

ViaRhôna : la valorisation du patrimoine rhodanien à l'épreuve des territoires, des acteurs et des usages, rapport final du projet RhonaVél'eau

Marylise Cottet, Sylvie Morardet, Matthieu Adam, Stéphanie Vukelic, Anne-Laure Collard, Laure Coussout, Lise Vaudor, Anne Rivière-Honegger, Samantha Février

To cite this version:

Marylise Cottet, Sylvie Morardet, Matthieu Adam, Stéphanie Vukelic, Anne-Laure Collard, et al.. ViaRhôna : la valorisation du patrimoine rhodanien à l'épreuve des territoires, des acteurs et des usages, rapport final du projet RhonaVél'eau. [Rapport de recherche] UMR Environnement Ville Société (CNRS); UMR G-EAU Gestion Acteus Usages (INRAE); Université de Lyon; Plan Rhône; Agence de l'eau RMC; EDF; FNADT. 2019. ⟨halshs-03353137⟩

HAL Id: halshs-03353137

https://shs.hal.science/halshs-03353137v1

Submitted on 23 Sep 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

ViaRhôna : la valorisation du patrimoine rhodanien à l'épreuve des territoires, des acteurs et des usages

Rapport final du projet RhônaVel'eau

Décembre 2019



Cottet M., Morardet S., Adam M., Vukelic S., Collard A.-L., Coussout L., Vaudor L., Rivière-Honegger A., Février S.

Auteur.e.s

Coordinatrice :

Marylise Cottet, Chargée de recherche CNRS, Université de Lyon, CNRS-UMR 5600 Environnement Ville Société, ENS de Lyon

marylise.cottet@ens-lyon.fr

Contributeur.rice.s :

Matthieu Adam, post-doctorant, Université de Lyon, CNRS-UMR 5600 Environnement Ville Société, ENS de Lyon

Samantha Février, stagiaire, Université de Bordeaux

Anne-Laure Collard, chargée de recherche, INRAE, UMR G-EAU, Université de Montpellier

Marylise Cottet, Chargée de recherche CNRS, Université de Lyon, CNRS-UMR 5600 Environnement Ville Société, ENS de Lyon

Laure Coussout, stagiaire, Université de Toulouse

Sylvie Morardet, chercheuse, INRAE, UMR G-EAU, Université de Montpellier

Anne Rivière-Honegger, Directrice de recherche CNRS, Université de Lyon, CNRS-UMR 5600 Environnement Ville Société, ENS de Lyon

Lise Vaudor, ingénieure de recherche, Université de Lyon, CNRS-UMR 5600 Environnement Ville Société, ENS de Lyon

Stéphanie Vukélic, ingénieure d'étude, Université de Lyon, CNRS-UMR 5600 Environnement Ville Société, ENS de Lyon

Pour citer ce rapport :

Cottet M., Morardet S., Adam M., Vukelic S., Collard A.-L., Coussout L., Vaudor L., Rivière-Honegger A., Février S., 2019, La ViaRhôna : la valorisation du patrimoine rhodanien à l'épreuve des territoires, des acteurs et des usages, Rapport final du projet RhônaVel'eau, Plan Rhône, Agence de l'eau RMC, EDF, FNADT, Décembre 2019, 340 p + annexes.

Sommaire

Auteur.e.s **1**

Sommaire **2**

Sigles et acronymes **4**

Introduction **7**

Contexte *7*

Questions et objectifs de recherche *8*

Approches retenues dans le cadre de ce travail *11*

Partie 1 - La ViaRhôna, un rapport privilégié au fleuve et à ses patrimoines ? **13**

Chapitre 1 - Rappel des objectifs *14*

Chapitre 2 - Méthode *15*

Chapitre 3 - Résultats *43*

Partie 2 - Paysage ou aménagement : quels sont les déterminants de la demande d'activité récréative sur la ViaRhôna ? **112**

Chapitre 1 - Rappel des objectifs *113*

Chapitre 2 - Les méthodes d'évaluation de la demande d'activités récréatives *114*

Chapitre 3 - La méthode d'évaluation proposée : la modélisation des choix multi-attributs *133*

Chapitre 4 - Construction du questionnaire dans le cadre du projet RhônaVel'eau *140*

Chapitre 5 - Résultats *175*

Chapitre 6 - Conclusion *219*

Partie 3 - La ViaRhôna et la mise en valeur du patrimoine fluvial rhodanien : pour un tourisme en dialogue avec son environnement **221**

Chapitre 1 - Rappel des objectifs *222*

Chapitre 2 - Contexte et problématisation *223*

Chapitre 3 - Méthode *231*

Chapitre 4 - Résultats *237*

Chapitre 5 - Conclusion *318*

Conclusion générale **319**

Références bibliographiques **321**

Table des matières **329**

Table des figures **333**

Table des tableaux **338**

Table des encadrés **340**

Table des annexes **341**

Annexes **342**

Sigles et acronymes

ADT : Agence de Développement Touristique

AF3V : Association des Véloroutes et Voies Vertes de France, intervient auprès des acteurs publics nationaux et locaux pour favoriser la réalisation de projets de voies dédiées au vélo et autres modes doux. L'AF3V développe aussi une expertise des réalisations.

AURA : Auvergne-Rhône-Alpes

CAP : Consentement à payer

CAR : Consentement à recevoir

CEN : Conservatoire d'Espaces Naturels

Cf : Confer

CFA : Analyse factorielle confirmatoire (confirmatory factor analysis)

CNR : Compagnie Nationale du Rhône, opérateur des aménagements hydroélectriques

CNRS : Centre National de la Recherche Scientifique

CPIE : Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement

CPIER : Contrat Plan Inter-régional Etat-Région

CRT : Comité Régional de Tourisme

CSP ou PCS : Catégorie socioprofessionnelle

CT : Coût de transport

DIRRECTE : DIRection Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi

DSP : Délégation de Service Public

EC : évaluation contingente

EDF : Électricité de France

EFA : Analyse factorielle exploratoire (exploratory factor analysis)

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale

EPTB : Établissement Public Territorial de Bassin

EVS : Environnement Ville Société (laboratoire CNRS UMR 5600)

FCEN : Fédération des Conservatoires d'Espaces Naturels

FEDER : Fonds Européens de Développement Régional

G-Eau : Gestion de l'eau

GEV : Valeur extrême généralisée (Generalized Extreme Value)

IIA : Indépendance des alternatives non pertinentes (independence of irrelevant alternatives)

IID : Indépendamment et identiquement distribués (independently and identically distributed)

INRAE : Institut National de la Recherche Agronomique et de l'Environnement

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

IRS : Institut Rhône-Saône

IRSTEA : Institut national de Recherche en Sciences et Technologies pour l'Environnement et l'Agriculture

LCM : Modèle à classes latentes (latent class model)

LR : Languedoc-Roussillon

MCM : Modélisation des choix multi-attributs

MNL : Modèle logit multinomial

MWTP : Consentement à payer marginal (Marginal Willingness To Pay)

PACA : Provence-Alpes-Côte-D'azur

POI : Point d'intérêt (Point Of Interest)

REP : Recreation Experience Preferences

RIS : Relais Info Service

RMC : Rhône Méditerranée Corse

RNN : Réserve Naturelle Nationale

SGAR : Secrétaire Général pour les Affaires Régionales

TR : Territoire Rhône

TGV : Train Grande Vitesse

UMR : Unité Mixte de Recherche

USA : États-Unis

VNF : Voies Navigables de France

VR : ViaRhôna

VTT : Vélo tout terrain

Introduction

Contexte

Le patrimoine fluvial rhodanien est au cœur des politiques publiques associées au fleuve Rhône. C'est le cas du Plan Rhône (CPIER 2007-2013 puis 2015-2020), ce projet de développement durable autour du Rhône, visant à concilier enjeux économiques, sociaux et écologiques, dans une logique de préservation et de transmission des ressources associées au fleuve. Il est initié en 2004 suite à la survenue, dans les années 1990, et au début des années 2000, de plusieurs crues majeures du Rhône. La plus grave d'entre elles, celle de 2003, engendra de « lourdes pertes en vies humaines et des dégâts de l'ordre du milliard d'Euros » (CPIER 2007-2013). Les Plans Fleuves apparaissent comme le résultat d'un phénomène récent de transformation de la gestion des fleuves. Celui-ci se caractérise notamment par une intégration de plus en plus importante, au sein de la gouvernance, de toute une diversité d'acteurs publics – étatiques, régionaux, locaux – et privés – sociaux , économiques, environnementaux, d'acteurs associatifs ou de citoyens. Globalement, ce changement traduit une volonté de concertation et de prise en compte de tous les usages du fleuve dans la détermination des programmes d'action. Cette évolution est aussi le fruit d'un phénomène de patrimonialisation qui s'exprime sur le fleuve à partir des années 90 et qui se traduit par une volonté de restaurer et de valoriser conjointement l'écologie et la culture du Rhône, tous deux dégradés par plus d'un siècle et demi d'aménagements et d'exploitation industrielle.

Dans le contexte de cette politique publique voulue comme intégrative, le patrimoine fluvial rhodanien[1] – le fleuve, les milieux, les paysages et les activités qu'il façonne – est de plus en plus envisagé comme un vecteur de valorisation et de développement territorial pour les collectivités riveraines. La ViaRhôna, projet emblématique du Plan Rhône, représente à ce titre un exemple éclairant. Cette véloroute bordant le fleuve Rhône du Léman à la Méditerranée est envisagée comme un équipement structurant du volet « tourisme » du Plan Rhône, qui vise à « assurer à partir du fleuve et de ses berges le développement d'un tourisme de qualité exploitant au mieux les potentialités des espaces naturels et du patrimoine historique et culturel » (Plan Rhône, 2ème édition). Il s'agit donc d'utiliser le fleuve et les patrimoines qui lui sont associés comme la « colonne vertébrale » du développement durable

[1] Par patrimoine, nous entendons à la fois les milieux liés au fleuve Rhône ainsi que l'ensemble des liens que les sociétés ont pu tisser avec lui au cours du temps et qu'il est important de préserver et de transmettre aux générations futures. Cette étude a accordé une attention particulière aux paysages fluviaux qui, en vertu de leur composante hybride – à la fois physique et sensible (le paysage désigne en effet « une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations », Convention Européenne du Paysage, 2000), représentent une assise forte de ce patrimoine..

que porte le Plan Rhône. Le projet ViaRhôna est en effet susceptible d'alimenter, dans les intentions du Plan Rhône, les trois enjeux du développement durable.

- L'enjeu économique : il s'agit de développer l'activité touristique au sein des trois régions Auvergne-Rhône-Alpes (anciennement Rhône-Alpes), Sud (anciennement Provence Alpes Côte d'Azur) et Occitanie (anciennement Languedoc Roussillon), en renforçant leur compétitivité et leur attractivité, contribuant de fait à un développement local des territoires liés au fleuve Rhône.

- L'enjeu socio-culturel : il s'agit de favoriser une réappropriation sociale et culturelle du fleuve Rhône. Cela permet d'une part de développer les activités récréatives aux abords du fleuve et d'améliorer le cadre de vie des riverains ; d'autre part, de nourrir une « culture du fleuve » construite autour des patrimoines naturels et culturels en lien avec le Rhône. Le projet ViaRhôna est donc de fait pensé en interaction forte avec le volet « la culture rhodanienne » du premier Plan Rhône.

- L'enjeu écologique : les objectifs qui précèdent s'appuient avant tout sur « les potentialités des espaces naturels ». La ViaRhôna s'adosse donc très fortement aux démarches de restauration écologique du fleuve initiées notamment dans le cadre du programme décennal de restauration hydraulique et écologique du fleuve Rhône. Elle est donc fortement connectée au volet « qualité des eaux, ressource et biodiversité » du premier Plan Rhône.

Dans ces enjeux, le patrimoine lié au fleuve est considéré comme charpente du projet ViaRhôna. C'est en effet par la patrimonialisation du fleuve que la ViaRhôna peut être pensée. Cette patrimonialisation permet d'affecter au fleuve une valeur nouvelle, qui impulse le lancement d'actions de restauration et de préservation qui, à leur tour, renforcent la patrimonialisation du fleuve et l'intérêt pour celui-ci en termes de tourisme ou de cadre de vie. Établir une voie cyclable au bord du Rhône signifie dès lors donner accès à un patrimoine riche, qu'il soit naturel ou culturel. Cet accès facilité au fleuve pourrait contribuer à améliorer la connaissance du Rhône et à accroître la valeur qui lui est associée par le public. Il pourrait, de fait, justifier à ses yeux les actions menées pour le protéger. Ainsi, alors que le Plan Rhône poursuit ses efforts en matière de restauration écologique, il est utile de s'interroger sur la place que tient effectivement le patrimoine fluvial rhodanien dans le projet ViaRhôna, depuis sa conception jusqu'à sa réception. Cette place sera ainsi interrogée selon une double perspective : celle des acteurs impliqués dans la définition et la mise en œuvre du projet et celle des usagers qui font l'expérience de la véloroute voie verte.

Questions et objectifs de recherche

Dans les intentions formulées par le Plan Rhône, la valorisation du patrimoine fluvial rhodanien occupe donc une place centrale : ce patrimoine sert de colonne vertébrale au développement durable autour du fleuve. Dans cette perspective, la ViaRhôna apparaît comme une déclinaison opérationnelle de cette ambition. Qu'en est-il en pratique ? La mise en œuvre pratique du projet interroge conjointement :

- La réalisation du projet dans les territoires : la place accordée au patrimoine fluvial rhodanien par les acteurs du projet permet-elle de relever le défi du développement durable autour du fleuve ? En particulier, cette place est-elle déterminée par les pratiques professionnelles des acteurs et les représentations qui les sous-tendent ?
- Sa réception par les usagers : quelles sont les évolutions induites par l'aménagement de la véloroute sur la relation que ses usagers entretiennent avec le fleuve et ses patrimoines ? Traduisent-elles notamment un rapprochement physique, cognitif ou émotionnel avec le fleuve ?

Objectif 1 : Interroger les conséquences de l'aménagement de la véloroute sur la relation que ses usagers entretiennent avec le fleuve et ses patrimoines

La ViaRhôna propose une expérience sensorielle et cognitive avec le Rhône. Majoritairement positionnée sur les berges du Rhône – ou ses anciens chemins de halage – elle donne à voir et à ressentir ce qui fait l'unité du fleuve en même temps que la diversité de ses paysages. Ses promoteurs la présentent d'ailleurs comme une « invitation à la contemplation » et même « une fenêtre ouverte » sur le Rhône, espérant qu'elle aidera ses usagers à ne plus penser le fleuve comme une frontière mais comme un liant. L'expérience du fleuve que la ViaRhôna propose est susceptible d'induire une évolution des représentations et des valeurs qui lui sont associées.

L'essentiel des travaux scientifiques menés sur les voies vertes fait pourtant l'impasse sur les liens aux territoires et aux paysages adjacents. Suivant timidement le développement des aménagements cyclables, les recherches sur ces grands itinéraires à vélo sont relativement peu nombreuses si on les compare à d'autres champs du tourisme ou de l'étude du lien entre territoires et mobilités quotidiennes. Parmi les études existantes, la plupart se concentrent sur l'analyse de la qualité des aménagements en vue d'une amélioration (Giovannini *et al.*, 2017) ou sur la mesure de la fréquentation dans une logique essentiellement économique (Deenihan *et al.*, 2013). Une autre catégorie se focalise sur les usagers afin de les identifier (Lumsdon *et al.*, 2004). On y apprend notamment que les utilisateurs de ces itinéraires sont, selon la classification EuroVélo6, avant tout des excursionnistes (qui se promènent pour une journée ou quelques heures), des cyclosportifs (qui pratiquent le vélo avant tout par sa dimension sportive) et des itinérants (qui réalisent plusieurs étapes successives et dorment le long de l'itinéraire). Ils sont seulement dans une faible proportion des utilitaires (qui pédalent pour réaliser un déplacement pratique : aller au travail, faire leurs courses, etc.). On y apprend aussi que les usagers viennent avant tout des espaces limitrophes aux itinéraires. D'autres travaux s'intéressent aux pratiques des cyclistes, à leurs expériences vécues (Dickinson et Robbins, 2009) et à leurs besoins (Downward *et al.*, 2009). Là encore, c'est la dimension économique et aménagiste qui prime et, contrairement à notre ambition, ces travaux ne portent que sur les itinérants et non sur tous les publics.

Pour pallier le manque de littérature scientifique sur les liens entre véloroutes et patrimoines adjacents, nous avons étudié, dans le cadre du projet RhonaVel'eau, l'influence de la réalisation de la ViaRhôna sur la relation que ses usagers, riverains comme itinérants ou touristes étrangers, entretiennent avec le fleuve et ses patrimoines. Notre réflexion a plus particulièrement porté sur des questions de pratiques, de perceptions, de représentations, de connaissances et de valeurs liées au fleuve. Plus particulièrement, qui sont les usagers de la ViaRhôna et quelles sont leurs pratiques de cette véloroute ? La création de la ViaRhôna a-t-elle permis à ses usagers de fréquenter à nouveau - ou davantage - les rives du fleuve ? Cette plus grande familiarité avec le fleuve a-t-elle contribué à modifier les représentations qui lui sont associées, à accroître sa connaissance et la valeur qui lui est accordée ? Peut-on alors dire qu'en donnant de nouveaux accès au fleuve, la ViaRhôna a conduit à une revalorisation du fleuve et de ses patrimoines, notamment paysagers ? Et le cas échéant, ces évolutions ont-elles eu une influence sur la valeur qu'ils accordent aux projets de restauration et de préservation du fleuve ?

Objectif 2 : Evaluer dans quelle mesure la place accordée au patrimoine fluvial rhodanien par les acteurs du projet permet de relever le défi du développement durable autour du fleuve

La ViaRhôna est un projet ambitieux qui demande aux acteurs du projet de relever plusieurs défis. Le premier est celui de l'intégration des enjeux. La mise en œuvre du projet ViaRhôna suppose une transversalité des actions autour du patrimoine (préservation des espaces naturels pour soutenir le tourisme, développement local, bien-être des riverains). Le deuxième défi relève de la nécessaire articulation entre les diverses échelles d'intervention. La ViaRhôna est un projet conçu à l'échelle du bassin. Il concerne l'ensemble du linéaire du fleuve et pose des enjeux de continuité et de cohérence du projet. Au moment de sa mise en œuvre au sein des territoires, cette échelle peut entrer en tension avec les échelles locales du fait de la spécificité des territoires et des acteurs qui s'y impliquent. Ces derniers peuvent en effet exprimer des attentes et des représentations différenciées. Ghiotti (2006) a en effet montré « qu'en devenant un territoire politique, le bassin versant se trouve être rattrapé par une logique qu'il devait dépasser pour constituer une forme hybride au carrefour des influences politiques, administratives, socio-économiques et environnementales ». Le dernier défi est donc celui des jeux d'acteurs susceptibles de se manifester du fait de la différence des intérêts, des points de vue et des missions professionnelles en lien – ou non – avec le Rhône. Ces trois défis supposent une gouvernance ambitieuse pour la mise en œuvre du projet. Des travaux précédents (Barthélémy et Comby, 2019) ont montré que la dynamique de gouvernance initiée dans le cadre du Plan Rhône avait permis la création de lieux de dialogue et de négociations bienvenus, sans toutefois satisfaire pleinement la logique intégratrice de ce plan de développement durable. Qu'en est-il de la ViaRhôna, cette vitrine du Plan Rhône à bien des égards ?

Notre intérêt s'est plus particulièrement porté sur les représentations et sur les pratiques professionnelles des acteurs impliqués dans le projet ViaRhôna et qui participent à cette gouvernance. Comment se représentent-ils le patrimoine fluvial rhodanien ? Comment envisagent-ils ses liens avec la ViaRhôna ? Comment ces représentations orientent-elles leur action et les choix réalisés au moment de la mise en œuvre du projet au sein des territoires ? Existe-t-il une homogénéité de points de vue ou observe-t-on des positionnements différents, que ce soit au niveau des territoires sur lesquels ils interviennent, des institutions auxquelles ils appartiennent ou de leur champ d'expertise ? Pour finir, en quoi les jeux d'acteurs et ces éventuelles différences de positionnements ont pu influencer la réalisation du projet et les liens qui existent aujourd'hui entre le patrimoine fluvial rhodanien et la ViaRhôna ? Peut-on alors affirmer que les liens qui ont ainsi été élaborés soutiennent la politique de développement durable autour du fleuve ? Quelle en est la portée et les éventuelles limites ?

Approches retenues dans le cadre de ce travail

Notre réflexion s'inscrit dans le cadre de travaux en sciences humaines et sociales centrés, selon une approche constructiviste, sur l'analyse des perceptions et des représentations des acteurs en lien avec l'action publique. Il s'agit d'un travail interdisciplinaire mobilisant des chercheurs en géographie sociale, en aménagement-urbanisme (Université de Lyon ; CNRS-UMR 5600 Environnement Ville Société), en économie et en sociologie (INRAE ; UMR G-eau). Il repose sur un important travail de terrain pour la production de données d'enquête et sur l'utilisation de méthodes d'analyse à la fois qualitatives et quantitatives, envisagées dans leur complémentarité.

Les deux objectifs présentés ci-dessus ont fait l'objet de différentes approches dont les grandes lignes sont esquissées ici. Le détail des méthodologies adoptées sera décrit dans chacune des parties, approche par approche.

Objectif 1 : Interroger les conséquences de l'aménagement de la véloroute sur la relation que ses usagers entretiennent avec le fleuve et ses patrimoines

Pour répondre à cet objectif, deux approches complémentaires ont été conduites.

- L'approche sociologique et géographique : elle interroge plus particulièrement la manière dont les accès ouverts par la véloroute voie verte modifient les valeurs que ses usagers lui accordent et les raisons de ces évolutions, notamment en termes de modification des représentations associées au fleuve. Pour ce faire, des entretiens semi-directifs et des questionnaires ont été conduits. Cet axe de travail sera traité dans la partie 1 « *La ViaRhôna, un rapport privilégié au fleuve et à ses patrimoines ?* ».
- L'approche économique se propose quant à elle d'analyser les déterminants de la demande d'activités récréatives des usagers sur la ViaRhôna ; en particulier, la part respective des caractéristiques du fleuve (notamment son caractère plus ou naturel ou anthropisé) et des caractéristiques de l'aménagement dans cette demande. A cette fin, un questionnaire mobilisant notamment une méthode d'évaluation éco-

nomique (la modélisation des choix multi-attributs), a été utilisé. La partie 2 « *Paysage ou aménagements : quels sont les déterminants de la demande d'activités récréatives sur la ViaRhôna ?* » traitera de cet axe de travail.

Objectif 2 : Évaluer dans quelle mesure la place accordée au patrimoine fluvial rhodanien par les acteurs du projet permet de relever le défi du développement durable autour du fleuve

Pour cet objectif, des entretiens semi-directifs ont été conduits auprès des acteurs du projet, qu'il s'agisse des concepteurs – les acteurs du Plan Rhône dont les échelles territoriales d'intervention sont le plus souvent régionales ou plus larges – ou des acteurs chargés de sa mise en œuvre du projet aux échelles locales (départementales ou infra). Cet axe du travail sera évoqué dans la partie 3, intitulée « *La ViaRhôna et la mise en valeur du patrimoine fluvial rhodanien : pour un tourisme en dialogue avec son environnement* ».

Partie 1 - La ViaRhôna, un rapport privilégié au fleuve et à ses patrimoines ?



Matthieu Adam, Marylise Cottet, Laure Coussout, Sylvie Morardet, Lise Vaudor et Anne Rivière-Honegger

Chapitre 1 - Rappel des objectifs

L'aménagement de la ViaRhôna modifie matériellement et durablement les territoires traversés. Qu'elle soit située sur les berges du Rhône ou qu'elle les jouxte, la ViaRhôna ouvre à ses différents usagers – piétons et cyclistes, riverains et touristes, excursionnistes et sportifs, *etc.* – un accès inédit ou renouvelé au fleuve. Ce nouvel accès est susceptible de modifier les pratiques, les perceptions, les représentations et les connaissances de ses usagers, améliorant de fait la « connectivité sociale » (Kondolf et Pinto 2017) du fleuve. Dans cette perspective, le projet RhônaVel'eau s'intéresse à l'influence de la ViaRhôna sur les rapports au Rhône. Cette partie, centrée sur les « usagers » interroge plus particulièrement **la manière dont les accès ouverts par la véloroute voie verte modifient les valeurs que ses usagers lui accordent et les raisons de ces évolutions, notamment en termes de modification des représentations associées au fleuve.**

Chapitre 2 - Méthode

2.1 - Trois secteurs pour analyser la variété du Rhône

2.1.1 - Choix des terrains

Notre travail porte sur la manière dont la ViaRhôna donne, sur toute sa longueur, accès au Rhône et en modifie les connaissances et les représentations. Cette problématique découle de deux constats complémentaires : A) De sa source à son embouchure, les paysages et le patrimoine rhodaniens sont hétérogènes ; B) Les perceptions et des représentations du fleuve varient entre l'aval et l'amont du fleuve (constat dressé dans le cadre du programme de recherche « Vivre auprès du Rhône », Honegger *et al.* 2017). Pour cette raison, nous nous focalisons *a priori* moins sur des territoires spécifiques que sur le fleuve qui les relie. Cependant, pour des raisons à la fois pratiques et temporelles, il nous était impossible de conduire notre recherche sur la totalité de son parcours. Nous avons donc sélectionné trois tronçons (secteurs) d'une trentaine de kilomètres chacun, et dont les caractéristiques géographiques, paysagères et patrimoniales sont variées.

Notre enquête a été réalisée – entre mars et août 2017 – sur trois tronçons de la ViaRhôna qui seront désignés dans le reste du document comme les tronçons amont, médian et aval. Les terrains d'étude pour l'enquête auprès des usagers ont été sélectionnés selon cinq critères principaux :

- Secteurs considérés comme comportant des éléments de patrimoine emblématiques du Rhône par les acteurs de la ViaRhôna, intérêt constaté lors des entretiens réalisés avec ces acteurs ;
- Tronçons de la ViaRhôna offrant un accès direct, visuel et physique, au Rhône sur l'essentiel de leur tracé ;
- Intérêts des sites en vertu de leur identité paysagère et patrimoniale ;
- Variété entre les terrains sur les plans paysager et patrimonial.

À ces trois critères s'ajoute d'une part une volonté de variation des situations géographiques, à laquelle répond la sélection de terrains dans les parties amont, médiane et avale du Rhône. D'autre part, une contrainte temporelle intrinsèque à la concrétisation de l'enquête impose de travailler sur des territoires dans lesquels la ViaRhôna est au moins en grande partie réalisée. C'est notamment l'une des raisons qui amène au fait que notre tronçon aval est « relativement aval », c'est-à-dire peu au Sud eu égard à la trajectoire du Rhône. La seconde raison de ce choix est que les parties réalisées en aval au moment de notre enquête, c'est-à-dire notamment situées en Camargue, ne donnaient pas un accès direct au fleuve.

Afin de définir précisément les terrains d'étude sur lesquels ont été menées les enquêtes par entretiens et questionnaires auprès des usagers, des repérages terrain ont été effectués. Ceux-ci ont consisté à parcourir à vélo des tronçons pressentis. De brèves rencontres avec

les acteurs du tourisme présents sur ces sites ont également eu lieu. Les objectifs de ces repérages étaient les suivants :

- Appréhender physiquement les tronçons pressentis afin de s'assurer de leur diversité (diversité du tronçon en termes de cyclabilité, de patrimoine et de paysage ; diversité des tronçons choisis), recenser les différentes parties de ces tronçons ;
- Disposer d'une première analyse sensible des terrains ;
- Débuter le travail de documentation photographique de ces terrains ;
- Valider le choix des tronçons pressentis ;
- Identifier des points possibles pour l'enquête par questionnaire (en fonction de la fréquentation de ces points et de la possibilité d'y « arrêter » des usagers) ;
- Prendre des premiers contacts pour des entretiens préparatoires.

Nos critères de choix, à la fois temporels et géographiques, ont donné lieu à la sélection préalable puis à la validation, des trois terrains suivants[2] (Figure 1):

- Amont : de Belley à Groslée, par Saint-Genix-sur-Guiers
- Médian : de Vienne à Sablons, par Condrieu
- Aval : de Rochemaure à Bourg-Saint-Andéol

[2] Cf. Annexe 1 pour les comptes rendus détaillés de ces repérages.

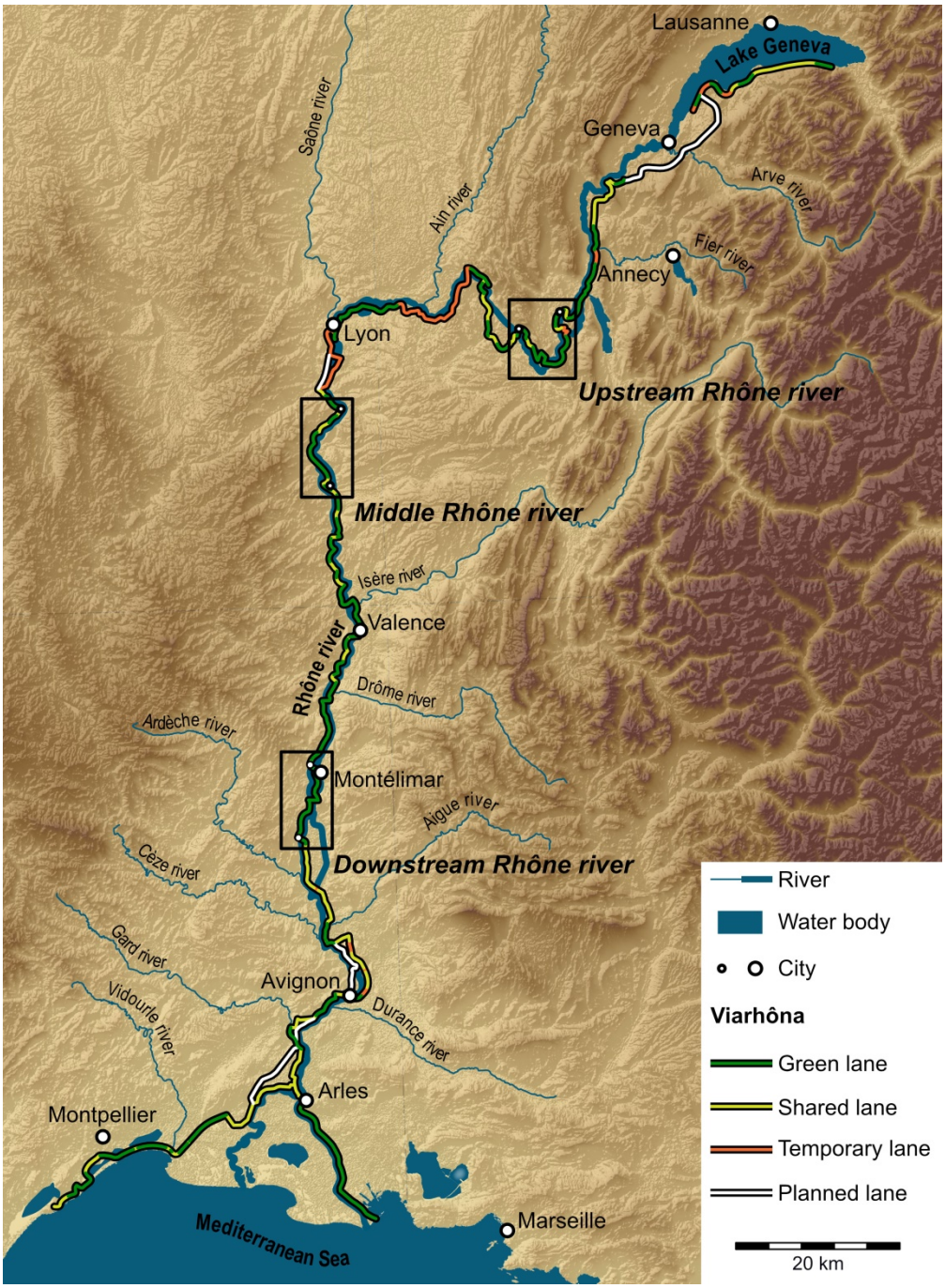


Figure 1. Carte de localisation des terrains

2.1.2 - Présentation des terrains d'étude

Le compte-rendu intégral des repérages effectués (Annexe 1) donne un aperçu détaillé, illustrant les parcours que les usagers ont pu effectuer sur les tronçons choisis, particulièrement les paysages traversés. Nous ne produisons ici qu'une synthèse des éléments (paysages, patrimoines, tracés, problématiques) remarquables et qui ont conduit à la validation de ces terrains.

a) Terrain amont, de Belley à Groslée, par Saint-Genix-sur-Guiers

Le trajet de Belley à Groslée, dans le Bugey, se déroule essentiellement le long du Rhône à l'exception du passage par Saint-Genix-sur-Guiers qui se fait en descendant les tous premiers kilomètres de la vallée du Guiers depuis la confluence de cette rivière avec le Rhône. À l'exception du passage des tunnels de La Balme, le trajet de 39 kilomètres se fait sur voies vertes et routes aménagées.

Lien entre la ViaRhôna et le fleuve • Proximité constante avec le Rhône durant le trajet, quelques écarts
Contexte paysager de la ViaRhôna • Une dominance des paysages naturels (falaises, petites montagnes, sous-bois) et agricoles (maraîchages et vergers) • Une industrie ponctuellement présente dans le paysage (carrière, ouvrages CNR) • Pas de paysage urbain (la ViaRhôna ne pénètre pas dans les villages) • Traversée de paysages naturels emblématiques du Rhône : vieux Rhône (lônes, berges), canaux, confluence du Rhône et du Guiers
Opérations de restauration écologique • Projet de restauration du Haut-Rhône : restauration des lônes et des berges à Belley et à Brégnier-Cordon notamment. À proximité immédiate au Nord : marais de Lavours

Tableau 1. Synthèse des particularités du terrain amont

Le tronçon Belley-Groslée est bien adapté aux objectifs du projet. Il s'agit d'un trajet parcouru quasiment intégralement en zone rurale avec de nombreux paysages agricoles et naturels, marqués par la présence des falaises alentours. Les principales traces industrielles sont celles des aménagements CNR et d'anciennes carrières. La ViaRhôna y longe le Rhône sur l'essentiel du trajet, parfois derrière la digue. Le patrimoine bâti est aussi assez présent, que ce soit par les forteresses ou vestiges de forteresses, les anciennes grottes habitées mais aussi des habitations et édifices religieux, pour l'essentiel en pierre, parfois en pisée.




Figure 2. Vues depuis la ViaRhôna de Belley à Groslée (Matthieu Adam)[3]

Les discussions avec les personnels des offices de tourisme de Belley et de Saint-Genix-sur-Guiers semblent montrer que la population fréquentant la ViaRhôna dans le Bugey est surtout composée de « locaux », en particulier de familles. L'observation confirme aussi la présence de nombreux cyclosportifs.

Sur le plan sensible, ce parcours amont est comparativement plus divers et plus agréable que le parcours médian entre Vienne et Sablons[4]. Les grands paysages et le rapport au patrimoine naturel et agricole sont les éléments les plus remarquables, avec néanmoins une présence d'un patrimoine bâti intéressant (grotte fortifiée, constructions en pisée, etc.).

b) Terrain médian, de Vienne à Sablons

Le trajet de Vienne à Sablons, dans le pays viennois, longe en partie directement le Rhône, plus souvent sa digue. Il traverse aussi des espaces agricoles et périurbains. À l'exception de l'arrivée sur Sablons, le trajet de 33 kilomètres se fait sur voies vertes et routes aménagées.

Lien entre la ViaRhôna et le fleuve • Parfois au bord du Rhône, souvent derrière la digue
Contexte paysager de la ViaRhôna • Une forte présence des paysages agricoles : vergers, maraîchages et viticulture (vignes en terrasse de Côte-Rôtie et de Condrieu) • De nombreux paysages industriels (ouvrages CNR et industries en rive gauche : « le couloir de la chimie »)

[3] Les comptes rendus de repérage, en Annexe 1, sont richement illustrés et rendent compte de la diversité des paysages traversés, des patrimoines observables et du tracé emprunté.

[4] Cette remarque subjective, inspirée de l'expérience de l'auteur de ces lignes, rencontre globalement les évaluations qu'en produisent les usagers – itinérants ou cyclotouristes essentiellement – qui ont fait l'expérience de ces deux tronçons. Voir aussi, ci-après, description du secteur médian.

	• Les paysages urbains ou péri-urbains sont très présents (Vienne, Ampuis…) • Traversée de paysages naturels emblématiques du Rhône : Sablons et Île du Beurre (observatoire) • Patrimoine culturel visible (bassins de joutes)
Opérations de restauration écologique	• Restauration des lônes de la Chèvre et du Beurre, lônes de Sablons

Tableau 2. Synthèse des particularités du terrain médian

Le tronçon Vienne-Sablons correspond aux objectifs du projet, notamment parce qu'il se distingue clairement du tronçon Belley-Groslée. La partie qui mène de Vienne à Condrieu semble la plus intéressante, à la fois en ce qui concerne le patrimoine immédiatement accessible, la diversité des paysages et la proximité avec le Rhône. La configuration des lieux se prête également à la passation de questionnaires. Le parcours traverse des zones industrielles, agricoles, urbaines et périurbaines. Le patrimoine valorisé par les offices du tourisme et les panneaux de la ViaRhôna, immédiatement visible depuis la véloroute est, bien davantage qu'écologique, bâti et gastronomique (viticulture notamment). Comme sur le trajet Belley-Groslée, la présence de la CNR est régulièrement rappelée par des panneaux prévenant du danger encouru si l'on s'approche de leurs aménagements.

Les discussions avec les personnels de l'Office de tourisme de Vienne et du Centre d'Observation de la Nature de l'Île du Beurre vont dans le même sens que celles eues dans le Bugey : les usagers de la ViaRhôna semblent être surtout des familles en activités de loisirs, pour l'essentiel riveraines ou des environs proches ainsi que des cyclosportifs. Les nationalités des touristes en résidence ou en itinérance citées sont aussi les mêmes que dans le Bugey et dans le pays viennois : belge, néerlandaise, allemande. L'échange à l'Île du Beurre permet aussi d'émettre l'hypothèse que le niveau de connaissance du patrimoine écologique rhodanien par les usagers de la ViaRhôna est faible, ce qui ne dit rien, en revanche, de leur intérêt potentiel pour le sujet et de la valeur qu'ils lui accordent.



Figure 3. Vues depuis la ViaRhôna de Vienne à Sablons (Matthieu Adam)

Sur le plan sensible, ce tronçon médian se divise en deux parties : avant et après Condrieu. De Vienne à Sablons, les paysages sont diversifiés et donnent accès à un patrimoine qui l'est tout autant : bâti (depuis l'antique), agricole (maraîchages, vergers), viticole (vignes en ter-

rasses), naturel (lônes, zones humides, faune) et industriel (usines et installations CNR). De Condrieu à Sablons, le trajet est monotone, essentiellement parce que le tracé de la ViaRhôna emprunte une grande ligne droite séparée du Rhône par la digue et que les paysages donnés à voir sont, d'un côté, une succession d'usines et, de l'autre, essentiellement des terres d'agriculture intensive mitées par quelques lotissements périurbains et quelques zones d'activités. Sur la totalité du parcours, y compris l'Île du Beurre, le caractère anthropique, plus particulièrement industriel mais aussi agricole, périurbain et « automobile », de l'environnement est permanent. L'ambiance visuelle, sonore et ponctuellement olfactive marque ainsi un contraste fort avec le secteur parcouru dans le Bugey.

c) Terrain aval, de Rochemaure à Bourg-Saint-Andéol

De Rochemaure à Bourg-Saint-Andéol, la ViaRhôna est essentiellement en voie verte. Elle longe le canal de dérivation puis le vieux Rhône et emprunte aussi des passerelles, des routes de campagne et des chemins ombragés. Le parcours de 31 kilomètres est encadré par les collines de la Drôme et de l'Ardèche ainsi que par les défilés rocheux.

Lien entre la ViaRhôna et le fleuve • Voie située pour moitié le long du canal de dérivation du Rhône, puis directement le long du fleuve, parfois sur des routes de campagne plus éloignées ou sur des chemins ombragés
Contexte paysager de la ViaRhôna • Paysage fluvial anthropisé marqué par les grands aménagements hydroélectriques et les contre-canaux de la CNR ainsi que par l'agriculture, l'industrie du ciment de Rochemaure à Viviers • Rhône naturel caractérisé par ses ripisylves et lônes de Viviers à Bourg-Saint-Andéol • Paysages de collines, de falaises, défilés et autres reliefs plus ou moins abrupts • Passages en sous-bois et sur de petites routes de campagne : paysages ruraux et agricoles • Patrimoine historique remarquable : villages médiévaux suspendus et nombreux vieux ponts
Opérations de restauration écologique • Restauration de la lône de la Grange écrasée

Tableau 3. Synthèse des particularités du terrain aval



Figure 4. Vues depuis la ViaRhôna de Rochemaure à Bourg-Saint-Andéol (Laure Coussout)

Parce qu'il se distingue clairement sur les plans paysager et patrimonial des tronçons amont et médian, le tronçon Vienne-Sablons correspond aux objectifs du projet. Sur le plan sensible, ce tronçon aval se divise en deux parties : avant et après Viviers. Sur la première partie du tronçon, de Rochemaure à Viviers, les paysages sont fortement marqués par les grands aménagements liés au fleuve, mais également par l'agriculture et la présence du cimentier Lafarge. Le contact avec le vieux Rhône est présent au début du parcours depuis la passerelle de Rochemaure. La ViaRhôna longe ensuite le canal de dérivation du Rhône durant 14 kilomètres, offrant un paysage rectiligne assez peu varié, marqué par la forte présence industrielle de la centrale nucléaire EDF de Cruas mais aussi des carrières de Lafarge. L'arrivée sur Viviers, qui se fait par son port de plaisance, offre une vue sur ce village situé sur une colline. Sur la seconde partie du tronçon, de Viviers à Bourg-Saint-Andéol, les paysages sont plus naturels, beaucoup moins aménagés, ils longent le Vieux Rhône, ses lônes et ses ripisylves. Ils sont aussi fortement marqués par les falaises et reliefs abrupts, parmi lesquels le défilé de Donzère. Avec des passages le long de la ripisylve et de ses milieux humides, certains paysages sont aussi plus fermés, intimes. Le barrage de Donzère rappelle la part des aménagements dans la vie du fleuve tandis que la fin du parcours rencontre des paysages ouverts sur l'usage agricole de la plaine. Distinctes en matière de paysages et d'usages, ces deux parties du secteur aval ont toutes deux des ambiances que l'on ne rencontre pas au sein des secteurs médian et amont.

2.2 - Intriquer approches quantitatives et qualitatives pour saisir les rapports au Rhône

2.2.1 - Des entretiens pour éclairer les représentations et préparer les questionnaires

a) Objectifs et construction des entretiens

Le double objectif de préparation des questionnaires et d'accès à une connaissance fine des représentations des enquêtés nous a conduit à recourir à une méthode d'entretien semi-

directif. Cette méthode nous a à la fois permis de laisser libre cours aux personnes interrogées pour développer leurs idées et potentiellement nous surprendre par leur raisonnement ou la nature des jugements exprimés et d'obtenir des éléments de compréhension systématiques sur leurs pratiques, leurs connaissances du Rhône, leurs rapports aux patrimoines naturels, etc. Pour ce faire, nous avons construit un guide d'entretien en quatre parties répondant chacune à un besoin de connaissances précises sur l'un des champs du projet RhônaVel'eau. Ce guide, qu'il faut davantage comprendre comme un mode de questionnement souple que comme un chemin de fer linéaire pour conduire l'entretien, était ainsi construit en cinq parties[5] :

- a. Pratiques de la ViaRhôna
- b. La ViaRhôna et le paysage rhodanien
- c. La ViaRhôna et le patrimoine rhodanien
- d. Impacts de la ViaRhôna sur les perceptions, les représentations, les pratiques et les valeurs
- e. Renseignements personnels

→ *Pratiques de la ViaRhôna*

Nous avons fait le choix de « rentrer dans l'entretien » par l'aspect le plus concret de l'expérience qu'ont les usagers de la ViaRhôna : le détail de leurs pratiques. Cette première partie visait à la fois à établir le profil précis des enquêtés et à recueillir leurs impressions, connaissances et jugements sur la véloroute. Les personnes rencontrées étaient amenées à nous décrire les conditions de leur(s) expérience(s) dans leur dimension personnelle, géographique et temporelle, les motivations à l'origine de cette (ces) expérience(s), leurs attentes vis-à-vis de celle(s)-ci et leurs évaluations du (des) parcours réalisé(s) ainsi qu'à les mettre en relation avec d'éventuelles expériences comparables en termes spatial (autres véloroutes) et de pratiques (sur d'autres types de site).

Nous leur demandions d'abord de nous expliquer pourquoi (déplacements utilitaires, de loisirs, sportifs, d'itinérance, etc.) ils avaient emprunté la ViaRhôna et comment (mode de transport, déplacement seul ou en groupe). Suivaient des questions sur les dimensions temporelles (depuis quand, à quelle fréquence) et spatiales (quels tronçons, quels arrêts) de leur(s) pratique(s). Ces questions nous permettaient d'évaluer l'ampleur de leur connaissance de la véloroute et d'identifier les paysages et le patrimoine auxquels ils avaient eu accès. Dès cette étape apparaissait la relative difficulté de « ranger » la plupart des enquêtés dans une catégorie préconçue (itinérant, cyclosportif, etc.) et le fait que l'essentiel des personnes rencontrées avait une diversité de pratiques de la véloroute[6]. Il leur était aussi de-

[5] Le détail de la grille d'entretien utilisée est présenté en Annexe 2 de ce rapport.

[6] Cf. tableau de synthèse des profils, partie suivante de ce rapport.

mandé de nous expliquer pourquoi ils avaient emprunté tel ou tel tronçon ou s'étaient arrêtés dans tel ou tel endroit, introduisant dès cette étape des éléments d'évaluation de la ViaRhôna et des territoires pratiqués/traversés. L'énoncé de jugements et de motivations se poursuivait lorsque nous questionnions les enquêtés sur les raisons de leur choix par rapport à d'autres itinéraires possibles, sur leurs attentes vis-à-vis de la ViaRhôna, sur le fait qu'ils aient ou non pratiqué d'autres véloroutes, ou encore lorsque nous leur demandions de nous parler des autres espaces où ils ont (ou ont eu) des pratiques identiques (sport, balade, itinérance, etc.). Dans ces deux derniers cas, il leur était demandé de comparer ces itinéraires et de les évaluer au regard de leurs attentes. De la sorte, les enquêtés qui avaient pratiqué d'autres véloroutes ou qui pratiquaient la même activité au sein d'autres espaces, nous donnaient à voir, par effet de comparaison et de miroir, les spécificités, jugées positivement ou négativement, de la ViaRhôna.

→ ***La ViaRhôna et le paysage rhodanien***

La deuxième partie de l'entretien porte sur les paysages du Rhône. L'objectif est de saisir ceux qui sont identifiés par les enquêtés comme des patrimoines spécifiques au Rhône et la manière dont ils les apprécient. Il s'agit dans un premier temps d''établir un « état zéro » des liens entre les personnes interrogées et le Rhône, avant son expérience de la ViaRhôna. Les enquêtés sont interrogés sur leur familiarité avec le fleuve, sa vallée et ses paysages et la nature de leur expérience avant qu'ils n'aient emprunté la ViaRhôna. Cet « état zéro » est nécessairement partiel, tant l'énoncé rétrospectif d'un état antérieur est un exercice difficile pour les enquêtés. Cet état est nécessairement le fruit d'une relecture *a posteriori* de l'expérience narrée, les représentations étant, par essence, dynamiques (Adam 2015 ; Flament 2003). Une représentation saisie à un instant donné révèle autant la réalité de l'expérience décrite que sa propre évolution. Les réponses données par les enquêtés à cette première question éclairent ainsi la façon dont ils ont construit leur rapport au Rhône. Cela est vrai à la fois pour les usagers ayant fait l'expérience du Rhône avant celle de la ViaRhôna (riverains, « locaux », personnes ayant vécu au bord du Rhône) et pour ceux pour qui la véloroute a été l'occasion de se familiariser avec un fleuve largement inconnu. Aussi, si les « locaux » étaient en capacité de nous décrire des expériences concrètes (de promenade, de pêche, d'inondations, etc.), ils ajoutaient souvent des connaissances issues d'apprentissages (découvertes de nouveaux lieux et paysages, de nouvelles espèces animales ou végétales (sans savoir toujours les nommer), etc.) comme le faisaient aussi les personnes ayant découvert le Rhône grâce à la ViaRhôna. Ces dernières ajoutaient aussi une autre vision, récurrente, de « l'autoroute du soleil »[7] comme résumant à la fois leur pratique et leur représentation de la Vallée du Rhône. Aussi, s'il faut bien sûr analyser les éléments qui en sont issus avec précaution, cette question sur la pratique antérieure permet l'expression, si ce n'est de

[7] Surnom de l'autoroute A7, qui prolonge l'autoroute A6, et relie Lyon à Marseille.

la réalité de ces pratiques, de l'évolution des représentations du Rhône suite à la création de la ViaRhôna.

La suite de cette partie de l'entretien consiste à demander aux enquêtés de nous décrire les paysages du Rhône tels qu'ils se les représentent ainsi que ce qui en constitue à leurs yeux l'identité ou la spécificité. Il leur est ensuite demandé d'évaluer ces paysages (leurs plaisent-ils ou non ?), et d'expliquer si que ce qu'ils ont découvert les ont surpris ou non. Il est explicitement demandé aux enquêtés de se concentrer sur les paysages observables depuis la ViaRhôna, même s'il est assez difficile pour l'enquêteur de s'assurer que ceux dont ils parlent aient réellement été observés depuis la véloroute. La non-congruence entre la réalité de l'observation et le discours tenu, ou du moins l'impossible vérification de la congruence, n'a, dans le cadre d'un travail se concentrant sur les représentations, qu'une influence mineure sur la validité des résultats produits puisque les représentations s'écartent par définition de la réalité (Moscovici 2003). Cette partie de l'entretien est l'occasion de pointer du doigt un phénomène connu : le fait qu'il soit difficile pour les « locaux » de décrire ce qu'ils voient au quotidien, qui est à leurs yeux banal et habituel, et donc ce sur quoi il est inhabituel de réfléchir et de disserter. Le rôle d'accompagnement de l'enquêteur est alors capital dans la discussion. À l'inverse, cette description était le plus souvent assez aisée pour ceux qui avaient découvert ces paysages plus récemment et pour qui ils sont en quelque sorte nouveaux voire exotiques (c'était tout particulièrement le cas des itinérants). Cette sous-partie de l'entretien débouche sur une demande d'explicitation de l'attachement au Rhône des enquêtés et de l'influence des trajets réalisés sur la ViaRhôna sur cet attachement.

Le dernier volet de cette partie de l'entretien est dédié aux enjeux de préservation des milieux naturels liés au Rhône, et plus particulièrement à la restauration écologique en cours. L'objectif est triple. Premièrement, nous cherchons à prolonger le questionnement précédent sur la valeur accordée au Rhône par les enquêtés, en leur demandant de hiérarchiser les éléments qui, selon eux, doivent être préservés en priorité et ceux qui, au contraire, pourraient disparaître. Deuxièmement, nous cherchons à savoir si les projets de restauration écologique du Rhône, et plus particulièrement ceux situés sur ou à proximité du (des) tronçon(s) considérés sont connus de nos enquêtés et si, tel est le cas, ce qu'ils en savent. Troisièmement, nous souhaitons savoir si les usagers de la ViaRhôna trouvent ces travaux utiles et, le cas échéant, les raisons de cette appréciation.

→ ***La ViaRhôna et le patrimoine rhodanien***

Si les deux premières parties de l'entretien apportent quelques éléments sur l'identification et l'évaluation des patrimoines du Rhône par les enquêtés, cette troisième étape vise à approfondir cet aspect de la recherche. Considérant que le terme « patrimoine » est avant tout un mot savant, dont la définition n'est pas claire pour des personnes qui ne sont pas rompues aux discussions scientifiques ou expertes sur cet aspect ou qu'elle ne recouvre, en tout

état de cause, pas une signification uniforme pour tous[8], nous avons décidé d'expliciter dans le cadre de l'entretien notre définition du « patrimoine » afin d'introduire la discussion. Voici la définition que nous donnions aux enquêtés :

> *Par patrimoine, [nous entendons] à la fois l'environnement lié au fleuve Rhône ainsi que les liens que les sociétés ont pu tisser avec lui au cours du temps et qu'il est important de préserver et de transmettre aux générations futures.*

Après ce bref énoncé, et à partir de celui-ci, nous demandons aux enquêtés de nous citer les patrimoines du Rhône qu'ils identifient ainsi que de nous en donner des exemples. Il est alors précisé que nous nous intéressons plus particulièrement aux patrimoines accessibles depuis la ViaRhôna. C'est pourquoi nous questionnons aussi les enquêtés sur la manière dont ils évaluent la facilité d'accès à ces patrimoines à partir de la ViaRhôna et, partant, le regard qu'ils portent sur le trajet que celle-ci emprunte. Nous finissons cette partie de l'entretien en interrogeant les enquêtés sur les moyens qu'ils ont utilisé (ou non) pour s'informer sur le Rhône avant ou au cours de leur voyage. Nous les questionnons également sur la nature (environnementale, patrimoniale, pratique) des informations dont ils aimeraient disposer et la manière dont ils aimeraient qu'elles leur parviennent. L'objectif est ici de cerner le besoin d'information et d'identifier si les personnes avaient cherché à y accéder ou non (et comment). Nous considérons en effet qu'avoir cherché une information, par exemple à l'office du tourisme le plus proche ou sur internet, est un témoignage de l'intérêt porté tant au fleuve qu'aux patrimoines qu'il abrite.

→ *Impacts de la ViaRhôna sur les perceptions, les représentations, les pratiques et les valeurs*

Cette quatrième partie de l'entretien est une étape de « bouclage ». Son objectif est d'amener les personnes enquêtées à réfléchir sur leurs propres pratiques, représentations et valeurs. Les questions posées au long de l'entretien et, plus encore, les réponses formulées suscitent de leur part de nouvelles interrogations et réflexions qu'ils poursuivent alors que l'entretien suit son cours. Même si l'enquêteur a déjà connaissance, à ce stade de l'entretien, de l'essentiel des informations dont il a besoin, il est alors possible d'en obtenir de nouvelles en posant explicitement des questions sur l'influence que la ViaRhôna exerce sur les rapports des individus aux paysages et aux patrimoines rhodaniens. Le fait que ces trois aspects (ViaRhôna, paysage, patrimoine) aient été abordés successivement facilite pour les enquêtés l'explication des liens entre eux, plus difficiles à formuler en première inten-

[8] Cette hypothèse méthodologique, fondée sur les expériences précédentes des chercheurs du consortium, a été vérifiée sur le terrain puisque, malgré notre définition, les éléments cités par les enquêtés sur cet aspect sont assez disparates en dehors du patrimoine bâti et, dans une moindre mesure, du patrimoine naturel, qui font relativement consensus. Les éléments référant à un patrimoine que l'on pourra qualifier de culturel sont tout particulièrement éparses et diversifiés.

tion. Par exemple, le temps passé à identifier différents types de patrimoines et à discuter de leur rapport à ceux-ci rend nettement plus évident la possibilité de questionner l'influence de la ViaRhôna sur leur connaissance des patrimoines du Rhône et les liens affectifs qu'ils ont noué avec lui. Sans quoi la question peut sembler un peu abstraite, difficile ou abrupte. Les questions posées portent sur l'influence de la création de la ViaRhôna sur leurs différentes pratiques (mobilité, loisir) et sur l'influence de leur expérience de la véloroute sur leurs connaissances du Rhône, de ses paysages et de ses patrimoines, et sur les représentations qu'ils ont forgé de ces différents éléments. Cette étape s'est avérée féconde lors de la totalité des entretiens, conduisant les enquêtés à approfondir des idées qu'ils avaient précédemment esquissées ou à en développer de nouvelles, fruits du temps de la réflexion menée au cours de l'entretien.

→ ***Renseignements personnels***

Cette ultime partie consiste classiquement à recueillir les informations sociologiques (CSP, genre, âge) et géographiques (lieu et durée de résidence) nécessaires à la caractérisation des groupes d'enquêtés. S'y ajoutent une question visant à évaluer l'aise avec laquelle la personne enquêtée pratique le vélo et une question semi-ouverte sur les dépenses consenties avant, pendant et après le voyage/déplacement[9].

b) Logistique de l'enquête

→ ***Constitution du panel d'enquêtés***

Illusoire sur un aussi faible effectif, ce n'est pas la représentativité des utilisateurs de la ViaRhôna qui était visée lors de la constitution du panel. Cette dernière est de toute façon impossible à définir faute d'une connaissance statistique préalable de la population globale[10]. Notre objectif était de nous entretenir avec des enquêtés reflétant la diversité des profils d'usagers rencontrés sur la ViaRhôna. Cette diversité est à la fois celle des tronçons parcourus (amont, médian, aval, autres), celle des pratiques (mode de transport, type et ancienneté de la pratique, *etc.*) et celle des individus (CSP, nationalité, âge, genre, lieu de résidence, *etc.*). S'il pêche par la présence d'un seul étranger et par la sous-représentation des modes de transport alternatifs au vélo (marche, rollers, etc.), notre panel rend vraisem-

[9] Ces éléments économiques ont été demandés en prévision de la deuxième approche de l'enquête usagers, sous la responsabilité de Sylvie Morardet, mise en œuvre en 2018 et présentée en partie 2. Il se trouve que les propos tenus par les enquêtés sur les dépenses qu'ils ont consenties, notamment en matière d'équipements, a aussi permis de relancer la conversation sur de nouveaux aspects de leurs pratiques de la ViaRhôna.

[10] Le projet RhônaVel'eau participe à établir cette connaissance, comme, dans une plus ample mesure, l'étude conduite par Inddigo et Symetris. L'anticipation de la diversité des profils s'est appuyée sur nos observations *in situ* lors des repérages, sur les propos des acteurs de la ViaRhôna, sur les études de type Eurovélo6 et sur une petite étude statistique conduite en 2014 par le Parc Naturel du Pilat auprès des usagers du court tronçon de la ViaRhôna sous sa responsabilité.

blablement compte des différents paramètres susceptibles d'influencer les rapports entretenus avec le Rhône à travers la pratique de la ViaRhôna. Plus subtilement que ne le permettent les catégories construites pour le questionnaire, la composition du panel nous a aussi permis de constater la diversité des pratiques et des expériences réalisées par un même individu. Tel riverain peut ainsi être alternativement joggeur, cycliste utilitaire et randonneur en couple ou en famille à la journée. Tel itinérant a pu voyager seul dans une visée sportive puis avec son épouse dans un cadre vacancier, etc.

Le tableau 4 synthétise les profils des 16 personnes enquêtées. Ce nombre a été fixé pour répondre à l'impératif de diversité puis en suivant la technique empirique de l'épuisement de nouvelles informations (principe de saturation du discours) : après un certain nombre d'entretiens nous ne découvrions plus de situations inédites, ni de ressentis ou d'évaluations nouvelles mais seulement des confirmations de choses déjà sues et avons donc mis fin à cette première étape de notre enquête.

Pour constituer le panel d'enquêtés, nous avons utilisé différents moyens de prise de contact. Environ un quart du panel est constitué d'usagers rencontrés sur place « par hasard » lors de nos repérages ou de nos déplacements pour des entretiens[11]. Un quart est contacté « de proche en proche » par les contacts donnés par des enquêtés trouvés sur le terrain ou par des enquêtés identifiés au sein de nos cercles amicaux ou professionnels. L'autre moitié des personnes interrogées a été « recrutée » en nous appuyant sur des réseaux ou communautés de cyclistes. Les associations AF3V et Pignon sur Rue[12] ont diffusé une lettre d'invitation à participation, dans le premier cas à une liste de contacts d'individus résidant sur nos terrains d'études, dans le second cas à tous les inscrits de leur mailing liste. Cette lettre a aussi été utilisée, dans une version remaniée, sur le forum Velotaf.com[13] grâce auquel nous avons identifié certains de nos interlocuteurs. Les associations locales nous ont permis de rencontrer des locaux et riverains aux pratiques diverses (sport, loisir, randonnée) tandis que le forum, national, nous a ouvert les portes de randonneurs itinérants plus éloignés (parmi lesquels l'enquêté suisse).

[11] Anecdotique mais illustrative de la communauté informelle qui peut se construire autour de la pratique du vélo, la rencontre fortuite avec le riverain de Roches-de-Condrieu qui pratique la ViaRhôna pour effectuer ses trajets domicile-travail vers Lyon a eu lieu dans un TER et a commencé par une discussion entamée par le futur enquêté autour du modèle de vélo utilisé par l'enquêteur. Ou quand la machine devient sujet à dialogue puis prétexte à entretien.

[12] L'association Pignon sur Rue est la « maison du vélo et des modes actifs lyonnaise », outre des activités d'animation et de formation, elle diffuse chaque mois la bicyc'lettre, un mail d'informations sur les actualités liées au vélo (principalement en Rhône-Alpes).

[13] Probablement la plus grosse communauté d'internautes francophones dédiée à la pratique cycliste (220 000 visites en mai 2017 (source : similarweb.com)), le forum possède une discussion (*topic*) dédiée à la ViaRhôna.

→ ***Présentation du panel***

Prénom[14]	Pratique	Tronçon	Résidence	Âge	Profession
Marie-Anne	Riveraine (son jardin donne sur la ViaRhôna). Utilisation exceptionnelle pour des sorties utilitaires	Amont	Groslée (Ain)	55	Éditrice
Nicolas	Riverain. Cyclosportif (sorties supérieures à 100km), seul ou en groupe	Amont	Brangues (Isère)	73	Retraité (ex économiste)
Alice	Itinérance en famille avec un enfant en bas âge	Amont	Grenoble (Isère)	46	Infirmière
Philippe	Riverain. Cyclosportif (sorties avec des amis), déplacements utilitaires, pratique l'itinérance sur d'autres sites	Médian	Serrières (Ardèche)	55	Retraité (ex instituteur)
Émeline	Riveraine. Balades en famille avec des enfants, itinérance sur quelques jours en couple ou en famille avec des amis	Médian	Saint-Michel-sur-Rhône (Loire)	37	Assistante achats
Laurent	Riverain. Balades en famille avec des enfants, déplacements utilitaires (courses), jogging, itinérance sur quelques jours en couple ou en famille avec des amis	Médian	Saint-Michel-sur-Rhône (Loire)	37	Technicien électronique
Sylvain	Riverain, déplacement domicile travail (vélo + train) de nuit. Sorties ponctuelles avec de jeunes enfants	Médian	Roches-de-Condrieu (Isère)	53	Éducateur
Louis	Riverain, cyclosportif seul ou promenade avec une amie	Aval	Viviers (Ardèche)	68	Artisan
Bonnie	Riveraine, balade seule le matin	Aval	Viviers (Ar-	53	Artisane

[14] Afin de garantir leur anonymat, les prénoms des enquêtés ont été changés en utilisant l'outil mise en œuvre par le sociologue Baptiste Coulmont (http://coulmont.com/bac/). Cet outil permet une anonymisation qui conserve l'indicateur de position sociale qu'est le prénom (Coulmont 2014). Cette conservation est toutefois relative pour les enquêtés les plus âgés puisqu'elle s'appuie sur la proximité sociale dont témoigne la réussite au baccalauréat dans les années 2012 à 2015.

			dèche)		
Maurice	Pratiques utilitaire et sportive du vélo, en famille. Pêcheur pratiquant pour cela les berges du Rhône	Aval	Bourg-Saint-Andéol (Ardèche)	62	Retraité (ex directeur de banque)
Élise	Itinérance seule sur 4 jours	Aval	Lyon (Rhône)	29	Ingénieure
Pierre	Itinérance sportive (200km/jour) seul, itinérance en couple	Tous	Neuchâtel (Suisse)	53	Ingénieur
Emmanuelle	Itinérance en groupe handicapé (15 personnes, toute la ViaRhôna en deux fois 4 jours), circule en hand-bike[15] à assistance électrique	Tous	La Motte-Servolex (Savoie)	42	Ingénieure-chercheure
Albert	Sorties régulières à la journée en groupe (80 à 120 km/jour)	Amont et médian	Lyon (Rhône)	75	Retraité (ex juriste)
Yann	Sorties sportives à la journée (jusqu'à 200km), itinérance en famille avec un enfant en bas âge (vélocargo[16])	Amont et médian	Grenoble (Isère)	42	Enseignant
Anouck	Excursion à la journée depuis son domicile, en famille avec enfants et/ou avec des amis. Itinérance en famille	Amont et aval	Chambéry (Savoie)	50	Enseignante

Tableau 4. Panel d'enquêtés, synthèse

Les 16 entretiens, réalisés en avril, mai et juin 2017, ont été conduits en face à face avec les personnes interrogées, le plus souvent à leur domicile, à une exception près : l'entretien réalisé par visioconférence avec Pierre. La durée des échanges était variable, entre 55 minutes et 1 heure 40 minutes. Ils ont été retranscrits par un prestataire de manière quasi-intégrale (hors fautes d'expression, marques d'hésitation ou rires).

[15] Vélo dont le pédalier est activé par les bras, adapté à certaines formes de handicap (ici la paraplégie).

[16] Vélo à deux roues (ne pas confondre avec un triporteur) incluant une plateforme plate devant le guidon permettant le transport de charges diverses (ici un enfant dans un couffin).

2.2.2 - Des questionnaires pour faire des comparaisons sociologiques et géographiques

a) Objectifs et construction du questionnaire

→ *Un questionnaire en parallèle d'une étude de fréquentation*

L'enquête de RhônaVel'eau sur les usagers s'est déroulée en parallèle d'une étude de fréquentation de la ViaRhôna réalisée par les bureaux d'études Symetris et Inddigo pour le compte de la Région PACA[17] (Mercat, 2018). Celle-ci a été réalisée d'avril à septembre 2017[18] selon la méthode standardisée EuroVelo6[19] qui permet la comparaison avec d'autres véloroutes voies vertes. Cette étude quantitative vise à la fois la caractérisation des publics (profils, comportements) et la mesure des retombées économiques des itinéraires cyclables existants (fréquentation, niveau de dépenses par postes, etc.). Elle est conçue pour servir à la fois à la modélisation des futurs linéaires de la ViaRhôna et comme un retour sur la satisfaction des usagers. Conduite sur plusieurs dizaines de points de passage sur la totalité du parcours réalisé de la ViaRhôna, cette étude n'analyse pas la totalité des usagers mais se concentre uniquement sur les cyclistes qu'elle regroupe en grandes catégories (cyclosportifs, itinérants, etc.). Mise en œuvre à proximité d'écocompteurs, elle comprend deux dispositifs simultanés :

- le comptage manuel systématique et détaillé (catégorie de cycliste (itinérants, sportifs, etc.[20]), sens de circulation) des cyclistes passant aux différents points de comptage ;
- la passation de 4408[21] questionnaires très proches de ceux diffusés sur d'autres itinéraires à des fins de comparabilité. Ils comprennent une quarantaine de questions

[17] Cette responsabilité incombe à la Région PACA et non à la Région Auvergne-Rhône-Alpes en vertu de la répartition tournante des rôles et des dépenses entre les deux régions gestionnaires de la ViaRhôna.

[18] Cette période de passation longue est motivée par l'objectif de quantifier les variations de fréquentation saisonnières.

[19] D'abord développée comme « une méthode et [des] outils de valorisation du patrimoine naturel et culturel de l'EuroVelo6 », cette démarche comprenant à la fois un guide de questionnaire standardisé et une méthodologie de passation et d'exploitation des données a été expérimenté sur l'EuroVelo6 (reliant Saint-Brevin-les-Pins (France) et Constanța (Roumanie), cet itinéraire cyclable emprunte sur 3 653 km différentes véloroutes voies vertes d'Europe) en 2007. Des études similaires ont ensuite été conduites sur d'autres tracés, notamment en France sur la Loire à vélo (laquelle est aussi l'un des tronçons de l'EuroVelo 6).

[20] Lors du comptage, la distinction que les enquêteurs font entre catégories de cyclistes est fondée sur des critères critiquables car uniquement visuels : les cyclosportifs sont considérés comme tels parce qu'ils ont un vélo de course et portent un équipement de sport (maillot, cuissard), les itinérants sont identifiés par leurs sacoches, etc. Elle est affinée par les questionnaires.

[21] Source : *Bilan final Enquête ViaRhôna*, décembre 2017

fermées ou appelant une réponse ouverte calibrée (âge, code postal, montant de dépenses, etc.). Leur remplissage nécessite un arrêt de 5 à 10 minutes.



***Figure 5. Écocompteur de l'Île du Beurre** (Matthieu Adam)*

Le déroulement de cette étude, en parallèle du projet RhônaVel'eau, nous a conduit à reprendre la catégorisation des usagers – itinérants, excursionnistes, sportifs, utilitaires – et la question associée en plus des informations sociologiques (âge, CSP) et géographiques (code postal de la résidence et lieu/type d'hébergement pour les touristes) classiques. Ces différents critères permettront de resituer notre panel, plus restreint en nombre et plus localisé géographiquement et temporellement, dans une perspective plus globale. Ne poursuivant pas les mêmes objectifs que le nôtre, le questionnaire EuroVelo 6 inclut à l'origine très peu de questions sur les paysages et les patrimoines. De plus, à l'exception des visites de villes et de villages, les activités à propos desquelles les répondants sont questionnés n'incluent dans ce cas que des activités payantes (visite de château, promenade en bateau, etc.). Nous avons suggéré que soit ajoutée aux items proposés la possibilité de s'arrêter pour visiter un espace naturel. Là encore, notre objectif est de pouvoir mettre en tension les résultats de cette étude et ceux de la nôtre. Plus généralement, l'approche généraliste de l'enquête de fréquentation et la démarche plus fine et qualitative de RhônaVel'eau se complètent pour améliorer la connaissance des usagers de la ViaRhôna.

→ *Un questionnaire qui multiplie les indicateurs*

Les entretiens réalisés ainsi que la littérature sur les représentations du Rhône (tout particulièrement le récent projet Vivre près du Rhône (Rivière-Honegger *et al.*, 2017), nous ont conduits à concevoir le questionnaire (Annexe 3) autour des cinq hypothèses suivantes :

- H1 - Les usagers de la ViaRhôna identifient peu les différentes composantes du patrimoine lié au fleuve
- H2 - La ViaRhôna augmente la fréquentation du fleuve
- H3 - La ViaRhôna favorise la familiarité/l'attachement au fleuve
- H4 - Les usagers de la ViaRhôna accordent de la valeur au fleuve
- H5 - Les perceptions et les représentations varient selon les catégories d'usagers

À chacune de ces hypothèses correspondent plusieurs indicateurs et questions afférentes, que nous ne détaillons pas ici (nous donnons plus de précisions sur les hypothèses sous-jacentes et le lien entre les questions au moment où nous détaillons les résultats). Le questionnaire diffusé, réduit en longueur suite à une phase de test, comprend 42 questions et au total une centaine d'informations à saisir pour chaque répondant, selon diverses modalités (cf. ci-après). Ces 42 questions sont distribuées en quatre parties construites pour correspondre à un déroulement logique du point de vue de l'enquêté plutôt que de coller à la hiérarchie des hypothèses préalablement formulées :

- I. Vos pratiques de la ViaRhôna
- II. Le Rhône et ses paysages
- III. Le Rhône et vous
- IV. Pour mieux vous connaître

I. Vos pratiques de la ViaRhôna

Cette première partie est d'abord destinée à définir les pratiques des répondants, c'est-à-dire leur mode de déplacement, les secteurs de la ViaRhôna qu'ils connaissent mais aussi la fréquence et de l'ancienneté de leurs pratiques des environs du fleuve et de la ViaRhôna en tant que telle. Elle vise aussi à caractériser, grâce à différentes questions, leurs motivations à emprunter la ViaRhôna (du moins celles du jour où nous les interrogeons).

II. Le Rhône et ses paysages

Dans cette deuxième partie du questionnaire, l'objectif est de caractériser le rapport qu'entretiennent les usagers de la ViaRhôna avec les patrimoines et paysages rhodaniens selon trois modalités : l'image qu'il ont forgé des paysages rhodaniens, les découvertes qu'ils ont pu faire grâce à la ViaRhôna (et qui ont pu potentiellement modifier l'image qu'ils avaient du paysage fluvial) et leur degré d'adhésion à considérer certains éléments comme caractéristiques du fleuve (choisis car identifiés comme tels par les acteurs du Plan Rhône (dans les entretiens menés auprès des acteurs). Si le vocabulaire « paysage » a été employé dans les questions de cette partie, nous avons volontairement gommé celui de « patrimoine » considérant qu'il s'agit d'un terme dont les acceptions scientifiques et communes sont trop différentes et que sa connotation risquait de trop orienter les réponses.

III. Le Rhône et vous

La troisième partie du questionnaire est destinée à décrypter le rapport que les répondants entretiennent avec le fleuve et l'influence de la véloroute voie verte sur ce rapport, selon deux modalités principales : l'image qu'ils ont forgé à son sujet et la valeur qu'ils lui accordent, ainsi que l'évolution de ces deux aspects. Pour qualifier le rapport entretenu avec le fleuve, nous avons utilisé différents indicateurs susceptibles de traduire un intérêt potentiel pour le fleuve : les personnes qui nous ont répondu ont-elles recherché des informations sur le fleuve (et lesquelles) ? Ont-elles pris des photographies (lesquelles) ? Se sont-elles arrêtées pour profiter du fleuve (quoi particulièrement) ? Comptent-elles revenir au bord du

fleuve ou conseiller à leurs proches de le faire ? Surtout, outre des questions directes sur l'image, la valeur et leurs évolutions suite à l'expérience qu'ils ont pu faire de la ViaRhôna, nous avons demandé aux répondants de préciser les raisons principales pour lesquelles ils accordent de la valeur au fleuve.

IV. Pour mieux vous connaître

Cette ultime partie vise à identifier les caractéristiques sociologiques et à catégoriser précisément les pratiques des répondants au moment où ils remplissent le questionnaire : genre, âge, catégorie socioprofessionnelle, revenus, type de pratiques (cyclosportive, itinérante, seul, en couple, en groupe, etc.), origine géographique (nationalité, pays, code postal), lieu d'hébergement la nuit précédente pour les touristes. Selon la classification EuroVélo6, les différentes catégories d'usagers sont : les excursionnistes (qui se promènent pour une journée ou quelques heures), les cyclosportifs (qui pratiquent le vélo avant tout par sa dimension sportive), les itinérants (qui réalisent plusieurs étapes successives et dorment le long de l'itinéraire) et les utilitaires (qui pédalent pour réaliser un déplacement pratique : aller au travail, faire leurs courses, etc.). Sont définies comme touristes les personnes qui ont passé au moins une nuitée hors de leur lieu de résidence principale. Enfin, notre classification distingue aussi les répondants en fonction de leur lieu de résidence : les locaux (dont le lieu de résidence est distant de moins de 20 kilomètres du site d'enquête), les régionaux (dont le lieu de résidence est situé dans l'un des départements limitrophes du site d'enquête mais distant de plus de 20 km de celui-ci), les (autres) Français (toutes les autres personnes qui résident en France mais qui n'appartiennent pas aux deux catégories précédentes) et les étrangers (toutes les personnes résidant à l'étranger). Cette ultime partie du questionnaire se conclut avec une question ouverte destinée à recueillir les remarques et suggestions diverses des répondants.

→ *Typologies de questions et logiques de conception*

Le questionnaire RhônaVel'eau comprend des questions formulées de différentes manières :

- Des questions fermées à choix unique, appelant des réponses qualitatives (liste de choix) ou dichotomiques (oui/non) ; certaines des questions proposent des réponses qualitatives ordonnées pouvant mobiliser des échelles de likert (ex : durée de fréquentation de la ViaRhôna, évaluation de la volonté de revenir sur les lieux) ;
- Des questions fermées à choix multiple, le nombre de réponses qualitatives possibles étant soit libres soit limitées à un nombre maximal d'items ;
- Des échelles psychométriques demandant aux enquêtés de « noter » des propositions qualitatives en traçant une croix sur une échelle visuelle analogique bipolaire

(une droite non graduée[22] variant entre deux propositions (ex : de « pas du tout » à « totalement »)) ;

- Des questions ouvertes appelant des réponses écrites, certaines offrant la possibilité de cocher une proposition « Je ne sais pas ». Ces questions appellent soit le développement de discours de la part des enquêtés (ex : questions sur leurs ressentis), soit de courtes réponses factuelles (ex : code postal, date de naissance). Une partie des questions ouvertes est associée à des questions fermées ou à des échelles ;
- Un photoquestionnaire sur le patrimoine rhodanien, constitué d'une série de huit fois deux photographies évaluées à la fois par une échelle visuelle analogique (sur le caractère emblématique et caractéristique du Rhône des clichés sélectionnés) et par une question ouverte (identification de ce que les clichés représentent) ;
- Une carte présentant la totalité du Rhône et sur laquelle les répondants sont invités à entourer les secteurs de la ViaRhôna qu'ils ont déjà emprunté. Une fois saisie, les résultats peuvent être visualisés sous forme de carte de chaleur des zones connues par les membres de notre panel.

Certaines questions ont été adaptées d'études préalables, à la fois pour bénéficier de méthodes/formulations ayant déjà fait leurs preuves et pour permettre des comparaisons postérieures. La question 8 est une échelle psychométrique composée de 18 motivations à propos desquelles les répondants doivent évaluer « à quel point les raisons suivantes [les] ont amené·e à venir sur la ViaRhôna ». Cette question est une adaptation de l'échelle proposée par les chercheurs étasuniens Jordan W. Smith et Roger L. Moore (2013) et visant à déterminer l'influence de différents facteurs de motivation sur la demande d'activités ou de sites récréatifs. Outre la traduction des différents items (ex : pour tester mon endurance ; pour apprendre de la nature ; pour m'éloigner de la ville), notre adaptation a aussi consister à supprimer l'item « pour prendre des risques », inadapté à une véloroute voie verte qui est peu dangereuse et participe, par définition, à réduire les risques inhérents à la pratique du vélo ou de la marche sur route ouverte. La question 29 consiste à demander aux répondants de sélectionner les 3 réponses parmi une liste de 12 correspondant le mieux, selon eux, aux raisons pour lesquels ils « accordent de la valeur au Rhône » (ex : car il donne des opportunités de loisirs, car il abrite une grande variété de plantes et d'animaux sauvages). Cette question est inspirée des travaux de Gregory Brown et Christopher Raymond (2007) portant sur les liens entre l'attachement au lieu (*place attachment*) et les valeurs paysagères.

Dans tous les cas, nous avons travaillé à rendre l'énoncé des questions le moins normatif possible afin d'orienter au minimum les réponses. Pour ce faire, nous avons prêté une atten-

[22] Le choix de ne pas graduer a été fait en considérant que les graduations (par exemple de 0 à 10 avec des échelons intermédiaires) risquaient d'orienter les réponses vers le score médian. Nous avons préféré la solution, certes plus chronophage, consistant à mesurer manuellement les échelles non graduées pour évaluer le score a posteriori.

tion particulière à la formulation des questions, au vocabulaire employé et à l'ordre d'apparition des différentes modalités de réponse à chaque question. Ce travail a bénéficié des retours issus de tests menés auprès d'une trentaine de participants à l'évènement « ViaRhôna en fête »[23] à Rochemaure et d'une dizaine de cyclistes lyonnais utilisateurs de la ViaRhôna. Cette volonté d'éviter les questions trop normatives a évidemment ses limites, lesquelles se rapportent pour l'essentiel à l'*a priori* d'un impact positif de la ViaRhôna (porté par notre question de recherche elle-même et par les hypothèses sur lesquelles que nous avons construit le questionnaire). La prise en compte de cet *a priori* dans l'interprétation des résultats permet de nous défaire d'une vision trop positiviste de la véloroute et de nous conformer à l'impératif de neutralité axiologique.

b) Logistique de l'enquête

→ *Passation des questionnaires*

Nous souhaitions obtenir des réponses de touristes étrangers. Le questionnaire a par conséquent été traduit en anglais et en allemand. Nous avons fait le choix de ne pas le faire traduire en néerlandais (alors que les touristes provenant des Pays-Bas ou de Flandre sont nombreux sur ce type d'itinéraires), pour des raisons budgétaires et dans l'idée que le niveau de langue de ceux-ci leur permettrait de répondre à un questionnaire en langue allemande ou anglaise. L'épreuve de la passation a confirmé la pertinence de ce choix. Les 18 Néerlandais interrogés ont accepté de répondre sans plus de difficultés que les personnes disposant de questionnaires en langue native, de même que les quelques belges néerlandophones et les personnes nativement non francophones, germanophones ou anglophones.

La passation des questionnaires a été réalisée en juillet 2017 (plus quelques jours fin juin 2017) sur nos trois terrains. Si notre présence sur le terrain a excédé ces plages horaires, les moments les plus propices à la passation, c'est-à-dire les périodes de la journée au cours desquelles les usagers sont les plus nombreux, étaient essentiellement, quel que soit le terrain considéré, de 10h à 13h et de 16 à 19h. Le début d'après-midi est la période creuse de la journée, selon toute vraisemblance à la fois parce qu'il succède au repas et parce qu'il est en été la partie la plus chaude de la journée. Nous avons fait le choix de privilégier une passation directe le long de la ViaRhôna, tout en offrant la possibilité aux personnes n'ayant pas le temps ou ne souhaitant pas répondre immédiatement d'emporter notre questionnaire avec elles avant de nous le renvoyer par courrier (enveloppe timbrée fournie). Par rapport à une éventuelle saisie directement en version numérique, sur tablette par exemple, le format papier offre, outre un avantage d'investissement évident, la possibilité de multiplier le nombre de répondants simultanés, comme l'illustre la Figure 6.

[23] Cet évènement festif s'est déroulé en de nombreux points de la ViaRhôna de la région Auvergne-Rhône-Alpes les 6 et 7 juin 2017 (en parallèle de la Fête du vélo, évènement national).



Figure 6. Usagers de la ViaRhôna répondant au questionnaire (Matthieu Adam, Laure Coussout)

L'étude d'Inddigo et Symétris, à l'exemple de nombreuses études de fréquentation ou d'enquêtes de ce type, s'est appuyée sur un dispositif comprenant des panneaux installés longtemps en amont et en aval du point d'enquête, des tables et des barnums installés pour l'occasion et, surtout, la distribution de boissons fraîches aux personnes acceptant de répondre. Nous avons fait le choix de tester dans un premier temps un dispositif beaucoup

plus léger. Sans annonce visuelle préalable et n'offrant rien d'autre aux usagers de la ViaRhôna que la possibilité de s'assoir et de s'appuyer sur une table pour remplir le questionnaire. Les enquêteurs arrêtaient simplement les usagers d'un signe de main avant de leur énoncer le cadre et l'objet de l'enquête ainsi qu'une évaluation du temps nécessaire pour remplir le questionnaire (un quart d'heure). Pour le secteur médian, nous avons pu profiter des tables de pique-nique présentes sur les deux sites d'enquête retenus, lesquelles étaient situées dans des zones ombragées. En aval comme en amont, l'absence d'une telle situation nous a conduits à installer des sièges et bancs de camping, ici à l'ombre de la végétation, là sous la protection de la casquette d'un bâtiment[24]. Nous avions prévu une potentielle évolution du dispositif (mise à disposition de boissons fraîches par exemple). L'efficacité immédiate de celui-ci n'a pas appelé de changement.

Pour les trois secteurs, le taux d'acceptation des usagers arrêtés (nombre de personnes répondant au questionnaire par rapport au nombre de personnes arrêtées par l'enquêteur) a été évalué – sans comptage exact toutefois – comme bien supérieur à ce que l'on observe généralement pour ce type d'enquête. Cette proportion élevée découle d'abord du contexte dans lequel nos enquêtés se trouvaient au moment où nous les arrêtions, soit pour la grande majorité d'entre eux, des moments de loisirs ou de vacances où l'on se trouve plus facilement enclins à « donner de son temps ». Elle a été facilitée par ce que nous leur « offrions », c'est-à-dire d'abord la possibilité d'exprimer leur ressenti sur la voie verte et sur les paysages traversés mais aussi, plus prosaïquement, une pause (ou la justification d'une pause) lors d'une activité physique, avec la possibilité de s'arrêter à l'ombre sur un parcours ne regorgeant pas d'opportunités alors que la météo était ensoleillée et les températures extrêmement chaudes. Cela leur permettait enfin d'accéder à des toilettes ou à un point d'eau, notamment à la capitainerie de Virignin, pour le terrain amont. Ces aspects très pratiques ne sauraient expliquer à eux seuls le succès de notre enquête. Ainsi, nous pensons que le taux d'acceptation élevé est la marque d'un intérêt manifeste des usagers à la fois pour l'aménagement et pour notre problématique de recherche. Le taux de retour a aussi été particulièrement élevé pour les personnes ayant répondu par courrier, avec un taux de retour de 68% pour les secteurs amont et médian (44 questionnaires reçus sur 65 distribués[25]) et de 63% en aval (44 reçus sur 70 distribués[26]). Outre l'intérêt pour notre étude et la disponibilité dont ont fait part les enquêtés (particulièrement ceux d'entre eux qui sont des cyclistes utilitaires ou qui circulaient avec des enfants (cf. ci-après), le faible taux de perte est attribuable à un « ciblage » particulier effectué par les enquêteurs. Nous n'avons confié des questionnaires et des enveloppes timbrées qu'aux seules personnes dont nous pensions, à

[24] En l'occurrence la capitainerie du port de Virignin.

[25] Décompte indistinct en fonction des secteurs.

[26] La part des questionnaires envoyés par courrier est deux fois plus importante en aval que sur les deux autres secteurs. Ceci est lié

l'aune des quelques échanges verbaux que nous avons eu avec eux durant leur arrêt, qu'elles étaient réellement motivées pour répondre et non qu'elles acceptaient notre don par dépit ou pour nous être momentanément agréables.

Le faible taux de refus, et son corolaire immédiat qu'est la possibilité de conduire rapidement l'enquête, ont permis de revoir considérablement à la hausse les objectifs en matière de nombre de questionnaires remplis. Des 50 questionnaires par terrain annoncés dans le programme de recherche, nous nous sommes rapidement fixés un objectif de 150 par site, finalement lui aussi dépassé avec, au final, 177 exemplaires collectés pour le terrain le moins doté (aval). Le nombre de jours nécessaires à la réalisation de l'enquête a varié en fonction des secteurs, ou plutôt de la densité du trafic en leur sein. Ainsi, si cinq journées et demie ont suffi à atteindre nos objectifs entre Vienne et Sablons, il en a fallu sept pour faire de même dans le Bugey. En moyenne, sur une année, le nombre de passages constaté par les écocompteurs situés sur ces deux sites varie de 1 à 8[27], expliquant en grande partie cette variation en période estivale. Si, sur le site médian, nous avons souvent « laissé passer » des usagers alors que nous parlions avec d'autres, nous avons quasiment arrêté la totalité des cyclistes et piétons qui sont passés devant nous entre Belley et Groslée.

Il convient aussi de préciser qu'il n'a pas été aussi facile d'interroger toutes les catégories d'usagers. Si les excursionnistes (personnes qui se promènent pour une journée ou quelques heures) et les itinérants ont en général facilement accepté de nous consacrer du temps, il a fallu déployer davantage d'efforts pour convaincre les cyclosportifs et surtout les cyclistes utilitaires. Les premiers ne s'arrêtent qu'exceptionnellement lorsqu'ils sont en groupe, ne laissant généralement aucune place à la présentation de l'enquête. Ils répondent plus facilement lorsqu'ils sont seuls ou à deux et il est généralement plus facile de les amener à remplir un questionnaire s'ils sont sur le retour de leur sortie et proches du but ; plus difficilement au début de celle-ci ; et jamais lorsqu'ils sont en cours de sortie. Les utilitaires étaient souvent pressés au moment où nous les arrêtions pour remplir un questionnaire, que ce soit parce qu'ils se rendaient à un rendez-vous ou, plus souvent, allaient sur leur lieu de travail ou rentraient chez eux pour la pause déjeuner. Il était alors plus facile de leur faire remplir un questionnaire le soir, sur la route de retour du travail, ou de leur donner un questionnaire et une enveloppe pour envoi postal. Enfin, quel que soit le type de pratique ou l'origine géographique considérée (locale, étrangère, etc.), notons que les personnes circulant avec des enfants étaient les plus réticentes à nous consacrer du temps, évoquant leur incapacité à se concentrer pour un quart d'heure alors que ceux-ci seraient inactifs. Comme aux utilitaires, nous avons souvent confié des enveloppes aux parents qui acceptaient de répondre à notre sollicitation.

[27] Source : Départements et Régions Cyclables

→ *Saisie et traitement des questionnaires*

La numérisation des questionnaires papier a été réalisée en juillet, août et septembre 2017 grâce à un outil dédié développé sous RStudio[28] permettant une saisie multiplateforme. La conception de cet outil a conduit à fixer les règles de codage des différentes réponses, qu'elles soient textuelles, numériques ou issues des questions fermées.

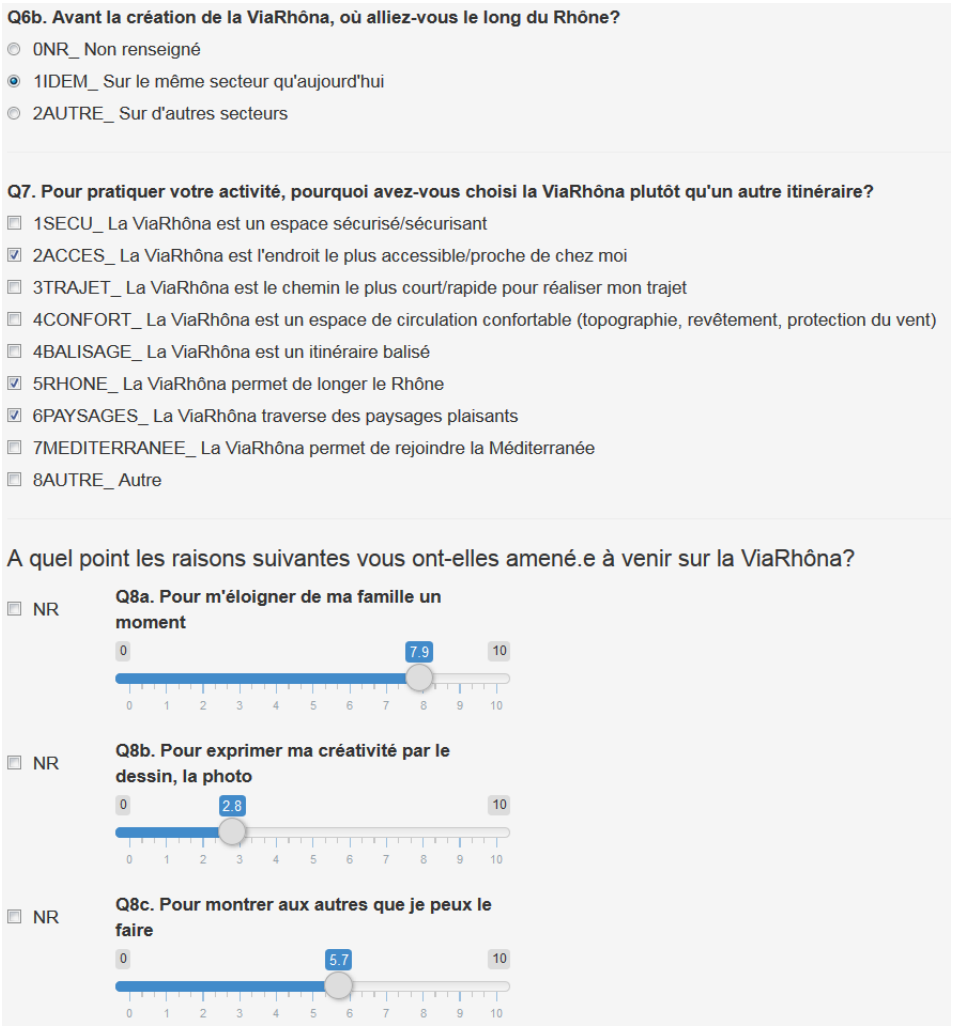


Figure 7. Capture d'écran de l'outil de saisie RStudio

Un premier traitement du tableau de données a permis de construire des indicateurs composites à partir des informations brutes : origine géographique (local, étranger, etc. ou riverain/non-riverain, cf. partie présentation du panel) à partir des codes postaux ; touriste ou non touriste à partir de la ville dans laquelle les répondants ont dormi la veille ; âge et tranche d'âge à partir de l'année de naissance. C'est à partir de cette nouvelle base de données que les traitements statistiques présentés dans ce rapport ont été réalisés.

[28] Environnement de développement pour R, RStudio s'appuie un langage de programmation spécifique utilisé pour le traitement et l'analyse statistique de données.

Parmi les analyses réalisées, des comparaisons intergroupes ont été réalisées. La représentativité statistique des résultats a été évaluée par une fonction test d'indépendance entre deux variables. L'hypothèse de départ est l'indépendance entre les réponses à deux questions. La fonction consiste en le calcul de la *p-value* (ou valeur p). Plus celle-ci est faible, plus on peut rejeter l'hypothèse de non-interaction. La fonction est adaptée aux cas où les questions appellent des réponses qualitatives ou quantitatives. Si les deux variables sont quantitatives le test statistique est un calcul d'anova. Il en va de même si l'une des variable est qualitative et l'autre quantitative. Si les deux variables sont qualitatives, le test statistique est de type khi-deux. Si la p-value est inférieure à 0,001, la présomption contre l'indépendance des variables testées est très forte. Si p-value≤0,01 cette présomption est très forte, si p≤0,05 elle est forte, si 0,05<p≤0,1la présomption contre l'indépendance est faible, si p>0,1 il n'y a pas de présomption contre cette hypothèse.

La Figure 8 montre les valeurs des p-values des différentes questions (ici considérées comme des variables) deux à deux. Le test d'indépendance entre les variables est, dans la grande majorité des cas, rejeté (en orange) et les p-values sont le plus souvent inférieures à 0,001. Dans le reste de ce document, ne sont présentés que des résultats statistiquement représentatifs et la p-value est systématiquement mentionnée.

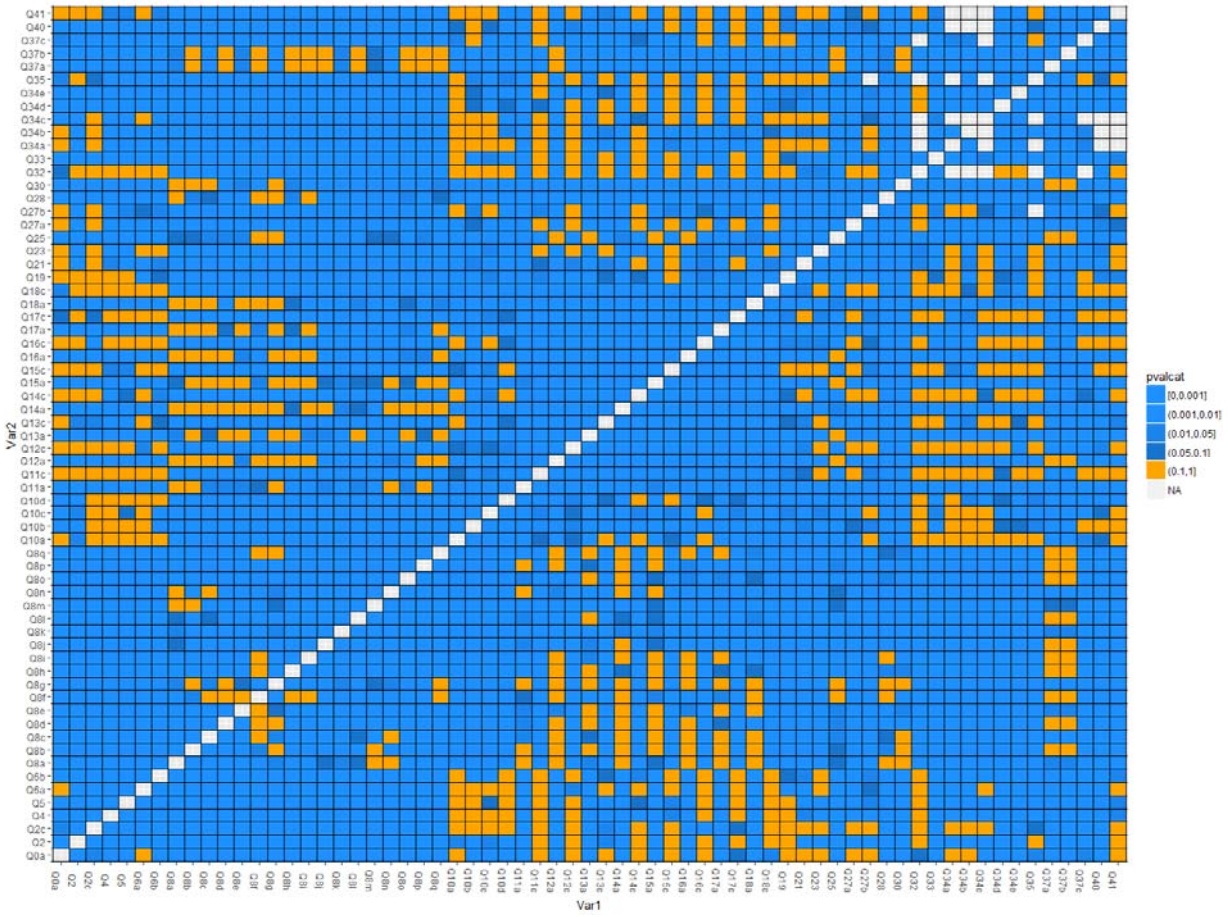


Figure 8. Tests d'indépendance de toutes les questions deux à deux

Pour modéliser les variables de réponse en fonction des diverses variables quantitatives et qualitatives utilisées dans le questionnaire, nous avons utilisé des forêts aléatoires (Liaw et Wiener, 2002). Elles consistent en un grand nombre d'arbres de décision construits sur des portions diversifiées et choisies au hasard de la base de données et sont utilisées pour modéliser une réponse quantitative (régression) ou catégorielle (classification). Les forêts aléatoires nous ont permis d'évaluer l'importance relative des descripteurs pour modéliser la réponse à une question particulière.

Chapitre 3 - Résultats

3.1 - Unité et variété du public, de ses pratiques et de ses motivations

3.1.1 - Caractérisation des usagers de la ViaRhôna

a) Des usagers au profil varié en période estivale

546 personnes ont répondu à notre questionnaire. Elles se répartissent de manière relativement homogène sur les trois tronçons : 191 en amont, 178 sur le tronçon médian, 177 en aval. 46,4% d'entre elles sont des touristes, proportion élevée qui s'explique par la période à laquelle l'enquête a été réalisée.

La composition du panel de répondants est conforme à celle que nous nous attendions. Considérant la période et les sites de passation[29], les caractéristiques sociologiques (genre, CSP, âge), géographiques (résidence, nationalité) et de pratiques (sportive, utilitaire, mode de locomotion, etc.) des personnes ayant répondu au questionnaire sont proches de celles des populations observées lors des études de fréquentation (type EuroVelo6 ou autres véloroutes et voies vertes[30]). Nos résultats concordent aussi avec l'étude réalisée en 2011 par la Maison du Tourisme du Pilat sur le tronçon de la ViaRhôna qui traverse le Parc Naturel du Pilat[31] (Maison du Tourisme du Pilat, 2011).

→ ***Genre***

57,3% des répondants sont des hommes et 42,7% sont des femmes.

La proportion d'hommes varie légèrement entre les tronçons amont (52%) et médian (56%)[32]. Elle est très élevée en aval (65%). Cette statistique (Figure 9) peut s'expliquer en partie par le fait que ce secteur est celui où la proportion de cyclosportifs parmi les enquêtés

[29] Les écocompteurs disposés le long de la ViaRhôna montrent que l'été est la période ou la fréquentation est la plus importante (cf. *Fréquentation vélo : les chiffres 2015*, bilan des comptages sur les grands axes nationaux, les véloroutes voies vertes, par les DRC (Départements & Régions Cyclables)). Cette hausse est particulièrement marquante pour les compteurs identifiés par les DRC comme des zones de loisirs (*i.e.* non utilitaires), ce qui est le cas de nos terrains d'études.

[30] Les études sur la Loire à Vélo ou le Tour de Bourgogne en vélo par exemple.

[31] Cette étude a été réalisée d'avril à août 2011 sur un tronçon quasiment équivalent à notre terrain médian avec une méthodologie mixte : observation visuelle, entretiens (n=35), questionnaires (n=295), recueil des données de l'écocompteur de l'Île du Beurre. Alors que la ViaRhôna était une création bien plus récente, le panel observé 6 ans avant notre enquête diffère essentiellement sur un point : 91% des personnes ayant répondu au questionnaire étaient originaires du bassin régional (contre 55% pour ce qui nous concerne), ce qui s'explique à la fois par la période strictement estivale de notre passation et par le développement de la notoriété touristique de la voie.

[32] p-value des variables genre et secteur $\leq 0,05$ (test de type khi deux).

est la plus élevée[33]. Cette population est la plus masculine : 65% des cyclosportifs interrogés sont des hommes contre 55% des itinérants et 54% des utilitaires. Les excursionnistes sont la seule cohorte qui est majoritairement féminine (à 51%).

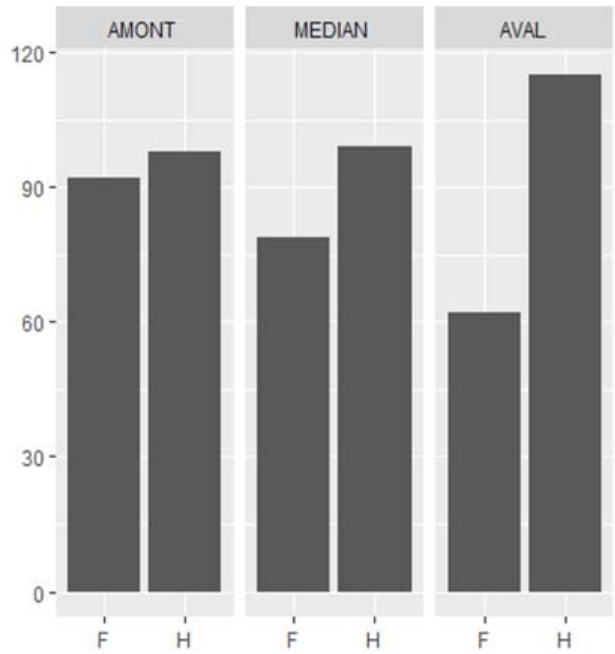


Figure 9. Genre des répondants par tronçon

→ ***Âge***

Le panel est globalement assez âgé (Figure 10[34]). L'âge moyen des répondants au questionnaire est de 51,4 ans avec une médiane de 56 ans. Ces médianes et moyennes sont très proches sur les trois secteurs étudiés. La médiane est identique chez les hommes et les femmes mais ces dernières sont en moyenne un an plus jeune que les hommes (50,8 contre 51,8 ans)[35].

[33] p-value des variables genre et pratique ≤ 0,1 (khi deux).

[34] Le codage de la question, visible sur la figure, est transparent : moins18 correspond aux mineurs, 18_25 est la tranche d'âge des 18-25 ans, etc.

[35] p-value des variables âge et genre ≤ 0,001 (anova).

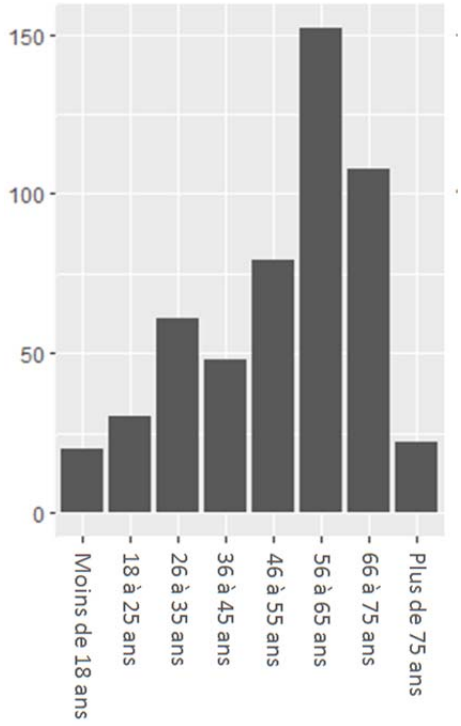


Figure 10. Pyramide des âges des répondants

→ ***Professions et catégories socioprofessionnelles***

Les professions (ou retraites, études, etc.) des répondants ont été saisies à partir des catégories socioprofessionnelles de l'INSEE auxquelles elles correspondent[36] (Figure 11).

Comme sur les véloroutes voies vertes sur lesquelles des études de fréquentation ont été conduites, nous constatons que la catégorie socioprofessionnelle la plus représentée est celle des retraités. Elle compte 34,7% des personnes ayant renseigné cette question[37]. Suivent ensuite les cadres et professions libérales et les professions intermédiaires qui représentent respectivement 22,6 et 17,2% du panel. Les élèves (collégiens et lycéens) et étudiants comptent pour 8,7% des répondants et les autres personnes sans activités professionnelles (chômeurs et hommes et femmes au foyer), pour 3,6%.

[36] À partir de la typologie du dernier guide analytique de l'INSEE (2003) à laquelle nous avons ajouté une catégorie supplémentaire pour désigner les étudiants et élèves et ainsi les séparer des inactifs non-retraités. Le codage est le suivant : 0NR = Non renseigné, PCS1 = Agriculteurs et exploitants, PCS2 = Artisans, commerçants et chefs d'entreprise, PCS3 = Cadres et professions intellectuelles supérieures, PCS4 = Professions intermédiaires, PCS5 = Employés, PS6 = Ouvrier, PCS7 = Retraités, PCS8 = Autres personnes sans activités professionnelles, PCS9 = Étudiants et élèves.

[37] Soit 496 personnes. 50 répondants ont choisi de ne pas y répondre. C'est beaucoup plus que la question sur le genre à laquelle 545 (sur 546) ont répondu. C'est cependant plus qu'à la question sur le niveau de revenu. 57 personnes n'y ont pas répondu tandis que 64 personnes ont coché la réponse « Je préfère ne pas répondre », soit au total 121 répondants sur lesquels nous ne possédons pas d'information.

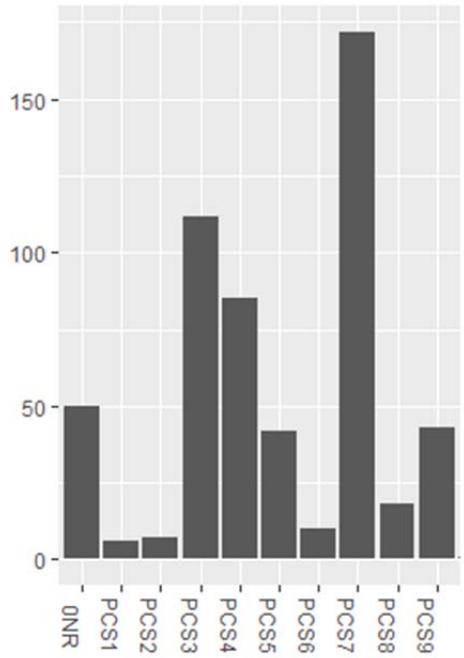


Figure 11. PCS des répondants

Pour mesurer la hiérarchisation sociale des répondants et pouvoir la comparer à d'autres populations, il faut rapporter les statistiques des actifs (PCS 1 à 6) au nombre total d'actifs qui ont répondu au questionnaire (262 des répondants sont des actifs, soit 52,8% des personnes ayant répondu à la question). Les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent 42,7% des répondants actifs et les professions intermédiaires, 32,4%. Ce sont des proportions importantes puisqu'à l'échelle de la population française, ces pourcentages étaient respectivement en 2016 de 17,8 et de 25,8[38]. Les employés représentent 16% des actifs de notre panel et les ouvriers, seulement 3,8% (contre 20,7% à l'échelle nationale pour les ouvriers et 27,4% pour les employés). Le panel de répondants comprend aussi 6 agriculteurs et exploitants et 7 artisans, commerçants et chefs d'entreprise.

Authier et al. (2010) proposent un indicateur de présence de catégories socioprofessionnelles supérieures (CSP+) : le ratio entre le nombre d'actifs cadres, professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires et le nombre d'actifs employés et ouvriers. Il permet de comparer la répartition des PCS entre différentes populations ou secteurs géographiques. Pour ce qui concerne notre panel, cet indicateur est particulièrement élevé puisqu'il atteint 3,8. C'est plus de quatre fois la moyenne nationale qui est de 0,9. Comme nous le verrons par la suite, cet indicateur varie considérablement d'une catégorie d'usager à une autre et il est particulièrement élevé chez les touristes étrangers (20,2)[39].

[38] Source : INSEE, enquête emploi 2016.

[39] p-value des variables PCS et origine géographique ≤0,001 (anova)

Le fait que les répondants à notre questionnaire appartiennent d'abord aux classes sociales les plus favorisées est aussi visible lorsque l'on se penche sur leurs revenus par ménage. Parmi les 420 personnes qui ont répondu à cette question, 298, soit 71%, déclarent que le revenu net de leur ménage dépasse 2000€/mois soit un montant largement supérieur au revenu net médian à l'échelle nationale qui était de 1746 euros mensuels en 2016[40]. Si 4% déclarent un revenu mensuel inférieur à 500€ et 3,6% entre 500 et 1000€, les personnes issues de ménages pauvres[41] sont très peu nombreuses sur la ViaRhôna.

Ajoutons que les individus interrogés connaissent souvent mieux leur revenu que celui de leur ménage et que ce revenu n'est pas toujours considéré en totalité mais identifié au seul revenu. Nous supposons donc que le revenu indiqué par les individus est probablement souvent leur revenu individuel net, voire leur salaire net, et non le revenu net de leur ménage. Il y aurait donc au plan général une sous-estimation de la somme déclarée.

→ ***Pratiques***

Les personnes ayant rempli le questionnaire indiquent circuler sur la ViaRhôna en couple (40%) parfois accompagné d'amis (4%), seules (25%), en famille (9%) ou avec des amis (18%). Plus rares sont celles qui nous disent emprunter la voie en club (1,5%). Enfin, ayant coché la case « autre », deux personnes ont mentionné être sur la ViaRhôna avec leurs collègues et trois avec leurs chiens.

Les répondants déclarent en grande majorité (76,5%) emprunter la ViaRhôna strictement à vélo. 18,2% sont strictement piétons (un répondant marchant avec une poussette). 2,5% indiquent alterner différentes pratiques (vélo, marche, roller). Plus marginalement, 6 personnes (1,1%) déclarent emprunter la ViaRhôna en roller (soit comme mode unique, soit mêlé à d'autres pratiques) tandis que 2 usagers sont venus à proximité du lieu d'enquête en voiture avant de faire quelques mètres à pied (pour pique-niquer) et un enquêté circulait sur un quadricycle électrique adapté à son handicap.

41,5% des répondants ayant répondu à la question sont des excursionnistes, c'est-à-dire qu'ils ont répondu « je fais une randonnée » à la question « Quel profil correspond le mieux à votre pratique aujourd'hui ? »[42]. La deuxième cohorte la plus importante est celle des iti-

[40] Source : INSEE, DADS 2016.

[41] Un ménage pauvre est un ménage dont le revenu net est inférieur à 60% du revenu médian national (soit 1048€/mois, les seuils varient en fonction de la taille du ménage).

[42] Cette question est calquée sur une des questions du questionnaire Symetris/Inddigo qui, rappelons-le, s'adresse uniquement aux cyclistes. L'usage a révélé que les piétons étaient assez peu à l'aise avec cette question, telle qu'elle était formulée, ne se reconnaissant pas forcément dans le terme de « randonnée » mais plutôt dans celui de « balade ». Notre présence, comme enquêteurs, a souvent permis de lever ce malentendu. Mais il est possible que parmi les 5,5% de répondants n'ayant coché aucune case, certains soient des piétons ne trouvant pas de réponse adaptée à leur pratique.

nérants, qui représentent 33,8% des enquêtés. Cela s'explique largement par la période estivale à laquelle a été réalisée notre enquête, l'été étant la saison où cette pratique est la plus répandue. Les cyclosportifs, qui ont répondu « Je suis sportif, j'ai un vélo de course, je fais une sortie de plus de 50 km », représentent 17,5% des répondants. 7,3% seulement sont des utilitaires, c'est-à-dire qu'ils ont indiqué « J'effectue un déplacement de proximité (achat, travail, école, accès à un site de loisirs) ». Cette proportion est relativement élevée si l'on considère que nos points d'enquête étaient, en dehors du secteur de Vienne-Sablons, situés dans des zones peu denses et que cette catégorie d'usagers, souvent relativement pressée, n'est pas la plus facile à arrêter.

Le type de pratique varie d'un secteur à l'autre[43]. Davantage de cyclosportifs et d'itinérants ont été interrogés (en proportion et en absolu) dans le secteur aval que dans les deux autres secteurs (Figure 12). À l'inverse, ce secteur est celui où le nombre et la proportion d'excursionnistes parmi les répondants sont les plus faibles. Situé dans la zone la plus densément peuplée, le secteur médian est celui où les questionnaires remplis par des utilitaires sont les plus nombreux.

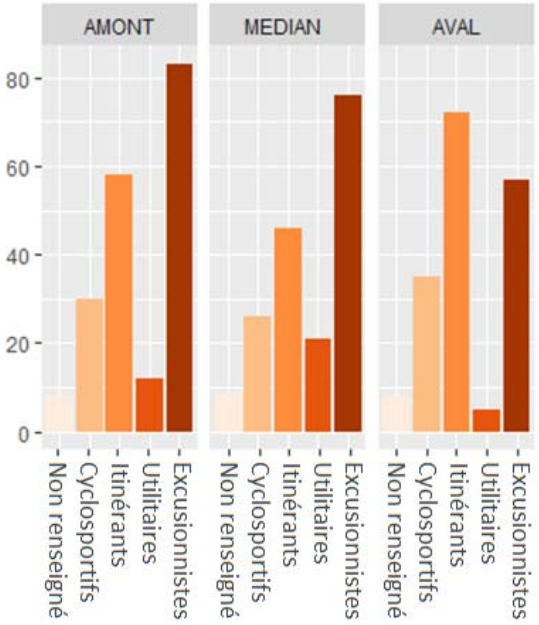


Figure 12. Types de pratiques par secteur

→ ***Origines géographiques***

74,3% des répondants sont français. Cette proportion assez faible s'explique par la temporalité estivale de l'enquête. 16 autres nationalités sont représentées dans notre panel. Comme la littérature et les discussions avec les professionnels du tourisme des terrains concernés nous le laissaient présager, les plus grosses cohortes sont celles des Suisses (46 personnes,

[43] p-value des variables pratique et secteur ≤0,01 (anova)

soit 34% des répondants étrangers), des Allemands (33 personnes, 24%) et les Hollandais (18 personnes, 13%). Les ressortissants d'Angleterre (12 personnes) et de Belgique (10) sont aussi assez nombreux[44].

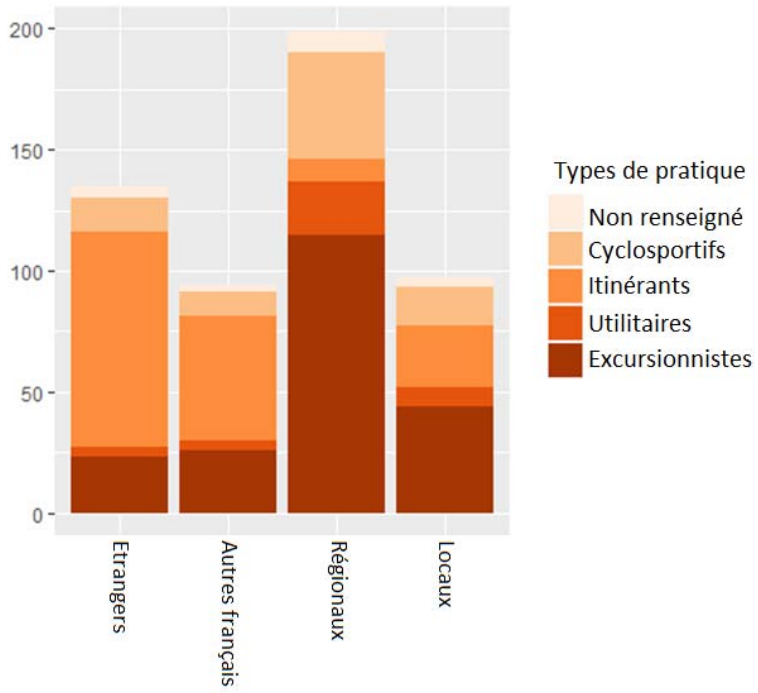


Figure 13. Type de pratiques par origine géographique

Les codes postaux des répondants permettent de définir les catégories géographiques suivantes :

- Les locaux sont les personnes dont le lieu de résidence est distant de moins de 20 kilomètres du site d'enquête ;
- Les régionaux, ou personnes issues du bassin régional, sont celles dont le lieu de résidence est situé dans l'un des départements limitrophes du site d'enquête mais distant de plus de 20 km de celui-ci ;
- Les (autres) Français sont toutes les autres personnes qui résident en France mais qui n'appartiennent pas aux deux catégories précédentes ;
- Les étrangers sont toutes les personnes résidant à l'étranger ;
- Les riverains sont les enquêtés dont le lieu de résidence est une commune riveraine du Rhône, ils peuvent appartenir aux quatre catégories précédentes.

[44] Les autres pays d'origine sont : Australie (2 personnes), Autriche (1), Canada (1), Colombie (2), États-Unis (3), Irlande (1), Italie (2), Norvège (2), Russie (1), Slovénie (1), Suède (1).

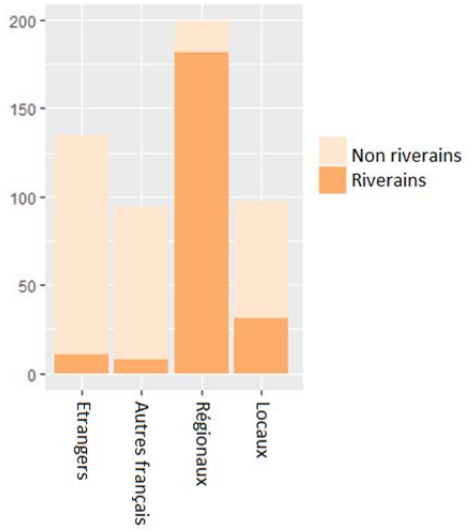


Figure 14. Origines géographique et caractère riverain

Les locaux représentent 37,9% des répondants. Il s'agit de la catégorie de population la plus présente dans notre panel, avant les étrangers (25,7%). Les personnes issues du bassin régional comptent pour 18,5%, juste devant les autres Français (17,9%). Les locaux et les personnes issues du bassin régional représentent ensemble 56,4% des répondants.

Cette proportion, sur une voie qui sert largement de desserte et de site de loisirs de proximité, est relativement faible. C'est encore une fois lié au fait que nous avons fait passer nos questionnaires en juillet. Cela explique que les personnes venant de plus loin (étrangers et autres Français) soient « si » nombreuses dans notre panel.

De la même manière, la proportion de riverains est probablement plus faible dans notre panel – 44,2% – qu'elle ne l'est en pratique en dehors des périodes de villégiature. La relative étroitesse de la vallée du Rhône conduit au fait que l'immense majorité des locaux est riveraine (91,5%)[45]. C'est aussi le cas d'un certain nombre de régionaux (32% d'entre eux sont riverains) alors que les étrangers (8,1%) et les autres Français (7,7%) le sont logiquement moins. Notons que les codes postaux de onze des étrangers interrogés correspondent à des communes riveraines du Rhône, il s'agit de ceux de Genève et de villes alentours.

	Locaux	**Régionaux**	**Français**	**Étrangers**
Secteur amont	33,2%	22,5%	19,2%	25,1%
Secteur médian	45,8%	22%	9%	23,2%
Secteur aval	34,8%	9,9%	29,2%	29,2%

[45] p-value des variables origine géographique et riverain ≤0,001 (anova)

Ensemble	37,9%	18,5%	17,6%	25,7%

Tableau 5. Origines géographiques des répondants en fonction du secteur

Les proportions de ces différents groupes varient sensiblement entre les secteurs[46]. Les étrangers sont un peu plus nombreux parmi les répondants du secteur aval, ce qui s'explique par la part conséquente d'itinérants et de touristes dans ce secteur ; c'est aussi ce qui permet de comprendre pourquoi les (autres) Français y sont beaucoup plus nombreux qu'en moyenne. À l'inverse, les régionaux y sont peu nombreux. Le secteur médian, qui est aussi le plus densément peuplé de nos terrains d'études, est logiquement celui où l'on retrouve le plus de locaux. Les (autres) Français y sont peu nombreux parmi les répondants à notre questionnaire. Enfin, le secteur amont est celui qui est globalement le plus proche de notre panel général en matière de proportions des différentes catégories considérées.

→ *Singularités et points communs entre populations*

Dans la suite de ce rapport, nous distinguerons principalement les usagers en fonction de deux catégorisations :

- Par leurs pratiques : itinérants, excursionnistes, utilitaires, cyclosportifs ;
- Par leurs origines géographiques : locaux, régionaux, (autres) Français, étrangers.

Avant d'aller plus loin, il est nécessaire de nous intéresser à ce qui distingue et rassemble les sous-groupes ainsi formés. Les deux tableaux suivants (Tableaux 6 et 7) synthétisent leurs différentes caractéristiques. Nous leur adjoignons des commentaires mettant en saillance certaines particularités des sous-populations considérées.

	Locaux	**Régionaux**	**Français**	**Étrangers**	**Ensemble**
Âge moyen (ans)	53,4	49,3	46,2	51,5	**51,6**
Hommes (%)	57,3	58,8	58,5	53,7	**57,3**
Riverains (%)	91,5	32	7,7	8,1	**44,2**
Touristes(%)	5,5	24,7	82,2	98,5	**46,4**
Retraités (%)	47,3	34,8	27,2	15,7	**34,7**
Étudiants et élèves (%)	7,6	10,1	13	7	**8,7**
Cadres (%)	9,8	16,9	26,1	47,8	**22,6**

[46] p-value des variables origine géographique et secteur ≤0,001 (anova)

Professions intermédiaires (%)	14,7	19,1	15,2	22,6	**17,2**
Ouvriers (%)	3,3	3,3	1,1	0	**2**
Indicateur de CSP+[47]	1,8	3,5	3,4	20,2	**3,8**
Itinérants (%)	4,7	26,9	56	68,5	**33,8**
Excursionnistes (%)	60,5	47,3	28,6	17,7	**41,4**
Utilitaires (%)	11,6	8,6	4,4	3,1	**7,3**
Cyclosportifs (%)	23,2	17,2	11	10,7	**17,5**

Tableau 6. Caractéristiques des répondants en fonction de leur origine géographique

	Itinérants	**Excursionnistes**	**Utilitaires**	**Cyclosportifs**	**Ensemble**
Âge moyen (ans)	46,4	56,4	42,4	51,7	**51,6**
Hommes (%)	55,7	54,9	57,9	70,3	**57,3**
Riverains (%)	14,9	63,2	60,1	58,3	**44,2**
Touristes(%)	87,3	24,4	24,3	32,1	**46,4**
Retraités (%)	20,9	45,3	22,9	40	**34,7**
Étudiants et élèves (%)	10,4	5,5	14,3	11,3	**8,7**
Cadres (%)	30,7	19,4	14,3	17,5	**22,6**
Professions intermédiaires (%)	23,3	12,9	22,9	13,8	**17,2**
Ouvriers (%)	1,2	1	5,1	3,8	**2**

[47] Ratio entre le nombre d'actifs cadres, professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires et le nombre d'actifs employés et ouvriers. Voir précédemment dans cette partie.

Indicateur de CSP+	7,3	3,1	1,8	3	**3,8**
Locaux (%)	5,2	54,5	57,9	52,4	**37,9**
Régionaux (%)	14,4	20,9	21,1	19,1	**18,5**
Français (%)	29,3	12,3	10,5	11,9	**17,9**
Étrangers (%)	51,1	10,9	10,5	16,6	**25,7**

Tableau 7. Caractéristiques des répondants en fonction de leur pratique

Logiquement, plus on vient de loin, plus on est susceptible d'être un touriste[48] : 98,5% des étrangers ont passé la nuit précédant l'enquête hors de leur domicile contre 5,5% des locaux. Nos données confirment la présence d'un important tourisme régional : 24,7% des personnes issues du bassin régional sont des touristes. Seuls 13,7% des itinérants[49] que nous avons interrogés ont passé la nuit précédente à leur domicile. Les 87,3% restant appartiennent déjà, au moment où ils remplissent le questionnaire, à la catégorie « touriste ».

Si 4,7% des locaux sont des itinérants[50], ils sont avant tout des excursionnistes (60,5%), tout comme les régionaux (pour 47,3% d'entre eux tandis que 26,9% sont des itinérants). 68,5% des étrangers et 56% des (autres) Français sont itinérants. Les cyclosportifs sont avant tout des locaux (pour 52,4% d'entre eux) même si la proportion d'étrangers parmi eux demeure élevée (16,6%). La même proportion de Français et d'étrangers sont des cyclosportifs (11%). Une faible part de ces cohortes a une pratique utilitaire (respectivement 4,4% et 3%), laquelle est la plus répandue chez les locaux (11,6%). Ces derniers, outre d'utiliser la ViaRhôna pour faire de petites courses, peuvent l'utiliser pour se rendre au travail.

Les personnes issues du bassin régional, et plus encore les (autres) Français, sont significativement plus jeunes que la moyenne[51] (plus de 5 ans plus jeunes pour les Français). Ceci s'explique à la fois par la proportion relativement importante d'étudiants et d'élèves[52] parmi eux ainsi que d'itinérants[53] (population plus jeune que la moyenne[54]). Dans le même temps, alors que les étrangers sont très majoritairement des itinérants (pour 68,5% d'entre eux),

[48] p-value des variables touriste et origine géographique ≤0,001 (anova)

[49] p-value des variables touriste et pratique ≤0,001 (anova)

[50] p-value des variables origine géographique et pratique ≤0,001 (anova)

[51] p-value des variables origine géographique et âge ≤0,001 (anova)

[52] p-value des variables PCS et âge ≤0,001 (anova)

[53] p-value des variables origine géographique et pratique ≤0,001 (anova)

[54] p-value des variables pratique et âge ≤0,001 (anova)

leur âge moyen est identique à celui du panel total. Les âges déclarés confirment ici une impression visuelle des enquêteurs : les itinérants étrangers (Suisses, Allemands, Hollandais pour l'essentiel) sont sensiblement plus âgés que les itinérants français. Ils ont en effet en moyenne 49,2 ans contre 43,7 ans pour les itinérants français et régionaux et 35 ans pour les quelques itinérants locaux (cohorte très faible). Les excursionnistes étrangers (17,7% des étrangers) sont, eux, particulièrement âgés (59 ans en moyenne), participant à rehausser la moyenne d'âge des ressortissants d'autres pays. L'âge moyen des locaux est, lui, supérieur de 2 ans à celui de l'ensemble du panel, ce qui s'explique principalement par les proportions élevées de retraités (47,3%) et d'excursionnistes parmi eux (54,5%). L'âge varie en effet en fonction des pratiques : itinérants (46,4 ans) et surtout utilitaires (42,4) sont nettement plus jeunes qu'excursionnistes (56,4) et cyclosportifs (51,7).

Ces derniers constituent aussi, sans surprise, la cohorte la plus masculine (70,3% d'hommes) devant les utilitaires. Les étrangers sont la catégorie géographique le plus mixte avec 46,3% de femmes contre 42,7% en moyenne, ce qui est notamment lié à l'aspect familial (en couple avec ou sans enfants) des déplacements de vacances.

Davantage mixte, la cohorte des étrangers se singularise aussi par son appartenance sociale[55]. 47,8% des répondants de cette catégorie sont ainsi cadres. C'est plus de deux fois la proportion moyenne du panel total, tandis que 22,6% exercent une profession intermédiaire et qu'aucun des étrangers interrogés n'appartient à la classe ouvrière. Alors que les usagers interrogés appartiennent globalement davantage que la population française aux catégories socioprofessionnelles supérieures (cf. précédemment), les variations en fonction des origines géographiques et des pratiques[56] sont considérables. Le calcul de l'indicateur de CSP+ fournit en effet des résultats spectaculaires. Il s'élève à 20,2 pour les étrangers soit 5,3 fois le score moyen du panel (3,8) et 22,4 fois celui de la population française (0,9) et encore 11,2 fois celui des locaux (1,8), la catégorie géographique la plus « populaire » de notre panel. À l'aune de cet indicateur, l'objectif des acteurs de la ViaRhôna d'attirer un public étranger « haut de gamme » semble atteint. Les indicateurs de CSP+ des usagers français (3,4) et issus du bassin régional (3,5) sont proches de la moyenne de notre panel et, même si leur score (1,8) est le plus faible, les locaux appartiennent deux fois plus aux CSP+ que la moyenne nationale. Même si cela est bien plus marqué pour les étrangers, nos résultats indiquent donc que l'utilisation de la ViaRhôna est avant tout une pratique de classes supérieures. Ceci est valable quel que soit le type de pratique. Les cyclistes utilitaires de notre panel sont les pratiquants appartenant le plus aux classes populaires avec un indicateur de 1,8 et 5,1% d'ouvriers parmi les répondants (contre 2% pour la totalité du panel). On retrouve aussi une proportion d'ouvriers plus importante que la moyenne chez les cyclosportifs (3,8%). Ils sont

[55] p-value des variables PCS et origine géographique ≤0,001 (anova)

[56] p-value des variables PCS et pratique ≤0,001 (anova)

toutefois surtout des CSP+ (indicateur de 3), comme les excursionnistes (3,1). Sans surprise, ce sont logiquement les itinérants, qui comptent 30,7% de cadres et 23,3% de professions intermédiaires dans leurs rangs, qui ont l'indicateur de CSP+ le plus élevé : 7,3.

Les itinérants sont aussi la catégorie de pratiquants parmi lesquels le pourcentage de retraités est le plus faible (20,8%), ce qui est logique puisque nombre d'entre eux sont étrangers et que ces derniers sont assez rarement retraités (15,7%), contrairement aux locaux (47,3%) et, dans une moindre mesure aux régionaux et aux français. Les cohortes locales et étrangères ont en commun d'être moins fortement composées d'élèves et d'étudiants que la moyenne (respectivement 7,6% et 7% contre 8,7% en moyenne). C'est parmi les (autres) français (13%) et les régionaux (10,1%) que l'on retrouve le plus d'étudiants et d'élèves. Ceux-ci sont particulièrement représentés parmi les utilitaires (14,3%), puisqu'ils utilisent largement le vélo comme mode de transport, et chez les cyclosportifs (11,3%) et les itinérants (10,4%) tandis qu'ils sont peu nombreux à se déclarer excursionnistes.

→ ***Synthèse***

En résumé, les répondants sont surtout plutôt des cyclistes (76,5%) que des piétons (18,2%). Ce sont surtout des hommes (57%) relativement âgés (56 ans d'âge médian). Ils sont avant tout retraités (35%) ou actifs des classes supérieures : 43% des actifs sont cadres et 32% exercent des professions intermédiaires, ces proportions étant encore plus marquées chez les touristes étrangers et, dans une moindre mesure, français. 75% des répondants sont Français ; parmi les étrangers, Suisses, Allemands et Hollandais sont les étrangers les plus présents. 43% des enquêtés habitent une commune riveraine du Rhône. Ils sont souvent locaux (37% vivent à moins de 20 km du site d'enquête) ou issus du bassin régional (18%). Enfin, les excursionnistes, qui se promènent quelques heures ou une journée, sont les plus nombreux (42% des enquêtés), suivis des itinérants (34%), très présents l'été, et des cyclosportifs (17%). Les utilitaires, qui se servent de la ViaRhôna pour un déplacement pratique sont les moins nombreux (7%) sur nos terrains peu urbanisés.

En parallèle de notre étude, l'enquête de fréquentation commandée à Inddigo et Symétris a été réalisée de mars à novembre 2017. Sur 29 sites, 2708 cyclistes ont répondu à un questionnaire. Nos résultats sont cohérents avec ceux de cette enquête. Celle-ci a par exemple recensé 68,1% de cyclistes hommes, 29,6% de retraités et 29% de cadres, de même qu'un âge moyen de 50 ans. Les variations s'expliquent par le caractère estival de notre enquête et le caractère extra-urbain de nos sites d'étude. Nous avons mesuré une proportion plus importante d'étrangers (25,7% contre 3,9%) et de touristes (46,4% contre 35,3%) et une plus faible part de cyclistes utilitaires (10% contre 13%). Cette cohérence générale accrédite la fiabilité de notre échantillon.

b) Au-delà des profils-type, les usages s'intriquent

Les catégories utilisées pour classer les usagers selon leurs pratiques, en les conduisant à identifier leur pratique principale, sont nécessairement réductrices. Telle personne peut être successivement cycliste utilitaire et itinérante, telle autre peut faire des excursions en fa-

mille à la journée et utiliser la ViaRhôna seule pour faire son footing hebdomadaire, etc. Ceci est particulièrement mis en évidence par les entretiens : en demandant aux enquêtés de nous décrire leurs pratiques, nous avons pu accéder à la diversité de leurs pratiques, aux liens qu'ils tissent entre elles et aux diverses motivations qui les animent. De brèves présentations des pratiques de certains de nos enquêtés en témoignent :

- Philippe, 55 ans, jeune retraité de l'Éducation Nationale, a parallèlement une pratique utilitaire et sportive de la ViaRhôna. Cet habitant de Serrières est en quelque sorte un « ultra-riverain » du Rhône et de la ViaRhôna : le fleuve coule sous ses fenêtres et il peut observer la véloroute qui longe l'autre rive depuis celles-ci. Ne possédant pas de voiture, il emprunte la véloroute quotidiennement pour aller faire ses courses à Saint-Rambert-d'Albon ou se rendre chez sa compagne qui vit à une cinquantaine de kilomètres au Sud. Dans le cadre de ses sorties cyclosportives, que Philippe réalise seul ou avec des amis plusieurs fois par semaine, la ViaRhôna lui sert à finaliser ses boucles dans les zones vallonnées alentours ainsi qu'à se protéger du vent lorsqu'il remonte vers le Nord. Il pratique aussi l'itinérance à vélo avec sa compagne, mais sur d'autres itinéraires car, dit-il, « *quand on fait ça, c'est pour découvrir d'autres paysages, d'autres routes* ».
- Laurent, technicien électronique de 37 ans, vit à quelques centaines de mètres de la ViaRhôna, au milieu des vignes en terrasse de Saint-Michel-sur-Rhône, une commune riveraine du fleuve dans laquelle il a grandi. Il emprunte surtout la ViaRhôna pour des promenades avec son épouse et ses jeunes enfants. Sur une journée ou une demi-journée, sa famille parcourt régulièrement de 5 à 30 kilomètres pour se rendre à Vienne ou à Ampuis ou accéder à la base nautique des Roches de Condrieu ou aux différentes aires de jeux situées le long du Rhône. La véloroute voie verte lui sert aussi parfois à effectuer de petits déplacements utilitaires comme aller faire de petites courses ou emmener ses enfants à l'école lorsqu'il est en vacances. Travaillant à Saint-Priest (banlieue de Lyon), à plusieurs dizaines de kilomètres de sa résidence, il a réalisé quelques fois le trajet domicile-travail à vélo en passant par la ViaRhôna avec des collègues, mais cela est resté exceptionnel. Lorsqu'il l'emprunte sur son temps de loisirs, il fait en sorte d'y rester au maximum tandis que son utilisation utilitaire le conduit à ne pratiquer la route que sur certains tronçons s'il estime qu'il va plus vite ainsi. Laurent a aussi expérimenté le tracé en itinérance en couple ainsi qu'en famille avec des amis sur un week-end. Enfin, il utilise aussi la ViaRhôna à pied puisqu'il l'emprunte sur de courtes portions pour faire son jogging.
- Anouck, enseignante de 50 ans, vit à Chambéry où elle pratique le vélo au quotidien. Elle a commencé à se rendre sur la ViaRhôna lorsque ses enfants étaient petits. Ils ont, entre autres lieux, appris à faire du vélo entre Belley et Groslée, site retenu par Anouck car il est facilement accessible en voiture depuis son domicile (environ 30 km et 20 min de route) et car il est sécurisé, ce qu'elle juge adapté à une pratique enfantine. C'est d'abord dans un cadre familial et/ou amical qu'elle a parcouru ce site pour une journée ou quelques heures. C'est en famille mais aussi seule qu'Anouck a em-

prunté la ViaRhôna pour plusieurs jours de voyage en itinérance sur différents tronçons à la fois au Nord et au Sud de Lyon. Elle envisage de parcourir la totalité de la véloroute voie verte de Genève jusqu'à la Méditerranée. Enfin, ses activités militantes au sein de l'association AF3V l'amènent à se rendre souvent sur la ViaRhôna pour en évaluer l'évolution.

- Cycliste accompli, Pierre, ingénieur suisse de 53 ans vivant à Neuchâtel, a parcouru la ViaRhôna à deux reprises. Sa première expérience hybride pratique sportive et itinérance puisqu'il a rejoint la Méditerranée depuis Genève en seulement trois jours, soit environ 200 kilomètres de moyenne journalière, cessant de suivre la ViaRhôna pour couper tout droit entre Saint-Genix-sur-Guiers et Tournon. Lorsqu'il détaille ce qui motive une telle sortie, Pierre explique, en sus de l'idée de découvrir la vallée du Rhône, qu'il avait « *envie d'aller voir la mer vite fait et de rouler un bon coup* ». Il a également descendu la ViaRhôna de Lyon à Arles avec son épouse, à un rythme d'itinérance plus commun. Dans les deux cas, il voyage assez légèrement, dormant à l'hôtel et dinant au restaurant.
- Ancien directeur de banque à la retraite, Maurice, 62 ans, habite Bourg-Saint-Andéol, commune riveraine du Rhône. Il emprunte d'abord les berges du Rhône pour se rendre sur quelques sites de pêche, toujours les mêmes. Sa fréquentation du Rhône n'est en cela guère modifiée puisqu'il se rendait sur ses berges et au bord des lônes pour pêcher bien longtemps avant la création de la voie verte. Il utilise toujours sa voiture pour se rendre sur ses sites de compétition et y acheminer tout son matériel et emprunte alors parfois brièvement la ViaRhôna à pied pour accéder à ses sites de loisirs halieutiques. En tant que pêcheur, il considère que la ViaRhôna complique, en sus des zones interdites par la CNR, sa pratique en raison de l'augmentation de la fréquentation des berges qu'elle induit. Maurice voit en revanche la véloroute d'un bon œil en ce qu'elle lui permet d'avoir plus facilement et plus souvent une pratique cycliste, qu'elle soit solitaire et sportive ou familiale et de loisirs et, partant, de fréquenter davantage les berges du Rhône. Il emprunte aussi la voie verte pour s'adonner à la pratique de la photographie. L'entretien avec Maurice est en cela révélateur de l'association entre usages et rapports à l'aménagement : les inclinations d'un même individu vis-à-vis de celui-ci sont susceptibles de varier en fonction du point de vue selon lequel il choisit de le juger.

Ces portraits montrent que beaucoup des personnes avec qui nous nous sommes entretenu ont des usages divers de la ViaRhôna. D'autres ont un usage répétitif mais unique (utilitaire, sportif). D'autres, enfin, en ont un usage unique et limité, dans le temps, dans l'espace ou en fréquence.

Que la majorité des enquêtés vus en entretien empruntent la ViaRhôna pour y mettre en œuvre des pratiques diversifiées est un premier indice des opportunités que cet aménagement leur offre mais aussi des pratiques qu'il leur suggère. En effet, si les récits colligés mettent en évidence un premier usage opportuniste surtout lié à la proximité (pour les riverains

et les locaux) ou à la possibilité d'y pratiquer une activité appréciée (surtout pour les itinérants et les cyclosportifs), ils révèlent aussi le développement de nouvelles pratiques liées à l'existence même de l'aménagement. C'est par exemple le cas des locaux ou des riverains qui, outre une pratique sportive ou de loisirs, développent, ou du moins nous disent vouloir le faire, des pratiques de déplacements cyclistes utilitaires ou de vacances en itinérance à vélo.

3.1.2 - Pourquoi emprunter la ViaRhôna

a) Le fleuve et l'activité, motivations premières

Si les pratiques des répondants sont variées, est-ce aussi le cas de leurs motivations à venir sur la ViaRhôna ? Un premier élément permet d'en juger. À la question « Si vous êtes venu·e sur la ViaRhôna aujourd'hui, c'est d'abord pour ? », nous avons proposé aux répondants de choisir parmi une liste de réponses. Le tableau ci-dessous (Tableau 8) synthétise leurs choix.

Faire du sport	23,2%
Vous promener /prendre l'air	20,6%
Randonner	20%
Être au bord du Rhône	14,2%
Vous rendre sur un lieu particulier[57]	12,1%
Autre[58]	8,4%
Promener votre chien	1,5%

Tableau 8. Proportion de réponses à la question 2

La réponse « être au bord du Rhône » arrive en quatrième position. L'accès au fleuve est donc loin d'être une raison marginale qui motive la présence des usagers sur la véloroute voie verte. Dans l'ordre des préférences, elle est devancée par les motivations liées à l'activité elle-même, qui semblent les principaux déterminants à l'œuvre. Notons que la réponse « être au bord du Rhône » est davantage choisie par les itinérants (15,7%[59]) que par

[57] Dans 26% des cas l'objectif est de se rendre dans un lieu de loisirs, dans 14% un commerce, dans 12% un site d'observation de la nature et dans 11% au travail.

[58] Les répondants étaient invités à préciser leur réponse. L'essentiel des propositions sont des hapax mais il est notable qu'elles mettent souvent en avant la pratique du vélo (32% des propositions), le fait d'être en vacances (9%) et le fait de manger ou de pique-niquer (13%).

[59] p-value des variables question 2 et pratique ≤0,001 (anova)

les cyclosportifs (14%) et les excursionnistes (13,5%), les utilitaires étant ceux qui la sélectionnent le moins (10,8%). Le fait de découvrir le fleuve lui-même semble ainsi participer à attirer des randonneurs au long court sur ses berges. Plus remarquable encore est le fait que les étrangers indiquent pour plus d'un quart d'entre eux (26,3%) qu'être au bord du Rhône est leur motivation première à être sur la ViaRhôna[60]. Ce n'est le cas que de 8,3% des locaux[61]. Et alors que les non-riverains sont 18,3% à mettre le Rhône au sommet de leurs motivations, ce n'est le cas que de 10% des riverains[62]. Pour les touristes étrangers, le fait de pouvoir longer le fleuve voire, pour la plupart d'entre eux, de le découvrir, semble être un attracteur fort. Comme on pouvait l'anticiper, sa présence est une motivation bien moindre pour ceux pour qui sa fréquentation est facile et courante sinon quotidienne, et donc relativement banale.

En fait, pour moi le Rhône c'était... J'habite Neuchâtel, je ne suis pas un riverain du Rhône, et la vallée du Rhône, c'était associé à l'autoroute pour aller en Espagne, donc un peu no man's land. Donc pendant très longtemps, je n'ai eu aucune curiosité de me demander ce qu'il y avait le long, sinon que je m'étais bien dit qu'à vélo, il y aurait sûrement la nationale 7 qui serait imbouffable. Et à traîner sur des forums, j'ai entendu parler de cette ViaRhôna. (...) Donc la motivation, c'était vraiment beaucoup plus le fait de faire du vélo et de voyager à vélo que finalement de s'arrêter sur le chemin. C'était le Rhône qui était le cœur du truc. (Pierre, Suisse, 53 ans)

Comme les premières statistiques présentées le montrent, l'extrait d'entretien ci-avant illustre l'attraction que le Rhône exerce sur les publics étrangers et la place centrale de la pratique dans les motivations des usagers de la ViaRhôna.

Pour compléter ces premières informations, la question 7 partait de l'hypothèse que, puisque les usagers auraient pu exercer la même activité (marche, course, vélo en itinérance ou ballade, etc.) sur un autre itinéraire, le fait d'emprunter la ViaRhôna se justifie par des attraits spécifiques.

Pour répondre à la question « Pour pratiquer votre activité, pourquoi avez-vous choisi la ViaRhôna plutôt qu'un autre itinéraire ? », les répondants devaient choisir trois items (ou moins) parmi 8 possibilités (dont « autre, précisez ») (Figure 15 et Tableau 9). Ces possibilités comptent des propositions relatives à l'aménagement comme à sa situation géographique et paysagère.

[60] p-value des variables question 2 et origine géographique ≤0,001 (anova)

[61] Ainsi que de 10,8% des (autres) Français et de 14,7% des personnes issues du bassin régional.

[62] p-value des variables question 2 et riverain ≤0,001 (anova)

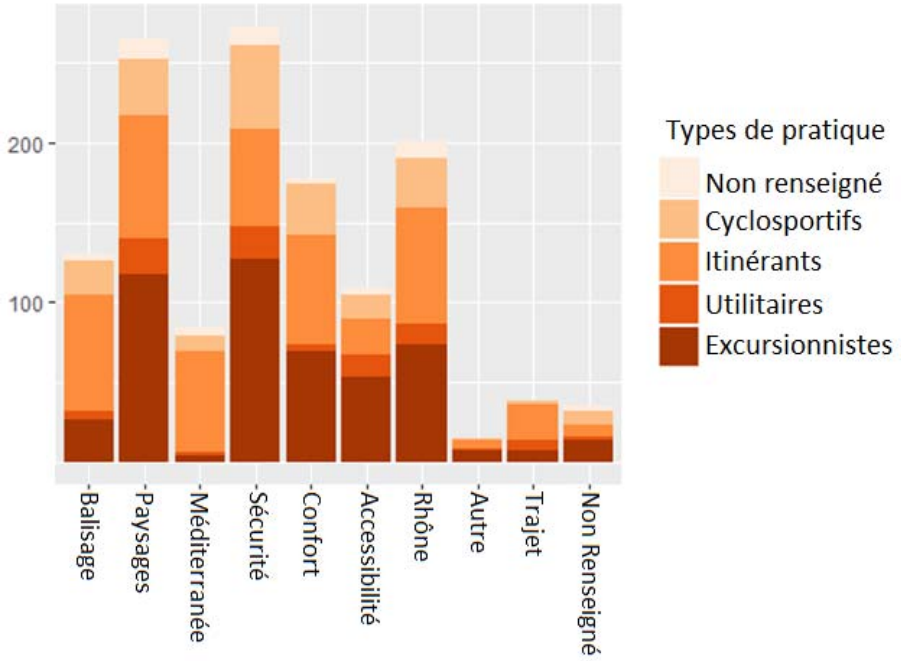


Figure 15. Motivations des usagers à avoir choisi la ViaRhôna plutôt qu'un autre itinéraire

Comme le montre le tableau ci-après (

La ViaRhôna est un espace sécurisé/sécurisant (Sécurité)	50%
La ViaRhôna traverse des paysages plaisants (Paysages)	48,5%
La ViaRhôna permet de longer le Rhône (Rhône)	36,8%
La ViaRhôna est un espace de circulation confortable (topographie, revêtement, protection du vent) (Confort)	32,4%
La ViaRhôna est un itinéraire balisé (Balisage)	23,8%
La ViaRhôna est l'endroit le plus accessible/proche de chez moi (Accessibilité)	20%
La ViaRhôna permet de rejoindre la Méditerranée (Méditerranée)	15,4%
La ViaRhôna est le chemin le plus court/rapide pour réaliser mon trajet (Trajet)	7,1%
Autre (Autre)	2,7%

9), les deux items les plus cités par les répondants appartiennent à deux « catégories » de motivation radicalement différentes que sont la sécurité prodiguée par l'aménagement (item sélectionné par une personne sur deux) et les paysages que la ViaRhôna traverse. En

un sens, on a là une synthèse des attraits perçus de la ViaRhôna, formant de fait deux piliers du projet : celle d'un aménagement cyclable, d'un côté, celle d'un vecteur vers les territoires traversés, de l'autre.

La ViaRhôna est un espace sécurisé/sécurisant (Sécurité[63])	50%
La ViaRhôna traverse des paysages plaisants (Paysages)	48,5%
La ViaRhôna permet de longer le Rhône (Rhône)	36,8%
La ViaRhôna est un espace de circulation confortable (topographie, revêtement, protection du vent) (Confort)	32,4%
La ViaRhôna est un itinéraire balisé (Balisage)	23,8%
La ViaRhôna est l'endroit le plus accessible/proche de chez moi (Accessibilité)	20%
La ViaRhôna permet de rejoindre la Méditerranée (Méditerranée)	15,4%
La ViaRhôna est le chemin le plus court/rapide pour réaliser mon trajet (Trajet)	7,1%
Autre (Autre)	2,7%

Tableau 9. Proportion des répondants ayant choisi chaque item de la question 7

Confirmant les résultats entrevus avec la question 2, la place de l'accès aux berges du Rhône dans la hiérarchie des motivations est élevée, puisqu'elle arrive en troisième position, devançant de nouveaux items qualifiant l'aménagement, ici son confort et son balisage. La possibilité de rejoindre la mer Méditerrané est sélectionnée par une personne sur six, c'est-à-dire deux fois plus que toute autre localisation/objectif de trajet.

Il est important de noter qu'il y a très peu de différences dans les proportions des différentes réponses choisies entre les différents secteurs d'études, ces deux variables étant statistiquement indépendantes[64]. La seule variation semble être le fait que la Méditerranée est davantage choisie par les répondants du secteur aval (21,9% contre 15,4% en moyenne). Cette particularité est bien moins liée à un effet de proximité, et donc de territoire, qu'à la surreprésentation des étrangers (32,6% choisissent cet item) et des (autres) Français (22,3%)

[63] Entre parenthèses, les codes utilisés dans le graphique 15.

[64] p-value des variables question 7 et secteur >0,1 (anova)

dans ce secteur. Les locaux choisissent très peu cette réponse (3%, 10,3% pour les régionaux), ce qui semble logique en vertu de leurs usages bien plus localisés et quotidiens qui ne permettent pas de gagner l'embouchure. Ils n'ont pas cet horizon comme objectif. De façon concordante, parmi les différentes catégories de pratiquants, ce sont les itinérants qui choisissent l'item « La ViaRhôna permet de rejoindre la Méditerranée » (35,8%). Suivent les sportifs (11%) puis les utilitaires (5,3%) et enfin les excursionnistes (1,9%) qui ne pourraient, considérant le fait qu'ils se promènent quelques heures à une journée, de toute façon pas rejoindre la mer.

Bien plus qu'entre territoires, les réponses à la question 7 fluctuent en fonction des origines géographiques des répondants[65] et de leurs pratiques[66]. Tout d'abord, constatons que l'item « La ViaRhôna est un itinéraire balisé » est choisi dans une bien plus grande proportion par les étrangers (40%) et les (autres) Français (36,2%) par rapport aux autres personnes issues du bassin régional (22,7%) et surtout aux locaux (9%). Une explication possible serait que plus on vit proche d'un parcours, mieux on connaît les endroits qu'il traverse et moins le balisage est nécessaire ; et inversement. Cela corroborerait le fait qu'il s'agisse d'une attente plus forte chez les touristes. Cette explication est concordante avec les choix effectués par les répondants en fonction de leurs pratiques : la réponse « La ViaRhôna est un itinéraire balisé » est fortement sélectionnée par les itinérants (41,5%) et est choisie dans une moindre mesure par les sportifs (23,1%), les utilitaires (13,2%) et les excursionnistes (12,5%). La motivation que constitue le caractère balisé serait donc à la fois conditionnée par le fait de connaître les lieux et par le type de pratique[67].

Et, en plus, c'était un itinéraire qui était déjà fléché. Oui, je n'allais pas me prendre la tête sur l'itinéraire. Et ça, ce n'était pas mal. (Élise, itinérante, 30 ans)

Si le balisage leur importe, la sécurité semble être une motivation relativement faible chez les étrangers (seuls 17,8% choisissent cet item parmi leurs trois réponses). Elle est en tout cas bien plus faible que la moyenne (50% en moyenne), à l'inverse de toutes les populations françaises pour qui elle est première (62,8% chez les locaux, 62,9% chez les régionaux, 50% pour les autres). Sans pour autant nous risquer à donner des explications qui tendraient vers le culturalisme, il semble que la construction sociale du vélo comme une pratique risquée, fortement présente en France et nettement moins dans les pays où elle est plus répandue (Allemagne, Pays-Bas) joue ici un rôle. Au-delà de cet aspect culturel, c'est le type de pra-

[65] p-value des variables question 7 et origine géographique $\leq 0{,}001$ (anova)

[66] p-value des variables question 7 et pratique $\leq 0{,}001$ (anova)

[67] L'itinérance est facilitée par le fait de ne pas redoubler d'attention pour ne pas se perde régulièrement, comme nous le disent les enquêtés rencontrés en entretien. De la même manière, l'orientation est secondaire lorsqu'on fait du sport, se promène, se rend dans un lieu souvent le plus souvent fréquenté régulièrement et les exigences en la matière sont donc moins élevées.

tique qui a une influence : la sécurité semble surtout recherchée par les cyclosportifs (58,2%) et les excursionnistes (58,8%) et est moins souvent mentionnée par les itinérants (34,7%).

Parce qu'il faut savoir, c'est un intérêt dans les deux cas. Que ce soit la pratique utilitaire ou la pratique sportive, c'est qu'on n'a pas à se soucier d'autre chose que de la pratique, qu'il n'y ait pas de véhicules, c'est un trajet nord-sud, on n'a pas non plus à se poser la question de l'orientation, du trajet et puis qu'on peut l'utiliser avec l'esprit libre, c'est-à-dire qu'on peut penser à ce qu'on veut et pas à savoir qui arrive derrière, je vais doubler, je ne vais pas doubler, j'ai un croisement, des choses comme ça et ça, c'est son gros avantage. (...) Et il est protégé, il est calme, c'est un endroit calme, c'est un endroit où il ne peut pas se passer grand-chose de fâcheux on va dire et ça, c'est un de ses atouts, un de ses atouts majeurs à mon sens, oui. » (Philippe, 55 ans, local et riverain, cyclosportif et utilitaire)

De façon plus anecdotique, l'item « La ViaRhôna est un espace de circulation confortable (topographie, revêtement, protection du vent) » est peu distinctif tandis que l'item « La ViaRhôna est l'endroit le plus accessible/proche de chez moi » est logiquement davantage choisi par les locaux (35,2%,) et les régionaux (20,6%) que par les étrangers (3%, probablement des touristes dans des résidences peu éloignées) et les (autres) Français (11,7%).

Même s'il est largement choisi par toutes les cohortes de notre panel, l'item « La ViaRhôna traverse des paysages plaisants » est moins déterminé par les origines géographiques même s'il est choisi un peu plus souvent par les étrangers et les (autres) Français (52,1% pour ces deux populations) que par les locaux (47,7%) et régionaux (47,4%). Même si les variations sont faibles, ce résultat vient renforcer nos premiers constats sur l'importance relativement plus forte du territoire dans ce qui attire les touristes sur la véloroute. Si « La ViaRhôna traverse des paysages plaisants » est fortement choisi pas les étrangers, cette statistique les distingue parmi les itinérants puisque ceux-ci le citent a priori paradoxalement peu (43,7%). Si on pouvait s'attendre à ce que les sportifs le mentionnent moins (38,5%) et que les excursionnistes le fassent davantage (54,6%), ce sont les utilitaires qui le mentionnent le plus (57,9% d'entre eux) mais leur nombre est faible (n=38) et ce pourcentage est peu représentatif statistiquement.

Les statistiques concernant la place du fleuve lui-même parmi les réponses choisies confirment elles aussi les résultats entrevus avec la question 2. D'abord parce que, sélectionné par 36,8%, l'item « La ViaRhôna permet de longer le Rhône » est une motivation importante à emprunter la ViaRhôna, la troisième la plus choisie par nos répondants. Ensuite parce que les tendances déjà observées sont corroborées par le fait que cette proposition est sélectionnée par les étrangers dans une large proportion (45,9%). Cette proportion est plus faible chez tous les Français : 32,7% chez les locaux, 38,1% chez les régionaux et 33% chez les (autres) Français. L'analyse du choix de cette proposition en fonction des pratiques confirme ce premier constat : « La ViaRhôna permet de longer le Rhône » est un peu plus fortement choisi par les itinérants (40,9%) tandis que les autres catégories le choisissent dans les mêmes proportions (34,1%, 34,2%, 34,3%). La proximité avec le Rhône semble donc être à la

fois un facteur d'attraction pour des populations qui vivent loin du fleuve et de ses environs et un atout réel de la ViaRhôna pour attirer des voyageurs au long cours. Ces derniers semblent (cf. paragraphes ci-avant et ci-après), plus que les autres catégories d'usagers, motivés davantage par la possibilité de traverser ou de découvrir de nouveaux territoires que par les caractéristiques matérielles de l'aménagement (sécurité, confort). Une clef d'explication pourrait être le fait que ces prestations sont fournies par toutes les véloroutes et voies vertes et feraient moins la différence pour ceux qui envisagent différents itinéraires de ce type. Ces derniers se distingueraient alors avant tout par les propriétés du cours d'eau longé (ou autre tracé, certaines voies vertes suivent par exemple d'anciennes voies ferrées) et les paysages et patrimoines qu'il parcourt. À l'inverse, les excursionnistes et les cyclosportifs, qui comparent la ViaRhôna à d'autres itinéraires potentiels de balade ou de sortie sportive, semblent davantage attirés par la sécurité et le confort offerts par la ViaRhôna. Cette analyse s'appuie largement sur les entretiens que nous avons réalisés, lesquels mettent en évidence que les propriétés de l'aménagement sont particulièrement appréciées par les personnes qui empruntent la ViaRhôna avec leurs enfants. Les extraits suivants illustrent ce constat :

Déjà, pour toute famille sportive, tout couple sportif qui fait des enfants et qui veut continuer à être sportif, ce genre de truc, c'est facile, parce que tout est sécurisé, tout est nickel. Tu n'as à gérer que la sécurité de tes gosses, et tes gosses tu sais que tu peux les faire rouler, au pire si tu veux les tirer, ce n'est pas hyper compliqué, c'est génial. » (Emmanuelle, cyclosportive, régionale, 42 ans)

On a commencé d'abord en famille quand les enfants étaient petits, et puis avec des amis, puisque c'était un site, donc la partie Belley et Groslée, sauf exception, sauf le problème de la traversée du Rhône. Donc c'est un site protégé en voie verte. (Anouck, excursionniste, régionale, 50 ans)

Le fait que la cohorte des itinérants soit à la fois particulièrement motivée par le fait de longer le fleuve, par l'aspect paysager du trajet et par la présence de balisage, conduit à alimenter l'idée que la ViaRhôna correspondrait à une offre de nature (proximité avec un grand fleuve, espaces naturels, paysages variés, etc.) facile d'accès qui attirerait un public spécifique. Une dernière question, la huitième du questionnaire, complète cet inventaire des motivations et souligne l'importance du Rhône et de ses aspects naturels dans les facteurs d'attraction de la ViaRhôna.

L'échelle psychométrique visant à caractériser les motivations liées à une activité récréative de plein air confirme les premiers résultats énoncés dans cette partie consacrée aux motivations des usagers (Figure 16), soit la prévalence du fleuve et de l'activité. Elles viennent compléter ce constat en mettant un peu plus en saillance les contours de l'offre de nature évoquée et l'importance du site dans ce qui a conduit les répondants à emprunter la ViaRhôna.

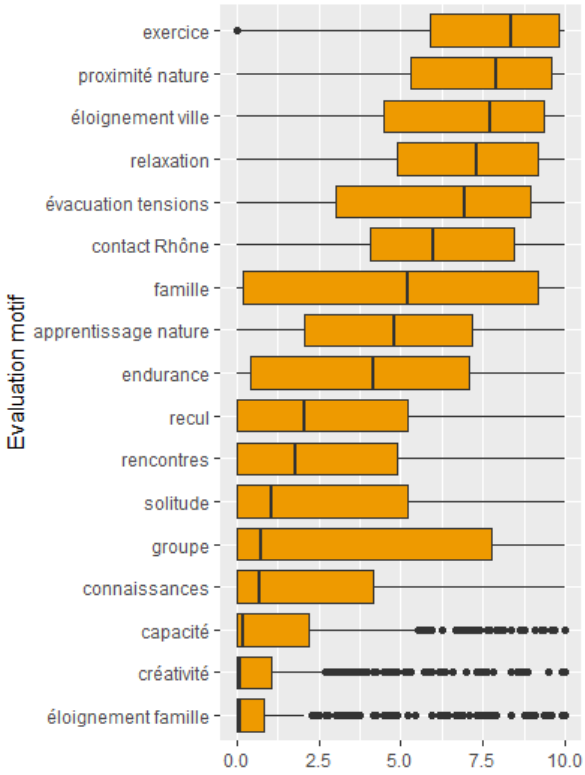


Figure 16. Boîtes à moustache des 17 échelles psychométriques de motivations

La motivation « être au contact du Rhône » a ainsi recueilli la 5ème meilleure évaluation moyenne (5,9), après les considérations liées à l'activité – « faire de l'exercice » (7,4) et « se relaxer physiquement » (6,6) – ou au site – « être proche de la nature » (7,2) et « m'éloigner de la ville » (6,4). Sa valeur médiane (6) est la 6ème plus élevée, derrière les motivations précédemment citées (dans l'ordre : 8,3, 7,3, 7,9 et 7,7) et une autre, se rapportant à la fois à l'ambiance offerte par le site et les propriétés de l'activité : « évacuer les tensions » (médiane de 6,9 pour une moyenne de 5,9).

Comme les autres indicateurs utilisés pour caractériser les motivations, cette échelle psychométrique révèle que l'envie d'être au bord du Rhône est une motivation importante, avant les dimensions collectives (« faire quelque chose avec ma famille », « être avec les membres de mon "groupe" », « rencontrer de nouvelles personnes », etc.) ou personnelles (« prendre du recul sur moi-même », « exprimer ma créativité par le dessin, la photo », « montrer aux autres que je peux le faire », *etc.*). Un calcul d'arbres décisionnels (Figure 17) montre que la motivation d'« être au bord du Rhône » est essentiellement influencée par deux autres motivations : « être proche de la nature » et « apprendre de la nature ». Il s'agit ici d'un premier indicateur des liens que font les répondants entre le fleuve et la naturalité, liens que nous développons dans la suite de ce rapport. Relevons aussi que la quatrième variable la plus prédictive de l'importance accordée au Rhône dans les raisons qui amènent à emprunter la ViaRhôna est l'évaluation de la valeur accordée au Rhône. Il y a donc un lien

entre le fait d'être motivé par la proximité du fleuve et valeur qui lui est accordée.

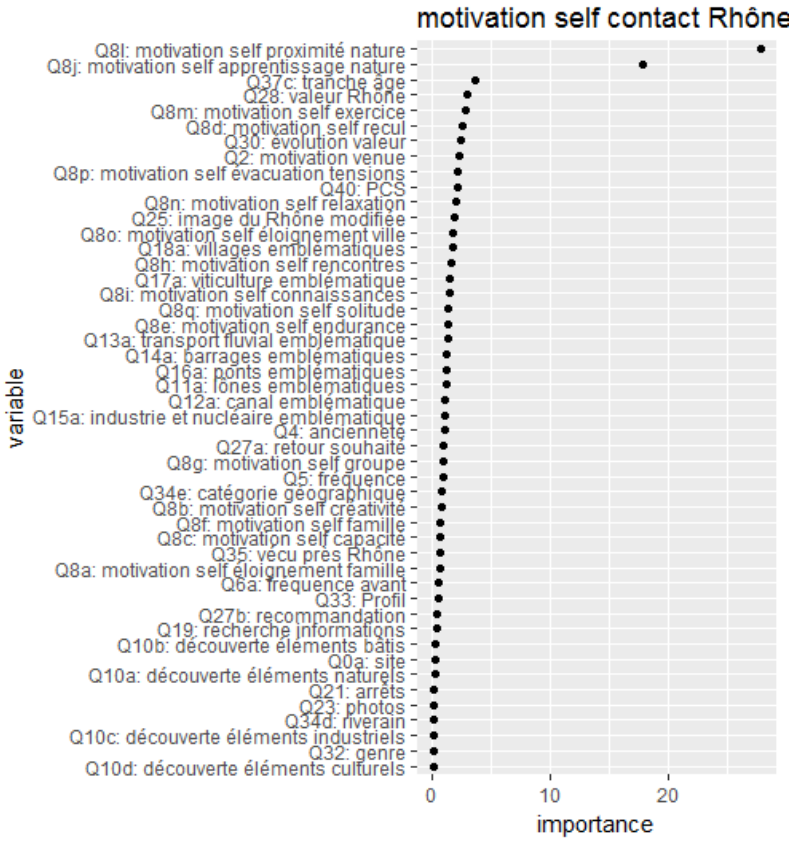


Figure 17. Motivation « être au bord du Rhône » par forêts d'arbres décisionnels

Au-delà de la motivation liée au fleuve lui-même, il est remarquable que la hiérarchie des motivations reste très similaire quelle que soit la catégorie de population (CSP[68], âge[69], genre[70], origine géographique[71] (Figure 18), pratique[72] (Figure 19), etc.) ou le site d'étude considérés[73].

[68] p-value des variables question 8 et CSP ≤ 0,001 (anova). Le test a été effectué sur toutes les échelles (Q8a, Q8b, etc.), en cas de divergences, nous n'indiquons que la p-value la plus élevée.

[69] p-value des variables question 8 et âge >0,1 (khi 2)

[70] p-value des variables question 8 et genre ≤ 0,001 (anova)

[71] p-value des variables question 8 et origine géographique ≤ 0,001 (anova)

[72] p-value des variables question 8 et pratique ≤ 0,001 (anova)

[73] p-value des variables question 8 et secteur ≤ 0,001 (CSP)

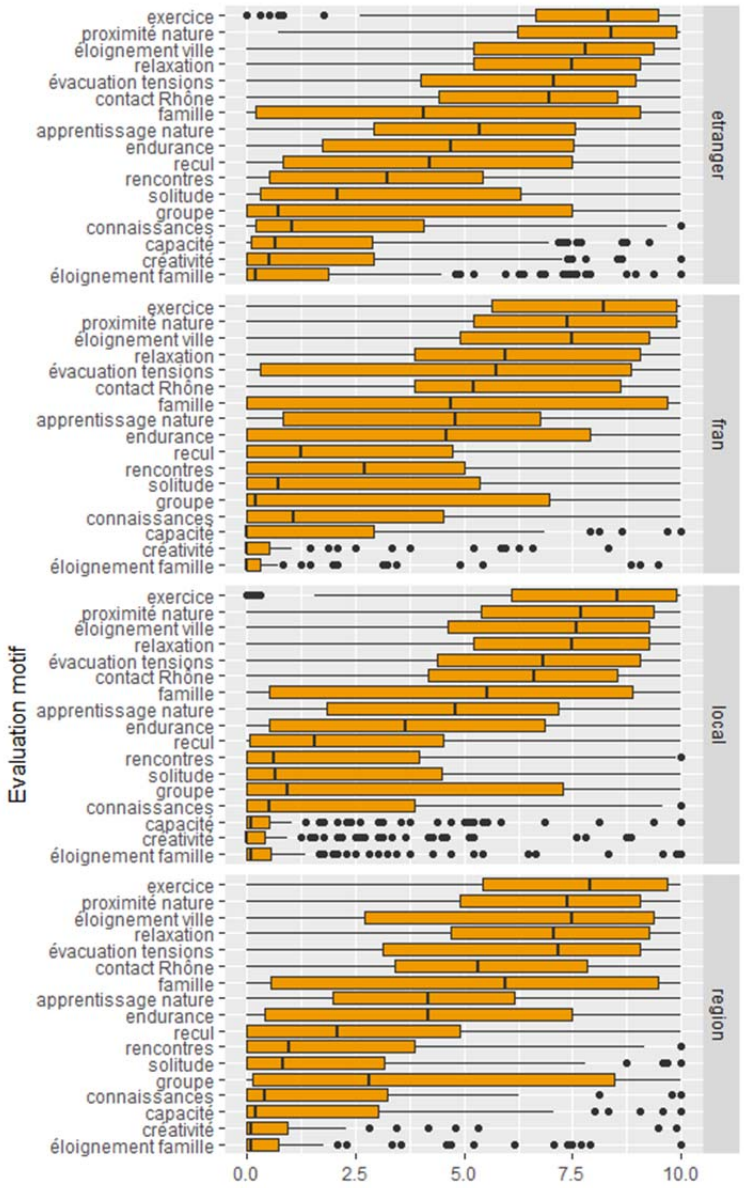


Figure 18. Boîtes à moustache des 17 items de l'échelle psychométrique des motivations en fonction de l'origine géographique

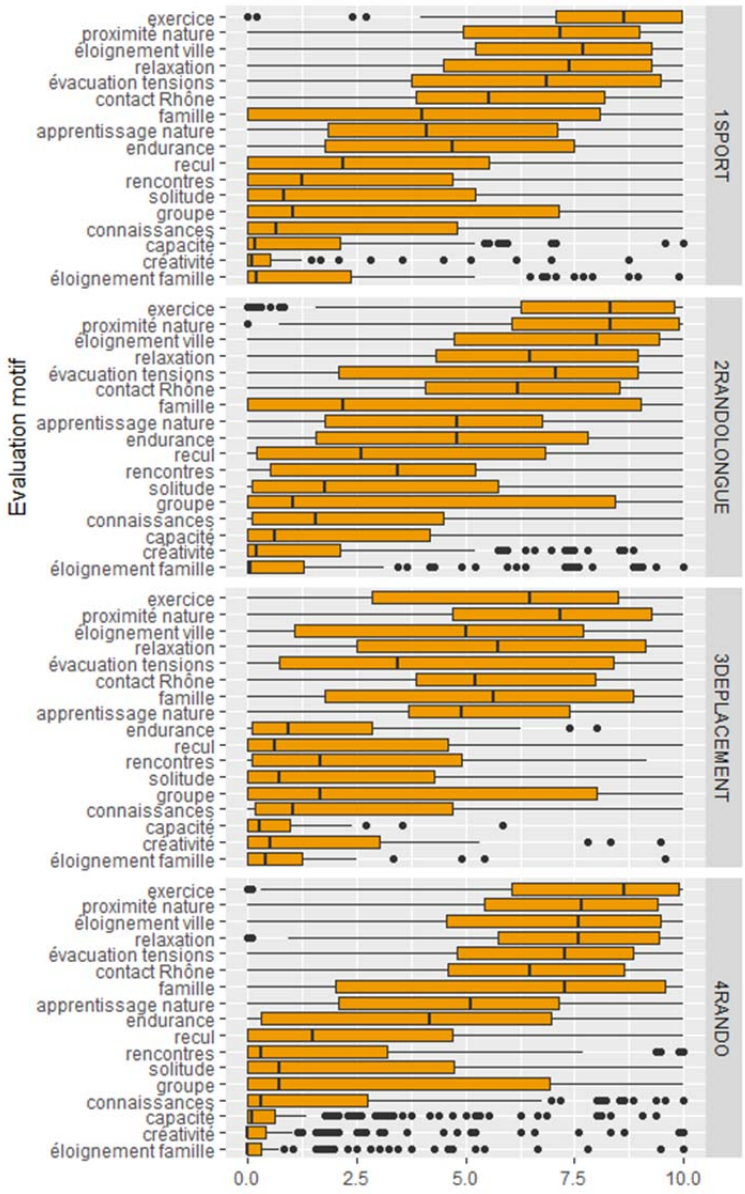


Figure 19. Boîtes à moustache des 17 items de l'échelle psychométrique de motivations en fonction des pratiques

L'évaluation médiane de l'énoncé « être au contact du Rhône » est quasiment toujours la 6ème plus élevée.

Seul l'énoncé « faire quelque chose avec ma famille » devance parfois cette motivation. Pour ce qui concerne les différents types de pratiques et les origines géographiques des répondants, elle est simplement dépassée par celle de l'énoncé « faire quelque chose avec ma famille » dans le cas des utilitaires (chez qui cette modalité et l'attrait du Rhône dépassent aussi le fait de pouvoir s'éloigner de la ville), des excursionnistes et des personnes issues du bassin régional. Une interprétation possible est que pour ces deux dernières cohortes, la ViaRhôna est un itinéraire facilement accessible pour des balades ou des activités familiales et que, dès lors, c'est le contexte de la réalisation de l'activité qui domine.

Les utilitaires empruntent d'abord la ViaRhôna pour rejoindre un point donné. La présence du Rhône est donc assez logiquement secondaire dans leur motivation quand le fait de pouvoir se rendre facilement dans tel ou tel commerce ou site de loisirs avec des enfants semble davantage important à leurs yeux (ce dont témoigne aussi le fait que « pour m'éloigner de la ville » soit secondaire dans leurs motivations). Ajoutons que l'évaluation de la motivation « pour faire quelque chose avec ma famille » est très dispersée (c'est la motivation dont l'écart-type est le plus élevé, 4,1 contre 3 pour « être au contact du Rhône » par exemple), et quels que soient les groupes concernés.

Les différents indicateurs (fournis par les questions 2, 7 et 8) dont nous disposons mettent tous en avant la place importante qu'occupent, dans les motivations des usagers à emprunter la ViaRhôna, le fleuve Rhône lui-même ainsi que les différentes propositions qui se réfèrent au caractère naturel de l'expérience. La hiérarchie homogène des motivations entre les différents profils d'usagers alimente l'idée que la ViaRhôna semble créer une offre particulière de nature, dont les conditions d'expériences attirent un type de population dont les motivations sont très proches et peu structurées par des caractéristiques sociologiques ou géographiques.

b) Un aménagement qui domine le reste ?

Amenés à évaluer la valeur qu'ils accordent au Rhône sur une échelle de « très faible » (0) à « très élevée » (10), nos enquêtés lui ont décerné une note moyenne de 7,4. Les riverains ont tendance à lui accorder une valeur légèrement supérieure (7,56) à celles des non riverains (7,27, test de type anova, p value ≤ 0,001). L'ancienneté de la connaissance semble aussi jouer un rôle. Ceux qui déclarent être sur la ViaRhôna pour la première fois lui accordent une valeur plus élevée (7,32) que ceux qui l'empruntent depuis moins d'un an (6,68), comme si la découverte conduisait à une évaluation positive (anova, p value ≤ 0,001). Cette valeur est ensuite croissante à mesure que l'antériorité croît, jusqu'à être maximale chez ceux qui le fréquentent depuis plus de 5 ans (7,81), lesquels constituent aussi l'échantillon de population dont les évaluations sont les plus semblables (écart type le plus faible).

Lorsqu'ils choisissent trois raisons pour lesquelles ils « accordent de la valeur au Rhône » (Figure 20), les répondants sélectionnent largement les propositions associées à l'environnement et à la nature : « car ses paysages, ses vues, ses sonorités et ses odeurs sont agréables » (pour 59% d'entre eux), « car il maintient des espaces sauvages » (38%) ou encore « car il abrite une grande variété de plantes et d'animaux sauvages » (28%). Si les « opportunités de loisirs » sont aussi un motif important (34%), ces propositions sont choisies bien plus souvent que les motifs économiques ou spirituels, soulignant l'importance des enjeux liés aux patrimoines naturels aux yeux des usagers de la ViaRhôna.

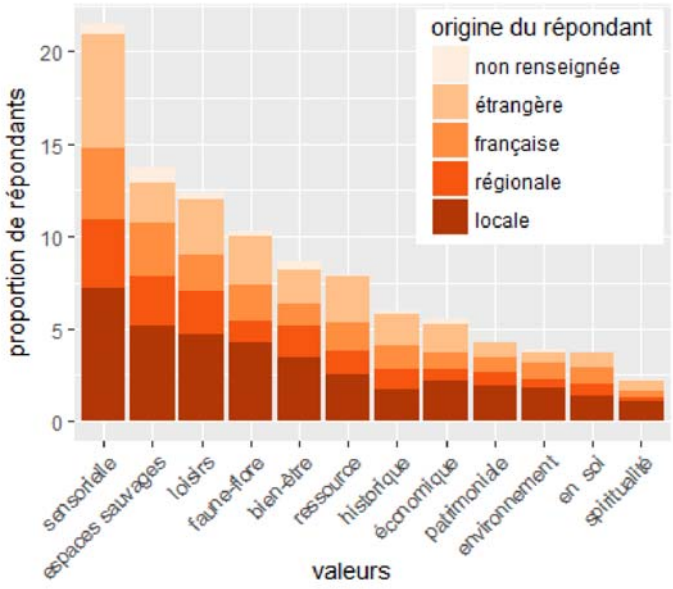


Figure 20. Raisons des enquêtés pour « accorder de la valeur au Rhône » en fonction de leur origine géographique

3.2 - La ViaRhôna, un vecteur de (re)découverte du Rhône

3.2.1 - Nouvelles pratiques, nouvelle fréquence

a) Une fréquence de fréquentation en hausse

Nous avons demandé aux répondants d'évaluer la fréquence à laquelle ils viennent sur la ViaRhôna puis celle à laquelle ils venaient au bord du Rhône avant cet aménagement.

Nous leur demandions dans un premier temps depuis quand ils fréquentaient la ViaRhôna, avec un échelonnage successif : « depuis moins d'un an, depuis 1 à 2 ans, depuis 2 à 5 ans, depuis plus de 5 ans ». Près d'un tiers (176 répondants, soit 32,9% des personnes ayant répondu à la question) des répondants a choisi la réponse « c'est la première fois que je l'emprunte ». Il s'agit de la plus grosse cohorte, pour beaucoup formée d'itinérants (65% des itinérants ont choisi cette réponse[74]) et/ou d'étrangers[75] (réponse sélectionnée par 79,3% d'entre eux). Les personnes ayant répondu « depuis plus de 5 ans » représentent aussi une proportion importante (28,7%), largement composée de locaux (53,3% d'entre eux ont coché cette réponse) et de riverains[76] (46,1% de taux de sélection). Suivent les cohortes de

[74] p-value des variables ancienneté de la venue et pratique ≤ 0,001 (khi deux)

[75] p-value des variables ancienneté de la venue et origine géographique ≤ 0,001 (khi deux)

[76] p-value des variables ancienneté de la venue et riverain ≤ 0,001 (khi deux)

répondants qui ont déclarées venir depuis « 2 à 5 ans » (19,8%), « 1 à 2 ans » (12,4%) et enfin « moins d'un an » (6,2%).

Les personnes qui n'avaient pas répondu qu'elles empruntaient la ViaRhôna pour la première fois répondaient ensuite coup sur coup aux questions « À quelle fréquence utilisez-vous la ViaRhôna ? » puis « Avant la création de la ViaRhôna, à quelle fréquence vous rendiez-vous le long du Rhône ? ».

Parmi les personnes dont ce n'était pas la première utilisation de la ViaRhôna, les plus nombreuses sont celles qui nous ont indiqué l'utiliser « occasionnellement dans l'année » (40,8%). Plus d'un quart (27,2%) a déclaré l'emprunter mensuellement et 23,6% de façon hebdomadaire tandis que 6,4% des répondants ont indiqué utiliser la ViaRhôna quotidiennement[77]. Les itinérants[78] et les étrangers[79] qui ont répondu à cette question ont massivement répondu qu'ils empruntaient la ViaRhôna occasionnellement (76,7% des itinérants, 80% des étrangers). Logiquement, les locaux représentent 79,2% des personnes ayant déclaré venir quotidiennement et 75,6% de celles qui viennent chaque semaine. Les utilitaires sont aussi surreprésentés dans cette cohorte (25% des usagers quotidiens, 13,6% des hebdomadaires) par rapport à place dans le panel complet, tout comme les excursionnistes (respectivement 55% et 50,6%).

Tous les répondants au questionnaire étaient invités à indiquer à quelle fréquence ils se rendaient au bord du Rhône avant la réalisation de la ViaRhôna. 45,6% d'entre eux ont sélectionné la réponse « jamais » tandis qu'un tiers (33,8%) a choisi l'option « occasionnellement », 11,1% « mensuellement », 7,8% « hebdomadairement » et 1,7% « quotidiennement ». Nous avons là un premier indice de l'accès au Rhône qu'offre la ViaRhôna puisque sans elle, seuls 55,4% de notre panel aurait fréquenté les berges du fleuve. Le profil des personnes qui ont découvert le Rhône grâce à la ViaRhôna est particulièrement intéressant à observer.

[77] 7 personnes ont choisi la réponse « jamais ». Il s'agit probablement essentiellement de personnes qui ont déjà emprunté la ViaRhôna avant de nous rencontrer mais qui ne se reconnaissent pas comme des usagers occasionnels (s'il s'agit par exemple de leur second passage en plusieurs années). Il s'agit peut-être aussi, marginalement, de répondants n'ayant pas répondu correctement à la question précédente et dont c'était en fait le premier passage sur la ViaRhôna.

[78] p-value des variables fréquence de fréquentation de la ViaRhôna de la venue et pratique $\leq 0{,}001$ (khi deux)

[79] p-value des variables fréquence de fréquentation de la ViaRhôna et origine géographique $\leq 0{,}001$ (khi deux)

	Jamais
Ensemble	45,6%
Cyclosportifs[80]	33,3%
Itinérants	71,9%
Utilitaires	30,5%
Excursionnistes	34,8%
Riverains[81]	22,9%
Locaux[82]	23,5%
Régionaux	35,6%
Français	62,2%
Étrangers	79,5%
Amont (non représentatif)	50%
Médian (non représentatif)	37%
Aval (non représentatif)	50,3%

Tableau 10. Proportion de répondants ayant choisi l'item « jamais » de la question « Avant la création de la ViaRhôna, à quelle fréquence vous rendiez-vous le long du Rhône ? »

71,9% des itinérants interrogés n'étaient jamais venus le long du Rhône avant la création de la ViaRhôna, ce qui amène à considérer la véloroute à la fois comme un vecteur incontournable d'attrait pour ce type d'usagers et comme une ouverture incontestable vers le fleuve pour ceux-ci. Ce constat est valable dans une moindre mesure pour toutes les pratiques puisque c'est à chaque fois près de 30% des personnes concernées qui ont découvert le

[80] p-value des variables fréquence de fréquentation du Rhône avant la ViaRhôna et pratique ≤ 0,001 (khi deux)

[81] p-value des variables fréquence de fréquentation du Rhône avant la ViaRhôna et riverain ≤ 0,001 (khi deux)

[82] p-value des variables fréquence de fréquentation du Rhône avant la ViaRhôna et origine géographique ≤ 0,001 (khi deux)

Rhône grâce à la ViaRhôna. Plus des trois quart des riverains s'étaient déjà rendu au bord du Rhône avant la création de la ViaRhôna, les 22,9% restant ayant soit profité de sa création pour découvrir les berges du fleuve, soit emménagé sur les lieux après sa création (qui remonte par exemple à 2003 pour certains tronçons du secteur amont). Un constat identique peut être dressé en ce qui concerne les locaux, qui sont 23,5% à avoir déclaré n'être jamais venus sur les bords du Rhône avant que la véloroute voie verte n'existe. C'est aussi le cas de 35,6% des régionaux qui sont aussi proportionnellement moins nombreux que la moyenne du panel à avoir découvert les bords du fleuve avec la ViaRhôna. En revanche, on peut dire que la véloroute a conduit de nombreux (autres) Français et étrangers à s'aventurer sur les berges du Rhône : ce sont respectivement 62,2 et 79,5% d'entre eux qui n'y avaient jamais mis les pieds ou les roues. S'il semble de prime abord que le secteur médian ait été plus fréquenté que les secteurs amont et aval, il n'y a en réalité pas de lien statistique entre la fréquentation du Rhône avant la création de la ViaRhôna et ceux-ci[83]. C'est en réalité la proportion importante de locaux interrogés sur ce secteur qui donne cette impression.

En comparant les réponses aux questions « À quelle fréquence utilisez-vous la ViaRhôna ? » et « Avant la création de la ViaRhôna, à quelle fréquence vous rendiez-vous le long du Rhône ? » pour chaque individu, nous pouvons évaluer l'évolution induite par la ViaRhôna. Nous constatons qu'outre les 45,6% des répondants qui ont déclaré n'être jamais venus sur les bords du Rhône avant la création de la ViaRhôna et les 176 personnes qui ont déclaré être sur la ViaRhôna pour la première fois, 57,2% de ceux qui fréquentaient déjà les berges ont déclaré venir désormais plus souvent, 39,3% disent venir au même rythme tandis que 3,5% ont déclaré une fréquence en baisse.

Nous ne disposons que de peu d'informations pour expliquer cette baisse. Voici toutefois quelques éléments. Ces 12 personnes venaient régulièrement le long du Rhône (quotidiennement (2), hebdomadairement (5) ou mensuellement (5)) et avaient donc un « potentiel » de diminution relativement élevé. Aucune n'est étrangère[84], elles sont surtout riveraines (9)[85], locales (8) et excursionnistes (6)[86], enfin 10 d'entre elles ont plus de 50 ans[87]. Il est remarquable que parmi les variables listées ici, aucune ne soit statistiquement représentative à l'exception de l'âge et du fait d'être riverain. Quelle que soit l'évolution de la fréquentation suite à la construction de la ViaRhôna (augmentation, diminution, stagnation), nous ne pouvons dégager – outre donc l'âge et le fait d'être riverain ou non – de caractéristique spéci-

[83] p-value des variables fréquence de fréquentation du Rhône avant la ViaRhôna et secteur > 0,1 (khi deux)

[84] p-value des variables indice de fréquentation et origine géographique > 0,1 (khi deux)

[85] p-value des variables indice de fréquentation et riverain ≤ 0,05 (khi deux)

[86] p-value des variables indice de fréquentation et pratique > 0,1 (khi deux)

[87] p-value des variables indice de fréquentation et tranche d'âge ≤ 0,05 (khi deux)

fique des cohortes comme du secteur[88] considérés. La hausse de la fréquence de fréquentation des berges du Rhône grâce à la ViaRhôna semble donc un phénomène général. Mais revenons toutefois aux quelques personnes pour lesquelles cette fréquence décroît. Nous pouvons envisager que cette baisse de fréquence soit liée à une évolution des pratiques liée à la trajectoire sociale des enquêtés (vieillissement, santé, éloignement, modification d'agenda, *etc.*) ou que ce soit le fait d'un rejet de l'aménagement lui-même et de l'évolution qu'il produit sur les bords du fleuve et surtout leur fréquentation. Ainsi, la multiplication des usagers sur les berges est perçue négativement par certains « habitués » qui perçoivent la ViaRhôna comme leur amenant des nuisances (fréquentation, bruit, *etc.*) et qui se sentent en quelque sorte dépossédés des lieux dont ils perdent une jouissance jusqu'ici relativement exclusive. C'est notamment le cas de certains pêcheurs, dans un cas classique de conflit entre usages récréatifs, ou tout simplement de riverains habitant des zones jusqu'ici peu fréquentées. C'est le cas de Marie-Anne qui habite une maison dans le Bugey le long de la ViaRhôna et en immédiate proximité du Rhône et qui ne cache pas son hostilité vis-à-vis de l'aménagement. Elle raconte une fréquentation nouvelle et comment les pêcheurs et chasseurs ont quitté les lieux. Elle aussi a changé de rive, délaissant celle où elle vit et où passe la véloroute, pour ses balades ou ses sorties avec son chien.

« Donc, oui, disons que la pratique du Rhône moi, dans cette maison, je l'ai toujours connue depuis plus de trente ans, mais que la ViaRhôna l'a considérablement modifiée et pour moi pas dans le bon sens parce que ça a amené des pratiques de ville dans des endroits où on était à la campagne.

Enquêteur.rice : Qu'est-ce que c'est des pratiques de ville ?

Des parkings par exemple. Les parkings et le fait que comme c'est asphalté, qu'il y a un parking, etc. ça attire beaucoup, beaucoup plus de monde et que pour tous les riverains comme moi, le week-end ensoleillé, c'est infernal et l'été, c'est infernal. Les campings, cars, parce que bien sûr les parkings ne suffisent pas, donc les voitures elles sont à touche-touche le long du mur. Je suis contente que les gens viennent et profitent du Rhône, ce n'est pas la question, tant mieux, mais c'est vrai que ce n'est pas toujours très beau. (…)

Enquêteur.rice : J'en reviens à votre propre pratique, vous, vous la prenez ou c'est rare du coup ?

Oui, c'est assez rare parce que, je vous dis, moi, je n'ai pas de plaisir particulier, enfin c'est assez rare parce que les souvenirs que j'ai, de partir à la pêche à cinq heures du matin dans les petits trous qu'il y avait là-bas vers le petit pont et tout, tout ça a disparu. (…)

Enquêteur.rice : Y-a-t-il d'autres tronçons sur lesquels vous êtes allée ?

En vélo, non. Après, les autres tronçons, on les voit, surtout les derniers tronçons que j'ai vus, moi, construire entre Brangues et Morestel, mais là, d'abord on se demande

[88] p-value des variables indice de fréquentation et secteur > 0,1 (khi deux)

pourquoi c'est ViaRhôna parce que ce n'est pas le long du Rhône, c'est la véloroute, je ne sais pas du coup si c'est ViaRhôna ou pas. Mais, moi je ne l'emprunte pas parce que je vous dis, aller me promener en vélo pour aller me promener, ça ne me tente pas, je préfère la marche à pied. Et pour faire de la marche à pied, ce n'est pas agréable. (...)
Ça le rend accessible à beaucoup plus de monde. Alors, ce qu'on pourrait aussi dire c'est que ce qui est bien, entre guillemets, dans un sens c'est qu'ici, sur ce côté-là, on a la ViaRhôna, mais de l'autre côté c'est resté complètement naturel. Donc, ça ne concerne qu'une berge du fleuve, pas les deux. (...)
Alors du coup, c'est amusant, tant mieux, du coup les chasseurs ils sont de l'autre côté, majoritairement à cette hauteur-là du Rhône. Par contre, ils repassent de ce côté-ci, en fait ils traversent le pont, et ils vont du côté-là où la ViaRhôna s'arrête. (...)
Enquêteur.rice : Et il y a des pêcheurs aussi qui viennent sur la ViaRhôna ?
Oui, mais des pêcheurs sur la ViaRhôna il n'y en a pas beaucoup, ils vont aussi du côté sauvage parce que même pour la pêche, c'est pareil, quand il y a trop de passage, ça ne marche plus. Donc, ça a déplacé. Moi, je n'avais jamais vu des trous de pêcheurs après le pont. Les gens venaient pêcher. (...) Voilà. Tout simplement parce que le paysage a été modifié, la berge a été modifiée. Donc, si on veut une berge moins entretenue, il faut quitter la ViaRhôna. (...) Donc, pour la promenade ou autre, on va de l'autre côté, où ce n'est pas la ViaRhôna. »

Revenons sur le profil des répondants dont la fréquence de venue sur les berges du Rhône est supérieure ou constante après la création de la ViaRhôna. Comme nous l'avons souligné précédemment, il y a peu de variations de l'évolution de la fréquentation entre les différentes variables dont nous disposons, à l'exception de l'âge et du fait d'être riverain. Notons toutefois que la tranche d'âge de ceux qui, venant déjà sur les berges du Rhône, ont le plus déclaré une augmentation avec la création de la ViaRhôna sont les 65-75 ans : 27,1% des « augmentant » alors qu'ils ne représentent « que » 20,8% du panel complet. Il y a pour cette cohorte un lien évident entre le fait d'arriver à la retraite, de bénéficier de davantage de temps libre et cette hausse de fréquentation, ce qui atténue légèrement l'influence de l'aménagement sur cette évolution. Surtout, les riverains ont plutôt tendance à se rendre davantage le long du Rhône grâce à la ViaRhôna. Ils représentent en effet 65,8% des répondants déclarant une augmentation et 53,4% de ceux indiquant une stagnation alors qu'ils représentent 61,3% des personnes qui fréquentaient déjà les berges avant l'existence de la véloroute voie verte.

Une troisième question suivait les deux précédentes : « Avant la création de la ViaRhôna, où alliez-vous le long du Rhône ? ». Parmi les deux réponses proposées, et en ne considérant que les répondants pour qui nous avons pu évaluer une évolution de la fréquentation (diminution, stagnation, augmentation), 68,1% des répondants ont choisi « sur le même secteur qu'aujourd'hui » et 31,9% « sur d'autres secteurs ». Il faut ici spécifier que quelques personnes ont identifié comme « d'autres secteurs » (il leur était demandé de préciser lesquels) des lieux que nous n'aurions pas identifiés comme tels. On a ici une illustration de

l'importance de la toponymie ainsi que des différences dans l'identification de ce qu'est un secteur : les locaux et les riverains identifient parfois comme des secteurs distincts des lieux que nous (et les acteurs des territoires) considèrent comme un même ensemble. Par exemple, quelques usagers de « notre » secteur médian, interrogés à proximité de Condrieu ont pu indiquer comme « autres secteurs » Vienne ou Saint-Pierre-de-Bœuf alors que nous les considérons comme appartenant au secteur Vienne-Sablons. Ces réponses modèrent quelque peu la proportion d'« autres secteurs ». Elles sont cependant peu nombreuses et le caractère subjectif de la notion de secteur n'entame pas l'analyse que nous en faisons. Parmi les « autres secteurs » les plus cités, se trouvent notamment Lyon et ses alentours (38 occurrences), Genève et la partie suisse/valaisanne du Rhône (15 occurrences) puis, bien plus marginalement, les sites touristiques (Camargue (5), Avignon (4)), de loisirs (La Vallée Bleue[89] (4)) et méridionaux (Palavas-les-Flots (2), Aigues-Mortes (2)) les plus emblématiques.

Quoi qu'il en soit, le fait que près d'un tiers des répondants qui fréquentaient déjà les bords du Rhône avant la création de la ViaRhôna aient découvert de nouvelles parties du Rhône grâce à celle-ci est un premier indicateur qui accrédite l'hypothèse que cet aménagement est un vecteur de découverte du fleuve. Remarquons que les personnes qui déclarent une augmentation[90] sont celles qui sont le plus restées sur le même secteur puisque c'est le cas de 73,3% d'entre elles contre 65% de celles dont la fréquence a stagné. Les « habitués » d'un secteur ont donc plus tendance à y rester fidèles et à profiter de l'accès offert par la ViaRhôna pour s'y rendre davantage.

Nos résultats montrent donc que de nombreux usagers (45,6% des répondants) sont venus sur les berges du fleuve grâce à la ViaRhôna, qu'une large majorité (57,6%) de ceux qui les fréquentaient déjà avant sa création y viennent plus souvent après et qu'un tiers d'entre eux investissent de nouveaux espaces le long du Rhône depuis qu'elle existe. Nous pouvons donc avancer que la ViaRhôna, en créant de nouveaux accès, crée de nouvelles pratiques du fleuve, tant pour les itinérants qu'elle attire que pour les locaux qui peuvent désormais venir plus facilement sur les berges.

[89] Base de loisirs située à Montalieu-Vercieu à 15km en aval du secteur amont.

[90] p-value des variables indice de fréquentation et évolution du secteur ≤ 0,001 (khi deux)

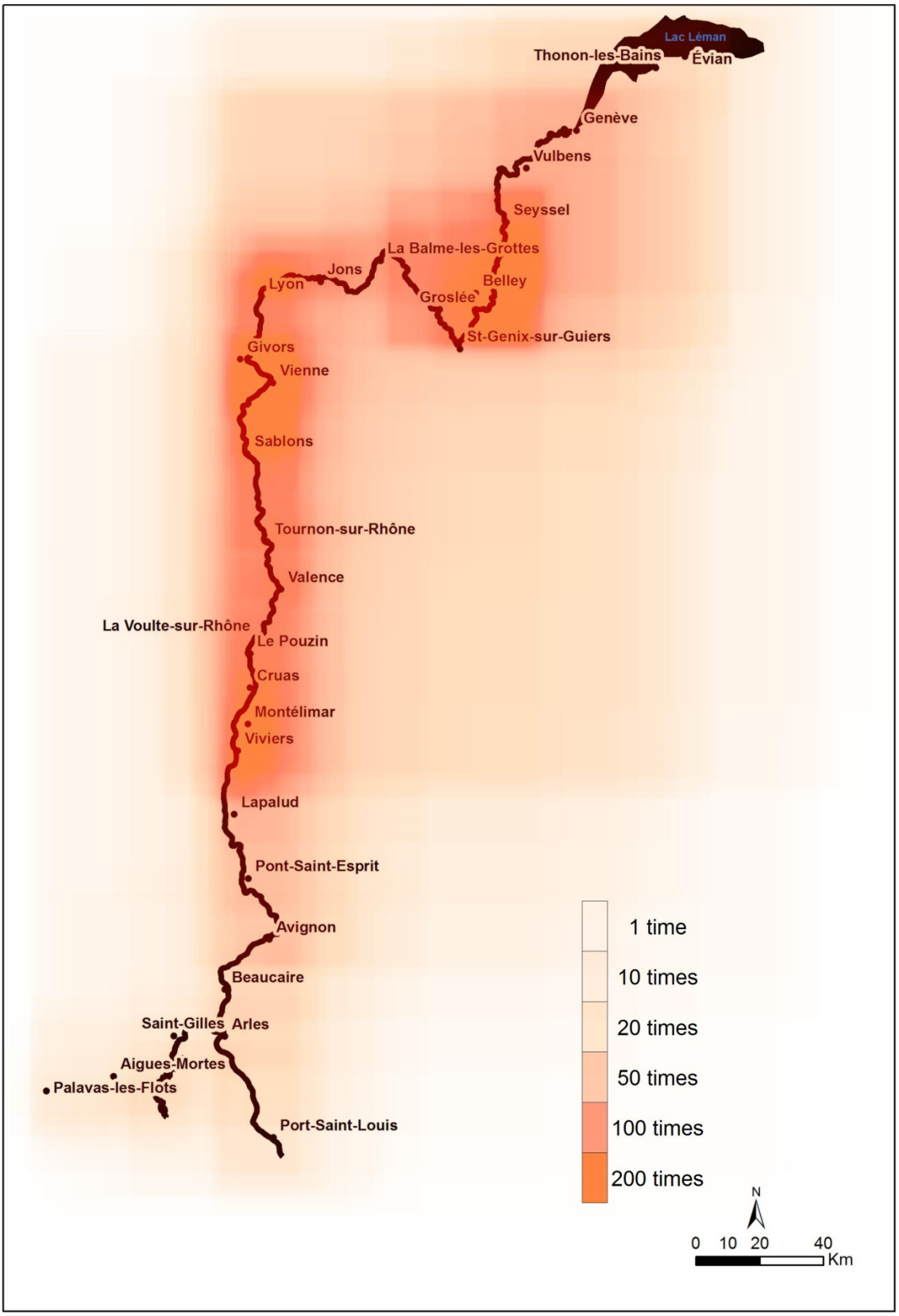


Figure 21. Secteurs de la ViaRhôna connus par les répondants

La carte de chaleur (Figure 21) produite à partir de la première question du questionnaire qui consistait à demander aux répondants d'entourer sur une carte « les secteurs de la ViaRhôna [qu'ils avaient] fréquentés aujourd'hui et par le passé » met en évidence une con-

centration des zones connues autour des points d'enquête. Les usagers qui se contentent d'effectuer de courts trajets autour de leur lieu de résidence ou de villégiature sont sans surprise nombreux. Cependant, le repérage des zones connues montre aussi à la fois leur étendue et leur diversité. Ainsi, avons-nous, en nous concentrant sur nos trois terrains, enquêté des personnes qui, en cumulé, connaissent l'intégralité des territoires traversés par le Rhône. La projection cartographique de leurs sélections montre une importante fréquentation de la vallée du Rhône entre Givors et le sud de Viviers et fait de Lyon, zone urbaine volontairement évitée pour notre enquête, un point bien connu de nos enquêtés. La rupture de la ViaRhôna entre Lyon et Givors et entre La Balme-les-Grottes et Jons, deux sites où elle était encore en parcours provisoire au moment de notre enquête, est clairement visible. Si le nombre de répondants qui ont fréquenté le tronçon de la véloroute entre le Bugey et la Suisse s'estompe au Nord de Seyssel mais reste conséquent, il diminue fortement au sud de Lapalud puis encore plus au sud de Beaucaire. Outre des comportements des répondants, il s'agit là d'une manifestation à la fois de l'éloignement de nos terrains de la partie avale et du delta du Rhône et du fait que, faute de continuité de la ViaRhôna en voie verte ou partagée (de nombreux parcours provisoires à l'été 2017), la véloroute est encore peu empruntée dans sa partie méridionale.

b) Des pratiques de loisirs et de mobilité qui évoluent

Les itinérants sont peu nombreux à avoir déjà fréquenté les berges du Rhône avant la création de la ViaRhôna. C'est le cas de 28,1% d'entre eux et seuls 27,3% ont répondu à la question « Avant la création de la ViaRhôna, où alliez-vous le long du Rhône ? ». Il est donc remarquable que ceux d'entre eux dont c'est le cas représentent une proportion importante – 37,9% – des individus qui ont indiqué qu'avant sa création ils se rendaient sur d'autres secteurs[91]. Les étrangers sont, au sein de notre panel, la cohorte majoritaire chez les itinérants (51,1% d'entre eux ne sont pas français). Ils sont ici moins représentés (34,2%)[92] et ce sont plutôt des itinérants français (28,9%) et régionaux (34,2%) qui ont indiqué qu'ils se rendaient avant la ViaRhôna sur « d'autres secteurs ». De même, alors que les itinérants sont moins riverains du fleuve que le reste du panel (14,9% des itinérants sont riverains contre 44,2% de la totalité des répondants), les itinérants qui ont coché la réponse « d'autres secteurs » sont à 26,3% riverains[93] (parmi lesquels une majorité de régionaux). Ces indicateurs épars témoigneraient-ils du fait qu'outre attirer des touristes étrangers, la ViaRhôna entraînerait certains riverains ou proches du Rhône (régionaux, locaux) vers de nouvelles pratiques ?

[91] p-value des variables pratique et évolution du secteur ≤ 0,001 (khi deux)

[92] p-value des variables origine géographique et évolution du secteur ≤ 0,001 (khi deux)

[93] p-value des variables riverain et évolution du secteur ≤ 0,001 (khi deux)

Les données quantitatives dont nous disposons ne permettent pas de répondre à cette question d'un point de vue statistique. Les entretiens réalisés éclairent en revanche cet enjeu. Nous avons ainsi demandé aux enquêtés si leurs pratiques de loisirs et de mobilité avaient évolué avec la présence de la ViaRhôna. Si ce n'est pas toujours le cas, la plupart des personnes rencontrées évoquent, d'un côté la concentration de certaines activités (apprentissage du vélo pour les enfants, balades familiales) sur la véloroute, de l'autre, un approfondissement de pratiques ou le développement de nouvelles, comme par exemple l'itinérance ou une pratique de balade alors que précédemment c'était la pêche qui était centrale.

Enquêteur.rice : C'était quoi votre expérience du Rhône avant d'y aller le long à vélo ?
Beaucoup pour la pêche, quand j'étais petit, mon père m'emmenait beaucoup à la pêche, on allait beaucoup au Rhône. On allait plus en bas du côté de Serrières. Le Rhône, ici, je n'y allais pas forcément souvent. Depuis qu'elle y est, on y va plus facilement parce qu'il est facilement accessible. (Laurent, local et riverain, usages multiples, 37 ans)

Enquêteur.rice : Vous vous sentez encore plus proche du Rhône du coup ?
Oui, oui, même plus, oui. Oui, parce que j'y suis encore plus souvent. Avant je n'y allais que pour la pêche, maintenant j'y vais pour le vélo, pour la balade, pour... C'est un très bel outil. (Maurice, local et riverain, cycliste utilitaire et sportif, 62 ans)

Les enquêtés évoquent généralement le fait de s'être saisis de nouvelles pratiques par opportunités ou parce qu'ils se sont rendus compte qu'elles étaient à leur portée. Les opportunités dont les enquêtés parlent sont souvent liées à la proximité ou à la facilité d'accès et au fait de profiter de l'équipement pour donner cour à des envies préexistantes. Si c'est sur la ViaRhôna qu'a eu lieu la première expérience, l'opportunité qui en est à l'origine est parfois indirectement liée à l'existence de l'aménagement. C'est le cas d'Emmanuelle qui a profité d'un voyage organisé par des proches pour descendre de Genève à la mer, en deux voyages de quatre jours, avec un groupe handisport, ce qui, suite à une expérience peu concluante, l'a convaincue de la faisabilité et de l'intérêt de l'itinérance. C'est aussi le cas d'Anouck qui dresse une sorte de bilan de l'évolution de sa pratique depuis sa découverte de la ViaRhôna et exprime le fait que sa fréquentation de plus en plus régulière et sur des tronçons de plus en plus importants la conduit aujourd'hui à envisager de parcourir le trajet de bout en bout.

Enquêteur.rice : Est-ce que ça a modifié quelque chose dans vos pratiques ?
Je me suis vraiment mise au vélo itinérant. Est-ce que c'est l'opportunité ? C'est un peu un tout. Ça a montré que c'était possible. Avant j'avais déjà fait cette traversée des Alpes, cette partie française, mais qui a été compliquée en logistique et ça ne m'avait pas forcément ouverte à me dire ça va être facile d'en faire d'autres. Mais là, après, j'ai croisé ces copains cyclos qui, pour eux, c'est toutes leurs vacances. La ViaRhôna, est-ce que c'est eux ? Je pense que c'est plus eux qui m'ont mis le pied à l'étrier et à me dire, faire de l'itinérance en vélo, c'est vraiment super. (Emmanuelle, régionale, itinérante en handbike 42 ans)

Enquêteur.rice : Est-ce que la création de la ViaRhôna a modifié vos pratiques de loisirs ?
Oui, parce que je pense qu'on s'est d'abord entrainé là-dessus avec les enfants, la ViaRhôna, et d'autres aussi, quand même. On n'est pas exclusif. Et ça a montré qu'on pouvait faire beaucoup de kilomètres facilement. (…) Et quand on dit qu'on voyage à vélo itinérant, on peut faire 50 kilomètres, ça suffit amplement. Et les gens se disent « 50 kilomètres, c'est beaucoup ». Et non, en fait. Ça montre qu'effectivement, dans une journée, on peut faire beaucoup de kilomètres sans forcément se fatiguer, grâce à des voies vertes qui sont relativement plates. (…) Il y a beaucoup de gens qui rêvent, je le ferai aussi, de faire le tracé en entier de Genève jusqu'à la Méditerranée. Ça se fait déjà. Moi, je n'ai fait que par petits tronçons, pour le moment.
Enquêteur.rice : Du coup, ça génère l'envie d'aller un petit peu plus loin ?
Oui. Il y a un côté symbolique en disant « Je peux aller en vélo jusqu'à la mer ». (Anouck, régionale, utilitaire, loisirs et itinérante, 50 ans)

Pour certains riverains, l'existence de la ViaRhôna a participé à transformer leur pratique du vélo, en ajoutant une utilisation à une autre (l'itinérance au loisir, l'itinérance au sport, *etc.*). Par exemple, pour Philippe, il est clair que la véloroute a contribué à faciliter et développer ses déplacements cyclistes utilitaires, qui s'ajoutent à une pratique sportive préalable. Notons aussi qu'il anticipe une utilisation en hausse de la ViaRhôna lorsqu'il vieillira pour une raison – l'accessibilité physique liée à sa topographie plate – que nous n'avions pas évoquée précédemment mais qui est susceptible d'expliquer la forte représentation des 65-75 ans parmi les répondants au questionnaire dont la fréquence de venue le long du Rhône a augmenté.

Enquêteur.rice : Est-ce que la ViaRhôna a modifié vos pratiques en matière de mobilité ou en matière de loisirs enfin… un petit peu sur vos deux, sur les deux axes sur lesquels vous la fréquentez, c'est-à-dire à la fois utilitaire et sportif ?
En sportif, non, parce que si je n'ai pas besoin de l'emprunter pour ma pratique sportive[94], je ne sais pas, quand les conditions météo sont bonnes ou sont très favorables, je n'ai aucune raison de l'emprunter. (…) Après quand je me ferai vieux, j'aurai moins la pêche, peut-être que je resterai sur le plat et la ViaRhôna, ça sera l'évidence. Pour ce qui est utilitaire et déplacements et faire des courses, là oui c'est extra, là c'est vraiment un outil plus que précieux. Si elle n'existait pas, par exemple pour aller au petit Carrefour du coin… C'est ViaRhôna de bout en bout, je n'ai pas à me poser la question. (Philippe, local et riverain, utilitaire et cyclosportif, 55 ans)

Comme nous l'avons vu précédemment, près d'un tiers des répondants qui fréquentaient déjà le Rhône avant sa création ont découvert de nouveaux espaces le long du fleuve grâce à elle. Une grande part a aussi vu sa fréquence de fréquentation des berges augmenter. Les

[94] Comme de nombreux cyclospsortifs

entretiens mettent aussi en évidence la modification de pratiques déjà existantes : hausse de la distance parcourue, découverte de nouveaux sites, hausse de la régularité de fréquentation du fleuve, *etc.* Comme nous le soulignions dans les discussions statistiques précédentes, les explications de ces changements intriquent l'influence de l'aménagement et les trajectoires biographiques des enquêtés.

Enquêteur.rice: Est-ce que la création de la ViaRhôna a modifié vos pratiques de mobilité, de déplacement ?

Je pense que ça les a modifiées sur la partie loisir, on va très souvent aller se balader dessus. Là où c'est difficile à dire, c'est qu'en même temps, notre vie a changé dans le sens où on s'est marié et on a eu des enfants. Pour comparer, c'est toujours plus dur, mais je pense qu'effectivement on va facilement aller se balader le long du Rhône parce qu'il y a cette facilité. (...) Je pense que si elle n'y était pas, on ferait aussi du vélo, mais on le ferait différemment. Là, on sait qu'on a un endroit où on peut aller. Par exemple, avec les enfants, on va facilement aller jusqu'à Vienne, c'est à 15 kilomètres d'ici. Aller jusqu'à Vienne en vélo, s'il n'y avait pas la ViaRhôna, avec les enfants, je ne pense pas qu'on le ferait parce qu'il faudrait passer sur les digues, mais c'est caillouteux, donc c'est plus fatiguant. Et je vois, avant je ne le faisais pas forcément et moi, quand je faisais du vélo, déjà je n'en faisais pas forcément peut-être autant et oui, quand il faut passer sur la route avec les voitures, ça rebute. Donc oui maintenant on se dit, on ne sait pas aujourd'hui, on va monter à Vienne se faire un pique-nique parce qu'il y a la ViaRhôna.

MA : Donc ça change le rapport.

Même aller à Saint-Pierre de Bœuf, c'est vrai que maintenant on a un itinéraire qui est fait pour les vélos donc on l'utilise. (Laurent, local et riverain, usages multiples, 37 ans)

Les contre-exemples de ces diversifications des pratiques et des espaces fréquentés existent : certains « habitués » du Rhône ont ainsi tendance à quitter ses berges qu'ils estiment trop fréquentées une fois la ViaRhôna réalisée. Rencontrée en entretien, Marie-Anne, éditrice de 55 ans, n'utilise la véloroute que ponctuellement pour aller faire ses courses dans les villages voisins. Le jardin de sa résidence de Groslée donne directement sur la voie verte mais elle l'emprunte peu, à la fois car elle préfère les espaces moins aménagés pour aller se promener avec son chien et car elle entretient un rapport négatif à la ViaRhôna dont la création a amené un trafic jusque-là inexistant ainsi qu'un parking dans l'immédiate proximité de son domicile. Dans son cas, la réalisation de la ViaRhôna a plutôt eu pour conséquence une baisse de ses habituelles promenades le long du Rhône, n'accueillant que marginalement un usage cycliste utilitaire qu'elle réalisait jusqu'alors sur les routes de campagne environnantes[95].

[95] Cf. extraits d'entretien présentés dans la partie précédente.

L'analyse des questionnaires et des entretiens montre que les cas où la ViaRhôna a modifié les pratiques et l'accès au Rhône dans le sens d'une diversification et d'une hausse sont bien plus nombreux que les exemples de dégradation (ce qui ne doit en aucun cas conduire à négliger ces cas). En général nous pouvons donc dire que, parce qu'elle est considéré comme plate, sécurisée, confortable et qu'elle donne accès aux berges du Rhône dans des conditions évaluées comme aisées et satisfaisantes par les enquêtés, la ViaRhôna semble avoir une influence conséquente sur leurs pratiques. Contribuant à développer et diversifier les usages de mobilité et de loisirs, elle ouvre *de facto* des accès aux paysages rhodaniens, souvent nouveaux aux yeux des personnes qui l'empruntent.

c) Des pratiques qui génèrent attentes, besoins et envies

Les utilisations de la ViaRhôna génèrent des attentes et l'expression de nouveaux besoins. Les enquêtés déclarent surtout attendre des informations pratiques pour leur trajet (distances, points d'eau, toilettes) et des améliorations ponctuelles du trajet ou de la qualité du revêtement, *etc.* Si l'on s'éloigne ici du cœur de nos préoccupations, force est de constater que l'essentiel des commentaires notés par les répondants du questionnaire en réponse à notre question finale «Avez-vous des remarques ou des suggestions à formuler ? », se rapportent à ces préoccupations.

« Remplacer les gravillons par de l'enrobé. Améliorer un peu la signalétique. Manque d'arrêts sympas (boissons, ombre...). » (med026[96])

« Je trouve désolant d'emmener les cyclos sur la nationale Virignin-La Balme. (am003)

« La traversée de l'Île du Beurre à Condrieu = galère car il faut descendre trois fois du vélo. D'autant plus avec sacoches, remorques, tandem. » (med005)

« Revoir le goudronnage sur certains secteurs. Les racines sont désagréables lorsque l'on est en vélo. » (med008)

« Le passage à vélo dans l'Île du Beurre est trop difficile et pénible pour les personnes en situation de handicap. Ceci limite les cyclistes à emprunter la RD386 avec tous les dangers qu'elle comporte. » (med100)

« Mettre systématiquement un panneau pour indiquer le chemin. » (am106)

« Meilleure signalisation sur la ViaRhôna (restaurants). » (am165)

« Il manque de panneaux indicateurs entre La Balme Les Grottes et Belley. » (am181)

---

[96] Les questionnaires sont codés de la façon suivante : « am » pour amont, « med » pour médian, « av » pour aval, le numéro qui suit est arbitraire et correspond au numéro de saisie. Med126 est donc le 126ème répondant du secteur médian dont le questionnaire a été saisi dans notre base de données.

« L'entrée de la ViaRhôna après Lyon (vers le Sud) est difficile à trouver. » (med079)

« Améliorer la position et la signalétique de la ViaRhôna de Pont Saint-Esprit à la mer. » (av148)

« Indiquer plus fréquemment les km sur les panneaux ou mettre des bornes tous les 12 km. » (av174)

« Améliorer la signalétique ViaRhôna, lieux, fléchage et kilomètres. » (av091)

« Plus de signalisation, informations sur l'hébergement pour les cyclistes sur l'itinéraire. » (med167)

« Prévoir plus d'aménagements à l'ombre (table de pique-nique...). Également, prévoir des poubelles. » (am111)

« Pour la ViaRhôna : indication de commerce, visite, eau. » (am125)

« L'eau est rare dans certains endroits. Les revêtements se penchent également sur les côtés. Mais c'est quand même super. » (am150)

« Il manque des points d'eau sur la ViaRhôna, ou les indiquer. » (med059)

« Il faudrait disposer de plus de poubelles, des sacs à crotte pour les propriétaires de chiens. Des fontaines d'eau potable et des parcs à vélo aussi. » (med099)

« Indiquer les hébergements et les points d'eau. Réaliser des abris pour la pluie. » (av164)

Plus proche ce qui nous intéresse en premier chef, les préoccupations en matière d'information et de médiation exprimées par les acteurs locaux et régionaux trouvent un écho chez les usagers de la ViaRhôna. Certains souhaiteraient en effet davantage de renseignements ou de facilités d'accès sur le/au patrimoine du fleuve et de ses alentours (villages et espaces naturels remarquables, faune, flore). Ils émettent aussi parfois des commentaires sur le tracé lui-même, lesquels diffèrent souvent en fonction des aspirations des usagers et des tronçons qu'ils empruntent. Sur le secteur aval, quelqu'un souligne le fait qu'il est agréable que le tracé passe par certains villages ; sur le secteur amont, un autre regrette qu'il ne suive pas directement le fleuve.

« Pas d'indication des localités traversés ni d'information sur les gîtes d'intérêt. » (med066)

« La partie ViaRhôna Morestel-Lagnieu ne suit pas le Rhône. » (am015)

« La route est bien signalée, j'ai beaucoup aimé passer dans les ruelles de petits villages. » (av115)

« Accueil dans les villes pas top et manque de vues sur le fleuve. » (av128)

Dans les commentaires écrits sur les questionnaires, l'essentiel des propos sont des critiques – souvent négatives, parfois positives –, des demandes voire des récriminations. Ceci est en grande partie lié à la situation d'enquête et à la formulation de la question. Certains répondants formulent toutefois des propositions pour mettre en valeur le fleuve ou améliorer le tracé sur un plan plus pratique.

« Mettre des pontons, quais accessibles aux gens pour être proche de l'eau tout en étant en sécurité. » (med143)

« D'éviter le passage sur la route nationale au Sud de Condrieu en faisant une passerelle au-dessus du bassin de joute. » (med091)

« Il serait plus agréable de prolonger la ViaRhôna en évitant la ville avec la cohabitation des automobilistes. » (med144)

« Gardez les itinéraires qui passent dans les villages, ils font partis de la vie du Rhône ! » (av170)

« Mettre des bancs et préserver le côté sauvage » (av098)

« Flécher l'accès aux sites historiques. » (med008)

La question de la pertinence du trajet qu'emprunte la ViaRhôna et des patrimoines qu'elle donne alors à voir a été abordée lors des entretiens. Les réflexions des enquêtés rejoignent celles des répondants au questionnaire : ils regrettent souvent que la véloroute ne donne pas assez facilement accès aux espaces qui l'entourent. Certains la comparent même à une autoroute à vélo, c'est-à-dire un grand axe rectiligne et plat, parfois monotone et dont il serait difficile de « sortir », par manque d'informations sur les espaces dignes d'intérêt et la manière de les rejoindre. La possibilité de « sortir » n'étant pas forcément recherchée par les usagers, certains privilégiant avant tout la continuité du trajet.

« Mais d'une manière générale, les voies vertes sont un petit peu au milieu des déserts ou au bord d'un fleuve, et on n'a pas accès à des commerces. (...)Le tracé en voie verte, c'est-à-dire pas plus que 3 % de pente, c'est une très bonne chose. Par contre, il faut relier le tracé aux villes, enfin aux villes qui ont un attrait touristique. Et il faut inciter justement les gens, quand ils sont sur les voies vertes. D'abord, il faut qu'il y ait une signalétique pour bien leur indiquer ce qu'il y a à visiter, où est-ce qu'on peut aller acheter à manger, à boire. (...) Je pense que c'est le tracé. Et puis de mémoire, je n'ai pas vu beaucoup de panneaux qui m'incitaient à m'arrêter, en fait. Je n'ai pas vu beaucoup d'éléments qui ont accroché mon regard pour me dire « Là, il faut t'arrêter. C'est super important, c'est super beau. » (Anouck, régionale, utilitaire, loisirs et itinérante, habituée des voies vertes, 50 ans)

« Après si on voulait découvrir Condrieu, on pourrait plus passer dans le centre, mais je pense que la ViaRhôna de base n'a pas à aller faire des serpentins dans la ville parce que c'est un grand itinéraire donc pour moi il faut que ça reste un grand itinéraire optimisé pour de la longue distance. Par contre avoir l'option de divaguer un

peu, pourquoi pas. (...) Je vois la ViaRhôna, pour faire le parallèle, un peu plus comme une autoroute à vélo et après on peut faire des voies nationales ou départementales qui font des crochets pour ceux qui veulent, des fois, prendre plus le temps de s'arrêter ou autres. » (Laurent, local et riverain, usages multiples, 37 ans)

« J'ai l'impression que quand on est sur cette voie, on est un peu hors du monde, c'est très bien, mais que le monde qu'il y a au-delà ne nous appelle pas pour nous dire : « viens par ici, viens par ici nous voir, viens par ici visiter, boire un verre, dormir, que sais-je ». (...) C'est l'endroit où il est officiellement prévu de faire du vélo, sachant qu'ailleurs ce n'est pas vraiment prévu pour. Alors quand on veut faire du tourisme à vélo, c'est bien, on en profite, mais ce n'est pas... Ce n'est ni un outil pour les riverains de promotion du tourisme local en disant aux gens qui empruntent la ViaRhôna : « sortez de là, venez nous voir ». (Pierre, Suisse, itinérante et sportif, 53 ans)

Il semble que la demande d'information sur les alentours immédiats soit assez forte. Répondant pourtant à ce besoin, les panneaux d'informations déjà présents à l'initiative, soit des aménageurs de la ViaRhôna, soit d'autres acteurs locaux (parcs naturels régionaux, acteurs économiques), sont pourtant peu remarqués par les personnes rencontrées, lesquelles ne leur témoignent souvent que peu d'intérêt.



Figure 22. Panneau d'information installé à Condrieu par le Parc Naturel Régional du Pilat (Matthieu Adam)

Faut-il envisager une multiplication des dispositifs d'information le long de la ViaRhôna à la manière des panneaux marron disposés le long des autoroutes depuis la fin des années 1970 afin de rompre la monotonie des voyages et d'indiquer aux touristes les sites et patrimoines emblématiques et dignes d'intérêt ? Le souhait n'est pas formulé aussi clairement même si on peut imaginer les débats entre acteurs de territoires « concurrents » que cela pourrait entraîner (à l'image de ceux que génèrent les panneaux marron).



Figure 23. Panneau d'information RIS installé à Belley par la Communauté de Communes Bugey Sud (Matthieu Adam)

Il est en tout cas remarquable que les souhaits et besoins exprimés par les enquêtés rencontrés en entretien ou les répondants du questionnaire sont transversaux aux catégories d'usagers : des riverains aimeraient mieux connaître leur environnement immédiat et les touristes étrangers s'intéressent particulièrement aux espaces qu'ils traversent ponctuellement.

3.2.2 - Une image du Rhône qui évolue

a) Davantage des découvertes sensibles que des connaissances « savantes »

La fréquentation accrue des bords du Rhône entraîne-t-elle une identification plus aisée et une meilleure connaissance de son patrimoine, plus particulièrement naturel, ou du moins de certaines de ses composantes ? Le photo-questionnaire visait à identifier, *via* une échelle et une question ouverte, le caractère emblématique de certaines composantes des paysages et patrimoines rhodaniens auprès des usagers, ainsi que leur connaissance de ces composantes paysagères. Les huit composantes évaluées ont été choisies parce qu'elles étaient

mises en avant dans les discours des acteurs régionaux interrogés[97]. Il s'agit (dans l'ordre de présentation dans le photo-questionnaire) des lônes[98], du Rhône canalisé, de la navigation fluviale, des barrages et écluses, de l'industrie et des centrales nucléaires, des ponts sur le fleuve, de la viticulture et enfin, des villages riverains du Rhône. Les réponses données aux questions ouvertes ont donné lieu à un traitement par statistique textuelle[99] (Garnier et Guérin-Pace, 2010), se focalisant sur les occurrences les plus élevées et le calcul de la spécificité du vocabulaire (Lafon, 1980) selon différentes variables (populations, secteurs, *etc.*)[100].



Figure 24. Photographies de lônes présentées aux répondants (Marylise Cottet)[101]

[97] Identification effectuée à partir d'un relevé systématique, au sein des retranscriptions des 19 entretiens avec les acteurs régionaux et interrégionaux impliqués dans le projet ViaRhôna, et réalisés dans le cadre du projet RhônaVel'eau.

[98] Une lône est un bras isolé du lit principal du Rhône alimenté par la nappe alluviale ou le fleuve lors des crues (Cottet, 2010). Elles constituent des milieux humides emblématiques du fleuve et de son fonctionnement. Elles font, depuis les années 1990 et encore aujourd'hui, l'objet d'ambitieux projets de restauration. Leur spécificité ainsi que l'attention dont elles sont l'objet expliquent à n'en pas douter la valeur qui leur est portée par les acteurs interrogés.

[99] Nous avons utilisé le logiciel Iramuteq.

[100] L'étude de la spécificité du lexique restitue les mots typiques employés par une sous-population donnée ou dans une partition du corpus. Elle permet de repérer une différenciation d'utilisation du vocabulaire entre plusieurs groupes en fonction de caractéristiques que l'on peut choisir (terrain, âge, catégorie socioprofessionnelle). « Il s'agit ici de repérer des différenciations d'utilisation de vocabulaire entre différentes partitions du corpus. Concrètement, le corpus est découpé selon les modalités d'une variable que l'on choisit (exemple : âge, diplôme, etc.). Le vocabulaire de chacun des sous-corpus ainsi formé est comparé au vocabulaire d'ensemble afin de repérer les mots éventuellement sur ou sous représentés » (Garnier et Guérin-Pace, 2010, p. 26). En l'occurrence, nous utilisons la loi de répartition probabiliste définie par Pierre Lafon (1980) qui est, depuis son élaboration, la plus utilisée en statistique textuelle. Pour une présentation détaillée des principes mathématiques qui sous-tendent cette méthode, nous suggérons aux lecteurs de se reporter à la synthèse de Bénédicte Garnier et France Guérin-Pace (2010) ou à la thèse de Matthieu Adam (2016).

[101] Pour les lônes comme pour tous les items présentés (cf. questionnaire en annexe 3), nous avons présenté des photographies prises dans des secteurs différents. L'objectif était double. Pour l'échelle d'évaluation, il s'agissait d'éviter de biaiser trop fortement l'évaluation de la représentativité des photographies en limitant la réaction du

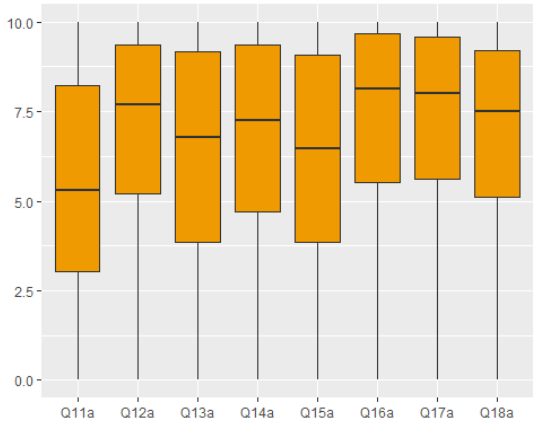


Figure 25. Boîtes à moustache des échelles d'évaluation du photo-questionnaire[105]

Les réponses des usagers concernant les lônes, éléments du patrimoine naturel particulièrement valorisés par les acteurs régionaux et interrégionaux impliqués dans le projet ViaRhôna, sont très éclairantes et en décalage avec les discours de ces acteurs (Figure 25[102]).

Avec une évaluation moyenne de 5,5/10, elles sont considérées comme assez représentatives du patrimoine rhodanien par les usagers. Mais cette évaluation est la plus faible des composantes proposées, loin derrière le Rhône canalisé (7,2), les ponts (7,5) ou les vignes (7,3).

Composante jugée la moins emblématique du Rhône parmi les items proposés, les lônes sont aussi mal identifiées par les usagers. Seuls 70% des personnes interrogées ont répondu à la question ouverte « selon vous, que représentent ces deux photos » (Figure 26[103]) et parmi elles, seules 27% ont utilisés le terme « lône »[104] ou « bras mort », « canal » étant

---

type « c'est représentatif car c'est un endroit que je connais/proche de chez moi/auquel je suis attaché ». Pour la question ouverte, nous souhaitions limiter les tentatives d'identification précise du type « lône de l'Île de la Chèvre », « vignoble de Côte-Rôtie ». S'il est difficile d'évaluer l'efficacité de nos choix du point de vue de l'échelle d'évaluation, ce choix s'est révélé assez efficace en ce qui concerne la question ouverte. Si des tentatives d'identification précise ou de localisation des éléments photographiés sont bien présentes, elles sont peu nombreuses. Elles s'accompagnent d'une autre petite limite : quelques personnes ont tenté d'établir des relations entre les deux photographies proposées plutôt que de les considérer comme deux représentations d'un objet identique. C'est ainsi que plusieurs répondants ont dissocié les photos droite et gauche, par exemple dans le cas des lônes et du Rhône canalisé en leur associant deux saisons distinctes.

[102] Codage : Q11a = lônes, Q12a = Rhône canalisé, Q13a = navigation, Q14a = écluses, Q15a = industrie, Q16a = ponts, Q17a = viticulture, Q18a = villages.

[103] Calcul réalisé à partir des 1214 mots présents dans les 383 réponses. Les nuages de mots – graphiques où la police des mots est proportionnelle à leur nombre d'occurrences mais qui ne disent rien de leur contexte d'utilisation et dont la signification est faible et l'interprétation difficile – sont utilisés dans ce rapport essentiellement à des fins de synthèse des différents thèmes employés.

[104] Considéré ici en incluant l'orthographe « laune », employée par quelques répondants.

même utilisé par 5% des répondants. « Rhône » est le terme le plus utilisé (102 occurrences) avant les termes « lône » (87), « bras » (48[105]), « nature » (41, « naturel » étant utilisé 18 fois) et « rivière » (27). Outre les références directes au caractère naturel, cet aspect est aussi présent avec d'autres termes, comme « sauvage » (14). D'un autre côté, un certain nombre de termes péjoratifs sont employés comme « pollution » (7), « stagnant » (6) ou encore « polluer » (4).

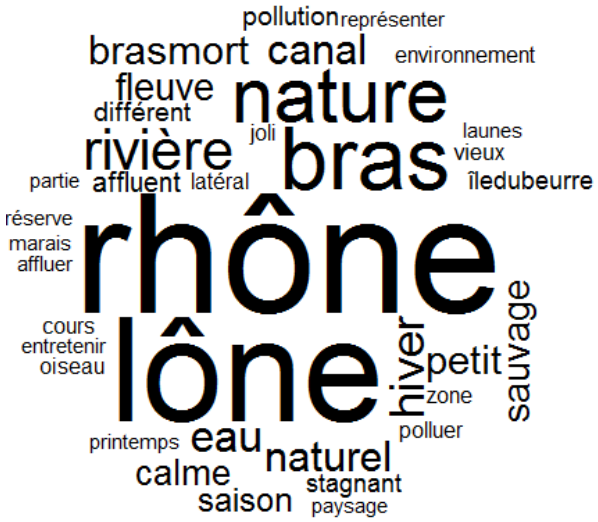


Figure 26. Mots les plus utilisés pour décrire les photos de lônes

Il est notable que les riverains du Rhône considèrent les lônes plus emblématiques du fleuve que les non-riverains (évaluation moyenne de 5,8 contre 5,1[106]), l'emploi du terme « lône » leur étant aussi très spécifique (indice de spécificité : 9,4[107]). Le terme « lône » est aussi très spécifique chez les locaux pour qui son usage est surreprésenté (indice de 8,6) et chez les étrangers, chez qui son usage est sous-représenté (-9,1). Ces derniers sont les premiers à utiliser des termes génériques, descriptifs des photos ou imprécis (« nature » (4,9), « hiver » (2,5), « petit » (2,4), rivière (2)). Les vocabulaires employés par les (autres) Français et les personnes issues du bassin régional ne se distinguent pas statiquement. Le terme lône est aussi spécifique des excursionnistes (4,1) et négativement spécifique des itinérants (-5,5). Précisons enfin que le terme « lône » est aussi davantage employé par les personnes âgées (indice de spécificité de 6,4 chez les + de 75 ans) et sous-utilisé par les jeunes (-3,4 chez les

[105] « bras mort » est cité 16 fois.

[106] p-value des variables photos de lône et riverain $\leq 0{,}001$ (anova)

[107] Avec la méthode de Pierre Lafon, un terme est considéré comme spécifique à une cohorte lorsque son indice de spécificité est supérieur ou égal à 2. Il est considéré comme négativement spécifique lorsque cet indice est inférieur ou égal à -2. « L'écart (normé) pour une forme donnée est comparé à la réalisation d'une loi normale centrée et réduite dans l'hypothèse d'une répartition aléatoire de celle-ci. Sous cette hypothèse, la valeur-test a 95 chances sur 100 d'être comprise entre les valeurs -1,96 et +1,96 (Lebart et Salem, 1994) » (Garnier et Guérin-Pace, 2010, p.27).

18-25 ; -1,9 chez les 25-35). De la même manière, « lône » est spécifiquement très négatif chez les personnes qui passent pour la première fois (-13,9) et positif chez les personnes qui empruntent la ViaRhôna depuis 2 à 5 ans (3,3) et plus de 5 ans (5,2).

À l'aune du vocabulaire employé pour décrire les lônes et du faible taux de réponse à la question, nous avons là un premier indice montrant que la ViaRhôna semble avoir une faible influence en matière de connaissances, du moins en ce qui concerne les milieux spécifiques que sont les lônes. En effet, si les populations les plus susceptibles d'être familières de ces milieux et de leur dénomination – riverains, locaux, personnes âgées – les identifient pour une bonne part. Ce n'est pas le cas de l'ensemble d'entre elles. Et il est rare que les personnes plus « éloignées » du fleuve ou celles qui le découvraient au moment où nous les avons interrogées soient en mesure de les identifier.

En écho avec ce que nous écrivions précédemment sur les attentes en matière d'informations et de médiation, le fait que « lône » soit un terme spécifique au secteur médian (indice : 3), où est situé l'observatoire de la nature de l'Île-du-Beurre – un lieu d'information, d'observation et de sensibilisation au fonctionnement biophysique du fleuve, – semble indiquer une influence positive de ce type de médiation.

Tandis que les lônes sont traditionnellement associées, par les acteurs de l'eau, comme les reliques du fleuve naturel (résultant du fonctionnement biophysique du fleuve avant son aménagement), le Rhône canalisé est envisagé comme l'emblème du fleuve aménagé, au fonctionnement artificiel. Intéressons-nous donc aux résultats du photo-questionnaire concernant cette composante du paysage rhodanien.



Figure 27. Photographie du Rhône canalisé présentées aux répondants (Marylise Cottet et G-Eau)

Le Rhône canalisé est, parmi les composantes paysagères proposées dans le questionnaire, jugé comme la plus représentative du fleuve par les répondants (note moyenne de 7,2). Si le paysage proposé est largement considéré comme emblématique du Rhône, cet item est en revanche celui pour lequel le taux de réponse à la question ouverte est le plus faible. Celui-ci n'est en effet que de 60. Si ce chiffre s'explique potentiellement par un mauvais choix de photographies de notre part. Mais ce faible taux de réponse peut aussi traduire la difficulté

des répondants à identifier de quoi il est précisément question sur les photographies. Les paysages présentés les laissent en quelque sorte dubitatifs : ils sont associés au Rhône, certes, mais que montrent-ils précisément ?

De fait, le terme le plus utilisé, et de loin, pour décrire les photos (Figure 28[108]) est « Rhône » (117 occurrences, utilisés par 35,6% des personnes ayant répondu à la question). Il est suivi par « fleuve » (41 occurrences, 12,5% de taux d'utilisation). Le terme « canal » n'est employé que 24 fois. Si on le cumule aux différentes déclinaisons[109] du terme « canaliser » (10 occurrences), cela représente seulement 10,3% des réponses formulées.



Figure 28. Mots les plus utilisés pour décrire les photos du Rhône canalisé

Il est intéressant de constater que « nature » et « naturel » sont utilisés seulement 1,6 fois moins pour décrire le canal que pour décrire les lônes (37 occurrences cumulées contre 59). Si on ajoute quelques utilisations du terme « sauvage » (9), on a un nouveau motif d'interroger l'adéquation entre les visions expertes et profanes de ce qu'est le patrimoine naturel rhodanien. Ce propos doit être modéré par le fait que les termes se rapportant à

[108] Calcul réalisé à partir des 991 mots présents dans les 329 réponses.

[109] Avant les traitements statistiques, les réponses aux différentes questions ouvertes sont lemmatisées par Iramuteq. La lemmatisation est le regroupement autour d'une unique forme canonique, dite racine (Lebart et Salem 1994), des mots d'une même famille. Cette forme canonique rassemble les diverses formes que peut prendre un même terme : nom, adjectif, verbe (conjugué ou non), singulier ou pluriel, etc. L'objectif de cette simplification est de privilégier une vue d'ensemble sur le corpus, même si les formes particulières restent en permanence accessibles dans leur contexte d'énonciation (le logiciel permet de référer aux différentes formes, grâce à un concordancier.

l'anthropisation sont nombreux dans les termes cités à quelques reprises : « endiguer » (5), « navigable » (5), « aménager » (4), « navigation » (3).

Le vocabulaire employé pour décrire les paysages rhodaniens n'est pas le seul indicateur des apports potentiels de la ViaRhôna en matière de connaissances. On peut connaître sans savoir nommer. Nous avons ainsi demandé aux répondants de nous dire si « la ViaRhôna [leur avait] permis de découvrir des éléments caractéristiques du Rhône qu' [ils] ne connaiss[aient] pas… », en leur proposant de répondre pour quatre catégories prédéfinies : 57,5% d'entre eux ont indiqué avoir découvert des « éléments naturels », 49,5% des « éléments bâtis », 36,3% des « éléments industriels » et 35,2% des « éléments culturels ». Si le contexte normatif du questionnaire conduit sans doute à une surévaluation de ces découvertes par les répondants dans le but de « faire plaisir » aux enquêteurs (Becker, 2002 ; Beaud et Weber, 2010), ces statistiques sont remarquables. Elles indiquent que la ViaRhôna est, pour nombre de ses usagers, un vecteur d'acquisition de connaissances – au sens premier de découvrir comme « révéler, faire connaître à quelqu'un l'existence d'une chose qu'il ignorait »[110] – sur le fleuve Rhône.

Ces statistiques indiquent, elles-aussi, une inclinaison des usagers vers les éléments naturels liés au Rhône, qui sont particulièrement remarqués, avant les éléments bâtis. Le fait d'être riverain ou non n'a pas d'influence sur le fait d'avoir découvert des éléments naturels[111]. De la même manière, locaux, régionaux, (autres) Français et étrangers sont aussi nombreux à déclarer découvrir des éléments naturels[112]. Les pratiques des usagers ne sont pas non plus discriminantes statistiquement pour ces découvertes[113], pas plus que le secteur dans lequel a été rempli le questionnaire[114]. L'indépendance statistique entre le fait d'avoir coché la réponse « des éléments naturels » et les autres variables testées est un cas particulier ; le calcul des p-values croisées de ces variables et des trois autres propositions, « bâtis, industriels et culturels » donnant des résultats tous autres en rejetant systématiquement l'hypothèse d'indépendance. Tout se passe comme si le fait de découvrir des éléments naturels était un élément unifiant entre les différentes cohortes de notre panel. Une des particularités de la ViaRhôna serait donc sa capacité à faire découvrir ou redécouvrir le patrimoine naturel du Rhône. S'il y a donc bien une acquisition de connaissances, celles-ci sont avant tout sensibles, c'est-à-dire perceptibles dans le cadre de l'expérience ViaRhôna.

---

[110] Source : Centre national de ressources textuelles et lexicales, http://www.cnrtl.fr/definition/d%C3%A9couvrir (consulté le 29 janvier 2018).

[111] p-value des variables découverte d'éléments naturels et riverain > 0,1 (khi deux)

[112] p-value des variables découverte d'éléments naturels et origine géographique > 0,1 (khi deux)

[113] p-value des variables découverte d'éléments naturels et pratique > 0,1 (khi deux)

[114] p-value des variables découverte d'éléments naturels et secteur > 0,1 (khi deux)

L'analyse des précisions données dans la question ouverte immédiatement consécutive « donnez un exemple des éléments naturels » donne avoir l'étendue de ce qui est rangé par les répondants sous la bannière « naturel ». De la même manière que les photographies du Rhône canalisé sont largement associées à des qualificatifs relevant sa « naturalité », certains aménagements du Rhône – plans d'eau et étangs, Île du Beurre, canaux, digues, salins, cultures agricoles et viticoles, etc. – sont parfois cités en exemple d'éléments naturels. Comme si l'intégration de ces éléments à la vie des berges et du fleuve ou leur place dans la structure des territoires et des paysages les avaient en quelque sorte « naturalisés » aux yeux des usagers. S'ils sont assez variés, l'essentiel des éléments naturels cités se répartissent en six grandes catégories :

- La faune : « la faune » en général, poissons, oiseaux (canards, cygnes, hérons, rapaces, guêpiers), mammifères (castors), insectes (libellules, papillons, cigales, grillons), reptiles (lézards) ;
- La flore : « la flore » ou « la végétation » en général, plantes, arbres ;
- La morphologie du fleuve : îles, îlots, lônes ou bras morts, « tresses », bancs de sable, marais, méandres, confluents avec d'autres rivières (Guiers,), lit du fleuve, ripisylve, largeur du fleuve ;
- La géologie : gorges, montagnes, falaises, grottes, cascade ;
- De grandes zones géographiques : Camargue, Parc Régional du Pilat, Ardèche ;
- La couleur du fleuve (rarement qualifiée).

Ces éléments, divers et disparates, dessinent une forme de portrait de ce que représente, aux yeux des usagers, l'expérience ViaRhôna. Malgré une représentation partagée entre les différents publics de ces paysages comme caractéristiques du fleuve, leur identification « nominative » est faible. Si les connaissances du Rhône s'améliorent pour les personnes qui empruntent la ViaRhôna, ce n'est pas perceptible au plan du vocabulaire. Ce constat peut être affiné grâce à l'analyse des entretiens réalisés avec des usagers. La tendance des enquêtés à souligner leur découverte des aspects naturels du Rhône et à se dire parfois surpris de ces aspects y est aussi très tangible. Les discours permettent de saisir que, d'une part, c'est la visibilité ou la perceptibilité de ces éléments naturels depuis la ViaRhôna qui permet leur découverte et, d'autre part, que le niveau de connaissance ou d'apprentissage est très variable d'un usager à l'autre. Ainsi, alors que la plupart des personnes rencontrées se contente d'une appréhension générale et d'une acception souple de ce qui serait « naturel », Philippe fait partie de ceux qui se renseignent activement sur le sujet de leurs découvertes.

« Et puis, côté sud, alors il y a plus un aspect nature et ce que j'ai découvert il n'y a pas longtemps, ce sont les lônes, ce qu'on appelle les lônes qui sont réhabilitées. Alors comme maintenant, avec les moteurs de recherche, on peut tout savoir immédiatement, j'ai voulu savoir ce que c'était qu'une lône. Et c'est rigolo parce qu'elles sont, donc il y a le côté écologique, elles sont réhabilitées, elles sont entretenues. (...) Parce qu'on passe à côté, c'est traversé par la ViaRhôna et donc, c'est remarquable parce que ce sont des, alors les lônes ce n'est pas des étangs, j'ai cherché et donc ce sont des bras, ce ne sont pas des bras morts, ce sont des bras

du fleuve qui sont alimentés par les nappes, et donc, c'est de l'eau stagnante, qui ont une richesse faune flore importante, qui sont très très entretenues et puis voilà. Par curiosité intellectuelle, j'ai cherché à savoir ce que c'était et c'est pour ça que je suis capable de vous dire ce que c'est. » (Philippe, 55 ans, local et riverain, cyclosportif et utilitaire)

L'analyse des entretiens et des questionnaires mettent en évidence que l'expérience de la véloroute permet d'acquérir ou d'approfondir des connaissances davantage au sens d'une (re)découverte sensible du Rhône que d'un apprentissage de connaissances « savantes ». Même si elle varie finement, cette découverte touche toutes les catégories d'usagers, riverains ou non, locaux et étrangers, cyclosportifs comme itinérants. Elle se concentre en particulier sur les aspects qu'ils jugent « naturels » du patrimoine rhodanien. Un « naturel » qui se distingue clairement de ce qu'il peut recouvrir aux yeux des acteurs scientifiques ou des territoires traversés et qui incorpore un certain nombre d'éléments totalement anthropiques dotés en quelque sorte d'une « représentation naturalisante ».

b) Une image naturelle du Rhône

La ViaRhôna contribue à accroître la fréquentation des berges du Rhône et facilite les découvertes des patrimoines et paysages du fleuve, particulièrement de leurs composantes naturelles, peut-on pour autant dire qu'elle contribue à modifier l'image que les usagers ont du Rhône ?

Pour juger de cette évolution, une question dédiée a été directement posée aux répondants du questionnaire : « Diriez-vous que votre expérience de la ViaRhôna a modifié l'image que vous aviez du Rhône ? ». Les répondants étaient amenés à évaluer cette modification entre les bornes « pas du tout » (0) et « totalement » (10) d'une échelle visuelle analogique. La réponse moyenne est de 5,4/10. Cela semble aller dans le sens d'un changement moyen bien réel mais modéré puisque ce « score » est relativement proche de 5.

Après leur avoir demandé si elles « diraient que leur expérience de la ViaRhôna avait modifié l'image qu'elles avaient de la ViaRhôna », nous avons demandé aux personnes qui avaient indiqué que c'était le cas d'expliciter les raisons de cet éventuel changement. 300 personnes ont répondu (Figure 29), utilisant un vocabulaire varié (611 formes dont 350 hapax[115] pour

[115] Un hapax est une occurrence unique. Les hapax sont éliminés lors des calculs de statistiques textuelles car considérés non représentatifs.

2849 mots, seules 16 formes actives[116] avec plus de 10 occurrences).



Figure 29. Termes les plus utilisés pour répondre à la question « en quoi diriez-vous que l'image que vous aviez du Rhône a changé par l'expérience de la ViaRhôna ? » (à l'exception du mot « Rhône »)

À l'exception du mot « Rhône » (72 occurrences), Les formes actives les plus citées sont « nature » (30), « fleuve » (29), « paysage » (28) et « naturel » (23) suivis de « découvrir » (22), « connaître » (19) et « découverte » (18). Les découvertes des enquêtés grâce à la ViaRhôna se rapportent donc d'abord à l'aspect naturel du Rhône et à ses paysages.

La présence de nombreux verbes parmi les termes les plus utilisés est notable. Parmi eux, on note « découvrir » (22 occurrences, toutes formes confondues), « connaître » (19), « penser » (17), « permettre » (14). Ces verbes s'intègrent souvent dans des formules comparatives, ce qui est confirmé par les 81 occurrences de « plus », les 53 de « que » ou les 19 de « moins ». Le plus souvent ces phrases décrivent l'évolution d'une image du Rhône vers une autre. Cette évolution est celle d'une vision préalable du fleuve – souvent représenté comme un fleuve anthropisé et/ou industrialisé, voire perçu par le seul prisme de l'autoroute A6/A7 pour certains itinérants – à une image plus naturelle refaçonnée par l'expérience par la ViaRhôna.

[116] Iramuteq sépare les formes actives – qui sont en elles-mêmes porteuses de significations (Rhône, nature, vélo, sauvage, beau, espace, image, ViaRhôna, etc.) – des formes supplémentaires (de, le, la, avoir, je, moins, très, qui, pour, etc.) – qui ne sont *a priori* pas porteuses de sens en elles-mêmes. Cette séparation arbitraire est réalisée à partir du dictionnaire des formes du logiciel.

Les enquêtés rencontrés en entretien témoignent aussi d'une évolution de l'image qu'ils ont du Rhône vers une représentation plus naturelle de celui-ci.

« Oui, j'ai trouvé qu'il y avait beaucoup plus de... Il y avait à la fois plus de nature, plus de vraie campagne que ce que j'imaginais en ayant fait l'autoroute x fois. » (Pierre, Suisse, itinérante et sportif, 53 ans)

Il ne faudrait cependant pas conclure trop vite à un renversement total de l'image du Rhône. Si l'on en croit les personnes rencontrées en entretien, le caractère anthropique du fleuve fait encore bien partie de son identité et la représentation que ses usagers en ont, même si la diversité entre différents secteurs en est aussi un référent important.

Enquêteur.rice : Qu'est-ce qui fait l'identité ou les spécificités de ces différents paysages du Rhône ? Plus particulièrement, par exemple, ceux qui vous ont marquée ?
« Sur cette partie, c'est l'exploitation du fleuve et de sa force. Franchement, l'hydroélectrique, après, c'est du nucléaire, certes, mais qui utilise le fleuve pour refroidir ses réacteurs. L'utilisation du fleuve. Le barrage hydroélectrique est quand même plus impressionnant. Surtout il est plus vieux. Il me semble qu'il est plutôt en fin de vie d'ailleurs le truc. Celui-là, il m'a laissé une forte impression. Autrement, il est beaucoup moins exploité qu'il l'a dû l'être ce fleuve, parce qu'au niveau trafic maritime il n'y a pas grand-chose. C'est dommage. Je n'ai pas une ambiance très vivante du fleuve. Là-dessus, ça ne m'a pas laissé des marques. En vivant, c'était Lyon. Lyon était vivant. Après, le reste, c'est calme, c'est serein. Tous ces petits villages c'est très calme ». (Emmanuelle, régionale, itinérante en handbike 42 ans)

« Après, le Rhône, il est majestueux, il est large en fait et ce n'est pas quand même tous les fleuves qui sont comme ça. Et puis, il est très aménagé, très, très, aménagé je pense. Et, en effet, il y a la montagne à côté. » (Élise, (autre) Française, itinérante, 30 ans)

Outre les aspects naturels du fleuve, l'analyse des entretiens met en évidence une caractéristique commune aux enquêtés : ils considèrent avoir découvert la diversité des paysages que le Rhône traverse grâce à la ViaRhôna et il s'agit pour eux d'un aspect remarquable du fleuve.

« Ça permet aller à des endroits où on ne serait peut-être pas forcément allé, plus reculés. Typiquement, j'aime beaucoup la partie en dessous de Serrières, peut-être parce que c'est plus loin et que je connais moins, mais ça passe le long de l'ancien Rhône, je trouve ça sympa, joli. Ici c'est joli, mais c'est vrai que le canal endigué, c'est tout droit, c'est plus basique. Ce sont les changements de paysages qui sont sympas. Découvrir des endroits où il y a du Rhône moderne, habillé, des endroits où il y a du Rhône ancien où on voit les anciennes digues. C'est la variété. » (Laurent, local et riverain, usages multiples, 37 ans)

Si l'évolution n'est pas totale, nos résultats montrent que ce qu'ont découvert nos enquêtés, ce sont donc surtout l'aspect naturel du Rhône ainsi que ses paysages variés. Parmi les éléments cités pour expliquer l'évolution de l'image du Rhône pour les répondants au ques-

tionnaire, il est remarquable que les éléments industriels soient très secondaires (« industriel » (10) ou « industrie » (6) sont cités, certes, mais très peu et parfois pour dire que le Rhône est moins industriel qu'anticipé). Ceci pourrait donner une piste d'interprétation soulevée par Marylise Cottet dans son travail de thèse (Cottet, 2010) : le fait de circuler, contrairement au fait de regarder un élément fixe, réduit les éléments industriels à des caractères ponctuels, ce qui affaiblit considérablement leur impact sur les jugements portés sur un paysage (jugements souvent négatifs). Enfin, que ce soit pour souligner le caractère divers ou naturel des découvertes paysagères ou l'importance relative de l'industrie dans celles-ci, l'absence de vocabulaire spécifique selon la catégorie des répondants montre que ces découvertes semblent partagées.

Un dernier indicateur vient compléter notre analyse d'une image du Rhône plus naturelle qu'attendue : les réponses à la question « Veuillez écrire ci-dessous les 5 mots (ou expressions) qui vous viennent spontanément à l'esprit quand vous pensez au Rhône ». L'essentiel des répondants s'est livré à l'exercice (92,3% de taux de réponse[117]). Le champ lexical qui ressort le plus est fortement lié aux caractères naturels du fleuve. « Nature », le terme le plus cité, est employé par 36,7% des répondants (185 occurrences), « paysage » est cité 60 fois, « eau » 89, « oiseaux » 17 et « vert » à 16 reprises. Ce champ lexical devance celui associé à l'ambiance du fleuve, jugé comme « calme » (149 occurrences), siège de « tranquillité » (37) et lieu de « détente » (29) « tranquille » (28) ou de « sérénité » (20), soit des termes à la fois connotés positivement et plutôt éloignées du caractère artificiel et industriel du fleuve. Enfin, plus que d'autres qualificatifs esthétiques peu employés pour répondre à la question, le fleuve est jugé « beau » (46 occurrences, 48 pour le substantif « beauté ») et « majestueux » (17).

[117] Calcul réalisé sur 2966 mots, 660 formes dont 354 hapax.



Figure 30. Nuage de mots des termes les plus cités spontanément (tout le corpus)

Les termes connotés négativement ou associés au caractère anthropisé et industriel du fleuve sont bien moins présents. « Pollution » est mentionné 14 fois, « centrale » 11 fois, « navigation » 10 ou encore « nucléaire » 9 fois. Ils sont globalement bien moins présents que le dense et varié champ lexical du naturel auquel on peut ajouter, en sus des termes mentionnés précédemment : « puissance » et « puissant » (14 et 11), « faune » (13), « vie » (12), « bleu » (11), « animal » (9) ou plus simplement « naturel » (9). Le constat d'un effacement relatif de l'image d'un Rhône artificiel et industriel au profit d'un Rhône plus naturel dans les représentations des usagers de la ViaRhôna semble donc se confirmer.

L'analyse statistique des termes cités spontanément par les répondants se caractérise par une faible variation en fonction des profils des enquêtés, *i.e*. il y a peu de vocabulaire spécifique à une cohorte ou à une autre. De plus, les éléments distinctifs entre catégories sont assez prévisibles car révèlent surtout des différences de pratiques et d'attentes intrinsèques aux catégories considérées. « Détente » (29 occurrences, score de spécificité de 7,3) est ainsi spécifique aux excursionnistes tandis que « vin » et « vent » sont spécifiques chez les itinérants (respectivement 3,7 (20 occurrences) et 3,4 (10)). « Vin » est aussi un vocabulaire spécifique aux étrangers (5), comme « France » (5,7 (10 occurrences)). Quant à la « pêche », elle est surtout mentionnée par les riverains (2,5 (17 occurrences)), les hommes (2,4) et les mineurs (2,7). Enfin, la question « depuis quand fréquentez-vous la ViaRhôna ? » a une influence sur les termes les plus cités. Les usagers qui empruntent la ViaRhôna pour la pre-

mière fois utilisent ainsi davantage les termes « France » (3,3), « bleu » (2,7, 11 occurrences) et surtout « beau » (2,7 (46 occurrences)). Ceux qui viennent depuis plus de 5 ans citent plutôt la « sérénité » (2,5 (20 occurrences)) et le « paysage » (2,4, (60 occurrences)).

Notons enfin que le terme le plus cité spontanément, « nature » est le même que celui qui revient le plus souvent pour expliciter le changement d'image. Ce constat est d'autant plus intéressant que les questions sont formulées de manière très différentes, ce qui semble marquer une certaine cohérence ou logique. Ainsi, lorsqu'ils répondent à la question « Veuillez écrire ci-dessous les 5 mots (ou expressions) qui vous viennent spontanément à l'esprit quand vous pensez au Rhône », nos enquêtés nous donnent à voir une « version actualisée » de ce qu'ils associent au Rhône, laquelle est conditionnée par les découvertes récentes, ce qui confirme la prévalence d'une image naturelle du fleuve. L'image du Rhône que retiennent les répondants au questionnaire comme les enquêtés avec qui nous nous sommes entretenus est « naturelle » mais aussi marquée par sa diversité. Cette observation concorde avec les pistes dégagées par le projet de recherche récent Vivre près du Rhône (Rivière-Honegger *et al.*, 2017). Outre les découvertes et l'artialisation des paysages évoquée précédemment, la prédominance des aspects naturels dans l'image du Rhône qu'ont les enquêtés s'explique aussi par le fait que les usagers de la ViaRhôna sont prédisposés, de par le fait qu'ils l'utilisent essentiellement dans une situation de loisirs ou de vacances, à voir ou percevoir ce qu'ils trouvent le plus agréable, c'est-à-dire, en l'occurrence, plutôt les aspects naturels qu'industriels du fleuve. C'est également vrai si leurs représentations préalables du Rhône étaient associées à des éléments fortement anthropiques, suite à une expérience autoroutière ou à une image scolaire du « Rhône et de ses barrages » par exemple. Les accès directs au Rhône ouverts par la ViaRhôna ainsi que la possibilité de le longer à vitesse modérée et d'ainsi avoir le temps de découvrir ces patrimoines et ses paysages jouent un rôle dans cette évolution. C'est en quelque sorte ce que synthétise l'extrait suivant, issu de l'entretien avec Élise.

« Il y a l'aspect, tu prends le temps, tu as le temps de vraiment être dans le lieu que tu traverses, que tu n'as pas forcément le temps en voiture. En une heure de voiture, tu parcours déjà, tu peux faire une centaine de kilomètres alors qu'en vélo, ce n'est pas ça. Tu as le temps de t'imprégner de l'ambiance, des bruits, des paysages . »
(Élise, (autre) Française, itinérante, 30 ans)

3.3 - Une valeur du Rhône en hausse portée par une offre de nature

3.3.1 - *Naturalité et valeur accordé au fleuve*

Amenés à évaluer la valeur qu'ils accordent au Rhône sur une échelle de « très faible » (0) à « très élevée » (10), nos enquêtés lui ont décerné une note moyenne de 7,4.

Les riverains ont tendance à lui accorder une valeur légèrement supérieure (7,56) à celles des non riverains (7,27)[118].

L'ancienneté de la connaissance joue aussi un rôle (Figure 31). Ceux qui déclarent être sur la ViaRhôna pour la première fois lui accordent une valeur plus élevée (7,32) que ceux qui l'empruntent depuis moins d'un an (6,68), comme si la découverte conduisait à une évaluation positive[119]. Cette valeur est ensuite croissante à mesure que l'antériorité croît, jusqu'à être maximale chez ceux qui le fréquentent depuis plus de 5 ans (7,81), lesquels constituent aussi l'échantillon de population dont les évaluations sont les plus semblables (écart-type le plus faible).

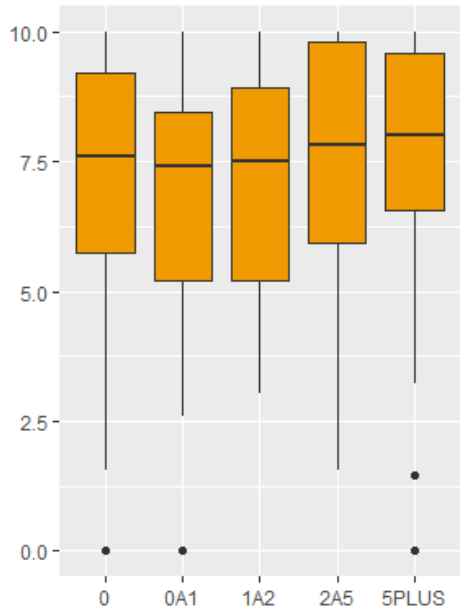


Figure 31. Valeur accordée au Rhône en fonction de l'ancienneté de la fréquentation

Le calcul d'arbres de forêts décisionnels sur la question « Quelle valeur accordez-vous au Rhône dont vous avez fait l'expérience par la ViaRhôna? » montre que parmi les trois prédicteurs les plus importants de la valeur sont les questions « Pensez-vous que la valeur que

[118] p-value des variables valeur et riverain ≤ 0,001 (anova)

[119] p-value des variables valeur et ancienneté ≤ 0,001 (anova)

vous attribuez au Rhône a évolué depuis que vous utilisez la ViaRhôna ? » puis l'évaluation donnée à la motivation « être au bord du Rhône ».

Nous traiterons du lien entre valeur et évolution de la valeur dans la prochaine partie. La valeur que les répondants accordent au fleuve est croissante à mesure que l'évaluation de la motivation « être au bord du Rhône » est élevée (Figure 32)[120]. Cela peut sembler assez logique : on peut penser que plus on est motivé par le fait de se rendre sur les berges du fleuve, c'est-à-dire plus on est attiré par lui, plus on lui accorde de la valeur, probablement préalablement à l'expérience de la ViaRhôna[121].

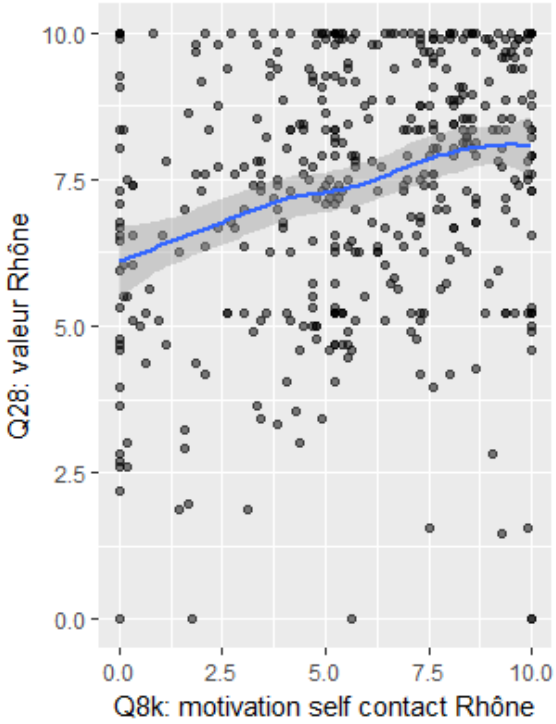


Figure 32. Valeur accordée au Rhône en fonction de la motivation « être au bord du Rhône »

Lorsqu'ils choisissent trois raisons pour lesquelles ils « accordent de la valeur au Rhône » (Figure 33), les répondants sélectionnent largement les propositions associées à l'environnement et à la nature : « car ses paysages, ses vues, ses sonorités et ses odeurs sont agréables » (pour 59% d'entre eux), « car il maintient des espaces sauvages » (38%) ou encore «car il abrite une grande variété de plantes et d'animaux sauvages » (28%). Si les « opportunités de loisirs » sont aussi un motif important (34%), ces propositions sont choisies

[120] p-value des variables valeur et motivation « être au bord du Rhône » ≤ 0,001 (anova)

[121] Nous verrons par la suite que le calcul de random forests sur la question « Pensez-vous que la valeur que vous attribuez au Rhône a évolué depuis que vous utilisez la ViaRhôna ? » montre que cette motivation est un faible prédicteur de la

bien plus souvent que les motifs économiques ou spirituels, soulignant l'importance des enjeux liés aux patrimoines naturels aux yeux des usagers de la ViaRhôna.

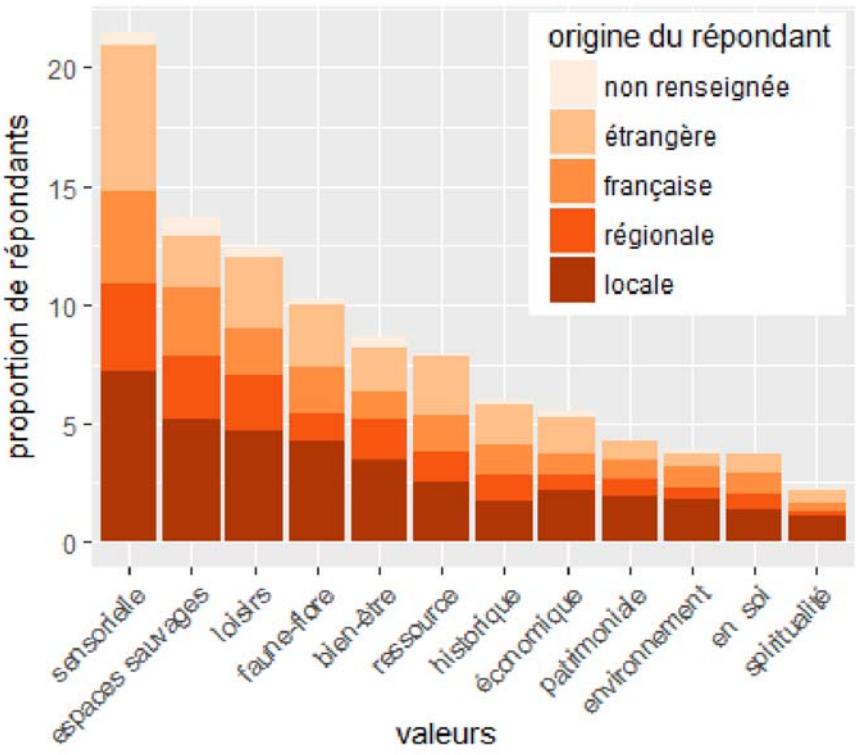


Figure 33. Raisons des enquêtés pour « accorder de la valeur au Rhône » en fonction de leur origine géographique

Les entretiens mettent en évidence, malgré une relative présence de propos critiques sur l'exploitation industrielle et l'anthropisation du fleuve, un attrait très fort pour les aspects naturels du Rhône. Cet attrait accrédite l'idée selon laquelle la ViaRhôna offrirait un accès à une forme de nature correspondant aux aspirations du public qui s'y retrouve, ce qui expliquerait en partie son succès. Sur le plan de l'inclinaison pour ce qui serait « naturel » voire « sauvage », les discours de nos enquêtés sont en tous cas en adéquation avec le fait d'accorder de la valeur au Rhône précisément en raison de la nature qu'il donne à voir. Ces discours se doublent aussi d'une adhésion forte à l'idée de sa protection ou de sa préservation.

« Moi je dirais que, de mon point de vue, je préfèrerais qu'on préserve le caractère le moins humanisé possible des berges, pour qu'on ne grignote pas encore ça sur les espaces naturels.

Enquêteur.rice : Le caractère anthropique. Et du coup, on en revient à ce que vous disiez tout à l'heure. Mais est-ce que d'un autre côté, on ne peut pas dire que c'est aussi ça qui donne accès ?

Oui, tout à fait, à beaucoup plus de gens parce que c'est sûr que quand on n'est pas riverain, on n'a pas forcément l'idée d'aller se promener au bord du Rhône parce qu'on ne sait pas forcément que c'est praticable. Et puis, je ne sais pas, il y a beaucoup de personnes d'âge qui viennent, des enfants et des personnes d'âge. Il est évident que pour ces gens-là, c'est facile de se promener maintenant alors

qu'avant, ça ne l'était pas. Donc, c'est simplement que ça rend effectivement les paysages et le plaisir de se promener dans la nature. C'est dans la nature même si elle est en grande partie domestiquée. Ça le rend accessible à beaucoup plus de monde. Alors, ce qu'on pourrait aussi dire, c'est que ce qui est bien, entre guillemets, dans un sens c'est qu'ici, sur ce côté-là, on a la ViaRhôna, mais de l'autre côté c'est resté complètement naturel. Donc, ça ne concerne qu'une berge du fleuve, pas les deux. » (Marie-Anne, locale et riveraine, utilitaire, 55 ans)

« Je pense que dans les années qui viennent de passer, on a quand même dû faire un peu du mal à nos fleuves. On a eu tendance à les endiguer, à vouloir les maîtriser. J'ai cru comprendre qu'on faisait un peu, pas marche arrière, mais qu'on voulait laisser un lit plus large aux fleuves. » (Anouck, régionale, utilitaire, loisirs et itinérante, 50 ans)

Ajoutons enfin que les répondants au questionnaire font eux-mêmes le lien entre la valeur qu'ils accordent au Rhône et la (re)découverte du fleuve que la ViaRhôna leur a permise. À la question ouverte sur la valeur accordée au Rhône[122], nombre de répondants ont formulé des réponses allant en ce sens.

« Je ne connaissais pas la région, c'est une façon idéale de découvrir le Rhône, à vélo, sur des routes bien stabilisées. » (am018)

« Le patrimoine est mis en valeur. La ViaRhôna permet de découvrir en famille à un rythme approprié. » (am024)

« J'ai toujours connu le Rhône, aimé et redouté par sa force, sa puissance. Avec la ViaRhôna, je le redoute moins. » (am032)

« C'est bien plus beau que ce que je pensais ! » (am042)

« Partie naturelle découverte (vs partie industrielle connue et polluante). » (am043)

« Car cela m'a permis de me rapprocher d'un milieu naturel facile d'accès et sécurisé. » (am059)

« Plus que varié que je ne pensais, on observe régulièrement des animaux (oiseaux migrateurs). » (am099)

« Plus sauvage et moins pollué que ce que je connaissais à Lyon, Montélimar, Arles. » (am125)

[122] Réponse à la question « pourquoi ? » qui suit l'échelle d'évaluation répondant à la question « Pensez-vous que la valeur que vous attribuez au Rhône a évolué depuis que vous utilisez la ViaRhôna ? ».

« La valeur a évolué car lentement la ViaRhôna met en valeur ce patrimoine que représente le Rhône avec des itinéraires balisés, certains espaces de loisirs, etc. » (am130)

« L'expansion de ViaRhôna me rapproche du Rhône. La valeur récréative est la plus grande. (am162)

« Sa beauté était jusqu'alors inconnue pour moi. (am168)

« Je ne connaissais pas sa richesse, sa nature, son environnement, agricole, industriel, son histoire. » (med012)

« Plus je le fréquente plus je lui trouve des valeurs. » (med013)

« Ma vision du Rhône, depuis que je fréquente la ViaRhôna en vélo, est plus positive. » (med024)

« Car on le découvre dans des facettes jusque-là inexplorées, au plus près de ses berges. » (med026)

« La ViaRhôna permet de mieux découvrir le Rhône et notamment sa faune et sa flore. » (med042)

« Parce que la ViaRhôna m'a permis d'accéder aux bords du Rhône à pied ou à vélo ou à roller. Alors qu'auparavant je le longeais pour le travail et en voiture. » (med054)
« Par la prise de conscience sur la valeur écologique du Rhône (préservation de sites naturels et d'espèces endémiques). » (med058)

« Prise de conscience de la puissance du fleuve mais aussi de sa fragilité : pollution, suréquipement (usine, centrale hydroélectrique, barrage, endiguement), le pauvre Rhône. » (med070)

« Parce que la ViaRhôna permet d'être plus près du Rhône et un Rhône encore un peu naturel. » (med071)

« Parce que je ne le vois plus que comme une ligne bleue qui longe l'autoroute sur la carte. » (med106)

« J'ai appris à mieux cerner ce fleuve, son cours, sa manière de façonner le paysage. » (med132)

« Je ne connais pas le Rhône mais la ViaRhôna m'a donné la raison de le visiter. » (med162)

« Je connais à peine cette zone et j'ai été positivement surpris. » (med169)

« J'ai appris à connaître la nature et le paysage rhodaniens très protégés (med177).

« Je ne suis jamais venu si près du fleuve avant. » (av026)

« J'ai pu voir des coins de pêche que je ne pouvais voir avant. » (av029)

« Je découvre des endroits auxquels je n'avais pas accès plus jeune, les bordures sont plus propres. » (av033)

« Parce que je ne connaissais pas la beauté et la qualité des paysages sur la portion française. » (av078)

« Je ne connaissais pas le Rhône avant et n'avais même pas considéré m'y promener un jour. » (av115)

« Je n'étais jamais passé devant le Rhône et ses espaces sauvages. » (av118)

« Ce n'est plus seulement un espace réservé aux routes, autoroutes et voies ferrées. » (av124)

« Une meilleure vision des paysages de par l'accès par la ViaRhôna. » (av136)

« Car j'apprécie plus la nature et l'environnement, l'héritage culturel qui est apporté par cet endroit. » (av137)

« J'ai redécouvert le fleuve. » (av154)

« La facilité d'accès pour les cyclistes. La sécurité de circulation le long du Rhône. L'appropriation des paysages magnifiques. » (av163)

« Je savais que le Rhône était un fleuve important, ayant modelé la région mais je ne l'avais jamais vu sur un parcours aussi long. De voir des paysages grandioses entourés de montagnes est vraiment époustouflant. » (av167)

« Parce que je pensais que le Rhône sauvage et indompté n'existait plus. Mais il y a de beaux restes à découvrir. » (av170)

Outre la mise en évidence de l'importance de la découverte et du lien qu'établissent les usagers entre l'existence de la ViaRhôna, leur présence au bord du Rhône, la possibilité de s'en approcher et la valeur qu'ils lui accordent, ces nombreux exemples des réponses données par les répondants alimentent une idée déjà développée précédemment : ce serait l'aménagement lui-même qui attirerait un public aux motivations similaires et susceptible d'être touché/influencé par les mêmes aspects de son expérience. Les explications données à cette évolution de la valeur sont en effet très proches tant dans les raisons mises en avant que dans leur structure argumentaire, quels que soient les individus, leurs origines géographiques, leurs pratiques et le secteur où ils ont été enquêtés.

Cette impression de redondance des propos quel que soit le secteur concerné ou le profil des personnes est confirmée statistiquement par les statistiques textuelles calculées sur le

corpus des réponses à cette question[123] (Figure 34). La forme active la plus présente est « Rhône » (55 occurrences, utilisé par 18,6% des répondants à la question), la troisième est « ViaRhôna » (30 occurrences). Plus intéressant est le fait que les verbes « connaître » (30 occurrences) et « découvrir » (21) sont bien présents parmi les mots les plus employés, de même que leurs substantifs (16 « découverte » et 11 « connaissance »). Surtout le calcul des indices de spécificité du vocabulaire amène à conclure qu'il n'y a aucun vocabulaire statistiquement spécifique à une cohorte en fonction de son secteur ou de son origine géographique. On peut tout juste remarquer que « beau » (indice de spécificité 3, 11 occurrences) est spécifique aux non riverains, ce qui renvoie au phénomène d'artialisation des paysages évoqué précédemment tandis que les riverains recourent plus à l'emploi de « ViaRhôna » (indice de spécificité de 2,8). Les possibilités d'interprétation de ces éléments et le faible nombre d'occurrences sont toutefois assez pauvres en termes de pistes d'interprétation.



Figure 34. Nuage de mots des termes les plus utilisés pour répondre à la question 31 (tout le corpus sauf les termes « Rhône » et « ViaRhôna »)

3.3.2 - Quand valeur et image évoluent de pair

La question « Pensez-vous que la valeur que vous attribuez au Rhône a évolué depuis que vous utilisez la ViaRhôna ? » représente le dernier indicateur de l'influence de la ViaRhôna sur la valeur que ses usagers accordent au fleuve. L'échelle évaluant l'évolution de la valeur

[123] Calcul réalisé sur 296 textes (54% de taux de réponse) sur 3126 mots, 671 formes dont 361 hapax.

attribuée au Rhône entre les pôles « diminuée » (0) et « augmentée » (10) montre que celle-ci a augmenté avec un score moyen de 6,9 et 57% d'évaluations supérieures à 5.

Le calcul de forêts d'arbres décisionnels[124] (Figure 35) met en évidence le fait que les prédicteurs ayant le plus d'influence sur l'évolution de la valeur sont l'évolution de l'image du fleuve, la valeur attribuée elle-même, la catégorie socioprofessionnelle du répondant, ce qui a motivé sa venue et enfin la motivation « pour apprendre de la nature ».

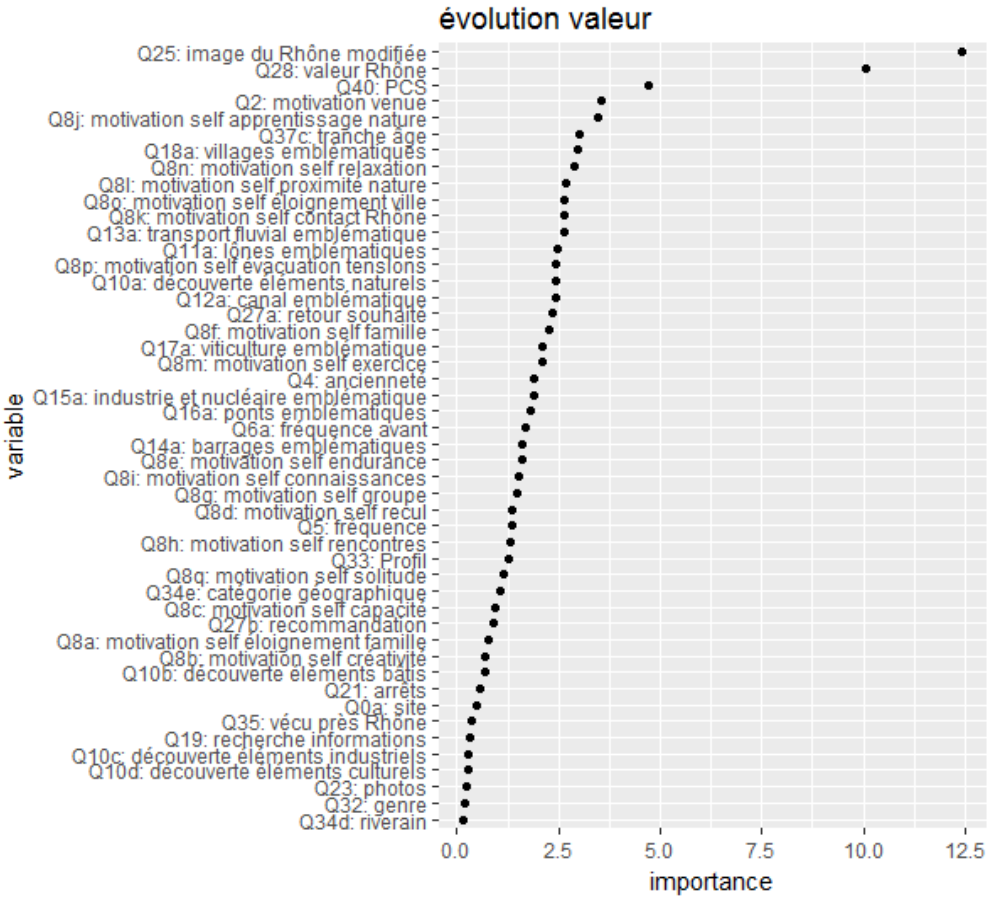


Figure 35. Importance relative des différentes variables dans la prédiction de la question « Pensez-vous que la valeur que vous attribuez au Rhône a évolué depuis que vous utilisez la ViaRhôna ? » par random forest

Des tests statistiques sur les liens entre cette question et ces prédicteurs valident nos hypothèses.

[124] Les algorithmes de fouille de données (forêts d'arbres décisionnels ou *random forests*) permettent de quantifier et de visualiser l'intensité des liens d'influence entre des variables (ici les réponses aux questions).

Le principal résultat est que La modification de l'image du fleuve et celle de la valeur qui lui est attribuée vont de pair : l'évolution de la première induit une hausse de la seconde (Figure 36)[125].

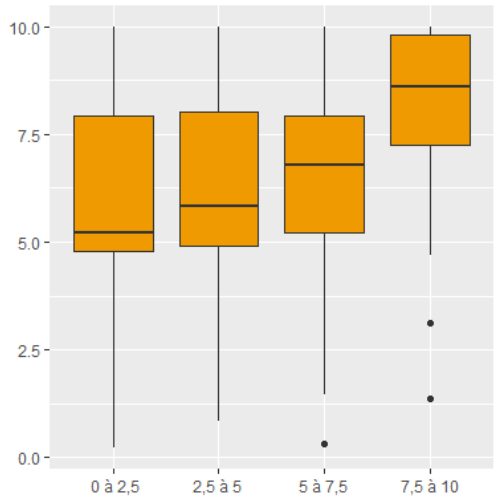


Figure 36. Évolution de la valeur accordée au Rhône en fonction de celle de l'image du fleuve

Les individus qui accordent une valeur élevée au Rhône considèrent aussi que celle-ci a augmenté grâce à la ViaRhôna. Un groupe se distingue particulièrement : celui de personnes qui ont déclaré à la fois une forte modification de l'image (>7,5) et une forte évolution de la valeur. La possibilité accrue d'accéder aux berges offerte par la ViaRhôna induit donc, aux yeux du public, une amélioration de l'image du fleuve[126] et une augmentation de sa valeur.

La valeur subit une moindre modification chez ceux qui disent venir pour randonner[127], comme s'ils trouvaient ce qu'ils étaient venus chercher. Elle augmente plus fortement chez les enquêtés qui viennent pour se promener, pour être au bord du Rhône ou pour faire un déplacement utilitaire, comme si la ViaRhôna avait renforcé leurs liens avec le fleuve.

En ce qui concerne les catégories socioprofessionnelles[128] des répondants, nous constatons que les étudiants et élèves déclarent une augmentation de la valeur plus faible en valeur médiane. Les catégories qui estiment que la valeur qu'ils accordent au Rhône a le plus augmenté sont les CSP+ (cadres et professions intermédiaires). La prééminence de ces catégo-

[125] p-value des variables évolution de la valeur et modification de l'image du Rhône par l'expérience de la ViaRhôna ≤ 0,001 (anova)

[126] La question posée aux répondants ne permet en toute rigueur pas de dire si la modification de l'image du Rhône qu'ils déclarent est favorable ou non mais il semble fort improbable qu'une dégradation de l'image induise une hausse de la valeur.

[127] p-value des variables évolution de la valeur accordée au Rhône et pratique ≤ 0,001 (anova)

[128] p-value des variables évolution de la valeur accordée au Rhône et PCS ≤ 0,001 (anova)

ries, déjà visible dans les prédicteurs de la modification de l'image, est assez logiquement liée à la forte proportion, parmi eux, des itinérants qui par définition découvrent le plus le fleuve.

Synthétiquement, nos analyses statistiques et de contenu nous ont donc conduits à aboutir consécutivement aux résultats suivants :

- En ouvrant de nouveaux accès au Rhône, la ViaRhôna contribue, d'une part, à attirer un nouveau public sur les berges du fleuve et, d'autre part, à augmenter la fréquentation d'usagers qui les fréquentaient déjà avant son existence ;
- Les publics qui empruntent ViaRhôna sont principalement motivés à être là par la possibilité de réaliser l'activité qu'ils y réalisent et par celle de profiter de la naturalité à laquelle la voie verte donne accès. L'envie de se trouver au bord du Rhône, associée à cette demande de nature est aussi une motivation importante ;
- En permettant aux usagers de s'approcher du fleuve et de le parcourir aisément sur des distances plus ou moins longues, elles leur fait découvrir de nouveaux territoires, paysages et patrimoines, augmentant de fait leur niveau de connaissances sensibles ;
- L'image que les usagers ont du Rhône a tendance à être modifiée par leur expérience de la ViaRhôna. Cette image se caractérise avant tout à leurs yeux par son aspect naturel ;
- Les usagers de la ViaRhôna accordent une valeur élevée au Rhône et l'aménagement a une influence sur l'évolution de cette valeur : l'expérience de la ViaRhôna conduit ceux qui l'empruntent à la rehausser. Cette hausse est, de plus, liée au changement d'image du Rhône qu'elle introduit ;
- S'ils s'accompagnent de variations plus ou moins conséquentes ou subtiles, ces résultats ont le point commun d'être communs à toutes les cohortes de répondants, quels que soient leurs caractéristiques géographiques – secteur d'enquête –, sociologiques – origine géographique et pratiques des répondants principalement, genre, CSP, âge, – et temporelles – fréquence d'utilisation de la ViaRhôna, ancienneté de la présence sur les bords du Rhône.

3.4 - Conclusion : nouveaux accès, nouvelles valeurs ?

La ViaRhôna, un aménagement qui modèle le regard porté sur le fleuve

Nos résultats montrent que l'expérience vécue au travers de la ViaRhôna crée une plus grande familiarité avec le fleuve et occasionne un changement d'image largement partagé entre les différentes catégories d'usagers. Les usagers découvrent un fleuve plus divers et naturel, moins uniformément industriel et artificiel qu'ils l'imaginaient *a priori*. La pratique de la véloroute engendre une expérience commune, qui modèle les perceptions et les valeurs associée au fleuve. Les accès au Rhône favorisés par la ViaRhôna ainsi que la possibilité de le longer à vélo, à pied ou encore en fauteuil roulant, c'est-à-dire à des vitesses qui laissent temps de découvrir ses paysages – jouent un rôle dans cette évolution. La ViaRhôna, en tant qu'aménagement connecté au fleuve, crée donc une « offre de nature » pour un public

large et diversifié. Contribuant à développer et à diversifier les usages de mobilité et de loisirs, elle ouvre *de facto* des accès aux paysages rhodaniens, souvent nouveaux aux yeux des personnes qui l'empruntent, qu'elles soient excursionnistes et riveraines ou touristes et itinérants étrangers.

Le pari des aménageurs et des acteurs du fleuve semble gagné. L'hypothèse selon laquelle une plus grande « connectivité sociale » avec le fleuve (Kondolf et Pinto, 2011) permet de recréer du lien avec lui se vérifie. La ViaRhôna, ou tout autre véloroute longeant un cours d'eau, induit donc un attachement aux paysages. On peut alors faire l'hypothèse que cet attachement est susceptible de favoriser le soutien aux politiques de préservation de la nature (Nassauer, 1992 ; Gobster et al. 2007). Mais de quelle nature parle-t-on? Lorsqu'elles disent redécouvrir le Rhône naturel, les personnes interrogées rendent compte d'une nature très esthétisante, très éloignée d'une nature « fonctionnelle » qui intègre les dynamiques propres au fonctionnement des écosystèmes. Les milieux emblématiques du Rhône tels que les lônes sont peu connus et la végétation, la faune ou les flux et processus qui caractérisent le fonctionnement du fleuve ne sont que très rarement et partiellement abordés par les répondants. Si un pas a été franchi en donnant à voir aux usagers une image du fleuve plus complexe qu'imaginée a priori, les composantes relatives au fonctionnement du fleuve sont encore absentes. Ces formes de savoir supposent, en complément, d'autres formes de médiation. A cet égard, la présence d'un centre d'éducation à l'environnement aux abords de la ViaRhôna sur l'un des sites d'enquête (l'île du Beurre, site médian) semble avoir eu des influences sur les savoirs des usagers rencontrés dans le cadre de notre enquête.

Des usagers « sélectionnés » : quand l'aménagement recrute ses usagers

Les faibles variations de motivations et de valeurs constatées entre les trois secteurs d'études considérés rejoignent les résultats obtenus par des études utilisant la même échelle psychométrique de valeurs appliquée à d'autres grands espaces, parcs naturels (Brown and Raymond 2007) ou forêts (Williams and Vaske, 2003).En revanche, à l'inverse de ces recherches qui constatent des variations importantes dans les motivations et les valeurs entre résidents (nos « riverains et locaux ») et visiteurs (nos « français et étrangers »), nos résultats vont plutôt dans le sens d'une uniformité entre catégories d'usagers, que ces catégories soient pensées en termes sociologiques (âge, genre, revenus), géographiques (locaux, riverains, étrangers) ou de pratiques (excursionnistes, cyclosportifs, itinérants). Si l'homogénéité des regards portés sur le fleuve peut résulter en partie de l'expérience vécue au travers de la ViaRhôna, d'autres mécanismes peuvent être impliqués. En particulier, il semblerait que l'aménagement en tant que tel sélectionne fortement son public dans la mesure où ses caractéristiques permettent et suscitent un certain type de pratiques. Ceci est particulièrement sensible lorsque l'on s'intéresse aux motivations à emprunter la ViaRhôna, qui pointent avant tout le caractère sécurisé et confortable de l'aménagement. Outre l'offre de nature qu'elle propose, la ViaRhôna procure une offre particulière de pratique, qui recouvre notamment des enjeux de sécurité et de confort. Cette double vocation - celle d'un aménagement cyclable alliant confort et sécurité d'un côté, et celle d'un vecteur de découverte des

territoires traversés de l’autre - synthétise les deux piliers de la ViaRhôna et explique son attractivité. Cette interprétation rejoint les conclusions de Smith and Moore (2013) pour qui les liens affectifs et émotionnels des individus avec les lieux de loisirs et leurs aspirations en matière de pratiques de loisirs ont des effets importants non seulement sur leurs demandes en termes de pratiques mais aussi sur l’attrait qu’ils éprouvent envers un lieu et/ou un aménagement. Les personnes qui empruntent la ViaRhôna sont motivées par des goûts proches et c'est leur "profil de motivation" qui fait le point commun entre elles.

Partie 2 - Paysage ou aménagement : quels sont les déterminants de la demande d'activité récréative sur la ViaRhôna ?



Sylvie Morardet, Samantha Février, Stéphanie Vukelic et Marylise Cottet

Chapitre 1 - Rappel des objectifs

Le volet économique présenté dans cette partie se veut complémentaire de l'enquête réalisée en 2017 auprès des usagers de la ViaRhôna. Dans sa continuité, Il vise à définir les usagers de la ViaRhôna, à définir leurs pratiques de cette véloroute, et à qualifier les perceptions et les représentations qu'ils associent au fleuve et à ses paysages. Ce volet adopte toutefois une perspective originale.

Située au croisement des politiques publiques de développement territorial et de restauration écologique des milieux fluviaux, la ViaRhôna suscite de la part des acteurs publics deux types de questions : les collectivités territoriales, qui financent son aménagement, s'interrogent sur les bénéfices récréatifs associés à la VR et sur leurs retombées économiques alors que les gestionnaires du fleuve, en particulier l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée et Corse s'intéressent à la valeur accordée par le public à la restauration écologique de fleuve.

Face à ces interrogations, le volet économique se propose d'**analyser les déterminants de la demande d'activités récréatives des usagers sur la ViaRhôna,** en particulier, **la part respective des caractéristiques du fleuve (notamment son caractère plus ou naturel ou anthropisé) et des caractéristiques de l'aménagement dans cette demande**.

Une des difficultés que pose cette analyse est **l'hétérogénéité de la ViaRhôna** tout au long de son parcours, tant en termes de paysages traversés (dans certaines sections le fleuve est très fortement anthropisé, alors que dans d'autres, il a conservé ou retrouvé, grâce aux travaux de restauration écologique, un caractère plus naturel), que de types d'aménagement : en effet, la ViaRhôna ne se situe pas en site propre tout au long du parcours, une part non négligeable suivant des voies partagées avec les voitures. Du point de vue de l'analyse économique, on a donc affaire à un bien composite.

La suite du rapport est organisée de la façon suivante : le chapitre 2 fait un rapide tour d'horizon des méthodes d'évaluation économique de la demande d'activités récréatives et introduit l'utilisation de méthodes psychométriques pour mesurer les motivations de loisirs de pleine nature et l'attachement aux lieux de loisirs. Les principes et grandes étapes de la méthode retenue, la modélisation des choix multi-attributs, sont présentés dans le chapitre 3. Le chapitre 4 relate les étapes suivies pour la construction du questionnaire d'enquête et présente celui-ci. Les résultats de l'enquête sont détaillés et discutés dans le chapitre 5.

Chapitre 2 - Les méthodes d'évaluation de la demande d'activités récréatives

2.1 - Méthodes d'évaluation économique

2.1.1 - Présentation générale

Dans la littérature sur l'évaluation économique des activités récréatives, il existe trois grandes méthodes pour estimer la valeur économique que leur accordent leurs usagers : la méthode des coûts de transport (CT), la méthode d'évaluation contingente (EC) et la méthode de modélisation des choix discrets ou choix multi-attributs (MCM), toutes les trois à base d'enquête individuelle. La première appartient à la famille des méthodes basées sur les préférences révélées, c'est-à-dire qu'elle s'appuie sur l'observation des comportements réels des pratiquants d'activités récréatives pour en déduire la valeur économique qu'ils accordent à ces activités. Les deux autres sont basées sur les préférences déclarées, c'est-à-dire qu'elles utilisent les déclarations des personnes enquêtées concernant leur comportement dans des situations hypothétiques de modifications des conditions de pratique des activités récréatives.

Les trois méthodes permettent d'estimer directement ou indirectement le consentement à payer (CAP) - ou à recevoir (CAR) - des usagers pour une amélioration (respectivement une détérioration) des conditions de leur pratique. La démarche d'estimation des CAP/CAR dans les trois méthodes est détaillée dans les sections suivantes. Le Tableau 11 résume les principales caractéristiques des trois méthodes.

Tableau 11. Comparaison des trois principales méthodes d'évaluation économique des activités récréatives

	Préférences révélées	**Préférences déclarées**	
Méthodes	Coûts de déplacement	Evaluation contingente	Modélisation des choix multi-attributs
Principe	Valeur accordée au site > coûts de déplacement consentis	2 scénarios actuel et hypothétique, CAP/CAR pour passer de l'un à l'autre	Plus de deux scénarios distincts par plusieurs attributs, dont le prix à payer
Hypothèses	Le nombre de visites est fonction des coûts de déplacement, des variables individuelles,	Le CAP/CAR varie selon les caractéristiques individuelles, leur distance au site,	Valeur d'un bien = somme des valeurs de ses caractéristiques Compromis entre les

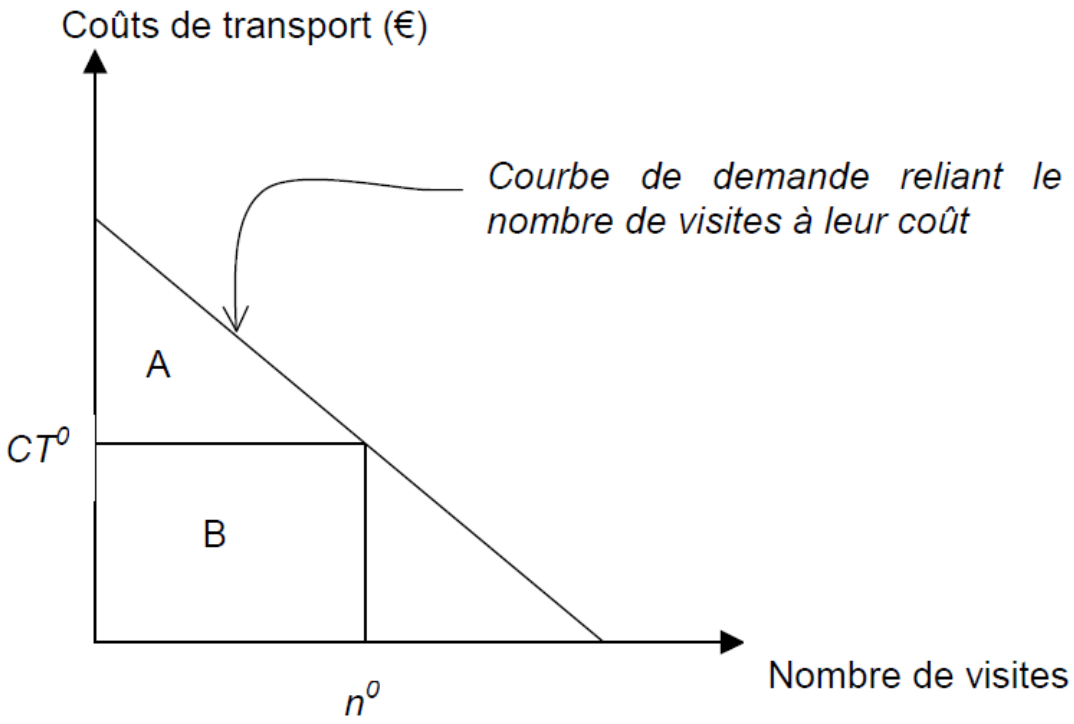
	Préférences révélées	Préférences déclarées	
	des sites substituts, etc.	la présence de substituts	attributs
Estimation des CAP/CAR	Déduite de la fonction de demande récréative	Directe	Déduite de la fonction de choix
Types de valeurs	Usage	Usage et non usage	

a) La méthode des coûts de transport

La méthode des coûts de transport s'appuie sur l'observation des comportements réels des usagers de sites récréatifs. Dans cette approche on considère que la valeur d'usage qu'un individu accorde aux aménités récréatives procurées par un site naturel est au moins égale aux coûts de transport et coûts spécifiques à l'activité qu'il/elle consent pour se rendre sur ce site et pratiquer son activité.

A partir de l'observation du nombre de visites réalisées par les personnes enquêtées au site considéré, il est possible de construire une fonction de demande pour le site, liaison statistique qui exprime le nombre de visites en fonction des coûts de déplacement subis par les répondants pour rejoindre le site, les caractéristiques spécifiques du site, l'existence de substituts et certaines caractéristiques des individus (notamment leurs revenus). A partir de cette fonction de demande, on déduit de façon indirecte la valeur accordée au site (Figure 37). Pour un coût de transport unitaire CT^0, un individu moyen est prêt à se rendre n^0 fois sur un site. Le consentement à payer total est égal à la somme des aires A et B, avec B coût total des visites. A, aussi appelé « surplus du consommateur » correspond au supplément de valeur que l'individu retire de ses n^0 visites, au-delà du coût total des visites B.

Cette méthode a été largement utilisée depuis plusieurs décennies pour estimer la valeur accordée à des sites naturels supports d'activités récréatives.



A : surplus total pour des visites sur le site = valeur d'accès au site, B : coût total du voyage

Figure 37. Évaluation indirecte du CAP à partir de la fonction de demande du site dans la méthode des coûts de transport

b) La méthode d'évaluation contingente

Dans le cas de la méthode d'évaluation contingente, un scénario d'amélioration (ou de détérioration) des aménités récréatives fournies par un site naturel est proposé aux personnes enquêtées et il leur est demandé d'indiquer le montant qu'il serait prêt à payer (respectivement à recevoir) pour voir ce scénario se réaliser (respectivement ne pas survenir). La modalité de paiement doit être spécifiée et joue souvent un rôle dans les choix des individus.

On établit une liaison statistique entre le consentement à payer (ou à recevoir) déclaré, d'une part, et les variations des aménités proposées dans le scénario et certaines caractéristiques individuelles des répondants.

Le CAP déclaré peut dépendre de l'usage que les répondants font du site en question mais aussi de la simple satisfaction de savoir que le site est préservé (valeur de non usage).

c) La méthode de modélisation des choix multi-attributs

La méthode de modélisation des choix multi-attributs est basée sur une enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population fréquentant le site étudié. Au cours de cette enquête, il est proposé aux personnes interrogées de choisir leur scénario préféré sur une carte de choix comportant plusieurs scénarios de modification des caractéristiques du site ou des services fournis (dont un scénario représentant la situation actuelle ou *statu quo*). Plusieurs

cartes de choix sont présentées successivement aux personnes interrogées. Dans les cartes de choix, les scénarios de modification du site sont décrits à partir d'un petit nombre d'attributs, comportant chacun un nombre limité de niveaux. Un de ces attributs correspond au prix à payer pour voir le scénario se réaliser.

Par rapport à la méthode d'évaluation contingente, cette façon de représenter les scénarios par des attributs permet de décomposer le consentement à payer comme la somme des valeurs de chaque attribut. Comme en évaluation contingente, il est possible d'estimer à la fois les valeurs d'usage et de non usage d'un site récréatif naturel. Cette méthode est d'utilisation plus récente pour l'évaluation des sites naturels supports d'activités récréatives que les deux méthodes précédentes.

Compte tenu de notre objet et notre question de recherche, trois champs de l'évaluation économique paraissaient pertinents à explorer : tout d'abord la littérature concernant l'évaluation des voies cyclables proprement dites, l'évaluation des activités récréatives liées aux milieux aquatiques ensuite, et enfin l'évaluation des paysages. Les résultats de la revue de littérature effectuée dans ces trois domaines sont présentés dans les sections suivantes.

2.1.2 - Evaluation économique des voies cyclables

La littérature académique sur l'évaluation économique des voies cyclables est assez limitée. Nous avons identifié une douzaine d'articles utilisant les trois méthodes d'évaluation évoquées précédemment. La plupart de ces travaux a été réalisée dans des pays anglo-saxons : Etats-Unis et Irlande. Deux types de voies ont fait l'objet de recherche : des voies cyclables ou multi-usages en zone urbaine, et des voies situées en zone rurale, avec un focus particulier sur les sentiers ferroviaires (*railtrail* en anglais), anciennes voies de chemin de fer réhabilitées en voies vertes. Nous avons aussi inclus dans notre analyse des études réalisées sur des chemins de randonnée, qui peuvent aussi être utilisés par des cyclistes (vélo tout chemin ou VTT).

Tableau 12. Liste des articles d'évaluation économique des voies cyclables ou voies multi-usages

Référence	Type de voie	Pays	Méthode d'évaluation
Siderelis et Moore, 1995	Sentier ferroviaire	USA	Coûts de transport
Lindsey et Knaap, 1999	Voie verte urbaine	USA	Évaluation contingente
Lindsey *et al.*, 2004; Lindsey *et al.*, 2008	Voie verte urbaine	USA	Évaluation contingente, prix hédoniques

Référence	Type de voie	Pays	Méthode d'évaluation
Betz *et al.*, 2003	Sentier ferroviaire	USA	Coûts de transport contingent
Bowker *et al.*, 2004; Bowker *et al.*, 2007	Sentier ferroviaire	USA	Coûts de transport
Buckley *et al.*, 2009	Sentier en zone rurale	Irlande	Évaluation contingente
Deenihan et Caulfield, 2015	Différents types de voies cyclables	Irlande	Modélisation des choix multi-attributs
Kelley *et al.*, 2016	Sentier en zone rurale	Irlande	Coûts de transport et évaluation contingente (même enquête que Buckley et al., 2009)
Manton *et al.*, 2016	Voies vertes	Irlande	Coûts de transport
Sever et Verbič, 2018	Voies vertes péri-urbaines	Croatie	Modélisation des choix multi-attributs

a) Évaluation des voies cyclables par la méthode des coûts de transport

Six articles utilisent la méthode des coûts de transport, parfois en combinaison avec d'autres méthodes, dont la méthode des coûts de transport contingents.

Siderelis et Moore (1995) ont été parmi les premiers à étudier la demande pour les sentiers ferroviaires. Ils ont modélisé la demande annuelle pour trois sentiers localisés dans des environnements variés (zone rurale, zone rurale et péri-urbaine, zone urbaine et péri-urbaine) dans trois états des États-Unis (Floride, Californie et Iowa). Ils ont montré que les déterminants les plus importants de la demande étaient les coûts de transport, le type d'activités pratiquées sur la voie verte, et la taille et l'âge des groupes d'usagers.

Bowker et ses collègues (Bowker *et al.*, 2004; Bowker *et al.*, 2007) ont estimé la valeur économique nette d'une voie ferroviaire transformée en voie verte, le Virginia Creeper Rail Trail dans le sud-ouest de la Virginie aux États-Unis et ses impacts directs et indirects sur

l'économie locale. Dans ce cas les déterminants principaux de la demande étaient les coûts de transport, le type d'activité pratiquée (marche ou vélo) et dans une moindre mesure le revenu (effet négatif). La valeur moyenne par personne et par visite a été estimée à 23 à 38 USD (2003) et le montant total des dépenses touristiques à 2.3 à 3.9 millions USD, montrant l'intérêt économique pour les collectivités locales d'investir dans de tels aménagements.

Lindsey *et al.* (2004) ont utilisé deux méthodes pour estimer la valeur des voies vertes en milieu urbain à Indianapolis : d'une part ils ont combiné une analyse des ventes de propriétés (méthode des prix hédoniques) et des données géographiques sur les propriétés pour estimer l'impact de la présence d'une voie verte sur la valeur des propriétés foncières situées le long du tracé. D'autre part, ils ont estimé la valeur de la voie verte pour ses usagers à l'aide de la méthode d'évaluation contingente. Ils ont montré l'impact positif significatif de certaines voies vertes, mais pas de toutes, sur la valeur des propriétés, et que les bénéfices récréatifs de la voie verte étaient supérieurs à son coût.

Betz *et al.* (2003) se sont intéressés quant à eux à un projet de transformation d'une voie ferroviaire en voie verte, localisé dans le nord-est de la Géorgie aux Etats-Unis. Ainsi, au lieu d'interroger les personnes enquêtées sur leur fréquentation réelle d'un site, ils leur ont demandé quelle pourrait être leur fréquentation en fonction des caractéristiques de la future voie. On parle dans ce cas de coûts de transport contingent. Ils ont estimé que la voie nouvelle recevrait 416000 visites par an de la part des ménages habitant la zone et que la valeur de chaque voyage s'élèverait à 18.46 $US à 29.23 $US.

Manton *et al.* (2016) se sont intéressés aux dépenses des touristes étrangers lors de leurs visites sur des voies vertes en zone rurale en Irlande, ainsi qu'à leur consentement à payer pour accéder à la voie. Sur la base d'une large enquête réalisée par Internet auprès de 1125 usagers de trois voies vertes en Irlande, ils ont montré que la dépense moyenne par jour est de 47€, dont une large part en aliments et boissons. La valeur estimée par visite s'élève à 77€. Un autre résultat important est que les usagers des chemins de randonnée considèrent ceux-ci comme des ressources récréatives gratuites et s'opposent fortement au paiement d'un droit d'accès.

Les variables explicatives des consentements à payer utilisées dans les modèles de coûts de transport sont résumées dans le Tableau 13.

Tableau 13. Variables utilisées dans les modèles de coûts de transport et d'évaluation contingente appliqués à l'évaluation des voies cyclables

Catégorie	Sous-catégorie	Variables
Caractéristiques du site et de la voie	Caractéristiques de l'aménagement	Installations (bancs, tables, poubelles) Signalisation Accessibilité à la voie Longueur de la voie Sécurité Pentes Présence de toilettes / Parking
	Caractéristiques du site	Paysages : Lacs, Montagnes, Collines, Vallées, Monuments Historiques Biodiversité : Animaux sauvages, Oiseaux, Animaux domestiques, Flore sauvage
Contraintes liées aux autres usagers		Encombrement du site Points d'attente Pollution /déchets Nuisances sonores
Caractéristiques individuelles	Caractéristiques des visites et types d'usages	Fréquence d'utilisation Type d'activité (marche, vélo) Distance parcourue sur la voie Mode d'accès Météo
	Motivations	Relations sociales Activité physique Santé / Bien-être Repos / Détente
	Variables sociodémographiques	Age Genre Origine Lieu de résidence Revenu Catégorie socio-professionnelle

b) Méthode d'évaluation contingente

Deux papiers utilisent la méthode d'évaluation contingente pour évaluer le consentement à payer des usagers pour les voies cyclables.

Lindsey et Knaap (1999) ont étudié le cas particulier d'une voie verte en développement dans la zone urbaine d'Indianapolis (USA), où domine la propriété privée. Ils ont comparé les résultats de deux enquêtes comprenant soit une question d'évaluation contingente soit une sollicitation de dons réels à une organisation en charge de gérer la voie verte. Les deux enquêtes ont été adressées à trois catégories de population : les propriétaires privés riverains de la future voie, les locataires riverains de la future voie et les résidents du comté. Les résultats montrent que :

- Bien que la plupart des personnes ignorait l'existence du projet de voie verte, elles pensaient qu'il aurait des conséquences positives en termes de qualité de vie et de valeur des propriétés.
- Le CAP des propriétaires est supérieur à celui des locataires et celui des riverains est supérieur à celui des non riverains.
- La plupart des personnes pensent qu'il y a des actions publiques plus importantes pour améliorer la qualité de la vie que le projet de voie verte et placent en priorité la réduction de la pollution domestique de l'eau.
- Le CAP déclaré par ceux qui ont répondu à la question d'évaluation contingente est supérieur à celui déclaré par ceux qui ont répondu à la sollicitation de don, lui-même supérieur aux dons réels.

Kelley *et al.* (2016) ont étudié l'influence des caractéristiques des chemins de randonnée en Irlande sur le consentement à payer des randonneurs irlandais ou étrangers (302 personnes), sur la base de l'enquête d'évaluation contingente réalisée en 2005 par Buckley *et al.* (2009). Ils ont complété cette enquête avec une deuxième auprès d'experts des chemins récréatifs auxquels il a été demandé de qualifier un ensemble de 15 chemins de randonnée pour lesquels il n'existait pas d'enquête de consentement à payer. Ils ont montré que les principales caractéristiques affectant positivement la demande sont la localisation du sentier (en plaine ou fond de vallée), et les caractéristiques des infrastructures (signalisation, aménités offertes, cartes ou brochures). Les résultats suggèrent également l'importance potentielle des accords passés avec les agriculteurs pour l'accès aux chemins. Par contre, la localisation des chemins dans une zone de montagne ou de collines, ou dans une zone côtière ou encore la présence d'un lac semblent influencer négativement la demande. En associant ces résultats acquis sur des observations de visites réelles avec la caractérisation des attributs des chemins en voie d'aménagement, il est possible d'estimer la demande pour d'autres sentiers.

Les travaux utilisant la méthode d'évaluation contingente font appel aux mêmes variables explicatives des CAP que celles utilisées dans la méthode des coûts de transports. Les principales conclusions sont que les caractéristiques d'aménagement de la voie (installations, signalisation, accessibilité, sécurité, pentes, longueur de la voie et présence de parkings et de toilettes) ainsi que les caractéristiques sociodémographiques (en particulier l'origine, le lieu

de résidence, ainsi que le genre) influencent positivement le consentement à payer des individus.

c) Méthode de modélisation des choix discrets

Nous avons identifié deux études utilisant la méthode de modélisation des choix multi-attributs pour l'évaluation du CAP des usagers des voies cyclables.

Deenihan et Caulfield (2015) étudient quelle valeur les touristes visitant Dublin attribuent à différentes caractéristiques des aménagements cyclables (temps passé sur la voie, type de voie, conditions météorologiques, pente), le temps passé étant utilisé ici comme une variable approximant les coûts. Les résultats montrent que les cyclistes sont prêts à doubler leur temps de parcours pour circuler sur une voie cyclable en site propre plus sécurisée, à augmenter de 40-50% leur temps de parcours pour utiliser une bande cyclable plutôt qu'une route sans aucun aménagement. Les touristes jeunes et masculins, propriétaire d'un vélo, sont plus enclins à utiliser des parcours sans aménagements cyclables

Sever et Verbič (2018) ont analysé les préférences des visiteurs d'un parc naturel à proximité de Zagreb (Croatie) concernant les caractéristiques des sentiers en termes de paysage forestier, état du sentier (érosion, présence de racines), niveau d'utilisation du sentier (fréquence des rencontres avec d'autres marcheurs ou des VTTistes, présence de déchets), intensité du trafic routier dans le parc (bruit et pollution de l'air), panneaux d'information éducatifs. Ils ont de plus comparé deux formats de cartes de choix comportant un nombre plus ou moins grand d'attributs. Dans la version avec un nombre réduit d'attributs certains avaient un caractère multidimensionnel. Les résultats montrent que les expériences sensorielles non visuelles en relation avec la nature (bénéficier d'un air pur et d'un cadre sonore préservé) sont plus importantes pour les usagers que les expériences visuelles. L'encombrement des sentiers a été identifié comme une variable importante, néanmoins, les usagers des sentiers étaient prêts à tolérer des niveaux assez élevés d'encombrement. Les auteurs n'ont par ailleurs pas constaté de différence entre les deux sous-échantillons en termes de difficulté perçue des tâches de choix, de certitude par rapport aux choix réalisés et de cohérence des choix. Cependant l'importance relative de l'attribut « état du sentier » varie entre les deux expériences. Les auteurs donnent deux explications possibles à cette différence : les règles suivies par les répondants pour arriver à choisir dépendent de l'information qui est fournie, ou bien dans le cas où l'information fournie est limitée, les répondants peuvent implicitement associer à un niveau donné de l'attribut des caractéristiques supplémentaires, qui influencent leurs choix. Finalement les auteurs mettent en garde contre la complexité des tâches de choix lorsque le nombre d'attributs est élevé, pouvant conduire à des résultats peu fiables.

Par rapport aux études conduites avec d'autres méthodes, on voit ici apparaître une nouvelle catégorie d'attributs correspondant aux contraintes liées à la présence des autres usagers (Tableau 14).

Tableau 14. Attributs utilisés dans les modèles de choix multi-attributs pour l'évaluation des voies cyclables

Catégorie	Attributs
Caractéristiques de l'aménagement	Installations (bancs, tables, poubelles.) Signalisation Accessibilité à la voie Longueur de la voie Sécurité Pentes Présence Toilettes / Parking
Caractéristiques du site	Paysages : (Lacs, Montagnes, Collines, Vallées, Monuments Historiques.) Biodiversité : (Animaux sauvages, Oiseaux, Animaux domestiques, Flore sauvage...)
Contraintes liées aux autres usagers	Encombrement Points d'attente Pollution / Déchets Nuisances sonores

2.1.3 - Estimation des valeurs accordées aux services fournis par les fleuves et rivières par la méthode de modélisation des choix multi-attributs

Nous avons identifié 13 articles utilisant la méthode de modélisation des choix discrets pour l'évaluation des services fournis par les fleuves et rivières (voir liste en Annexe 5). Parmi ceux-ci, on rencontre deux types de travaux :

- Des études relatives à l'évaluation des bénéfices liés au « bon état » des milieux aquatiques, en lien avec la mise en œuvre de la Directive Cadre Européenne sur l'Eau. Les enquêtes s'adressent dans ce cas aux résidents des territoires correspondant aux masses d'eau étudiées et les activités récréatives sont des avantages parmi d'autres (par exemple amélioration de la qualité de l'eau pour les usages domestique) de l'atteinte du bon état.
- Des évaluations d'activités récréatives spécifiques (pêche, baignade, kayak, *etc.*). Dans ce cas les enquêtes ciblent les usagers des sites où se pratiquent ces activités.

Les attributs utilisés dans ces travaux pour décrire le bien environnemental ou les services écosystémiques évalués peuvent être divisés en quatre catégories : l'état écologique du milieu en général, la qualité de l'eau ou des milieux en lien avec l'activité récréative, les me-

sures d'aménagement ou de gestion des milieux envisagées, et enfin la présence et le comportement des autres usagers (Tableau 15). Les autres variables explicatives des choix, relatives soit aux caractéristiques personnelles des répondants, soit à leur type d'usage du milieu/site étudié, sont résumées dans le Tableau 16.

Tableau 15. Attributs utilisés dans les évaluations par la modélisation des choix multi-attributs des activités récréatives en lien avec les milieux aquatiques

Catégorie	**Attributs**
Etat écologique du milieu en général	Écologie de la rivière (faune, flore, qualité de l'eau) État des berges, abords Apparence de l'eau Etat des terres riveraines Habitat pour des espèces en danger ou endémiques
Qualité de l'eau ou des milieux en lien avec l'activité récréative	Qualité de l'eau permettant différentes activités (niveau, nombre de jours, localisation) Nombre de prises (poissons) par jour, abondance de poissons Difficulté de navigation (nombre de rapides) Qualité esthétique
Mesures de gestion, aménagements	Limitation du nombre de prises Renforcement de la police de l'eau, zones tampons Accessibilité (chemins) Présence d'un maître-nageur, de douches et vestiaires Informations sur la qualité de l'eau Aménagements (tables de pique-nique, postes d'observation)
Présence, comportement des autres usagers	Nombre d'autres usagers Temps d'attente (départ, parking)

Tableau 16. Autres variables explicatives des choix dans les évaluations par la modélisation des choix discrets des activités récréatives en lien avec les milieux aquatiques

Catégorie	Variables

Catégorie	Variables
Types de visites et d'usage, expérience avec la rivière	Type d'usage (pêche, baignade) Fréquence ou nombre de visites Distance résidence-site, étendue des sites affectés à une distance donnée du lieu de résidence Risque d'inondations
Perceptions et attitudes	Perception de l'état de la rivière, des usages auxquels elle contribue, de son impact sur l'économie locale Attitude pro-environnementale (adhésion, association, *etc.*) Motivation altruiste/égoïste Connaissance et soutien à la politique de l'eau
Variables sociodémographiques	Revenu Genre Âge Niveau d'éducation Profession, catégorie socio-professionnelle (CSP) Composition de la famille (enfants, statut marital)

2.1.4 - Les attributs et les représentations visuelles utilisés dans l'évaluation économique des paysages

La littérature sur l'évaluation économique des paysages est foisonnante, il n'était donc pas possible d'en faire une revue exhaustive dans le cadre de cette étude. Nous nous sommes donc focalisés sur quelques papiers s'intéressant à l'évaluation des préférences des personnes vis-à-vis de la restauration écologique des cours d'eau, et en particulier sur les supports visuels utilisés dans l'exercice d'évaluation des préférences.

Les principales caractéristiques des paysages analysées en lien avec la restauration écologique des cours d'eau sont :

- La qualité esthétique du paysage (Junker et Buchecker, 2008 ; McCormick *et al.*, 2015), notée par les répondants sur une échelle de Lickert,
- La naturalité perçue du paysage (Junker et Buchecker, 2008; McCormick *et al.*, 2015), notée par les répondants sur une échelle de Lickert,
- L'état hydromorphologique, caractérisé par la largeur de la rivière, le niveau de l'eau, la nature, la qualité et la largeur des berges, la présence d'annexes hydrau-

liques (Junker et Buchecker, 2008 ; Lizin *et al.*, 2016), et représenté visuellement dans différents supports (voir ci-dessous) et parfois aussi décrits par un texte d'accompagnement.

Dans les scénarios évalués dans les expériences de choix, ces caractéristiques sont associées à d'autres effets de la restauration écologique : biodiversité, qualité de l'eau, accessibilité de la rivière (Lizin et al., 2016 ; Chen et al., 2018), et possibilité de pratiquer des activités de loisirs (Junker et Buchecker, 2008 ; Chen *et al.*, 2018).

Dans d'autres travaux portant sur les paysages agricoles des caractéristiques telles que le degré d'ouverture du paysage et la diversité (De Valck *et al.*, 2017), la présence d'éléments ponctuels (groupes d'arbres, mares) ou linéaires (haies, lignes d'arbres) (van Zanten *et al.*, 2016) sont également étudiées.

Quatre types de support visuels sont généralement utilisés dans l'évaluation des préférences relatives aux paysages, quelle que soit la méthode d'évaluation (évaluation contingente, expérience de choix, échelles de Lickert) :

- Des photographies réelles non manipulées (par exemple McCormick et al., 2015 avec des échelles de Lickert)
- Des photographies réelles modifiées digitalement pour contrôler différentes caractéristiques et/ou introduire des changements, objets de l'évaluation (par exemple Junker et Buchecker, 2008 avec des échelles de Lickert ; voir aussi van Zanten et al., 2016 mais pour des paysages agricoles)
- Des dessins (par exemple Lizin et al., 2016 dans une expérience de choix),
- Des pictogrammes (par exemple Chen et al., 2018 dans une expérience de choix)

L'utilisation de photos réelles nécessite de standardiser les prises de vue pour éviter les facteurs qui pourraient influencer les choix (par exemple présence plus ou moins grande de ciel, luminosité, etc.). La manipulation de photos implique par ailleurs de disposer d'une banque d'images d'éléments pouvant être ajoutés au fonds de l'image du paysage et des compétences particulières pour réussir à produire des images réalistes, mettant clairement en valeur les éléments soumis à l'évaluation.

2.2 - Echelles psychométriques pour l'analyse des choix en matière de loisirs

Les travaux en sciences sociales qui ont pour objectif d'améliorer la gestion des sites naturels aménagés pour la pratique d'activités récréatives se sont intéressés particulièrement à deux aspects :

- Les motivations qui amènent les individus soit à pratiquer une activité plutôt qu'une autre, soit à visiter un site plutôt qu'un autre et ;
- L'attachement des usagers à un ou des site(s) de loisirs particuliers.

Des échelles psychométriques ont été construites pour mesurer ces deux aspects. Nous examinons dans ce qui suit quelques travaux qui ont utilisé ces échelles pour étudier les

usages récréatifs de sites incluant des écosystèmes aquatiques ou encore les motivations des usagers de voies vertes ou de sentiers de randonnée pouvant être utilisés par des cyclistes.

2.2.1 - Préférences et motivations des individus en matière de loisirs

Les motivations sont définies comme « *les forces sous-jacentes ou les facteurs internes qui suscitent ou orientent les comportements humains* » (Iso-Ahola (1999), cité par Sotomayor *et al.* (2014) et Budruk et Stanis (2013)). La plupart des travaux qui s'intéressent aux motivations des individus en matière d'activités récréatives de plein air utilisent l'échelle REP (Recreation Experience Preferences) pour mesurer celles-ci. Cette échelle a été développée par Driver et ses collaborateurs (Driver et al., 1991 cité par Anderson et Fulton (2008) et Budruk et Stanis (2013)) pour capturer les effets psychologiques, sociaux et physiologiques d'une participation à ces activités. Cette échelle est composée de plus de 300 énoncés représentant les possibles motivations, organisées en 19 domaines. Elle a été testée dans de multiples études et a prouvé sa fiabilité (Manfredo *et al.*, 1996). Le plus souvent les chercheurs n'utilisent qu'une sélection réduite des 300 énoncés, pertinente par rapport à leur sujet de recherche (Sotomayor *et al.*, 2014).

Nous nous sommes particulièrement intéressés aux travaux qui analysent les motivations d'usagers de voies vertes ou de chemins de randonnée (qui constituent des aménagements relativement proches) ou des visiteurs de sites caractérisés par la présence de milieux aquatiques (rivières ou zones humides).

- Lee et al. (2002) analysent à l'aide de régressions multiples les relations entre les caractéristiques démographiques (genre, ethnicité, âge, niveau d'éducation), l'intensité de la participation (fréquence des visites, engagement dans une activité) et le type d'activité (marche, course, vélo, roller en ligne), d'une part, et les motivations et l'attitude par rapport aux caractéristiques des chemins d'autre part (accès et services, comportements des autres usagers, conception du sentier, conflits avec les autres usagers, sûreté) , dans le cas d'un sentier en zone urbaine aux USA.
- Sotomayor et al. (2014) comparent les motivations des visiteurs d'exploitations agricoles, de forêts privées et de parcs nationaux dans le Missouri aux USA
- Kil et al. (2015) comparent les motivations d'usagers habitant à proximité ou loin d'un chemin de grande randonnée aux USA.
- Keith et al. (2018) mettent en relation le type d'usage (activité, fréquence, etc.), les motivations, les préférences pour les caractéristiques du site et les contraintes ressenties dans le cas de deux voies vertes urbaine et semi-urbaine aux USA.
- Enfin, Kulczycki et Halpenny (2014) analysent l'influence des motivations et de la perception des paysages traversés des participants à un évènement cyclo-sportif au Canada.

L'Annexe 6 compare les dimensions et énoncés sélectionnés dans l'échelle REP par 5 de ces articles.

2.2.2 - Attachement aux lieux

Notre projet s'intéressant à l'impact de la fréquentation de la ViaRhôna sur la valeur accordée au Rhône, le concept d'attachement au lieu (en l'occurrence le fleuve et les écosystèmes associés) apparait pertinent. L'attachement au lieu a été étudié par de nombreuses disciplines des sciences sociales (sociologie, anthropologie, géographie humaine, psychologie environnementale). En psychologie environnementale, il est défini comme « *les connexions ou liens positifs entre une personne et un lieu* » (Williams et Vaske (2003) citant Giuliani et Feldman (1993) et Williams et Patterson (1999)).

Les psychologues de l'environnement distinguent deux dimensions à cet attachement : la dépendance au lieu (*place dependence*) qui exprime un lien fonctionnel avec un lieu qui fournit les conditions favorables à la réalisation des activités spécifiques que la personne souhaite exercer ; et l'identité au lieu (*place identity*) qui correspond à un attachement émotionnel, qui se construit à partir d'expériences particulières vécues par les personnes dans ce lieu (Williams et Roggenbuck, 1989 cité par Williams et Vaske (2003) et Moore et Graefe (1994)). La première dimension dépend donc des caractéristiques physiques du site et peut augmenter lorsque la distance entre le domicile de la personne et le lieu permet des visites fréquentes. Elle dépend aussi de la présence de sites substituts présentant des caractéristiques de celles du site étudié. La seconde dimension est quant à elle plutôt influencée par une fréquentation sur le long terme d'un site.

Plusieurs types d'instruments ont été développés pour mesurer l'attachement au lieu, parmi lesquels on peut citer l'échelle psychométrique proposée par Williams et ses collègues (Williams et Roggenbuck, 1989, Williams *et al.*, 1992, cités par Williams et Vaske (2003)), et la méthode proposée par Brown (2005) pour identifier les types de valeurs accordées par les individus au paysage.

L'échelle psychométrique d'attachement au lieu a fait l'objet de nombreux travaux. Elle consiste en un ensemble d'énoncés décrivant les relations potentielles qu'une personne peut avoir avec un lieu donné, sur lesquels la personne interrogée exprime son degré d'accord ou de désaccord (sur une échelle de Lickert allant de pas du tout d'accord (1) à tout à fait d'accord (5)). La version initiale de l'échelle comporte 61 énoncés mais la plupart des travaux utilisent une échelle à 15 énoncés (Tableau 17) pour limiter la durée des enquêtes. Les analyses montrent en outre que 4 à 6 items suffisent souvent pour caractériser chacune des deux dimensions de dépendance au lieu et d'identité au lieu.

Cette échelle a été largement utilisée dans la littérature sur les loisirs, en particulier pour l'analyse des comportements des usagers des voies cyclables et ceux qui pratiquent des activités récréatives liées au cours d'eau.

Par exemple, Moore et Graefe (1994) utilisent l'échelle d'attachement au lieu dans le cas des usagers de trois voies vertes construites sur d'anciennes voies ferrées aux USA. Leurs

résultats confirment l'existence des deux dimensions d'attachement aux lieux (dépendance au lieu et identité au lieu). Dans le cas étudié, l'identité au lieu est corrélée positivement et significativement avec la durée d'utilisation de la voie, l'importance que les usagers accordent à l'activité qu'ils pratiquent sur cette voie et au niveau de dépendance au lieu. La dépendance au lieu est quant à elle corrélée positivement avec la distance entre le domicile des personnes et le site et la fréquence d'utilisation du site. Cette dernière est liée à l'âge, l'importance accordée à l'activité pratiquée sur les sites et la distance domicile-site.

Smith *et al.* (2010) analysent l'influence de l'attachement au lieu sur la demande d'activités récréatives de plein air (principalement pêche et chasse) à proximité d'une rivière aux USA (Green River au Wyoming), à l'aide d'un modèle de coûts de déplacement hypothétique (pour trois scénarios d'aménagement et de niveau de fréquentation du site). Ils montrent que seule la dimension d'identité au lieu influence significativement les intentions de visites, mais que cette influence ne dépend pas du scénario envisagé. Les aménagements proposés ne changeraient pas le nombre de visites ; par contre le doublement de la fréquentation aurait un impact négatif sur le nombre de visites, avec ou sans aménagement.

Smith et Moore (2013) utilisent des variables latentes, construites à partir de l'analyse factorielle confirmatoire (CFA) des réponses aux échelles de motivation et d'attachement au lieu pour modéliser la demande récréative le long de deux rivières aux USA, à l'aide d'un modèle de coût de déplacement. Ils montrent que parmi les dimensions d'attachement au lieu, seule l'identité au lieu a une influence positive sur la demande récréative, et parmi les catégories de motivations, seule la motivation sociale (faire quelque chose en famille, être avec les membres de mon groupe, rencontrer de nouvelles personnes, partager mes connaissances avec d'autres) ont une influence négative significative sur la demande. Par contre l'interaction entre motivation sociale et identité au lieu a une influence positive sur la demande.

Tableau 17. Échelle d'attachement au lieu utilisée par Moore et Graefe (1994) et Smith et Moore (2013)

Dimensions	Enoncés
Place identity	**I identify strongly with this trail / area**
	I am very attached to this trail / area
	I find that a lot of my life is organized around this trail / area
	This trail / area means a lot to me
	I feel no commitment to this trail / area
	One of the major reason I now live where I do is that this trail / area is nearby
	I would prefer to spend more time here if I could
Place dependence	**I enjoy doing the type of things I do here more than in any other area**
	No other trail / area can compare to this one
	Doing what I do here is more important to me than doing it in any other place
	I get more satisfaction out of visiting this trail / area than from visiting any other
	I wouldn't substitute any other are for doing the type of thing I do here
	The things I do here I would enjoy just as much at another site
	This trail / area is the best place for what I like to do
	The time I spent here could just as easily be spent somewhere else

En gras les items qui sont le plus liés à la dimension dans les résultats de Smith et Moore (2013)

Brown et Raymond (2007) ont étudié l'attachement au lieu des résidents et des visiteurs d'une région touristique du sud-est de l'Australie (Otways Region). A la suite de Brown (2005), ils ont utilisé une liste de 12 valeurs attachées au paysage (Tableau 18). Ils ont demandé aux personnes enquêtées de positionner sur une carte de la région les lieux auxquels elles attachent de la valeur pour les différentes raisons proposées. Par ailleurs les répondants devaient également se positionner sur l'échelle psychométrique d'attachement au lieu de Williams *et al.* (1992). Comparant ensuite les résultats des deux instruments, Brown et Raymond montrent que les types de valeurs qui expliquent le mieux l'attachement aux lieux sont les valeurs spirituelle, esthétique et de nature sauvage. Selon eux, la cartographie des valeurs des paysages apporte une information plus riche sur l'attachement au lieu que les échelles psychométriques, car elle renseigne sur les processus qui mènent à l'attachement.

Tableau 18. Catégories de valeurs associées au paysage proposées par Brown (2005)

Catégorie de valeurs	Enoncé (en anglais)
Esthétique	I value these places for the attractive scenery, sights, smells and sounds
Economique	I value these places for economic benefits such as tourism, , forestry, agriculture, or other commercial activity
Récréative	I value these places because they provide outdoor recreation opportunities
Support de vie	I value these places because they help produce, preserve, and renew air, soil and water
Apprentissage	I value these places because we can use them to learn about the environment
Diversité biologique	I value these places because they provide for a variety of plants, wildlife, marine life, or other living organisms
Spirituelle	I value these places because they are spiritually special to me
Intrinsèque	these places are valuable for their own sake, no matter what I or others think about them or whether they are actually used
Patrimoniale	I value these places because they have natural and human history
Future	I value these places because they allow future generation to know and experience them as they are now
Thérapeutique	I value these places because they make people feel better physically and/or mentally
Nature sauvage	I value these places because they are wild

Larson *et al.* (2016) utilisent une version adaptée de cette liste de valeurs des paysages mais sans la composante de cartographie, pour analyser les valeurs accordées par leurs usagers à deux voies vertes en milieu urbain à Atlanta et San Antonio au sud des USA. Leur analyse montre que les valeurs accordées à ces deux voies vertes se structurent en trois grandes catégories : environnementales (bénéfices écologiques tels que régulation de la qualité de l'air de l'eau et la gestion des eaux pluviales), culturelles (économie locale, patrimoine, connectivité de voisinage) et expérientielles (incluant les habitats naturels, l'attractivité des paysages, les opportunités récréatives). Ils montrent que le type de valeurs accordées varie selon la voie, mais que les caractéristiques démographiques des usagers (genre, ethnicité, type d'activité, distance domicile-voie verte) n'ont pas ou peu d'influence sur la perception des

bénéfices des voies vertes (sauf influence de l'ethnicité et de la distance domicile – voie sur les bénéfices culturels).

Si les deux échelles psychométriques d'attachement au lieu et de motivations pour les activités récréatives ont été développées et utilisées depuis de nombreuses années, ce n'est que plus récemment qu'elles ont été utilisées conjointement pour analyser les attitudes d'usagers récréatifs d'écosystèmes aquatiques ou de voies vertes :

- Anderson et Fulton (2008) étudient la relation entre l'attachement au lieu, les motivations de loisirs et les activités pratiquées sur différentes zones humides du Minnesota aux USA.
- Smith et Moore (2013) analysent l'influence de l'attachement au lieu et des motivations de loisirs sur la demande pour deux sites récréatifs situés à proximité de deux rivières aux USA, mesurée par la méthode des coûts de transport
- Budruk et Stanis (2013) étudient eux aussi les relations entre motivations et attachement au lieu dans le cas des usagers d'un parc urbain en Inde, à la suite de Kyle *et al.* (2004) qui s'intéressaient quant à eux aux usagers d'un parc urbain aux USA.

Chapitre 3 - La méthode d'évaluation proposée : la modélisation des choix multi-attributs

Compte tenu des éléments de littérature décrits ci-dessus sur l'analyse de la demande des usagers pour les voies cyclables ou pour des activités récréatives en lien avec les fleuves et les rivières, nous avons choisi d'utiliser la méthode de modélisation des choix multi-attributs. En effet cette méthode très flexible permet d'estimer l'importance relative accordée à différents éléments (caractéristiques de l'aménagement ou caractéristiques du site) dans les choix de fréquentation de la véloroute.

3.1 - Eléments de théorie[129]

3.1.1 - Le principe général de la modélisation des choix multi-attributs (MCM)

L'objectif de la MCM est d'évaluer le consentement à payer (CAP) d'une population pour un bien, afin d'estimer l'utilité qu'elle en retire. Le bien en question (dans notre cas, la voie cyclable) est décrit en termes d'attributs qui le caractérisent. Un de ces attributs, l'attribut monétaire, doit représenter le prix du bien pour le répondant.

Chaque attribut définissant la voie cyclable prend différents niveaux qui, combinés de manière aléatoire, forment l'ensemble des alternatives d'aménagement envisageables associées à un prix à payer. On fait ainsi l'hypothèse que la valeur de la voie cyclable pour les usagers est égale à la somme des valeurs données à chacun de ses attributs, d'où l'importance de l'étape de définition des attributs.

A partir de l'ensemble des alternatives d'aménagement ainsi créées, on établit des cartes de choix sur lesquelles apparaissent en général deux alternatives d'aménagement et la situation actuelle. Chacune de ces trois alternatives est décrite par les niveaux d'attributs, dont l'attribut monétaire.

La modélisation des choix des individus pour ces alternatives d'aménagement s'appuie sur une enquête réalisée auprès d'un échantillon représentatif de la population considérée. Au cours de l'enquête, on présente successivement à chaque personne enquêtée plusieurs cartes de choix. Cela correspond à l'expérience de choix (*choice experiment*). La personne doit à chaque carte de choix choisir son alternative préférée parmi les trois offertes. La sélection des cartes présentées aux enquêtés parmi l'ensemble des combinaisons possibles fait l'objet d'une réflexion en soi qui sera abordée ultérieurement (plan d'expérience). La répétition des choix en faisant varier les niveaux des attributs permet de révéler le consentement à payer marginal des personnes enquêtées pour chacun des attributs.

---

[129] Les sections suivantes sont reprises de Morardet, S., Kuhfuss, L., Lifran, R., (2013). *Evaluation économique de la restauration du bassin-versant du Vistre par la méthode de modélisation des choix discrets*. Rapport pour l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse, Irstea, UMR G-eau, Montpellier.

Au final, cette méthode permet à la fois de connaître l'alternative d'aménagement préférée par la population cible, son consentement à payer pour sa réalisation et son consentement à payer marginal pour un changement de niveau de chacun des attributs du projet d'aménagement. En effet, pour choisir une alternative les personnes enquêtées sont conduites à faire des compromis entre attributs, acceptant d'échanger des niveaux d'un attribut contre des niveaux d'un autre attribut ce qui permet de donner une valeur implicite à chaque niveau d'attribut (relativement aux autres) (Adamowicz *et al.*, 1998a).

3.1.2 - Fondements théoriques

La méthode se base sur deux théories : la théorie du consommateur de Lancaster et la théorie de l'utilité aléatoire.

a) La théorie du consommateur de Lancaster

Cette théorie stipule que l'utilité procurée par un bien peut être décomposée en la somme de l'utilité procurée par chacune de ses caractéristiques ou attributs (Adamowicz *et al.*, 1998a). Cette utilité dépend également des caractéristiques socio-économiques du consommateur. On a donc :

$$U_i = U(Z_{in}, S_n) \qquad (1)$$

avec U_i l'utilité procurée par l'alternative i, Z_{ni} les attributs de l'option i (dont un attribut monétaire), et S_n les caractéristiques socio-économiques de l'individu n (Hanley *et al.*, 1998).

b) La théorie de l'utilité aléatoire

Selon cette théorie, l'utilité U_i qu'un individu *n* tire d'une alternative *i* comprends une composante observable V_i et une composante stochastique non observable ε_i *et* s'exprime donc de la manière suivante (Adamowicz *et al.*, 1998b):

$$U_i = V_i + \varepsilon_i \qquad (2)$$

A partir de ces deux théories, l'utilité procurée par l'alternative i s'exprime de la manière suivante :

$$U_i = V(Z_{in}, S_n) + \varepsilon(Z_{in}, S_n) \qquad (3)$$

On peut ainsi exprimer la probabilité qu'un individu choisisse l'alternative i parmi l'ensemble des alternatives C qui lui sont proposées dans l'expérience de choix :

$$\Pr(i|C) = \Pr(V_{in} + \varepsilon_{in} > V_{jn} + \varepsilon_{jn}, \forall j \in C) \qquad (4)$$

Avec $V = \beta(X_n)$, β étant le vecteur de paramètres à estimer et X_n le vecteur de variables observables (attributs et caractéristiques du répondant).

L'objectif du questionnaire et de son analyse est de trouver une estimation du vecteur β, celle-ci dépendant du modèle choisi (Cf. paragraphe 3.2.4 -). Le choix du modèle dérive quant à lui des hypothèses faites sur la distribution des termes d'erreur (ε).

3.2 - Mise en œuvre de la méthode

Adamowicz *et al.* (1998a) proposent les étapes suivantes pour un bon déroulement de la modélisation des choix multi-attributs :

- Caractérisation du problème de décision : comment les individus et décideurs comprennent et caractérisent la décision à prendre et quelles sont les sources d'hétérogénéité dans les décisions individuelles ? Cette première étape aboutit au choix des attributs ;
- Choix des niveaux des attributs : il s'agit d'établir une gamme pertinente de niveaux et de choisir le langage utilisé pour les présenter dans le questionnaire (oral ou visuel) ;
- Conception de l'expérimentation (ou plan d'expérience) : génération des combinaisons des différents niveaux d'attributs et sélection des cartes de choix présentées dans le questionnaire ;
- Choix de l'échantillon de la population et application du questionnaire ;
- Estimation du modèle.

Au cours des paragraphes suivants, nous détaillerons le déroulement de ces étapes.

3.2.1 - Définition des scénarios et des attributs

La définition des attributs et le choix des niveaux qu'ils peuvent prendre est une étape essentielle car elle est à la base de la réussite du questionnaire et de l'estimation du modèle économétrique. En effet, les attributs présentés dans les scénarios du questionnaire d'enquête doivent correspondre à la fois aux caractéristiques qui semblent significatives au public ciblé, et aux potentialités réelles d'aménagement d'un point de vue technique, tout en étant exprimés dans des termes parlants pour les personnes enquêtées. Il est généralement conseillé d'inclure au maximum 5 à 6 attributs pour des raisons statistiques et de compréhension. En effet, plus on augmente le nombre d'attributs, plus la taille de l'échantillon doit être importante pour obtenir une estimation correcte et plus l'exercice de choix est difficile pour les répondants qui doivent associer les différents attributs.

La consultation des parties-prenantes au cours de la conception du questionnaire d'enquête peut permettre une meilleure adéquation du questionnaire final au contexte de l'étude. Les principaux intérêts de cette consultation sont, d'après Kontogianni *et al.* (2001), d'avoir un aperçu du niveau d'information à fournir aux répondants au cours de l'enquête, d'identifier les différents groupes affectés par le projet et de connaître leurs opinions et intérêts.

Davies et Laing (2002) proposent d'utiliser la méthode du *groupe focus* [130] pour cette consultation. Ils conseillent d'identifier au préalable les grands groupes d'utilisateurs concernés par le projet, puis de les regrouper par groupe de 3 à 6 personnes ayant le même usage afin d'éviter les conflits d'intérêt au cours de la réunion. L'objectif est de générer des discussions autour des caractéristiques du projet, de leur définition et de leur potentielle déclinaison en différents niveaux.

3.2.2 - Questionnaire et déroulement de l'enquête

Le questionnaire est généralement divisé en trois parties principales. Tout d'abord, une introduction présente des éléments du contexte, l'objet de l'étude, et comprend des questions d'ordre général sur les usages du bien (en l'occurrence de la voie cyclable) par la personne interrogée, l'ancienneté, la fréquence de visites, *etc.* La deuxième partie correspond à l'expérience de choix : plusieurs choix successifs sont proposés par la présentation des cartes de choix. La troisième et dernière partie apporte des données nécessaires à l'analyse des réponses : données socio-économiques sur la personne interrogée et questions permettant de vérifier comment la personne a fait ses choix.

La mise en place de la deuxième partie du questionnaire sera détaillée dans le paragraphe 3.2.3 - suivant. Concernant la deuxième partie du questionnaire, Shapansky *et al.* (2008) insistent sur l'influence du niveau d'information des personnes enquêtées sur les préférences qu'elles révèleront au cours de l'enquête. Ils proposent plusieurs points pour obtenir des choix réfléchis de la part des participants :

- Structurer le problème de manière pertinente pour les participants ;
- Définir les attributs et niveaux d'attributs en faisant appel à la population cible afin que les répondants puissent les comprendre ;
- Présenter et comparer les politiques alternatives.

3.2.3 - Mise en place du plan d'expérience

La conception du plan d'expérience (c'est-à-dire la façon dont les niveaux d'attributs sont associés pour former les alternatives proposées au choix des répondants) conditionne l'efficience du modèle.

L'ensemble des scénarios possibles par combinaison des différents niveaux de chaque attribut permet de générer le plan factoriel complet. Avec un plan factoriel complet, tous les effets de premier ordre, les effets d'interactions de deuxième ordre et autres interactions d'ordres supérieurs sont estimables et non corrélés. Les effets de premier ordre correspon-

[130] Les groupes focus sont des réunions regroupant un petit nombre de personnes (6 à 8) et dont la discussion est semi-structurée (= semi-ouverte) par un modérateur. Le modérateur guide la discussion en suivant un script ou protocole (EFTEC, 2005).

dent aux effets directs et indépendants de chaque attribut sur le choix. Les effets d'interaction sont les effets de la combinaison de plusieurs attributs sur le choix. Il est possible que l'effet de plusieurs attributs combinés diffère de la somme des effets de chacun des attributs pris séparément (Hensher *et al.*, 2005).

Cependant, ce plan complet représente souvent plusieurs centaines ou milliers de scénarios et il n'est pas envisageable de tous les présenter aux personnes interrogées. Il est donc nécessaire de concevoir un plan factoriel partiel, qui sera celui effectivement présenté lors des enquêtes. L'utilisation d'un plan factoriel partiel implique nécessairement une perte d'information statistique, notamment sur les interactions entre attributs, dont les effets peuvent être confondus (non distinguables). La construction du plan factoriel doit être faite de manière à ce que les effets de premier ordre et certains effets d'ordre supérieur ayant un intérêt majeur puissent être estimés, en faisant l'hypothèse que les autres effets ne sont pas significatifs. En effet, les effets de premier ordre expliquent en général 70 à 90 % de la variance et ceux de second ordre en expliquent 5 à 15 % (Louviere *et al.*, 2000).

Certains principes permettent de limiter cette perte d'information. Selon Zwerina *et al.* (2010) la sélection des cartes de choix pour la mise en place d'un plan factoriel partiel efficient[131] doit suivre les 4 principes suivants :

- L'orthogonalité : le niveau d'un attribut varie indépendamment du niveau des autres[132].
- L'équilibre des niveaux : les niveaux d'un attribut ont la même fréquence d'occurrence.
- Le Minimal Overlap : la probabilité que le niveau d'un attribut se répète dans une autre carte de choix sélectionnée doit être minimale.
- L'équilibre de l'utilité : les utilités des alternatives au sein d'une carte de choix doivent être les mêmes, c'est-à-dire qu'il ne doit pas y avoir de choix dominant parmi les scénarios proposés[133].

L'application stricte de ces 4 principes étant quasiment impossible, l'objectif est de tendre au maximum vers leur vérification et donc vers l'efficience du plan d'expérience choisi.

---

[131] Un plan factoriel efficient est un plan qui permet une estimation la plus précise possible des paramètres du modèle.

[132] Cela signifie en particulier qu'il n'y a pas de relation entre le niveau de l'attribut monétaire et les niveaux des autres attributs dans un scénario.

[133] Une situation de choix dominant serait par exemple celle où un scénario présentant tous les attributs aux meilleurs niveaux et un attribut monétaire faible serait proposé sur la même carte de choix qu'un scénario proposant les pires niveaux de chaque attribut et un prix important. Le choix dominant serait celui du premier scénario.

3.2.4 - Choix du modèle utilisé

Le choix du modèle repose sur les hypothèses faites sur la distribution des termes aléatoires ε (Tableau 19 d'après Adamowicz *et al.*, 1998a). L'objectif du modèle est d'obtenir une estimation non biaisée du vecteur β défini dans le paragraphe 3.1.2 - .

Tableau 19. Modèle à utiliser en fonction des hypothèses faites sur la distribution des termes aléatoires

Hypothèse de distribution des erreurs ε	Modèle à utiliser
Distribution normale bivariée	Probit binaire
Distribution normale multivariée	Probit multinomial à choix discrets
Distribution de Gumbel	Logit Multinomial (MNL)
Generalized Extreme Value (GEV)	Nested MNL Ordered GEV

(Source : Adamowicz *et al.*, 1998a)

a) Le modèle Logit multinomial : le modèle le plus classiquement utilisé

Dans ce cas, les termes d'erreur (partie aléatoire) de la fonction d'utilité sont supposés suivre une distribution de Gumbel.

On a alors $\Pr(i|C) = \frac{\exp(V_i)}{\sum_{j \in C} \exp(V_j)} = \frac{\exp(\beta X_{in})}{\sum_{j \in C} \exp(\beta X_{jn})}$ (5)

On applique ensuite la méthode du maximum de vraisemblance, qui permet d'estimer les valeurs des paramètres β.

Le consentement à payer marginal (MWTP) pour un attribut *a* s'exprime de la manière suivante :

$$MWTP_a = \frac{dZ_{WTP}}{dZ_a} = \frac{dV / dZ_a}{dV / dZ_{WTP}} = -\frac{\beta_a}{\beta_{WTP}} \quad (6)$$

Avec Z_a et Z_{WTP} respectivement l'attribut a et l'attribut monétaire.

Attention, pour utiliser ce modèle, deux hypothèses doivent être respectées : les termes d'erreur doivent être indépendamment et identiquement distribués (IID) et l'indépendance

des alternatives non pertinentes (IIA) pour les attributs. La première hypothèse (IID) suppose que le terme d'erreur de l'utilité d'une alternative est indépendant du terme d'erreur d'autres alternatives. La seconde hypothèse (IIA) sous-entend que la probabilité relative de choix entre deux alternatives n'est pas affectée par l'introduction ou la suppression d'une 3ème alternative.

Trois types de modèles Logit peuvent être distingués. Dans le premier type, les paramètres estimés sont les mêmes pour tous les individus (ils ne dépendent que des attributs). Dans le second type, les variables sont spécifiques à chaque individu. Enfin le troisième type considère à la fois des variables spécifiques aux alternatives et aux individus. Suivant Hoyos (2010) et Croissant (2011) nous utiliserons le terme de logit multinomial (multinomial logit, MNL en anglais) pour désigner les modèles logit quel que soit le type de variables considérées.

b) Adaptations pour la prise en compte de l'hétérogénéité des préférences

Le modèle MNL peut illustrer l'hétérogénéité de préférences si l'on y inclut des variables socio-économiques et/ou des variables comportementales ($U_i = U(Z_{in}, S_n)$)[134]. Mais il ne relie pas ces variables aux attributs de choix, et ne permet donc pas d'identifier l'effet de ces caractéristiques sur les probabilités de choix (Birol *et al.*, 2006). Un modèle MNL avec interactions (effets de second ordre) permet de croiser les variables socio-économiques ou les variables comportementales avec les attributs, permettant ainsi d'expliquer la source de l'hétérogénéité.

Milon et Scrogin (2006) ainsi que Birol *et al.* (2009) proposent d'utiliser un modèle à classes latentes (latent class model LCM) pour expliquer l'hétérogénéité des préférences (modèle dérivé du MNL). Ce type de modèle suppose que la population peut être divisée en S classes et que les membres d'une même 'classe' s (s ϵ S *où* S est une partition de la population) ont un vecteur de paramètre β_s. Il faut donc estimer les différents vecteurs β_s, s ϵ S, pour chacune des classes identifiées dans la population ciblée.

Quel que soit le modèle utilisé, l'explication de l'hétérogénéité des préférences suppose d'intégrer au modèle des variables pouvant être à l'origine de cette hétérogénéité. Pour aller au-delà de l'explication par les variables socio-économiques, certains auteurs proposent de faire appel à des variables comportementales (facteur d'attitude) plus complexes. Par exemple dans notre cas, à la suite de Boxall et Adamowicz (2002) ou de Smith et Moore (2013), nous souhaitons analyser l'effet de l'attachement au lieu et des motivations pour les activité de loisirs sur ces choix.

---

[134] U_i l'utilité procurée par l'alternative i, dépend de Z_{ni} les attributs de l'option i, et S_n les caractéristiques socio-économiques de l'individu n.

Chapitre 4 - Construction du questionnaire dans le cadre du projet RhônaVel'eau

4.1 - Hypothèses de recherche et caractéristiques de la ViaRhôna : conséquences en termes de méthode

L'analyse de la littérature économique sur l'évaluation de la demande d'activités récréatives le long des voies cyclables et/ou associées aux milieux aquatiques, présentée dans le chapitre 0, conduit à formuler les hypothèses suivantes concernant les déterminants de cette demande :

- Les choix en termes de fréquentation de la ViaRhôna dépendent :
  - des caractéristiques de l'aménagement et ;
  - des caractéristiques du site (paysages, patrimoines y compris naturel, faune, et flore).
- Les préférences des usagers varient en fonction :
  - des types d'usage et caractéristiques des visites (fréquence, durée, composition du groupe, *etc.*) ;
  - de leurs motivations et de leur attachement au site ;
  - de variables sociodémographiques (âge, genre, résidence, revenu, CSP, etc.).

Par rapport à d'autres sites de loisirs, la ViaRhôna et la population d'usagers présentent des caractéristiques particulières qui imposent des contraintes méthodologiques :

- Le Rhône, et par association la ViaRhôna, ne sont pas des sites ponctuels avec des caractéristiques homogènes mais au contraire des espaces linéaires présentant des caractéristiques changeantes en termes de types d'aménagement, de paysages traversés ou de patrimoines donnés à voir. Ainsi la première question méthodologique était de considérer l'ensemble du linéaire ou bien des sites privilégiés, comme cela avait été le cas dans l'enquête de 2017.
- L'enquête réalisé en 2017 par notre équipe comme l'enquête de fréquentation conduite par Inddigo-Symetris ont montré que la population fréquentant la ViaRhôna est hétérogène tant en termes de profil d'usager (cyclosportifs, utilitaires, itinérants, excursionnistes), que d'origine géographique (locaux, régionaux, autres français, étrangers). Par ailleurs les riverains de la ViaRhôna sont aussi concernés par l'aménagement, même s'ils n'en sont pas usagers. Le deuxième choix méthodologique était donc relatif à la population ciblée pour l'enquête : usagers seulement ou aussi riverains non usagers.
- Enfin, les espaces visités par les usagers de la ViaRhôna peuvent avoir des dimensions variées : sites ponctuels, limités à un ou deux tronçons de la véloroute pour les lo-

caux et les excursionnistes ou linéaire plus étendu pour les cyclosportifs et itinérants. Il s'agissait donc de définir les scénarios proposés à l'évaluation de la façon la plus générique possible pour s'adapter à différents types de pratiques et d'expériences avec la ViaRhôna.

4.2 - Présentation générale de la démarche

Cette section décrit le processus d'élaboration du questionnaire d'évaluation, notamment la sélection et la spécification des attributs pour l'exercice de choix.

Ce processus s'est déroulé en 6 grandes étapes (Figure 38) :

1) Propositions d'attributs par des « experts »
2) Bibliographie pour compléter les attributs, notamment en termes de paysages
3) Ateliers (groupes focus) de Vienne et Châteauneuf-du-Rhône afin de sélectionner les attributs les plus importants
4) Choix des niveaux des attributs et recherche d'illustrations
5) Ateliers d'Arles et Lyon pour discuter des niveaux des attributs et de l'attribut monétaire
6) Enquête pilote pour tester le questionnaire.

Les sections suivantes détaillent la méthode suivie et les résultats obtenus à chaque étape.

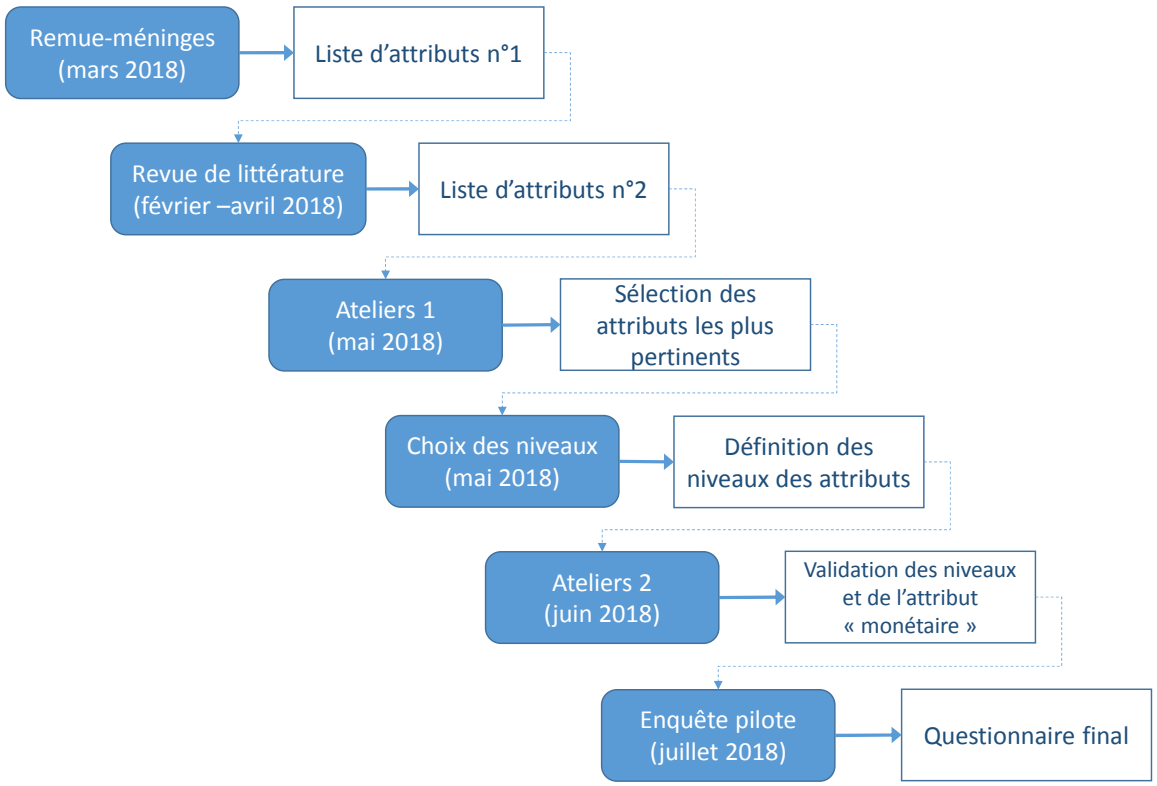


Figure 38. Étapes d'élaboration du questionnaire

4.3 - Remue-méninges sur les attributs possibles des voies cyclables

Un atelier a été organisé début mars 2018 avec des membres du comité de pilotage de l'étude et des organisations associées (DIRECCTE, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Mission Zones Humides du Plan Rhône, association Cyclatitude) pour élaborer une première liste d'attributs. Cet atelier avait trois objectifs :

- Présenter et discuter la méthode envisagée pour l'évaluation de la valeur accordée par les usagers et les riverains aux activités récréatives au bord du Rhône permises par la ViaRhôna. Celle-ci consiste à proposer aux personnes enquêtées de choisir entre plusieurs scénarios concernant la ViaRhôna entre lesquelles elles devront choisir.
- Réfléchir aux caractéristiques permettant de décrire ces scénarios d'évaluation, celles-ci pouvant concerner l'aménagement lui-même ou des éléments du paysage fluvial.
- Recueillir des suggestions pour l'organisation des ateliers avec des usagers de la ViaRhôna, qui vont permettre d'affiner le choix des attributs, et pour la communication autour de l'enquête.

La présentation de la méthode envisagée a soulevé un certain nombre de questions et des suggestions ont été faites :

- Concernant la population cible à enquêter les membres du comité de pilotage ont insisté sur l'intérêt d'interroger aussi les riverains qui peuvent ressentir la ViaRhôna comme une dégradation de leur environnement proche, comme l'ont montré les entretiens qualitatifs réalisés en 2017. Ceci est d'autant plus pertinent que la particularité du bassin du Rhône, par rapport à celui d'autres véloroutes, est sa forte densité de population.
- Une enquête auprès des riverains pose la question du recrutement des enquêtés. Les participants ont suggéré de mettre un lien vers le questionnaire sur le site internet des collectivités locales concernées. Après discussion il a été proposé de conduire l'enquête auprès des usagers sur l'ensemble du linéaire par internet et celle auprès des riverains dans les trois sites enquêtés en 2017. [135]
- Le mode d'administration du questionnaire par internet permet a priori de couvrir l'ensemble du linéaire de la ViaRhôna en termes de population. Les attributs choisis pour les scénarios doivent également être suffisamment génériques pour représenter des portions de ViaRhôna observables tout au long de l'itinéraire.

[135] Dans la suite du projet il est apparu possible d'enquêter également les riverains par internet, moyennant une campagne de communication appropriée, et c'est ce qui a été mis en œuvre.

- Si l'échantillon est suffisamment important et les effectifs par zone assez grands, il sera en outre possible d'analyser les résultats selon les zones visitées par les personnes enquêtées. Comme on l'a fait dans l'enquête de 2017 on pourra demander aux répondants de situer sur une carte les sites qu'ils ont visités le long de la ViaRhôna.
- Pour caractériser géographiquement les répondants, deux informations doivent être collectées : leur lieu de résidence et/ou de villégiature pour les touristes, et les secteurs de la ViaRhôna visités.
- Il a également été suggéré d'identifier les personnes qui empruntent la ViaRhôna avant tout pour faire du vélo et ceux qui l'utilisent pour tout autre chose (aller au restaurant, à la pêche, visiter un site naturel). Ceci est possible grâce aux questions sur les types de pratique et les motivations, telles qu'elles ont été posées dans l'enquête de 2017.

Des cartons ont ensuite été distribués aux personnes présentes et chacun a pris quelques minutes pour inscrire les attributs qui lui paraissaient importants de prendre en compte dans les scénarios d'évaluation. Les cartons ont ensuite été repris un à un et organisés par thème (voir photo et Tableau 20 ci-dessous). Des questions de clarification ont été posées et des commentaires proposés.

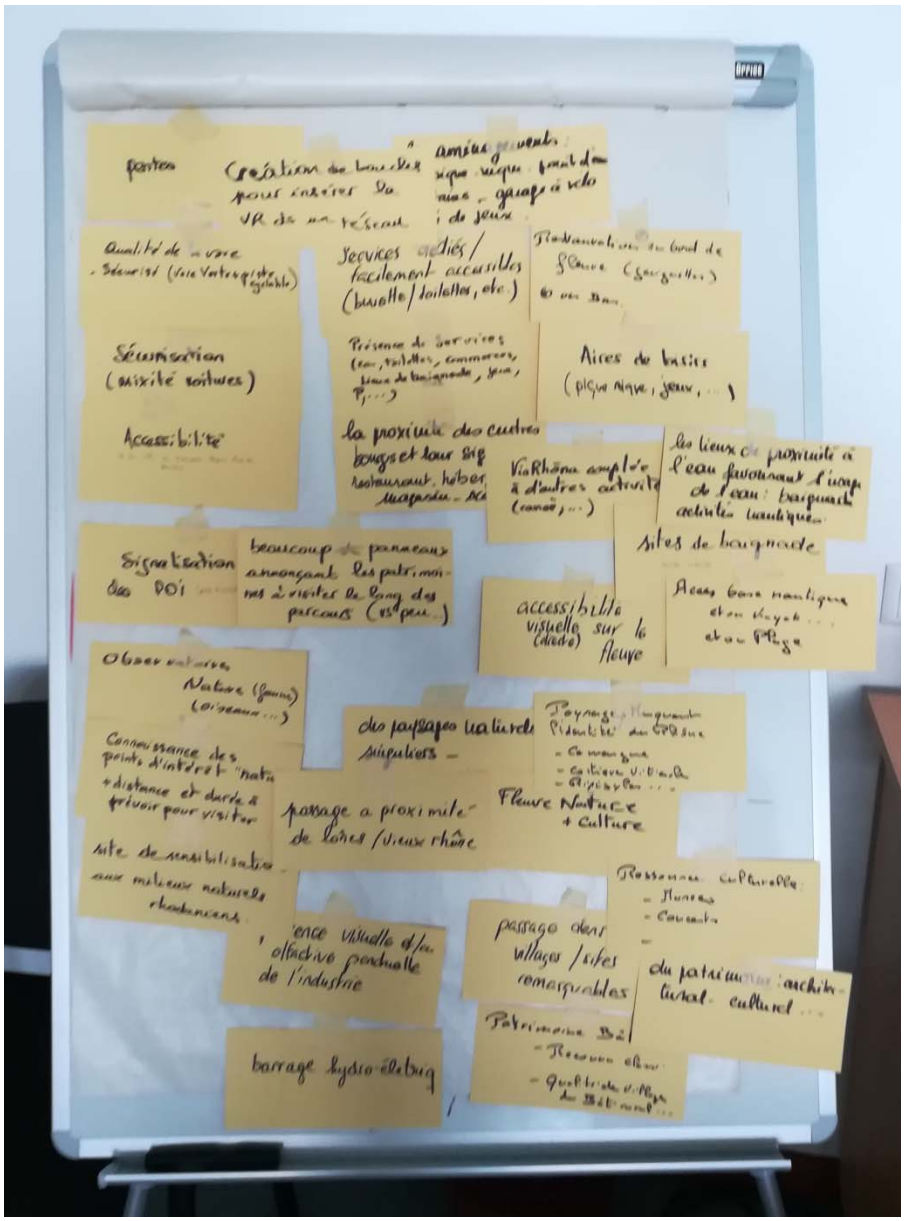


Figure 39. Organisation par thème des attributs proposés

Tableau 20. Attributs proposés pour les scénarios d'évaluation

Catégories	Attributs
Voie	Pente
	Qualité de la voie, sécurisé (voie verte + piste cyclable)
	Accessibilité de la VR **(1)**
	Sécurisation (mixité voitures)
	Site propre (PC) vs site partagé (RC RD)
	Création de boucles pour insérer la VR dans un réseau **(2)**
Signalisation	Beaucoup de panneaux annonçant les patrimoines à visiter le long des parcours (vs un peu)
	Signalisation des points d'intérêts **(3)**
Services	Proximité des centres bourgs et leur signalisation : restaurant, hébergement, magasins, services…
	Aires de loisirs (pique-nique, jeux…)
	Commodités, services dédiés/facilement accessibles (buvettes / toilettes, etc.)
	Les aménagements : aires de pique-nique, points d'eau, sanitaires, garage à vélo, aires de jeux
	Présence de services (eau, toilettes, commerces, lieux de baignade, jeux , …) **(4)**
	Restauration ou bar en bord de fleuve (guinguettes) **(5)**
Patrimoines/paysages culturels et industriels	Ressources culturelles : musées, concerts
	Patrimoine architectural, culturel
	Patrimoine bâti : qualité de village, du bâti rural, reconnu, classé
	Passage dans des villages/sites remarquables
	Barrages hydroélectriques **(6)**
	Présence visuelle et/ou olfactive ponctuelle de l'industrie
Paysages naturels	Fleuve nature + culture (association des deux aspects) **(7)**
	Paysages marquant l'identité du Rhône : Camargue, costières viticoles, ripisylve
	Passage à proximité de lônes/vieux Rhône
	Des paysages naturels singuliers
	Site de sensibilisation aux milieux naturels rhodaniens
	Connaissance des points d'intérêt « nature » + distance et durée à prévoir pour visiter **(8)**
	Observatoires Nature (faune, oiseaux…)
	Accessibilité visuelle (directe) sur le fleuve *(Voit-on le fleuve depuis la ViaRhôna ?)*
Multi-activité autour de la VR/ du Rhône	Les lieux à proximité de l'eau favorisant l'usage de l'eau : baignade, activités nautiques
	Sites de baignade
	Accès base nautique et/ou kayak, et/ou plage
	VR couplée à d'autres activités (canoë, …)

(1) La question de l'accessibilité recouvre trois dimensions

- L'accessibilité du linéaire qui dépend de la manière dont on l'utilise (par exemple accessibilité pour les personnes en fauteuil, présence de barrières

étroites qui empêchent le passage de certains véhicules : fauteuils, vélos avec remorque, tandems…)
  - L'accessibilité de l'aménagement qui fait intervenir l'intermodalité des transports : Comment peut-on y venir ? quels sont les modes d'accès possibles (est-ce que je peux garer ma voiture, est-ce que je peux venir en train, vélo…) ? Par exemple les voies cyclables de l'ouest de la France ne sont plus accessibles en train plus vélo depuis Lyon.
  - L'accessibilité des points d'intérêt depuis la ViaRhôna ? Signalisation à développer par exemple pour aller des gares ou centres-villes vers la ViaRhôna et vice-versa.

(2) Cet aspect peut être important pour les touristes « en étoile » ; il fait le lien entre l'aménagement et les ressources patrimoniales du territoire.

(3) Il peut exister beaucoup de choses autour de la ViaRhôna, mais il faut qu'elles soient signalées.

(4) Il faut sans doute distinguer la baignade des autres produits et services cités car derrière la baignade il y a la notion de multi-activité.

(5) Est-ce que prendre son vélo pour aller boire un verre au bord du Rhône peut être considéré comme de la multi-activité ou est-ce plutôt de l'ordre de la motivation (certains peuvent venir sur la ViaRhôna pour y boire un verre).

(6) Est-ce que les gens ont envie de parcourir un itinéraire avec des barrages ? Il existe un intérêt des touristes pour les sites industriels.

(7) Par exemple, présence d'art contemporain au bord du Rhône (Land Art). Comment croise-t-on les aspects naturels et plus culturels ?

(8) L'intérêt porté à un patrimoine naturel va aussi dépendre du temps dont les personnes disposent et de celui nécessaire pour s'y rendre et le visiter.

4.4 - Compléments à la liste d'attributs à partir de la bibliographie

Souhaitant évaluer le poids du paysage rhodanien dans les choix de fréquentation de la ViaRhôna, il paraissait important d'identifier **les éléments de paysage caractéristiques du fleuve Rhône**. Nous nous sommes appuyées pour cela sur les documents suivants :

- L'article de Michelot sur l'évolution des paysages du Rhône dans la partie aménagée pour la production hydro-électrique (Michelot, 1983) ;
- L'article de Jean-Pierre Deffontaines "Paysages en TGV : regards sur les agricultures De Paris vers Marseille, fenêtre de droite", qui décrit les paysages agricoles visibles du TGV entre Paris et Marseille *(Deffontaines, 1994)* ;
- L'ouvrage de Bravard, J.-P., Clémens, A. Eds), *Le Rhône en 100 questions*, en particulier les deux chapitres « Le patrimoine naturel » et « Culture et Patrimoine » (Bravard et Clémens, 2008) ;
- L'ouvrage de Bethemont, J., Bravard, J.-P., (2016). *Pour saluer le Rhône*, notamment le chapitre Paysages et patrimoines rhodaniens (Bethemont et Bravard, 2016) ;
- Ainsi que divers atlas des paysages :
  - DIREN Rhône-Alpes, (2005). *Les 7 familles de paysages en Rhône-Alpes. Des paysages pluriels pour un territoire singulier*. Direction Régionale de l'Environnement Rhône-Alpes, Lyon ;

- L'atlas des paysages du Languedoc-Roussillon (http://paysages.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/index.html) ;
- L'atlas des paysages des Bouches-du-Rhône (https://www.departement13.fr/a-la-decouverte-du-13/atlas-de-paysages/) ;
- L'atlas des paysages du Vaucluse (http://paysages.vaucluse.fr/).

- L'analyse des paysages traversés par la ViaRhôna entre Rochemaure et Bourg-Saint-Andéol réalisée par Laure Coussout lors de son stage de master en 2017 (Coussout, 2017).

Les résultats de cette analyse sont résumés dans le Tableau 21.

Tableau 21. Éléments de paysage de la vallée du Rhône visibles au premier et au second plan depuis les bords du Rhône et la ViaRhôna

Catégories d'éléments de paysage	1er plan	2nd plan
Éléments naturels	Présence de l'eau : mares, lônes, zone humide, fleuve (peu aménagé) ou affluents, étangs → sons, odeurs, couleur de l'eau Végétation (ripisylve) : forêts alluviales, grands arbres, sous-bois, végétation rase → Ombre / soleil Faune : oiseaux aquatiques, castors, insectes, batraciens, poissons Cordons sableux sur le littoral, îles Traces d'inondations	Type de relief : montagne, collines, falaises, plaine alluviale Forêts alluviales, reliefs rocheux
Éléments agricoles	Animaux domestiques Canaux d'irrigation	Type d'occupation agricole : coteaux viticoles, vergers, cultures en terrasse, cultures maraîchères, grandes cultures, prairies sèches ou humides, peuple-

Catégories d'éléments de paysage	1er plan	2nd plan
		raies, haies coupe-vent Parcelles plus ou moins grandes
Éléments bâtis	Bâtiments agricoles (granges, fermes)	Villages (perchés) Villages construits avec des matériaux locaux Bâtiments ruraux anciens Monuments romains, églises romanes, forteresses médiévales, châteaux
Éléments industriels et infrastructures	Centrales hydroélectriques, barrages Canaux de dérivation ou navigation, contre-canaux Ponts, passerelles Navigation (commerce, tourisme) : bateaux, quais, ports de plaisance Digues Pollution sensible : visible ou odeurs	Centrales nucléaires Usines (chimiques) Carrières Voie de chemin de fer/TGV Routes/autoroutes

Finalement, l'analyse de la bibliographie présentée dans la section 2.1 - , ainsi que la recherche spécifique sur les éléments de paysages caractéristiques du Rhône, nous ont permis de compléter la première liste d'attributs proposée par les membres du comité de pilotage, avant de la soumettre à la discussion par les usagers (Tableau 22).

Tableau 22. Liste d'attributs proposée à la discussion par les usagers

Catégories	Critères
Voie	Pente
	Accessibilité de la ViaRhôna
	Site propre *versus* site partagé
	Type de revêtement (pas de revêtement ou gravillons *versus* revêtement goudronné)
Signalisation	Signalisation des patrimoines à visiter aux alentours
	Signalisation des commerces et services à proximité
	Information sur les paysages, les éléments naturels, le patrimoine industriel
	Balisage
	Signalisation des itinéraires alternatifs/ boucles
	Points de vue
Aménagements et Services	Commerces
	Wi-fi
	Réparateurs vélo
	Aires de jeu
	Restauration, buvette
	Aire de pique-nique
	Sanitaires
	Points d'eau
	Campings, hébergements

Catégories	Critères
Multi-activités autour de la VR - du Rhône	Tourisme fluvial
	Plage
	Canoë-kayak, aviron
	Baignade
	Course à pied
	Ressources culturelles
	Postes d'observation de la nature
	Cyclisme
	Activités nautiques motorisées
	Randonnées
	Sites de sensibilisation à l'environnement
	Pêche
Eléments paysagers	Ponts, passerelles
	Monuments historiques
	Villages remarquables
	Rhône aménagé, canalisé
	Rhône peu aménagé, restauré
	Energie : barrages hydroélectriques, centrales nucléaires
	Grandes infrastructures de transport
	Paysages agricoles
	Biodiversité
	Paysages péri-urbains

4.5 - Première série d'ateliers – sélection des attributs les plus pertinents

Deux ateliers de discussion des attributs ont été organisés à Vienne le 2 mai 2018 et à Châteauneuf-du-Rhône le 3 mai 2018. Leur objectif était de discuter et choisir les éléments descriptifs des scénarios, en particulier de déterminer pour chacune des catégories d'attributs

préalablement identifiées quels étaient les éléments les plus importants pour les usagers et pour quelles raisons.

Ces deux premiers ateliers ont rassemblé respectivement 10 et 7 participants. Ceux-ci ont été identifiés par l'intermédiaire des municipalités et des associations cyclistes locales. Les ateliers ont duré environ 2h30.

Le programme des ateliers et les principaux points discutés sont les suivants (voir en Annexe 7 le guide de conduite détaillé et en Annexe 8 le compte-rendu) :

- Tour de table : présentation des participants, de leurs pratiques de la VR et des points forts et faibles de l'aménagement
- Introduction sur le projet RhônaVel'eau : les objectifs du projet, les trois volets
- Présentation rapide de la méthode envisagée pour l'enquête économique
- Discussion des attributs, catégorie par catégorie. Pour les éléments paysagers, assez nombreux, les questions suivantes ont guidé la discussion :
    - Quels sont les secteurs de la ViaRhôna ou du Rhône que vous connaissez ?
    - Les éléments représentés sur les photos sont-ils, selon vous, caractéristiques du Rhône que vous connaissez ?
    - Lesquels de ces éléments paysagers sont déterminants dans vos choix d'aller au bord du Rhône ou de fréquenter la ViaRhôna ? Etablissez un classement et expliquez votre choix.
    - Y a-t-il d'autres éléments du paysage qui vous semblent importants ?
- A la fin de l'atelier, des questions supplémentaires ont été abordées :
    - Pensez-vous qu'il y ait des tensions entre les différents types d'usagers de la ViaRhôna ? Est-ce que ces tensions peuvent avoir un impact sur la fréquentation, les choix de visite ou les horaires de visite ?
    - Est-ce que les risques liés au Rhône sont un facteur important dans vos choix d'utilisation de la ViaRhôna ?
    - En dehors de la vue, y a-t-il des éléments qui font appel à d'autres sens (odorat, ouïe) qui sont importants dans vos choix d'aller sur la ViaRhôna/au bord du Rhône, des secteurs que vous fréquentez et qui influencent l'expérience que vous en avez ?

Lors de la discussion, les thèmes suivants ont été abordés :

- La beauté et la diversité des **paysages**, qui changent avec les saisons et l'agrément des éléments naturels (faune, flore, présence de l'eau), l'intérêt des travaux de restauration écologique
- **Signalisation** : Les défauts de balisage conduisent certains cyclotouristes à se perdre ; l'importance d'une signalisation à partir des communes riveraines pour revenir sur la VR est soulignée ; le manque d'information sur les choses à voir autour de la VR, ainsi

que l'insuffisance de la signalisation des commerces, hébergements et restauration à proximité sont déplorées.

- Le manque d'accessibilité des équipements à certains endroits (par exemple les barrières de l'Ile du Beurre)
- Le tracé de **l'itinéraire** : pas toujours près du Rhône, fait des détours qui étonnent les locaux, des parties trop droites.
- La **sécurité** générale de l'itinéraire est appréciée mais les aménagements de sécurité sont jugés insuffisants aux changements de types de voie (propre/partagée). Des arbres menaçant de tomber sur la piste sont signalés.
- L'aménagement inachevé (beaucoup de tronçons en voie partagée) est déploré.
- Le mauvais état de la piste dans certains endroits (déformée par les racines des arbres, dégâts dus aux inondations).
- Le manque de points de halte pour les familles, le manque de campings.
- Des tensions entre certains usagers (piétons / cyclosportifs, cyclistes et piétons / automobilistes sur les voies partagées).
- Les détritus laissés par certains usagers.
- L'intérêt de l'intermodalité (train + vélo) est souligné mais on regrette qu'elle ne soit pas possible partout.
- Certains participants ont également regretté le manque de coordination entre acteurs, le désintérêt de certains élus pour le vélo et pour cet aménagement qui pourrait être mieux valorisé (pour promouvoir le patrimoine et développer l'économie locale).

Pour chaque catégorie d'attributs, les participants disposaient d'un certain nombre de points (sous la forme de gommettes) qu'ils devaient distribuer entre les éléments proposés en fonction de leur importance dans leurs choix de fréquentation de la voie cyclable (2 points pour le type de voie, 4 points pour les services, 3 points pour la signalisation, 6 points pour les activités de loisirs). Dans le cas des éléments de paysages, plus nombreux, les participants étaient invités à désigner et ordonner les 4 éléments les plus importants (Figure 40). Les résultats de ces votes sont résumés dans le tableau 23 :

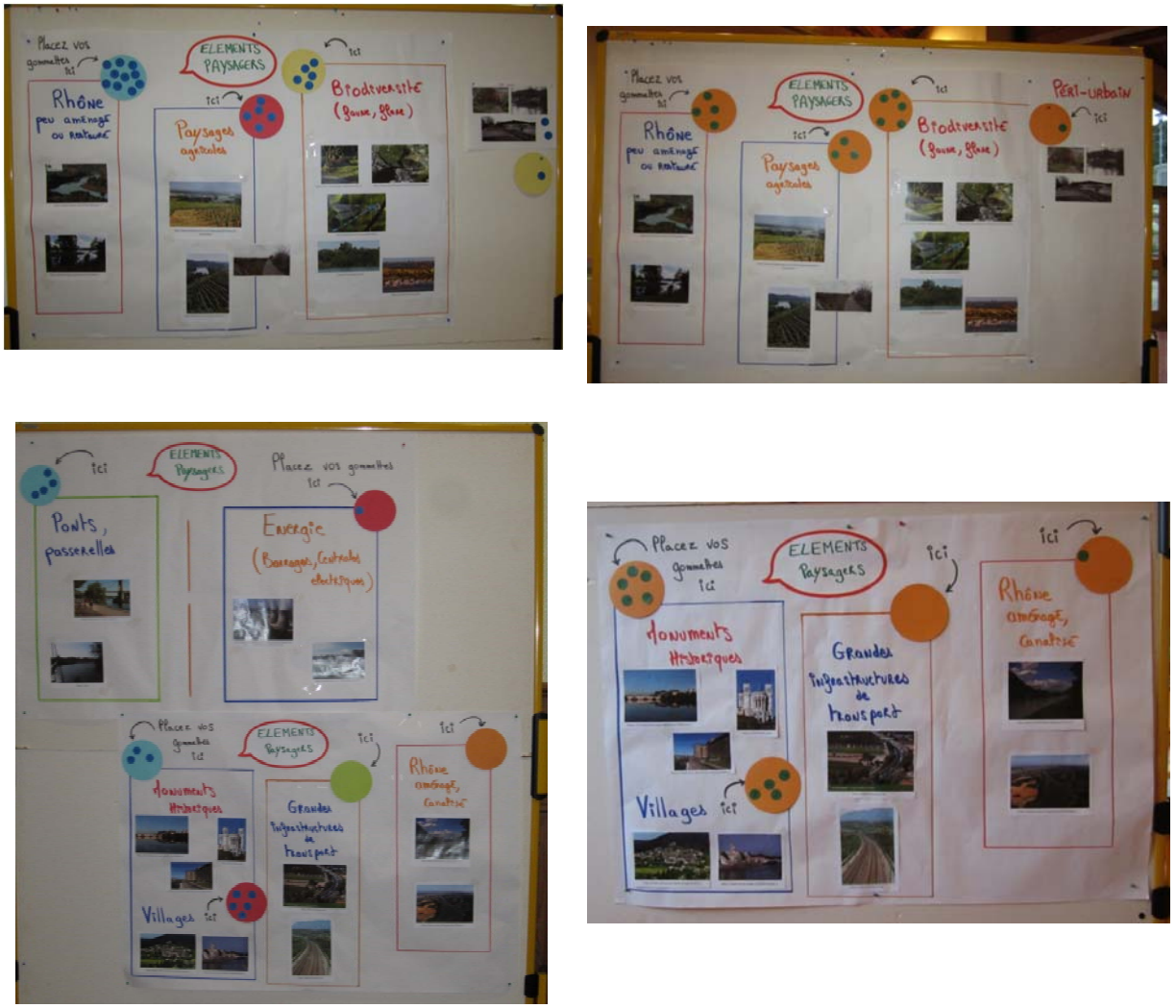


Figure 40. Distribution des votes aux différents attributs proposés pour la catégorie Paysage (à gauche Vienne, à droite Châteauneuf-du-Rhône)

Tableau 23. Les attributs jugés les plus importants par les participants des ateliers (nombre de votes par attribut)

Catégorie d'attributs	Attributs	Vienne	Château-neuf-du-Rhône	Ensemble
Voie	Pente	1	0	1
	Type de voie	**7**	**6**	**13**
	Accessibilité de la ViaRhôna	**6**	1	**7**
	Type de revêtement	2	**6**	**8**
Services	Commerces	4	4	8
	Wi-fi	0	0	0
	Réparateurs vélo	4	5	9
	Aires de jeu	2	1	3
	Restauration, buvette	4	3	7
	Aire de pique-nique	0	3	3
	Sanitaires	4	2	6
	Points d'eau	**8**	**4**	**12**
	Campings, hébergements	**6**	**6**	**12**
Loisirs	Tourisme fluvial	3	4	7
	Plage	1	3	4
	Canoë-kayak, aviron	4	3	7
	Baignade	3	3	6
	Course à pied	1	1	2
	Ressources culturelles	**8**	**5**	**13**
	Postes d'observation de la nature	**8**	**7**	**15**
	Cyclisme	5	1	6
	Activités nautiques motorisées	1	1	2
	Randonnées	4	4	8
	Sites de sensibilisation à l'environnement	**8**	**6**	**14**
	Pêche	1	3	4
Signalisation	**Patrimoines à visiter**	3	**5**	**8**
	Commerces et services	**6**	3	**9**
	Information sur les paysages	4	2	6
	Balisage	2	2	4

Catégorie d'attributs	Attributs	Vienne	Châteauneuf-du-Rhône	Ensemble
	Itinéraires alternatifs/ boucles	**6**	**6**	**12**
	Points de vue	0	3	3

Tableau 24. Les éléments du paysage jugés les plus importants par les participants des ateliers

Eléments de paysage	Vienne			Châteauneuf-du-Rhône		
	Total votes	Score (*)	% du score total	Total votes	Score (*)	% du score total
Ponts, passerelles	4	10	11%	4	9	13%
Energie	1	1	1%	1	2	3%
Grandes infrastructures de transport	0	0	0%	0	0	0%
Monuments historiques	3	6	7%	5	8	11%
Villages remarquables	5	12	13%	4	11	16%
Rhône aménagé, canalisé	0	0	0%	1	1	1%
Rhône peu aménagé, restauré	**10**	**30**	**33%**	**4**	**14**	**20%**
Paysages agricoles	5	15	17%	3	7	10%
Paysages péri-urbains	3	6	7%	1	1	1%
Biodiversité	5	10	11%	**5**	**17**	**24%**

(*) le classement a été transformé en score de la façon suivante : un score de 4 a été attribué au premier choix, un score de 3 au 2ème choix, de 2 au 3ème choix et de 1 au 4ème choix)

En ce qui concerne les éléments paysagers, il y a une convergence entre les deux groupes sur les 5 éléments les plus importants, mais qui ne sont pas classés dans le même ordre dans les deux cas. Le Rhône peu aménagé ou naturel a été classé premier par les deux groupes, ensuite viennent les paysages agricoles, la biodiversité, les villages remarquables et les ponts et passerelles. Dans les deux groupes également, les éléments qui sont les moins appréciés sont les grandes infrastructures de transport et d'énergie et le Rhône canalisé.

Dans la catégorie « Voie », l'attribut le plus apprécié dans les deux groupes est le type de voie (partagée ou site propre), suivi par l'accessibilité de la voie pour les participants de Vienne et le type de revêtement pour les participants de Châteauneuf-du-Rhône.

Dans la catégorie « Services », les points d'eau et les campings/hébergements sont jugés importants par les deux groupes, mais les votes sont assez dispersés pour le reste des attributs.

Dans la catégorie « Signalisation et balisage », l'attribut le plus apprécié est la signalisation des commerces et services à proximité, à égalité avec celle des itinéraires alternatifs/ boucles pour le groupe de Vienne, et juste avant celle des patrimoines à visiter pour le groupe de Châteauneuf-du-Rhône.

Enfin, dans la catégorie « Multi-Activité autour de la ViaRhôna », les 3 activités jugées les plus importantes sont les postes d'observation de la nature, les sites de sensibilisation à l'environnement, et les ressources culturelles.

4.6 - Définition des niveaux par attributs

Compte tenu des résultats des votes des participants (leur dispersion au sein de chaque catégorie et les divergences observées entre les deux ateliers), et de la nécessité de limiter le nombre d'attributs pour que l'exercice de choix ne soit pas trop complexe, nous avons retenu les attributs et les niveaux associés suivants (Figure 41) :

- Catégorie « **Voie** » : un attribut combinant le type de voie (en site propre ou voie partagée) et type de revêtement (enrobé ou sablé), avec **3 niveaux** : voie verte avec revêtement en enrobé, voie verte avec revêtement sablé, voie partagée avec revêtement en enrobé
- Catégorie « **Services** » : un seul attribut indiquant le nombre et la diversité des services, avec **2 niveaux** : aucun service et services nombreux et divers
- Catégorie « **Loisirs** » : un seul attribut indiquant le nombre et la diversité des loisirs accessibles à proximité de la VR, avec **2 niveaux** : activité de base (marche, course, vélo, roller), et activités diverses
- Catégorie « **Signalisation** » : un seul attribut indiquant le nombre et la diversité des signalisations présentes sur la VR, avec **3 niveaux** : aucune signalisation, signalisation limitée aux distances et grandes directions, signalisation abondante et diversifiée
- Catégorie « **Paysage** » : nous avons choisi de centrer cet attribut sur des éléments qui peuvent résulter d'une décision d'aménagement et formulé l'attribut de la façon suivante : la part de l'itinéraire qui longe un fleuve naturel, peu aménagé ou ayant fait l'objet d'une restauration écologique. Trois niveaux ont été proposés : moins de 25%, de 25 à 50% et plus de 50%

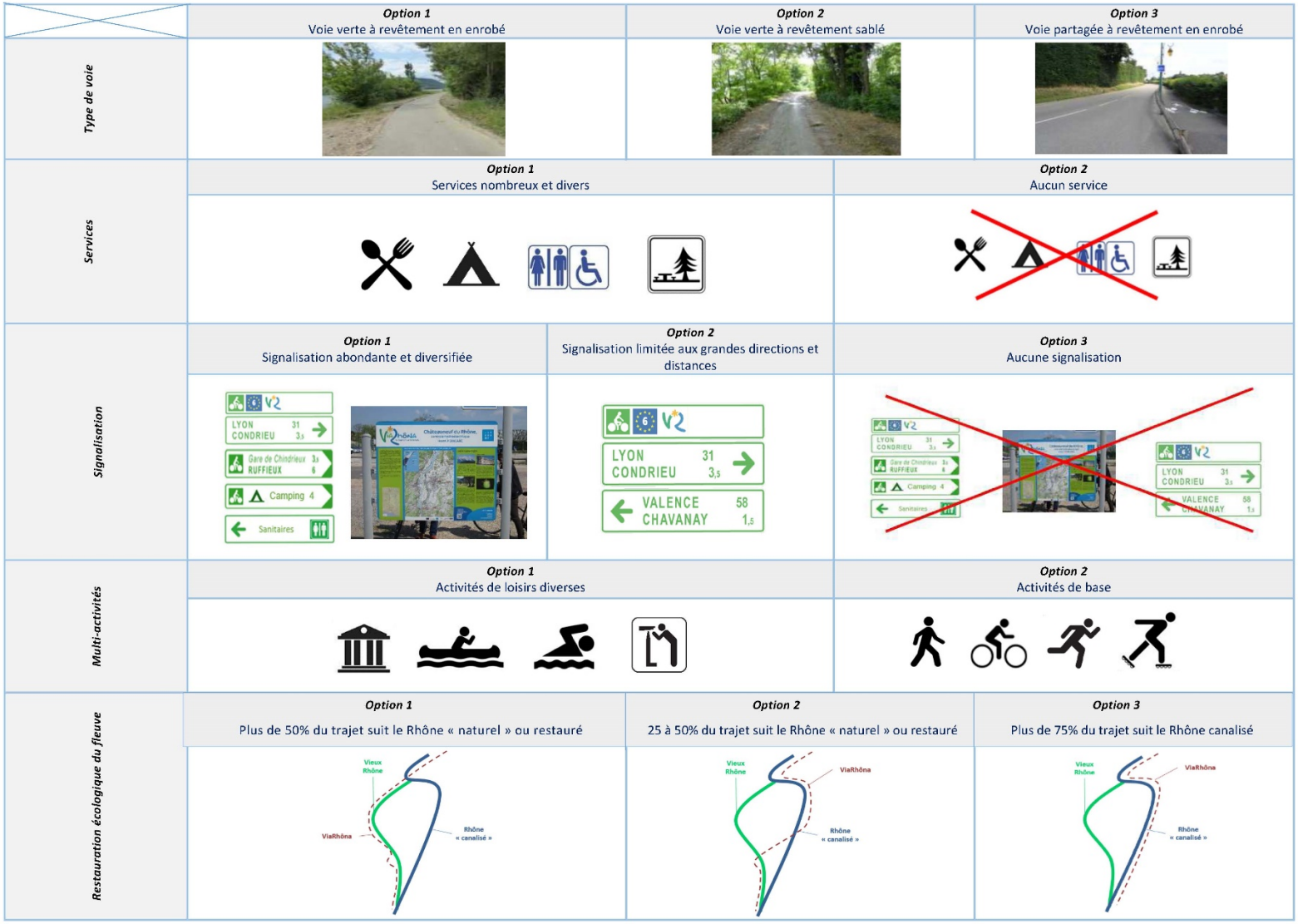


Figure 41. Attributs, niveaux et illustrations choisies pour discussion en atelier

4.7 - Deuxième série d'ateliers – discussion des niveaux des attributs et de l'attribut monétaire

La deuxième série d'ateliers a eu lieu à Lyon le 13 juin 2018 et à Arles le 14 juin 2018. Son objectif était de discuter les éléments suivants :

- les éléments d'information donnés sur chaque attribut
    - Les informations données sont-elles compréhensibles ?
    - Les illustrations choisies sont-elles adaptées ?
- les niveaux de chacun des critères retenus
- les modes de financement des travaux d'aménagement et le type d'attribut monétaire possible

Ces ateliers organisés en fin d'après-midi (de 18 à 20h) ont rassemblé respectivement 4 personnes à Lyon et le même nombre à Arles, également recrutées *via* les associations cyclistes. Les deux ateliers ont duré chacun environ 2h.

Le programme des ateliers était le suivant (voir en Annexe 9 le guide de conduite détaillé et en Annexe 10 le compte-rendu):

- Introduction sur le projet RhônaVel'eau : les objectifs du projet, les trois volets (acteurs, usagers 1 et 2)
- Tour de table : présentation des participants, de leurs pratiques de la VR
- Présentation rapide de la méthode envisagée pour l'enquête économique et des attributs retenus suite à la première série d'ateliers
- Discussion de la fiche d'information sur la restauration écologique et de la représentation de cet attribut et de ses niveaux. La discussion sur les niveaux des attributs et leurs représentations graphiques était guidée par quelques questions, auxquelles les participants devaient répondre individuellement avant de partager leurs points de vue.
- Discussion de la fiche d'information et des représentations graphiques choisies pour représenter les attributs types de voie, services, signalisation, type de voie
- Choix du scénario préféré : les participants étaient invités à sélectionner parmi les attributs ceux qui leur semblaient les plus importants, à choisir pour chaque attribut leur option préférée et à répartir 10 billes entre ces options. Les choix individuels étaient ensuite discutés collectivement.
- Discussion sur le financement des aménagements de la VR et le principe et les modalités les plus adaptées d'une contribution potentielle de ses usagers ;
- Points divers et évaluation de l'atelier.

Les principaux enseignements de ces deux ateliers sont les suivants :

→ Fiche descriptive de l'attribut « Restauration écologique du Rhône »

Dans les deux ateliers, l'attribut a été jugé assez facile à comprendre. De plus les participants ont été capables de dire quelle proportion du linéaire qu'ils ont parcouru sur la VR est « naturelle » ou restaurée. Globalement ils ont estimé que si la fiche était claire elle était un peu longue à lire. Ils ont recommandé par ailleurs d'harmoniser les termes utilisés pour les trois options (Rhône restauré/Rhône aménagé), et d'harmoniser le vocabulaire entre la fiche de présentation de l'attribut et les options présentées sur la carte de choix.

A Lyon, les participants ont préféré des schémas pour illustrer les différents niveaux plutôt que des photos, qu'ils ont trouvées plus déroutantes qu'éclairantes. Les avis étaient partagés quant à la dénomination de cet attribut « paysage fluvial » ou « restauration écologique ».

A Arles, les participants ont aussi trouvé que les photos proposées pour illustrer les niveaux n'étaient pas forcément éclairantes. La nécessité d'avoir de l'information sur la restauration écologique et d'expliquer certains termes (casiers Girardon par exemple) a été soulignée. Les participants se sont interrogés sur le vocabulaire à utiliser pour désigner les anciens bras du Rhône (lônes ou Vieux Rhône) sans vraiment trancher.

→ Fiche « Type de voie »

Dans les deux ateliers il a été suggéré de changer la photo illustrant l'option « voie partagée ». A Lyon, la fiche a été trouvée claire. Les participants ont proposé de supprimer la mention « nuisances sonores, moins sécurisé » dans l'option 3, et de la remplacer par « accessible seulement aux vélos ». A Arles les participants se sont accordés à conserver l'option « voie propre avec revêtement sablé » même si elle est peu fréquente. Ils ont proposé de changer aussi la photo de l'option 2 et d'utiliser le terme « stabilisé » plutôt que « sablé ».

→ Fiche « Services »

A Lyon, les participants ont proposé de remplacer l'option « pas de services » par « services minimum », avec la nécessité dans ce cas de bien expliquer ce que sont ces services minimum. Ils ont suggéré d'utiliser le même nombre de niveaux (3) pour tous les attributs et d'ajouter des pictos (hôtel, commerces alimentaires) dans l'option 1.

A Arles, les points d'eau, les commerces alimentaires, les aires de pique-nique, les hébergements, les toilettes ont été jugées comme les services les plus importants.

→ Fiche « Signalisation »

A Lyon, les participants ont suggéré d'ajouter la signalisation de retour vers la VR parmi les options proposées, ainsi que la signalisation au sol. Ils ont proposé de distinguer les services disponibles directement sur la VR et ceux accessibles à proximité. L'option « aucune signalisation » leur a paru un peu « extrême ». A Arles, les types de signalisation jugés les plus im-

portants sont les villages, les campings, les gares, et les distances. L'importance de vérifier que les informations sont à jour a été soulignée.

→ Fiche « Multi-activités »

A Lyon, les participants ont proposé de modifier le texte de présentation de l'attribut pour bien faire comprendre l'idée d'avoir une offre d'activités supplémentaires, en plus des activités de base (vélo, marche à pied, rollers). A Arles ils ont suggéré de remplacer « cyclisme » par « bicyclette » ou « tourisme à vélo », et de préciser la possibilité d'activités multiples **en cours ou à la fin de l'étape**.

→ Scénarios préférés

A Lyon, les participants ont donné de façon unanime un poids très fort à la restauration écologique parmi tous les attributs. Cela peut s'expliquer par le fait que vivant dans un milieu urbain, les participants jugent l'opportunité donnée par la VR d'accéder à des milieux naturels particulièrement importante. Il nous a paru intéressant de pouvoir vérifier ce point à partir de l'enquête. Pour cela, sans nécessairement interroger les répondants sur la taille de leur commune de résidence, il est possible d'utiliser les données de l'INSEE sur le classement des communes.

A Arles, au contraire, un poids plus fort a été donné au type de voie, à la signalisation et aux services, qu'à la possibilité de pratiquer d'autres activités de loisirs ou à la restauration écologique (sur lesquelles les avis étaient partagés). Les participants ont proposé d'introduire un niveau intermédiaire pour les attributs services et signalisation.

→ Consentement à parcourir une distance supplémentaire

Cet attribut a été jugé intéressant. A Lyon, les participants ont suggéré de mettre en perspective les réponses avec le nombre de jours passés sur la VR par les itinérants et le nombre de km parcourus par jour. A Arles, ils ont souligné la nécessité de préciser si la distance correspond à un aller-simple ou un aller-retour. Dans les deux groupes il a été suggéré de comparer les réponses des personnes avec la distance domicile-VR.

→ Consentement à payer : modalités de paiement

A Lyon, les participants auraient aimé avoir des informations complémentaires sur les coûts d'aménagement. Ils ont proposé d'ajouter les options de crowdfunding, financement d'un guide, réallocation de fonds publics, dans les modalités de paiement. Ils ont montré une opposition modérée au paiement, en soulignant l'effet potentiellement négatif du paiement sur la fréquentation, et l'effet d'éviction de certaines catégories d'usagers modestes. Pour les touristes, ils ont suggéré comme support de paiement l'adhésion à une association locale

dédiée, ou l'utilisation de la taxe de séjour (à condition qu'une partie de cette taxe finance effectivement la restauration écologique).

Dans le groupe d'Arles, le refus de payer pour l'aménagement de la voie cyclable a été unanime (alors que la présence même de l'aménagement a été appréciée). Contrairement aux lyonnais, les participants n'étaient pas convaincus de l'utilité de donner des informations sur les coûts d'investissement (« cela peut faire peur aux gens »). Si une information est donnée, ils ont recommandé de comparer les coûts d'investissement dans la voie cyclable à d'autres coûts (routes, tramway, etc.). Les participants ont montré une préférence marquée pour les modalités volontaires (fonds spécifique, association) dans le cas des résidents, et pour la taxe de séjour ou l'intégration dans le coût global du séjour pour les touristes. Pour les itinérants, il leur semblait possible de passer par l'adhésion à une association internationale. Ils ont souligné dans tous les cas le besoin de transparence sur l'utilisation des fonds versés. La participation « en nature » (sous la forme de temps) a été évoquée pour le financement de la restauration écologique.

En raison de l'opposition assez marquée à une contribution monétaire de la part des usagers de la VR exprimée lors des ateliers, de la difficulté à identifier un support de paiement commun pertinent pour les résidents locaux et pour les touristes, et du climat général d'opposition à l'impôt prévalant au moment de l'enquête, nous avons finalement choisi d'utiliser la **distance à parcourir** pour rejoindre la VR depuis son domicile ou son lieu de villégiature comme équivalent de l'attribut monétaire.

En effet de la même façon que dans la méthode des coûts de déplacement la valeur accordée à un site est supposée être dépendante de la distance parcourue pour rejoindre ce site, la distance est assez couramment utilisée dans les travaux utilisant la méthode des choix multi-attributs pour évaluer la demande pour des sites récréatifs de plein air. Par exemple Hanley *et al.* (2002) l'utilisent dans leur analyse de la demande pour des sites d'escalade en Ecosse ; Christie *et al.* (2007) pour analyser la demande pour des sites récréatifs en forêt par différentes catégories d'usagers (cyclistes, cavaliers, observateurs de la nature et visiteurs « de base ») ; Rulleau (2008) pour étudier la valeur accordée aux services récréatifs des zones littorales ; Kenter *et al.*, (2013) dans le cas des services écosystémiques rendus par les aires marines protégées au Royaume-Uni aux pratiquants de la plongée et de la pêche sportive ; enfin De Valck *et al.* (2017) pour estimer l'influence de différentes caractéristiques des sites récréatifs de proximité sur leur demande, autour de la ville d'Anvers, en Belgique.

Dans certains cas, les auteurs utilisent simplement la distance entre le domicile de la personne et le site étudié (Christie *et al.*, 2007 ; de Valck *et al.*, 2017), dans d'autres, l'attribut est formulé plus précisément en termes de distance supplémentaire par rapport à celle parcourue habituellement (Kenter *et al.*, 2013 ; Rulleau, 2008), pour éviter de proposer des scénarios irréalistes à des personnes habitant à proximité des sites étudiés. La plupart des auteurs convertissent ensuite les distances choisies par les répondants en valeur monétaire dans les modèles économétriques de façon à pouvoir calculer un consentement à payer pour les autres attributs. Ils utilisent pour cela un coût moyen du kilomètre parcouru en voiture,

établi à partir des statistiques nationales. De Valck *et al.* (2017), au contraire, ont préféré ne pas convertir la distance en coût monétaire car ils ne disposaient pas de suffisamment d'information sur le moyen de transport utilisé pour rejoindre les sites et qu'il y avait une faible probabilité que toutes les personnes utilisent la voiture.

4.8 - L'enquête pilote

Afin de tester le questionnaire, une enquête pilote a été réalisée en face-à-face auprès de 27 personnes, fin juillet 2018, sur trois sites le long de la ViaRhôna : le Pont Van Gogh à Arles, l'Ile du Beurre au sud de Vienne et le Grand Parc de Miribel-Jonage, à proximité de Lyon. Quelques enquêtes ont également été réalisées auprès d'agents ou de stagiaires d'Irstea qui avaient emprunté la voie cyclable.

Les attributs et niveaux utilisés dans les cartes de choix sont résumés dans le Tableau 25. Le design expérimental utilisé pour l'enquête pilote est un design orthogonal comportant 18 cartes de choix qui ont été scindées en 3 groupes de 6 cartes. Chaque répondant a répondu à 6 questions de choix. Il a été généré avec le logiciel R (packages **support.CEs** (Aizaki, 2012) et **DoE.base** (Grömping, 2011)).

La façon dont le questionnaire at été reçu par les personnes interrogées et les réponses apportées ont conduit à des modifications dans le questionnaire final. Les principaux changements opérés, essentiellement dans la première partie du questionnaire, sont les suivants :

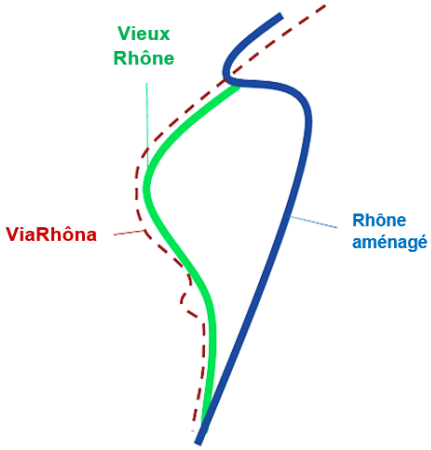
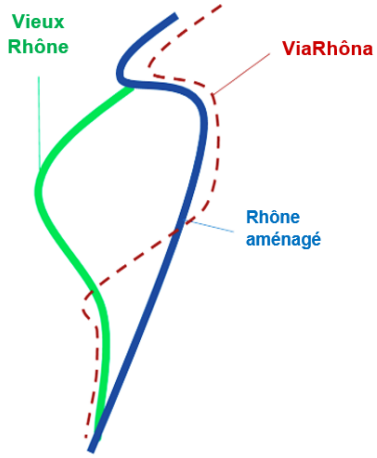
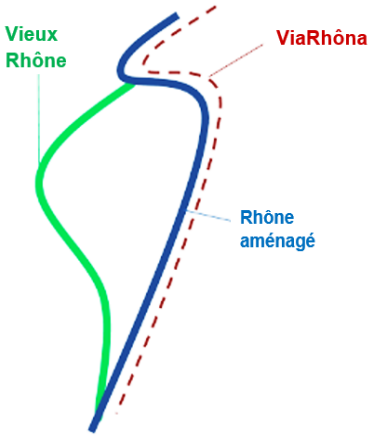
- Suppression de la mention du Plan Rhône dans l'introduction du questionnaire
- Suppression de certaines questions pour réduire la durée du questionnaire : distance domicile-ViaRhôna (qu'il est possible de calculer approximativement à l'aide d'un système d'information géographique), activités pratiquées lors de la dernière sortie (double emploi avec le profil et le type d'équipement), durée de séjour dans la région et nombre de jours de visite sur la VR pour les touristes, le type de groupe (seul, en famille, avec des amis, etc.), lieux visités au bord du Rhône avant de fréquenter la VR
- Des précisions ont été apportées dans les consignes de réponse aux questions et des conditions imposées dans le questionnaire en ligne
- La question, initialement ouverte, sur la distance parcourue sur la VR a été transformée en question fermée.
- L'ordre de certaines questions a été modifié.
- Dans la forme de la description des attributs et des scénarios a été modifiée : au lieu d'un tableau des attributs contenant les photos et pictogrammes suivi d'un texte, chaque attribut a été présenté par un texte suivi des photos ou pictogrammes correspondants
- L'attribut distance a été mis en avant et un message insistant sur la nécessité de prendre cet attribut en compte dans les choix a été introduit juste avant les cartes de choix.
- Concernant l'attribut « restauration écologique », la page d'information concernant l'historique des aménagements du fleuve et les objectifs du programme de restaura-

tion a été déplacée dans une page web séparée, accessible par un lien. Dans la description des niveaux de cet attribut, le terme « Rhône peu aménagé » a été remplacé par « Rhône naturel » pour simplifier la lecture.

- Très peu de modifications ont été introduites dans la troisième partie du questionnaire : dans la question sur les activités de loisirs préférées, une option a été ajoutée : « activités d'animation et de sensibilisation aux espaces naturels », à la demande du comité de pilotage.
- Ajout d'une question sur les modalités préférées de découverte des espaces naturels.
- Dans la question sur les types de signalisation les plus importants, séparation de la signalisation des patrimoines culturels et des patrimoines naturels à visiter et ajout de la mention « pouvant occasionner une sortie de la ViaRhôna ».

Par ailleurs, la modélisation des résultats des choix a permis une première estimation grossière de l'influence des attributs sur les choix, qui a été utilisée pour optimiser le design expérimental (voir section 4.9.2 -).

Tableau 25. Attributs et niveaux utilisés dans l'enquête pilote

Type de voie	**OPTION 1** Voie verte à revêtement en enrobé 		**OPTION 2** Voie verte à revêtement sablé 		***Option 3*** Voie partagée 	
Services	***Option 1*** Services nombreux et divers 		***Option 2*** Services de base 		***Option 3*** Aucun service 	
Signalisation	***Option 1*** Abondante et diversifiée 		***Option 2*** Limitée aux grandes directions et distances 		***Option 3*** Aucune 	
Activités de loisirs	***Option 1*** Nombreuses et diversifiées 		***Option 2*** Peu nombreuses 		***Option 3*** Activités de base (marche, vélo…)	
Restauration écologique du fleuve	**OPTION 1** Plus de 50% du trajet suit le Rhône peu aménagé ou restauré 		**OPTION 2** 25 à 50% du trajet suit le Rhône peu aménagé ou restauré 		**OPTION 3** Moins de 25% du trajet suit le Rhône peu aménagé ou restauré 	
Distance supplémentaire (aller simple)	**1 KM**	**2 KM**	**5 KM**	**10 KM**	**15 KM**	**30 KM**

4.9 - Structure du questionnaire hors exercice de choix

Un questionnaire individuel d'évaluation économique par la modélisation des choix multi-attributs comprend classiquement trois parties : la première permet de décrire les usages que font les personnes interrogées des biens environnementaux considérés et leurs perceptions de l'état actuel de ceux-ci ; la seconde partie correspond à l'exercice d'évaluation proprement dit ; enfin la troisième partie vise à comprendre les motivations des choix et permet de recueillir les informations sociodémographiques usuelles. Nous avons repris cette structuration pour notre questionnaire en ligne. Ces trois parties sont détaillées dans les paragraphes suivants. La version finale du questionnaire utilisée pour l'enquête figure en Annexe 11.

4.9.1 - Première partie : Perceptions et usages de la ViaRhôna

Les questions de cette première partie visent à connaître le comportement actuel des répondants en termes d'usage de la ViaRhôna. Plusieurs questions été reprises du questionnaire de l'enquête 2017. Les personnes interrogées étaient tout d'abord invitées à préciser les secteurs de la ViaRhôna qu'elles connaissaient en s'appuyant sur une carte. Elles devaient ensuite préciser depuis quand elles fréquentaient la ViaRhôna, à quelle fréquence elles s'y rendaient. Les questions suivantes étaient relatives à la dernière sortie sur la ViaRhôna : date, secteur visité, profil d'usage, type d'équipement utilisé, nombre de kilomètres parcourus, moyens de transport utilisés et distance parcourue pour rejoindre la ViaRhôna, présence d'enfants dans le groupe. Des questions spécifiques étaient adressées aux touristes (définis comme les personnes qui n'ont pas fait l'aller-retour dans la journée depuis leur domicile) : commune de villégiature, nombre de jours de randonnée, distance totale parcourue, commune de départ et d'arrivée pour les itinérants.

Les réponses proposées pour les questions relatives aux distances se sont appuyées sur les résultats de l'enquête de fréquentation.

Concernant le profil d'usage nous avons repris les catégories retenues lors de l'enquête de 2017, elles-mêmes proches de celles utilisées dans l'enquête de fréquentation : sportif, itinérant, « utilitaire », excursionniste à pied, ou à vélo, course à pied, en roller ou trottinette.

Deux questions permettaient de cerner les motivations des personnes à utiliser la ViaRhôna :

- « *Lors de votre dernière sortie, pourquoi avez-vous choisi la ViaRhôna par rapport à d'autres sites ?* ». Les personnes devaient choisir trois raisons au plus parmi 8 réponses proposées (plus la réponse « autre ») listées dans l'encadré 1 ci-dessous.
- « *A quel point les raisons suivantes vous ont-elles amené.e à venir sur la ViaRhôna ?* ». Les personnes devaient attribuer une note de 1 (pas du tout importante) à 5 (très importante) à 18 items choisis dans l'échelle REP des motivations pour les activités de loisirs de plein air (voir section 2.2.1 -). Le choix des items proposés (identiques à ceux utilisés dans l'enquête de 2017) s'inspire du travail de Smith et Moore (2013). Ils

couvrent 14 des 19 domaines de motivations identifiés dans la littérature (Tableau 26). Dans le questionnaire en ligne les items étaient proposés dans un ordre aléatoire.

Encadré 1. Huit raisons de choisir la ViaRhôna par rapport à d'autres sites

1. La ViaRhôna est un espace sécurisé / sécurisant
2. La ViaRhôna est un itinéraire balisé
3. La ViaRhôna traverse des paysages plaisants
4. La ViaRhôna permet de rejoindre la Méditerranée
5. La ViaRhôna est un espace de circulation confortable (topographie, revêtement, protection contre le vent)
6. La ViaRhôna permet de longer le Rhône
7. La ViaRhôna est le chemin le plus court / rapide pour réaliser mon trajet
8. La ViaRhôna est l'endroit le plus accessible / proche de chez moi
9. Autre, précisez……

Tableau 26. Motivations pour fréquenter la ViaRhôna

Domaines de l'échelle REP	Motivations
Accomplissement /stimulation	Pour faire une expérience stimulante et excitante Pour tester mes capacités / mon endurance Pour montrer aux autres que je peux le faire
Autonomie / leadership	Pour être seul un moment
Cohésion familiale	Pour faire quelque chose en famille
Personnes similaires	Pour être avec mes amis ou les membres de mon « groupe »
Nouvelles personnes	Pour rencontrer de nouvelles personnes
Apprentissage	Pour apprendre des choses sur la nature Pour explorer la région et découvrir son patrimoine
Appréciation de la nature	Pour être proche de la nature Pour être au contact du Rhône
Introspection	Pour prendre du recul sur moi-même

Créativité	Pour exprimer ma créativité par le dessin, la photo...
Santé physique	Pour faire de l'exercice
Repos physique	Pour me relaxer physiquement
Echapper aux pressions sociales et personnelles	Pour évacuer les tensions accumulées
Echapper aux pressions physiques	Pour m'éloigner du bruit ou de la foule
Enseigner, partager des connaissances	Pour partager mes connaissances et mes compétences avec les autres

Une dernière série de questions dans cette partie concernaient la fréquence de visites sur les berges du Rhône, l'effet de la fréquentation de la ViaRhôna sur la perception du fleuve, la valeur accordée au fleuve et le type de valeur accordée au Rhône. Pour cette dernière question, comme dans l'enquête de 2017, nous avons repris les catégories de valeurs accordées aux paysages proposées par Brown (2005) (voir section 2.2.2 -).

4.9.2 - Deuxième partie : Exercice de choix

a) Attributs et niveaux

Les attributs et les niveaux retenus pour l'enquête finale sont représentés dans le Tableau 27. Les principaux changements opérés par rapport à l'enquête pilote, suite aux propositions du comité de pilotage, concernent :

- Les niveaux des « services » : suppression de l'option « aucun service » et ajout d'un niveau « services intermédiaires »
- Pour l'attribut « restauration écologique », le terme Vieux Rhône dans la légende a été remplacé par Rhône naturel ou restauré

Pour l'attribut « Distance », le choix des niveaux proposés s'est appuyé sur les résultats de l'enquête fréquentation réalisée par Inddigo-Symetris, qui a montré que pour les touristes, la distance entre l'hébergement la nuit précédant l'enquête et la ViaRhôna était de moins de 1 km dans 32.9% des cas et supérieure à 15 km dans 31.1% des cas. Cette variabilité est à mettre en relation avec le moyen de transport utilisé pour rejoindre la VR, la distance moyenne parcourue étant de 15 km pour une approche en voiture, de 51.6 km pour un accès en train et de 1 km pour ceux n'utilisant aucun autre moyen de transport que la marche

ou le vélo. Nous avons finalement choisi 6 niveaux : 1, 2, 5, 10, 15 et 30 km, qui sont des valeurs assez proches de celles utilisées par De Valck *et al. (2017).*

b) Design expérimental

Le design expérimental utilisé pour l'enquête finale est un design factoriel fractionnel D-efficient[136] comportant 36 cartes de choix qui ont été scindées en 6 groupes de 6 cartes. Chaque personne a répondu à 6 questions de choix, l'enquête pilote ayant montré que ce nombre était acceptable pour les répondants. Le design a été généré avec le logiciel NGENE (version 1.1.2 du 15/07/2014)[137], en tenant compte d'un codage des effets[138] des niveaux des attributs, et de la possibilité d'introduire dans le modèle des variables sociodémographiques ou des variables d'attitudes. L'algorithme de génération du plan d'expérience tient compte de la valeur des paramètres du modèle estimé à partir des réponses à l'enquête pilote.

Une option de retrait (« je reste à la maison ») a été introduite dans chaque situation de choix, afin de rester proche d'une situation réelle de choix, et de façon à ce que les valeurs estimées de consentement à payer soient cohérentes avec la théorie de la demande (Louviere *et al.*, 2000). Un exemple de carte de choix est présenté dans la Figure 42.

c) Information sur les attributs et leurs niveaux

Afin que les personnes interrogées puissent faire leurs choix en toute connaissance de cause, des fiches descriptives des attributs composant les scénarios sont fournies préalablement à l'exercice de choix. Les niveaux sont décrits par le biais de schémas comme conseillé par Adamowicz *et al.* (1998a). Ceci permet de diminuer le biais lié à la différence d'interprétation des descriptions par les répondants. Ces fiches ont été construites pour la deuxième série d'ateliers et validées par les membres du comité de pilotage. Elles sont présentées en Annexe 12.

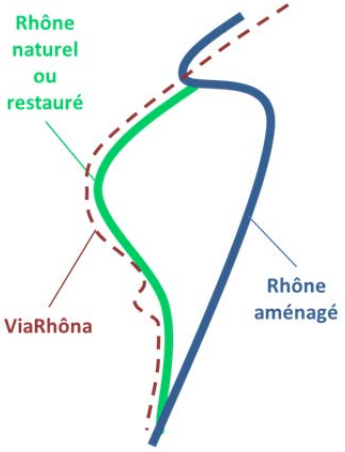
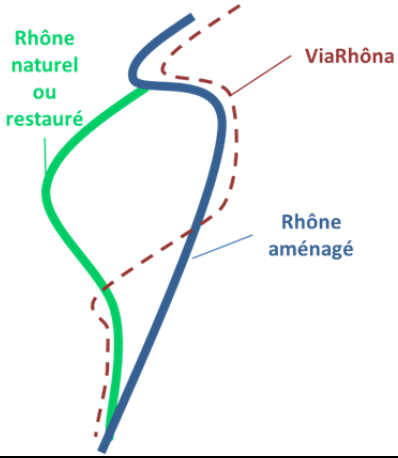
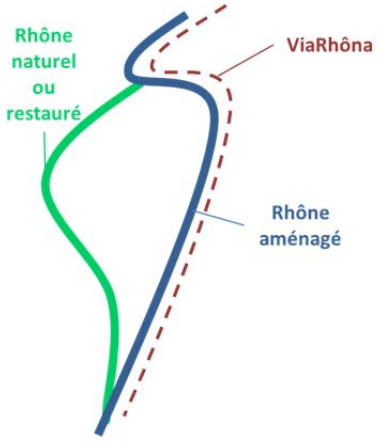
---

[136] Le critère d'efficience utilisé est la D-error . Plus le critère est proche de 0, meilleur est le design.

[137] *Ngene 1.1.2 User manual & reference guide*. 2014, ChoiceMetrics Pty Ltd,

[138] Un codage des effets consiste à coder les niveaux d'un attribut comme des variables discrètes prenant les valeurs 0 ou 1 : pour un attribut à 3 niveaux, deux variables sont nécessaires, le troisième niveau étant pris comme référence. Par exemple Voie_verte_enrobe codé 1 si l'alternative comporte ce niveau, et Voie_verte_sable codé 1 si l'alternative comporte ce niveau, le niveau « voie partagée » étant codé 0 sur les deux variables.

Tableau 27. Attributs et niveaux utilisés dans le questionnaire final

Type de voie	***Option 1*** Voie verte en enrobé 	***Option 2*** Voie verte à revêtement sablé 	***Option 3*** Voie partagée 
Services	***Option 1*** Services nombreux et divers 	***Option 2*** Services intermédiaires 	***Option 3*** Services de base 
Signalisation	***Option 1*** Abondante et diversifiée 	***Option 2*** Limitée aux grandes directions et distances 	***Option 3*** Aucune 
Activités de loisirs	***Option 1*** Nombreuses et diversifiées 	***Option 2*** Peu nombreuses 	***Option 3*** Activités de base (marche, vélo…)
Restauration écologique du fleuve	***Option 1*** Plus de 50% du trajet suit le Rhône peu aménagé ou restauré 	***Option 2*** 25 à 50% du trajet suit le Rhône peu aménagé ou restauré 	***Option 3*** Moins de 25% du trajet suit le Rhône peu aménagé ou restauré 

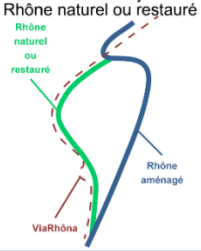
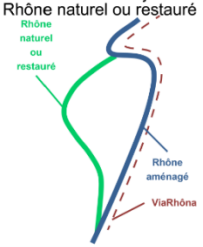
Choix n° 1.16	Distance	Type de voie	Services	Signalisation	Activités de loisirs	Restauration écologique
Site A	1 km	Voie verte en revêtement sablé 	Services nombreux et divers 	Aucune 	Activités de base (marche, vélo...)	Plus de 50% du trajet suit le Rhône naturel ou restauré 
Site B	30 km	Voie partagée 	Services intermédiaires 	Limitée aux grandes directions et distances 	Nombreuses et diversifiées 	Moins de 25% du trajet suit le Rhône naturel ou restauré 
Je reste à la maison						

Figure 42. Exemple de carte de choix

Imaginez que les sites A et B sont les seules options possibles, si vous deviez choisir entre ces deux sites, lors de vos 5 prochaines sorties sur la ViaRhôna,

Combien de fois iriez-vous sur le site A ?

Combien de fois iriez-vous sur le site B ?

Combien de fois resteriez-vous chez vous ?

(La somme des nombres doit être égale à 5)

4.9.3 - Troisième partie : Compréhension des choix

Cette troisième partie du questionnaire a deux objectifs principaux : vérifier la fiabilité des réponses, et interpréter les différences de choix d'un individu à l'autre, en particulier vérifier l'influence de certaines caractéristiques sociodémographiques sur les choix relatifs à l'usage de la ViaRhôna. Cette partie comporte trois séries de questions, décrites ci-après.

a) Questions de suivi

Ces questions sont destinées à vérifier si les répondants ont bien pris en compte tous les attributs dans leur choix. En effet, plus le nombre d'attributs est élevé et plus les personnes ont tendance à utiliser des règles de simplification pour choisir, en ignorant par exemple certains attributs qu'elles jugent moins importants. Certaines personnes peuvent aussi choisir systématiquement le scénario « je reste à la maison » pour des raisons diverses.

Afin de pouvoir identifier ce type de situations, il a été demandé aux personnes de désigner la façon dont elles ont procédé parmi 9 possibilités (Encadré 2). Celles et ceux qui ont déclaré avoir privilégié une ou deux caractéristiques devaient ensuite préciser lesquelles. Celles et ceux qui ont déclaré avoir choisi très souvent l'alternative « je reste chez moi » devaient en préciser les raisons (Encadré 3). Celles et ceux, enfin, qui ont répondu avoir procédé d'une autre façon pour faire leurs choix étaient invité.es à décrire leur façon de procéder dans une question ouverte.

Encadré 2. Question sur la façon de réaliser les choix d'alternatives

Laquelle des affirmations ci-dessous vous semble le mieux décrire la façon dont vous avez procédé pour choisir entre les différents scénarios ?

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- ☐ J'ai choisi au hasard
- ☐ J'ai choisi le scénario qui se rapproche le plus de mon scénario idéal
- ☐ J'ai en général choisi le scénario avec la distance la plus faible
- ☐ J'ai principalement choisi des sites situés en-dessous d'une distance maximale que j'étais prêt.e à parcourir
- ☐ J'ai choisi l'alternative qui me proposait le meilleur rapport qualité-distance
- ☐ J'ai choisi les scénarios que je préférais sans tenir compte de la distance
- ☐ Une ou deux caractéristiques m'ont paru importantes et j'ai principalement basé mes choix sur celles-ci
- ☐ J'ai choisi le plus souvent le scénario « je reste chez moi »
- ☐ Je n'ai procédé d'aucune de ces façons

Encadré 3. Raisons de choisir l'alternative « je reste chez moi »

Quelle est la raison principale qui justifie que vous ayez choisi systématiquement ou très souvent le scénario « je reste chez moi » ?

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- ☐ Je n'arrivais pas à me représenter les scénarios proposés
- ☐ Les scénarios proposés ne sont pas réalistes
- ☐ Les scénarios proposés ne correspondent pas à ce que je recherche sur la ViaRhôna
- ☐ Toutes les distances sont trop élevées par rapport aux aménagements proposés
- ☐ Je n'ai pas assez d'information pour me décider
- ☐ Il n'est pas nécessaire de modifier la ViaRhôna
- ☐ Je ne viens pas très souvent sur la ViaRhôna
- ☐ Autre

b) Précisions sur les types de services, de loisirs et de signalisation préférés

Comme il était difficile de construire des attributs reflétant la diversité des services, des types de signalisation et des loisirs accessibles le long de la ViaRhôna, les membres du comité de pilotage ont souhaité ajouter des questions permettant de préciser les attentes des usagers dans ce domaine. Les questions suivantes ont ainsi été posées :

- Quels types d'activités de loisirs aimez ou aimeriez-vous pratiquer sur ou à proximité de la ViaRhôna en complément de la randonnée ou balade à vélo ou à pied ? *(3 réponses maximum parmi 9 possibilités dont autre)*
- Préférez-vous découvrir/apprécier les espaces naturels du Rhône par vous-même ou être accompagné.e dans votre découverte ? *(une seule réponse parmi 3 propositions : Découvrir par moi-même, Etre accompagné.e par des panneaux d'information, Etre accompagné.e par un guide ou un animateur nature)*
- Quels types de services vous semblent les plus importants pour votre pratique sur la ViaRhôna ? *(3 réponses maximum parmi 12 possibilités dont autre)*
- Quels types de signalisation vous semblent les plus importants pour votre pratique sur la ViaRhôna ? *(3 réponses maximum parmi 13 possibilités dont autre)*.

c) Informations sociodémographiques usuelles

Le questionnaire se terminait par la collecte d'informations socio-économiques usuelles pour l'analyse statistique des choix : genre, âge, nationalité, situation matrimoniale, composition de la famille, niveau d'étude, catégorie socio-professionnelle, adhésion à une association, niveau de revenu.

Enfin il était demandé aux personnes d'indiquer par quel moyen elles avaient eu connaissance du questionnaire, ce qui nous a permis d'analyser l'efficacité des différents moyens de communication utilisés (voir section suivante).

Une dernière question ouverte permettait aux personnes interrogées d'exprimer des points de vue complémentaires sur la ViaRhôna ou le questionnaire.

4.10 - Communication et administration du questionnaire

Le questionnaire a été mis en forme et administré en ligne en utilisant le logiciel LimeSurvey (https://www.limesurvey.org/). Les réponses des répondants sont stockées dans une base localisée sur un serveur sécurisé d'Irstea/INRAE.

Pour assurer la diffusion de l'enquête, plusieurs moyens d'action ont été employés :

- Réalisation d'affiches et de flyers, ayant vocation à être distribués lors des déplacements sur le terrain, à être envoyés par voie postale aux destinataires des mails qui nous en feraient la demande, ainsi qu'à servir d'outil de communication en ligne.
- Création de pages Facebook (https://www.facebook.com/rhonaveleau/) et Twitter (https://twitter.com/RhonavelE), destinées à relayer l'information par le biais des réseaux sociaux et sur lesquels quelques posts ont été réalisés.
- Participation à deux évènements vélo en vue de publiciser l'enquête et de recueillir le contact mail des usagers : évènements *ViaRhôna en fête* le 9 juin et *A l'assaut du Gier* le 15 juin 2019.
- Constitution d'une base de contacts par mail (environ 1600) en vue d'inviter les destinataires à participer eux-mêmes à l'enquête, mais surtout à partager cette enquête auprès de leurs clients, usagers, lecteurs, administrés ou membres d'association par le biais de mails, de publications d'articles, des réseaux sociaux, ou d'un affichage physique. Les destinataires des mails étaient les participants aux évènements vélo pré-cités, des associations en lien essentiellement avec le vélo ou l'environnement ; des clubs de vélo ; des collectivités territoriales ; des offices de tourisme ; des gestionnaires d'espaces naturels ; des prestataires de service ; le réseau du projet RhônaVel'eau ; la presse écrite et des médias en ligne.
- Visites de plusieurs commerces et associations dédiées à la pratique du vélo sur Lyon le 10 juillet 2019, pour y déposer affiches et flyers
- Suite à l'envoi du communiqué de presse, la responsable de l'enquête économique a été entretenue par un journaliste du Dauphiné Libéré et par une journaliste de la radio locale RCF Drôme le 22 août 2019. Des articles courts parlant de l'enquête ont été publiés dans les différentes éditions régionales du journal.

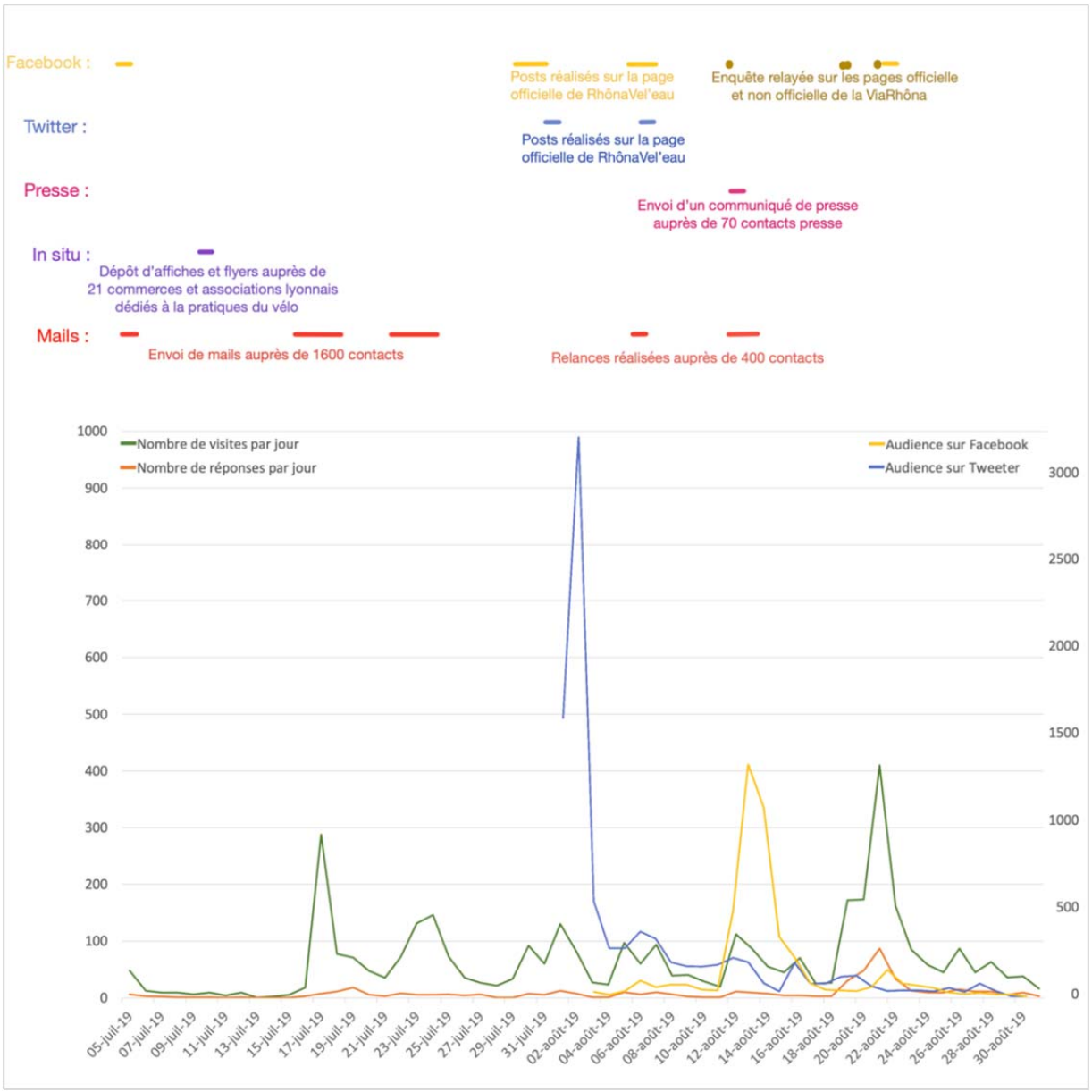


Figure 43. Représentation de l'audience de l'enquête associée aux différentes actions de communication

Chapitre 5 - Résultats

5.1 - Présentation de la population enquêtée

Le questionnaire était disponible en ligne du 3 juillet au 30 septembre 2019, en trois versions (Français, Anglais, Allemand). Nous avons constaté 4736 connexions au site du questionnaire, et 544 personnes sont allées jusqu'à la fin du questionnaire. Elles ont en particulier répondu aux questions concernant les choix d'aménagement. Ce sont les réponses de ces 544 personnes qui sont analysées dans ce rapport. Les répondants ont eu connaissance du questionnaire selon trois principales modalités : les réseaux sociaux, des articles dans la presse régionale et les associations de cyclistes ou de promotion/défense des usagers du vélo. Les organisations liées au tourisme (offices, prestataires) ont peu relayé l'information sur le questionnaire.

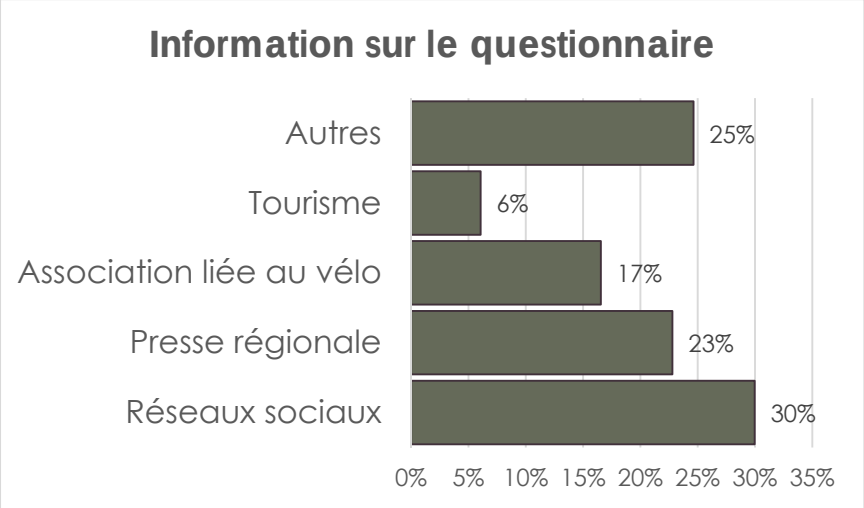


Figure 44. Modalités de recrutement des enquêtés

Les caractéristiques de la population enquêtées sont proches à la fois de celles la population enquêtée par l'équipe en 2017 et de celles constatée lors de l'enquête de fréquentation réalisée par Inddigo et Symetris[139]. La différence notable avec l'enquête réalisée par notre équipe en 2017 est la très faible proportion d'étrangers (1.3% contre 25.7% dans l'enquête 2017, et 3.9% dans l'enquête de fréquentation), et ce malgré la mise à disposition d'un questionnaire en anglais et en allemand.

[139] Mercat, N., (2018). *Étude de fréquentation et d'impact économique de la ViaRhôna en 2017. Rapport final*. Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Inddigo - Symetris

5.1.1 - Genre

36% des répondants sont des femmes (contre 42% dans l'enquête 2017, et 31.9% dans l'enquête de fréquentation). Deux personnes se sont déclarées de genre neutre et trois n'ont pas répondu à la question.

5.1.2 - Age

L'âge moyen des répondants est de 49.95 ans et l'âge médian de 50 ans. On a donc affaire à une population légèrement plus jeune que dans l'enquête 2017 (respectivement 51.4 ans en moyenne et médiane à 56 ans), ce qui peut s'expliquer par le mode d'administration en ligne du questionnaire, plus familier pour les usagers plus jeunes. On constate en particulier une part plus importante des répondants âgés entre 35 et 54 ans. L'âge médian est significativement plus élevé chez les hommes que chez les femmes, de même que l'âge moyen (52.3 ans contre 46 ans) (test de Wilcoxon / Mann-Whitney, p-value < 0.001).

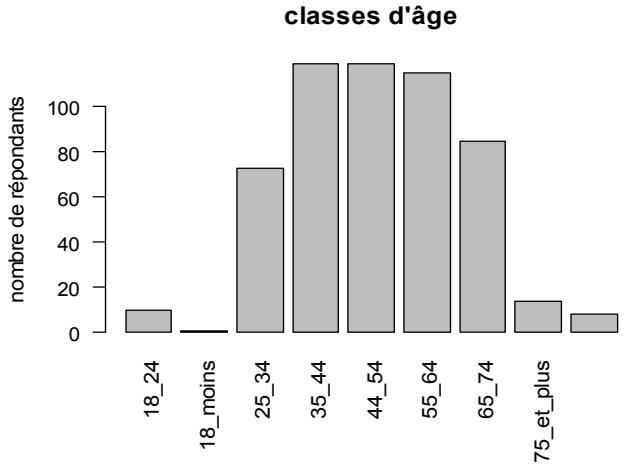


Figure 45. Répartition par classes d'âge des répondants

Nous verrons plus loin (section 5.1.7) que l'âge moyen varie selon le type de pratique.

5.1.3 - Catégories socio-professionnelles

Comme dans la population enquêtée en 2017, les deux catégories les plus représentées sont les cadres et professions intellectuelles supérieures (33.8 contre 22.6% en 2017) et les retraités (25.4 contre 34.7%), mais leur ordre et parts respectives sont inversés. Ces différences sont à mettre en relation avec le mode d'administration du questionnaire, *a priori* moins accessible pour les personnes plus âgées. On constate également une proportion plus élevée d'employés (19.3% contre 8.5%), et plus faible de professions intermédiaires (8.8% contre 17.2%). La part des étudiants est beaucoup plus faible que dans l'enquête de 2017, les canaux de diffusion du questionnaire utilisés n'ayant pas permis de toucher cette catégorie. A signaler qu'aucun agriculteur n'a répondu à l'enquête.

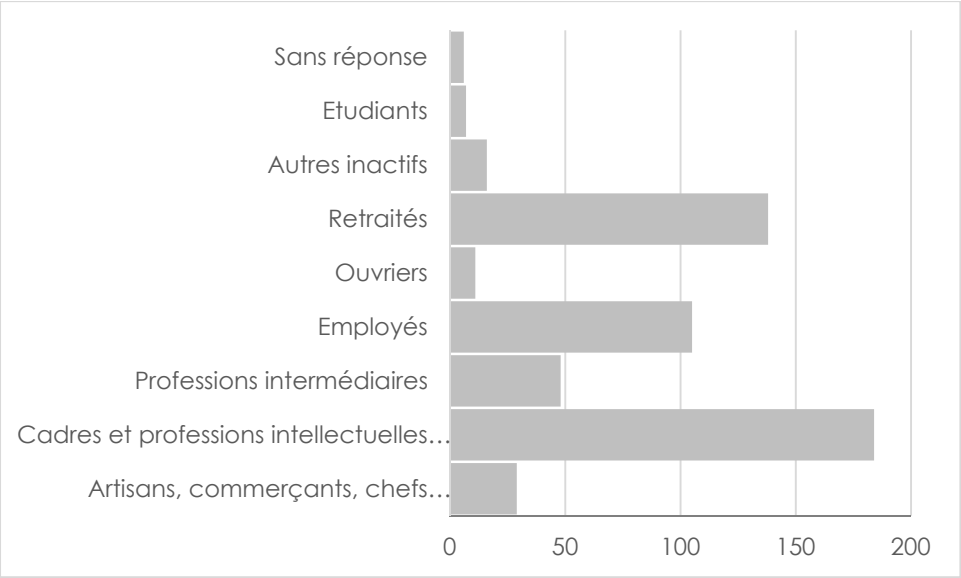


Figure 46. Répartition des répondants par catégorie socio-professionnelle

5.1.4 - Revenus

La composition socio-professionnelle de l'échantillon se reflète également dans la répartition par niveau de revenus mensuels. Comme en 2017, on constate une dominance des personnes à revenus élevés, 73% déclarant des revenus du ménage supérieurs à 2000 €/mois (contre 71% en 2017) et 27.6% supérieurs à 4000 €/mois.

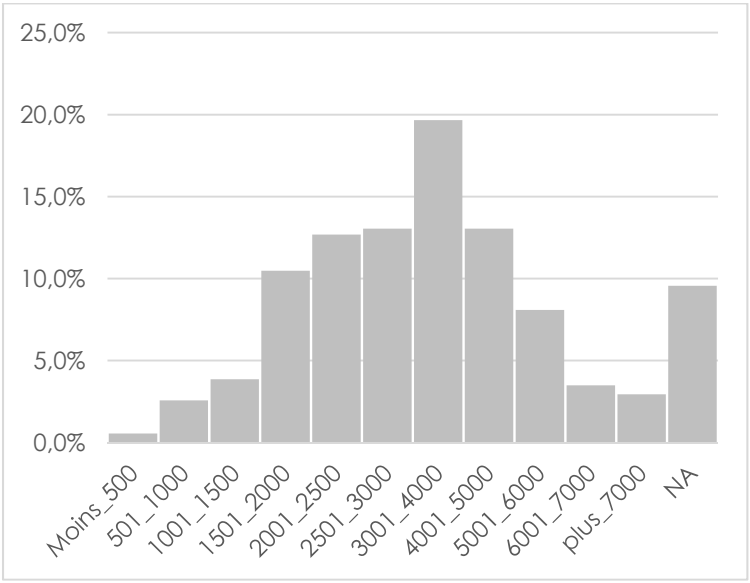


Figure 47. Répartition des répondants selon le revenu net mensuel

5.1.5 - Origine géographique

96.7% des personnes ayant répondu à l'enquête sont françaises, 7 personnes sont étrangères et 3 n'ont pas indiqué leur nationalité. Comme indiqué en introduction, la communication faite autour de l'enquête n'a pas permis de toucher les usagers étrangers de la ViaRhôna qui constituaient 24.9% du panel de personnes enquêtées en 2017.

494 personnes ont indiqué leur code postal ce qui permet de définir plus précisément l'origine géographique des répondants : 51.7% résident dans une commune riveraine du Rhône et 85.1% dans un département riverain du Rhône, et enfin 86.2% dans les 3 régions impliquées dans l'aménagement de la ViaRhôna (Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Provence-Alpes-Côte-d'Azur) [140] . Les étrangers et les français issus d'autres régions sont les grands absents de l'échantillon (respectivement 25.7% et 17.9% en 2017). Cette répartition géographique, beaucoup plus localisée que celle de l'enquête de 2017, s'explique en grande partie par le mode de diffusion de l'information sur le questionnaire (presse régionale, associations locales de cyclistes).

5.1.6 - Ancienneté et fréquence d'utilisation de la ViaRhôna

Les deux-tiers des personnes enquêtées fréquentent la ViaRhôna depuis plus de 2 ans (dont un tiers depuis plus de 5 ans) (Figure 48). Seuls 16.7% l'ont découverte en 2019. Près de la moitié des répondants ont un usage occasionnel de la véloroute (44.5%), une minorité ayant un usage hebdomadaire (9.9%) ou quotidien (2.4%). Parmi ceux qui l'ont découverte en 2019, 56% ne l'ont utilisée qu'une seule fois, et 23% l'utilisent de façon occasionnelle. La fréquence des visites augmente avec l'ancienneté de la fréquentation : la part des usagers mensuels augmente significativement après un an de fréquentation, et celle des usagers hebdomadaires au-delà de 5 ans.

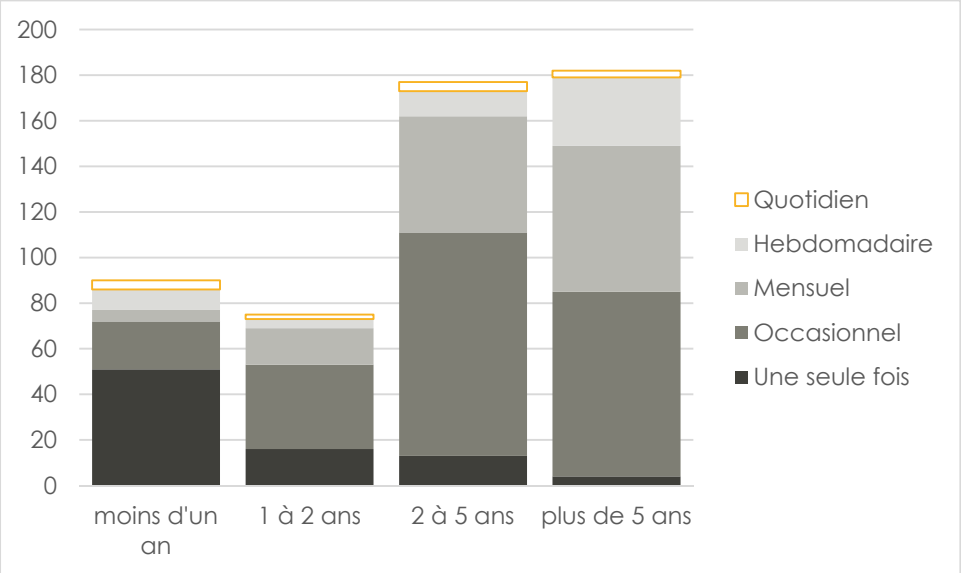


Figure 48. Fréquence des visites selon l'ancienneté de fréquentation de la ViaRhôna

[140] La passation du questionnaire ayant été faite en ligne, il n'a pas été possible d'identifier les usagers « locaux » (personnes résidant à moins de 20 km du site d'enquête) comme cela a été fait en 2017.

La portion de l'itinéraire connue par le plus grand nombre de personnes est la partie médiane entre Vienne et Avignon, les secteurs amont et la métropole lyonnaise étant connus par près de la moitié des répondants (Figure 49). Le faible nombre de personnes connaissant l'aval de la ViaRhôna est à mettre en relation avec le lieu de résidence des répondants et les modalités de communication sur l'enquête : alors que des articles concernant l'enquête sont parus dans les différentes éditions locales du Dauphiné Libéré, qui couvrent les départements de la région Auvergne-Rhône-Alpes, la partie sud notre enquête n'a pas bénéficié de la même médiatisation.

36% des répondants ne connaissent qu'un ou deux secteurs, le plus souvent situé à proximité de leur domicile. Près de la moitié connaissent entre 3 et 10 secteurs sur 25 au total, alors que moins de 20% connaissent plus de 10 secteurs de la véloroute (Figure 50).

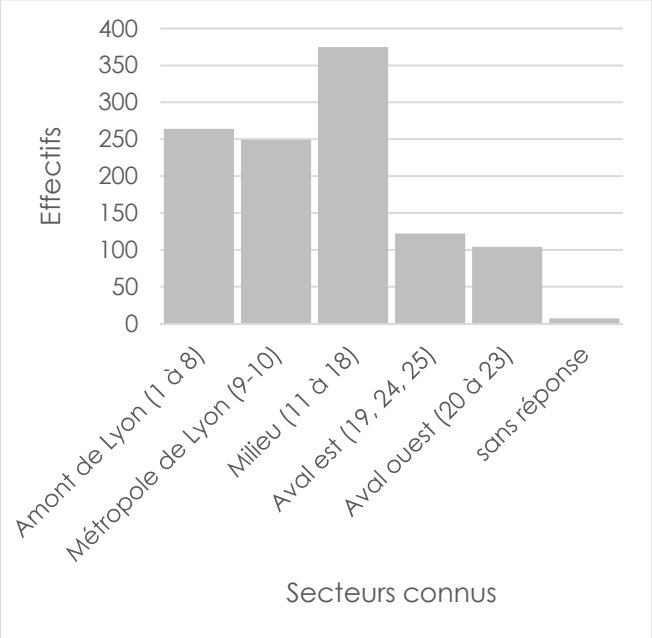


Figure 49. Nombre de répondants connaissant au moins un tronçon du secteur

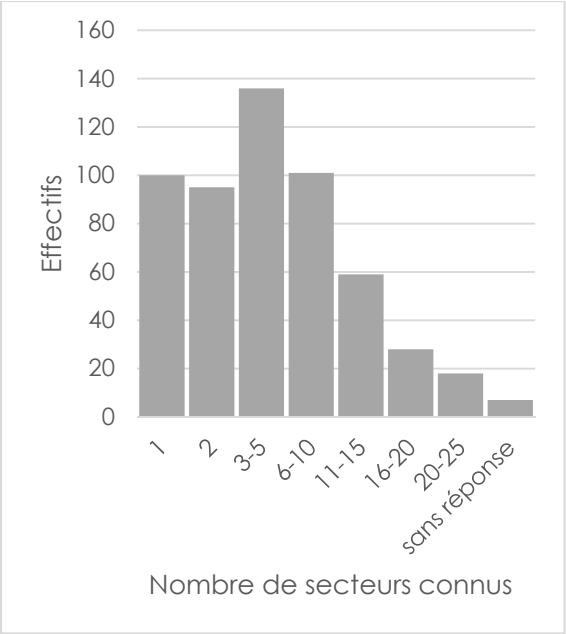


Figure 50. Répartition des répondants selon le nombre de tronçons qu'ils connaissent

5.1.7 - Les différents profils d'usagers

Les professionnels du cyclotourisme et de la pratique du vélo ont coutume de distinguer différents profils d'usagers (Encadré 4).

Encadré 4. Définitions des différents profils d'usagers de la véloroute

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).

Source : Inddigo-Symetris, 2018

Lors de leur dernière sortie sur la ViaRhôna, 95.8% des répondants se sont déplacées à vélo : 37.9% avec un vélo de cyclotourisme, 25.4% avec un vélo de route, 20.2% avec un VTT. Seuls 12.3% étaient équipés d'un vélo à assistance électrique. En lien avec leur équipement, 29.8% se sont déclarés en itinérance, 34.8% comme excursionnistes à vélo (et 4.4% comme faisant une balade à pied). 18.2% se considèrent comme des cyclosportifs, alors que 6.3% réalisaient un déplacement de proximité principalement pour se rendre à leur travail ou à l'école (74%), à un site de loisirs (29%) ou d'observation de la nature (15%). Ainsi la répartition de la population enquêtée entre les différentes catégories d'usagers est très proche de celle observée dans l'enquête de 2017. Par rapport à l'enquête de fréquentation, on constate une sous-représentation des cyclosportifs et des utilitaires et une surreprésentation des itinérants (Tableau 28).

Tableau 28. Répartition de la population enquêtée entre les différents profils d'usagers : comparaison entre les différentes enquêtes

Profils d'usagers	Enquête 2019		Enquête 2017	Enquête fréquentation 2017
	Effectif	%	%	%
Balade à vélo	188	34.6%	41.5%	46% (*)
Balade à pied	24	4.4%		
Jogging	12	2.2%		
Roller	11	2.0%		
Autre	3	0.6%		
Itinérant	162	29.8%	33.8%	16%
Sportif	99	18.2%	17.5%	25%
Déplacement de proximité	34	6.3%	7.3%	13%
Sans réponse	11	2.0%		

(*) La catégorie loisirs de l'enquête de fréquentation regroupe tous ceux qui ne sont ni sportifs, ni itinérants, ni utilitaires (soit 43.2% de notre échantillon).

Assez logiquement, les différents profils d'usagers ont un équipement en rapport avec leur pratique : ainsi 65.4% des itinérants utilisent un vélo de cyclotourisme, 76.8% des cyclosportifs sont équipés d'un vélo de route, l'équipement des excursionnistes et des cyclistes utilitaires étant plus diversifié (Tableau 29). 48 personnes ont mentionné d'autres équipements que ceux proposés dans le questionnaire : vélo couché (10 personnes), tandem couché, VTC (6), remorques pour le transport des bagages ou d'enfants (5), vélo pliant (3), tricycle (couché ou non, pour personne handicapée ou non), vélomobile, gyroroue, ski roue (2), roller de vitesse, gravel bike, skateboard, trottinette (2). La proportion d'usagers utilisant un VAE est plus importante dans notre échantillon que dans l'enquête de fréquentation d'Indiggo-

Symetris (12.3% contre 4.9% dans l'enquête de fréquentation). La différence est particulièrement importante pour les usagers de la catégorie loisirs (19.1 contre 6.4%), et ceux de la catégorie utilitaires (20.6 contre 9.4%). L'enquête de fréquentation ne donne pas de résultats concernant les autres types de vélo.

Tableau 29. Types d'équipements selon le profil d'usagers

	Balade à vélo	Itinérant	Sportif	Autre balade (à pied, jogging, roller…)	Déplacement de proximité	Sans réponse	**ensemble**
vélo de route	33	17	76	3	5	4	**138**
vélo de cyclotourisme	66	106	11	5	15	3	**206**
VTT	63	28	9	4	6	0	**110**
VAE	36	13	8	2	7	1	**67**
Roller	1	0	0	12	0	0	**13**
Fauteuil	1	0	0	0	0	0	**1**
Poussette	1	0	0	3	0	0	**4**
autre	14	14	7	4	4	3	**48**
sans	0	0	0	32	3	2	**39**
Ensemble	**188**	**162**	**99**	**50**	**34**	**11**	**544**

NB : le total des équipements par type de profil est supérieur au nombre d'usagers dans chaque catégorie car certains répondants ont déclaré plusieurs équipements

Les différents profils se distinguent par leur âge et leur genre, les sportifs étant en moyenne plus âgés et beaucoup plus souvent des hommes (Tableau 30), alors que les cyclistes utilitaires sont plus jeunes que les autres catégories (Figure 51), et que l'on rencontre plus de femmes que la moyenne (58.0% contre 36.0%) parmi les usagers qui se baladent à pied ou en rollers.

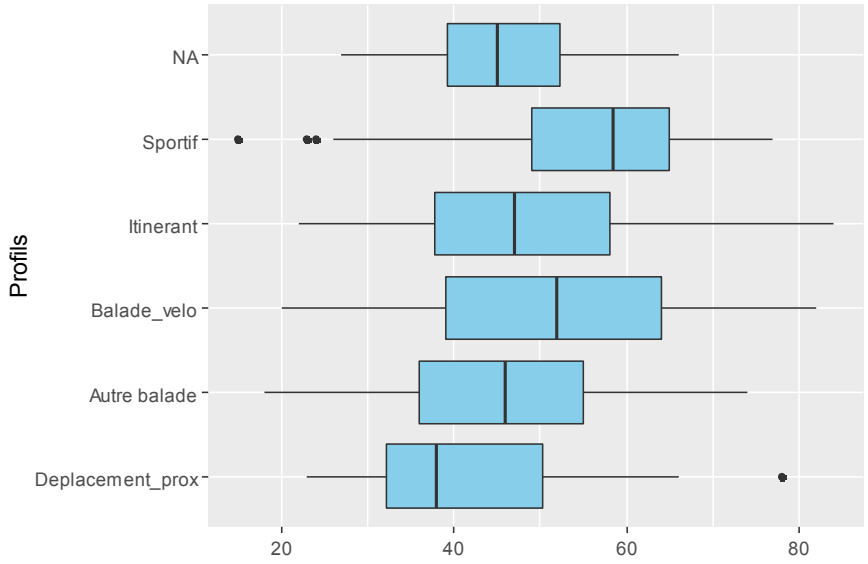


Figure 51. Distribution de l'âge selon le profil d'usagers

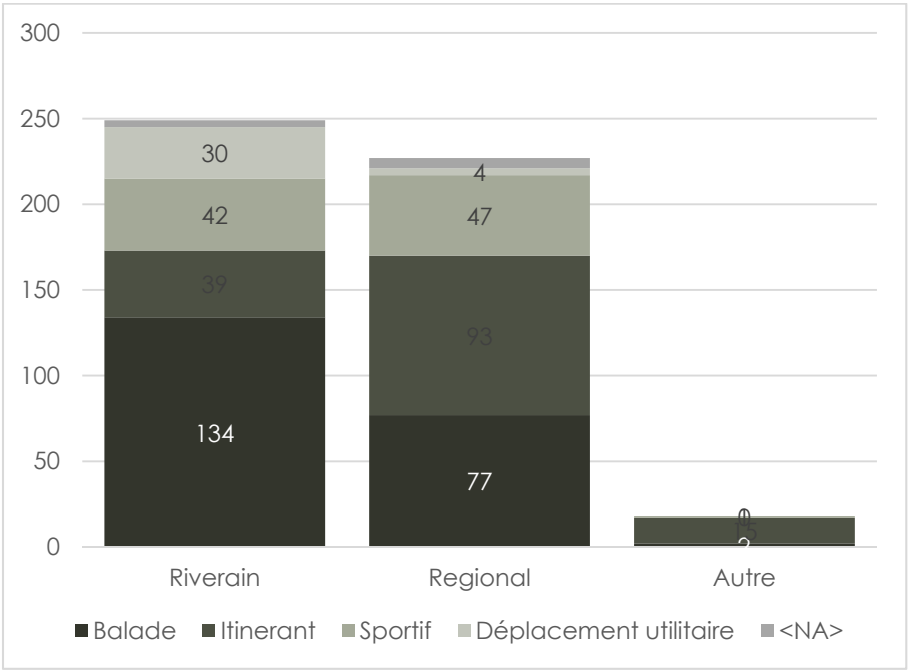


Figure 52. Répartition des profils d'usages selon l'origine géographique

Comme en 2017 on observe une répartition différente des profils d'usage selon l'origine géographique : Chez les riverains, le type d'usage le plus fréquent est la balade à pied ou à vélo, alors que pour les personnes issues du bassin régional mais non riverains, l'usage itinérant est prépondérant. Ce dernier est majoritaire également chez les résidents d'autres régions et les étrangers, cependant les effectifs de ces deux catégories sont très faibles. Assez naturellement, les déplacements utilitaires sont essentiellement le fait des riverains. La part

des sportifs est un peu plus importante chez les personnes issues du bassin régional, non riveraines.

La répartition des catégories socio-professionnelles diffère également selon les profils d'usagers (Tableau 30) : les cadres et professions intellectuelles supérieures dominent parmi les itinérants et les cyclistes utilitaires, alors que les retraités représentent une grande part des cyclosportifs.

Tableau 30. Synthèse des caractéristiques des répondants selon leur profil d'usage (entre parenthèses valeurs pour l'enquête de 2017)

	Itinérants	Balade à vélo *	Autre balade *	Utilitaires	Cyclo-sportifs	Ensemble
Âge moyen (ans)	47.4 *(46,4)*	51.7 *(56,4)*	46.7 *(56.4)*	41.1 *(42,4)*	55.8 *(51,7)*	**49.95** *(51,6)*
Hommes (%)	63.0 *(55,7)*	58.5 *(54,9)*	38.0 *(54,9)*	55.9 *(57,9)*	86.9 *(70,3)*	63.1 *(57,3)*
Touristes(%)	88.3 *(87,3)*	12.2 *(24,4)*	6.0 *(24,4)*	5.9 *(24,3)*	18.2 *(32,1)*	**35.5** *(46,4)*
Retraités (%)	17.3 *(20,9)*	31.4 *(45,3)*	12.0 *(45,3)*	8.8 *(22,9)*	41.4 *(40)*	**25.4** *(34,7)*
Étudiants et élèves (%)	0.0 *(10,4)*	1.6 *(5,5)*	2.0 *(5,5)*	0.0 *(14,3)*	3.0 *(11,3)*	**1.3** *(8,7)*
Cadres (%)	42.6 *(30,7)*	30.9 *(19,4)*	32.0 *(19,4)*	50.0 *(14,3)*	22.2 *(17,5)*	**33.8** *(22,6)*
Professions intermédiaires (%)	10.5 *(23,3)*	8.0 *(12,9)*	6.0 *(12,9)*	17.6 *(22,9)*	6.1 *(13,8)*	**8.8** *(17,2)*
Ouvriers (%)	0.0 *(1,2)*	3.2 *(1)*	2.0 *(1)*	0.0 *(5,1)*	4.0 *(3,8)*	**2.0** *(2)*
Riverains (%)	24.1 *(14,9)*	55.9 *(63,2)*	58.0 *(63,2)*	88.2 *(60,1)*	42.4 *(58,3)*	**45.8** *(44,2)*
Régionaux (%)	57.4 *(14,4)*	32.4 *(20,9)*	32.0 *(20,9)*	11.8 *(21,1)*	47.5 *(19,1)*	**41.7** *(18,5)*
Autres (%)	9.3 *(80.4)*	0.5 *(23.2)*	2.0 *(23.2)*	0. 0 *(21.0)*	1.0 *(28.5)*	**3.3** *(43.6)*

(*) dans l'enquête 2017 les deux catégories balade à vélo et autre balade étaient regroupées dans la catégorie excursionnistes

5.2 - Les caractéristiques de la dernière sortie sur la ViaRhôna

5.2.1 - Les secteurs visités

La répartition le long de l'itinéraire des secteurs visités lors de la dernière sortie sur la VR est assez similaire à celle des secteurs connus, avec plus de la moitié des visites réalisées sur la partie médiane de la VR (Figure 53). Plus de la moitié des visites également ne concerne qu'un seul tronçon (Figure 54), en lien avec la distance moyenne parcourue sur la véloroute (voir section 5.2.4 -).

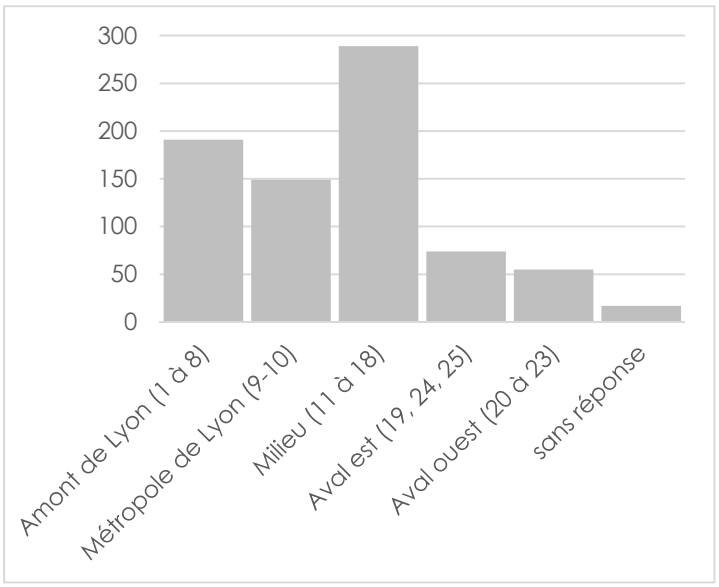


Figure 53. Nombre de répondants ayant parcouru au moins un tronçon du secteur lors de leur dernière sortie sur la ViaRhôna

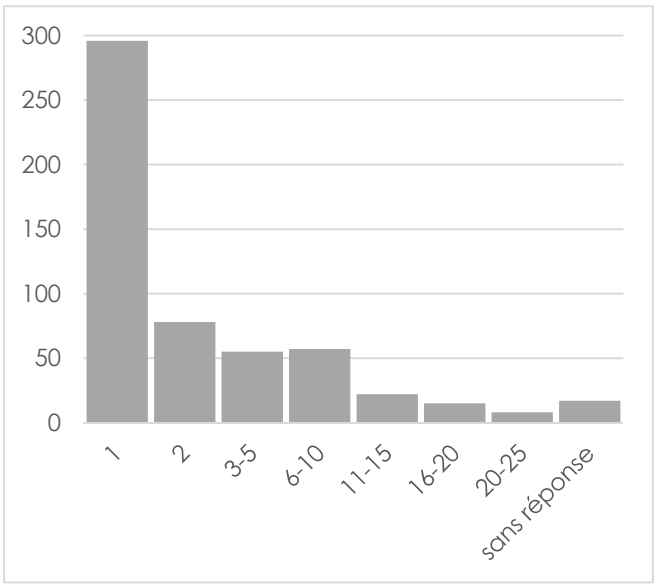


Figure 54. Répartition des répondants selon le nombre de tronçons visités lors de la dernière sortie sur la ViaRhôna

5.2.2 - La distance parcourue pour rejoindre la ViaRhôna

Les distances parcourues par les personnes interrogées pour rejoindre la ViaRhôna depuis leur résidence principale ou leur lieu de villégiature sont globalement assez faibles : moins de 40% ont parcouru plus de 20 km. La répartition des usagers selon la distance parcourue pour accéder à l'itinéraire diffère néanmoins de celle de l'étude de fréquentation : la part de ceux ayant parcouru moins de 1 km est environ deux fois plus faible, alors que celle des usagers résidant à plus de 13 km (ou 15 km) de la VR est beaucoup plus importante (48.4% contre 31.1%). La répartition des distances parcourues varie selon le profil d'usage (Figure 55) : la part de ceux parcourant plus de 40 km est plus importante pour les personnes en itinérance et demeure très faible pour ceux qui font un déplacement utilitaire ou une balade à pied, en roller ou pour les joggers. Inversement, 85% des usagers utilitaires font un parcours inférieur à 7 km pour rejoindre la VR. Cette proportion est d'un peu plus de 50% pour

les excursionnistes (à vélo ou à pied), et tombe à 31% et 22% respectivement pour les sportifs et les itinérants.

La répartition des distances parcourues pour rejoindre la ViaRhôna varie également selon que la personne interrogée est une touriste ou pas (Figure 56). Les touristes parcourent des distances en moyenne plus élevées pour rejoindre la véloroute[141].

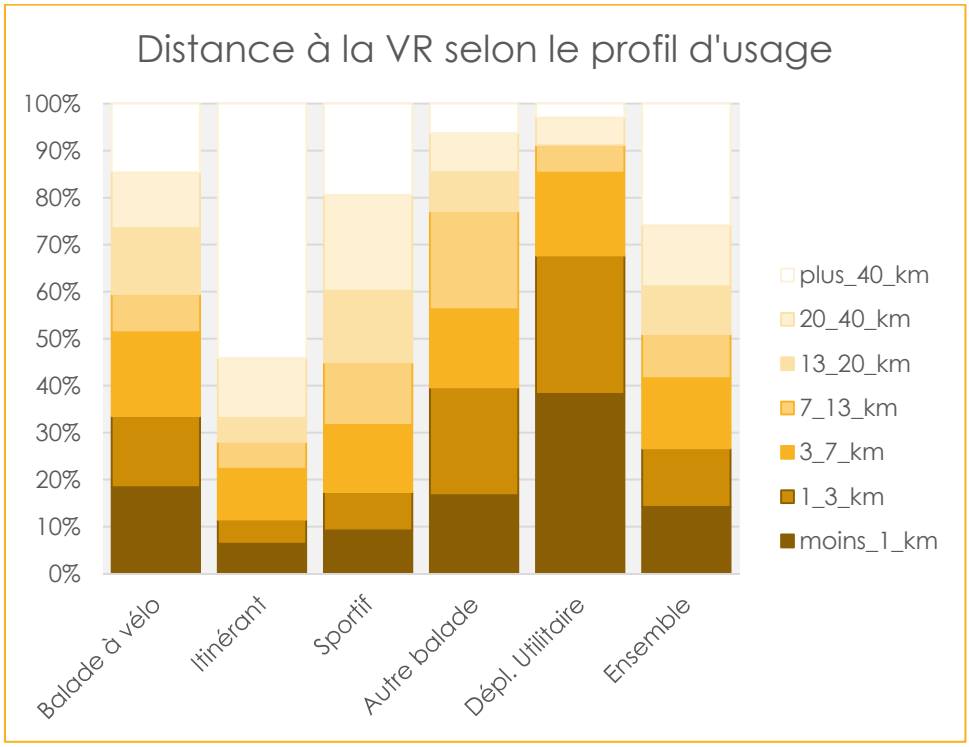


Figure 55. Répartition de la distance pour rejoindre la ViaRhôna selon le profil d'usage

[141] Ce résultat suggère la possibilité que certains touristes aient considéré la distance depuis leur domicile et non pas depuis leur lieu de villégiature, ce qui pourrait expliquer ces différences importantes avec l'enquête de fréquentation. En effet, la question était formulée de la manière générique pour tous les usagers : « *Lors de votre dernière sortie sur la ViaRhôna, quelle distance (aller simple) avez-vous parcourue pour accéder à la ViaRhôna depuis votre domicile ou votre lieu d'hébergement ?* ».

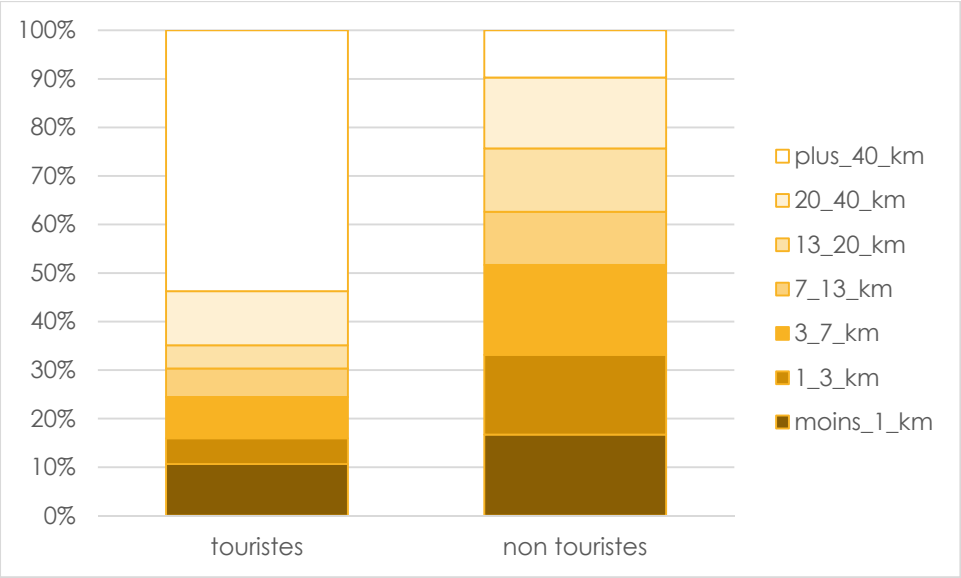


Figure 56. Répartition des distances pour rejoindre la ViaRhôna selon que la personne est touriste ou non

5.2.3 - Le mode de transport utilisé pour rejoindre la ViaRhôna

Plus de la moitié des personnes interrogées ont rejoint la VR à vélo lors de leur dernière sortie, à partir de leur résidence principale ou de leur lieu de villégiature. Les modes de transport les plus utilisés sont ensuite la voiture (29.6% contre 25.9% dans l'enquête fréquentation 2017) et le train (14% contre 2.5% dans l'enquête fréquentation). Moins de 5% viennent à pied (Figure 57).

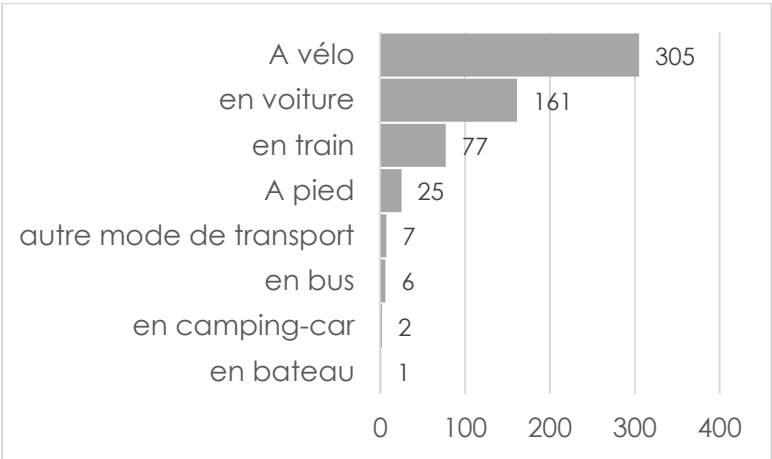


Figure 57. Distribution des répondants selon le mode de transport utilisé pour rejoindre la ViaRhôna

Le mode de transport utilisé pour rejoindre la ViaRhôna dépend du profil d'usagers et de la distance parcourue pour la rejoindre. Les personnes empruntant la VR pour des *déplacements utilitaires* utilisent toutes le vélo si la distance est inférieure à 7 km. Dans les cas rares

où elles ont plus de 7km à parcourir, elles utilisent la voiture ou le train. Les *sportifs* utilisent également le vélo de façon prépondérante (82%) pour rejoindre la VR, quelle que soit la distance à parcourir. Les autres modes utilisés (surtout au-delà de 20 km) sont la voiture dans 2 cas sur 3.

La majorité des *itinérants* (64.8%) ont fait plus de 20 km pour rejoindre la VR lors de leur dernière sortie. Près du tiers ont parcouru cette distance à vélo seulement, un autre tiers a emprunté le train, et un sur cinq, la voiture. 17 personnes ont utilisé deux moyens de transport, principalement le train et le vélo. Les itinérants ayant parcouru moins de 20 km pour rejoindre la VR ont utilisé à 79% leur vélo.

Ceux qui réalisent une *balade à vélo* utilisent principalement le vélo pour se rendre sur la VR lorsque la distance reste inférieure à 13 km (87% pour une distance inférieure à 3 km, 65% entre 3 et 13 km). Au-delà, ils utilisent surtout la voiture. Le train n'est mobilisé par les excursionnistes qu'au-delà de 40 km et dans de très rares cas. Ces résultats sont cohérents avec ceux observés dans l'enquête de fréquentation : la distance moyenne parcourue par ceux qui ont rejoint la VR à pied ou à vélo est de 1 km, alors qu'elle s'élève à 15 km pour ceux qui ont emprunté une voiture et à 51.6 km pour ceux qui ont utilisé le train.

Les promeneurs à pied, les joggers et pratiquants du roller se rendent majoritairement à pied sur la VR lorsque la distance est inférieure à 3 km (12 sur 18). Si la distance à parcourir se situe entre 3 et 13 km, les modes de transport utilisés sont diversifiés (à pied, en voiture, à vélo, trottinette et ski-roue). Au-delà de 13 km, la voiture est utilisée par tous.

5.2.4 - La distance parcourue lors de la dernière sortie sur la ViaRhôna

Plus du quart des personnes interrogées ont parcouru plus de 60 km lors de leur dernière sortie et seulement 10% moins de 10 km. Ces chiffres sont bien supérieurs à ceux observés dans l'enquête de fréquentation de 2017 (respectivement 22% et 3%). A l'inverse la part des personnes ayant parcouru entre 20 et 50 km est plus faible dans notre échantillon que dans l'enquête de fréquentation (Figure 58).

La distance parcourue sur la véloroute varie suivant le profil d'usagers (Figure 59) : les itinérants et les sportifs sont ceux qui parcourent les plus longues distances : respectivement 57% et 48% d'entre eux ont réalisé une randonnée de plus de 60 km lors de leur dernière sortie. Inversement, 70% des balades ou courses à pied ou en roller, 76% des déplacements utilitaires font moins de 20 km. Les personnes qui font une balade à vélo présentent l'éventail de distances parcourues le plus large.

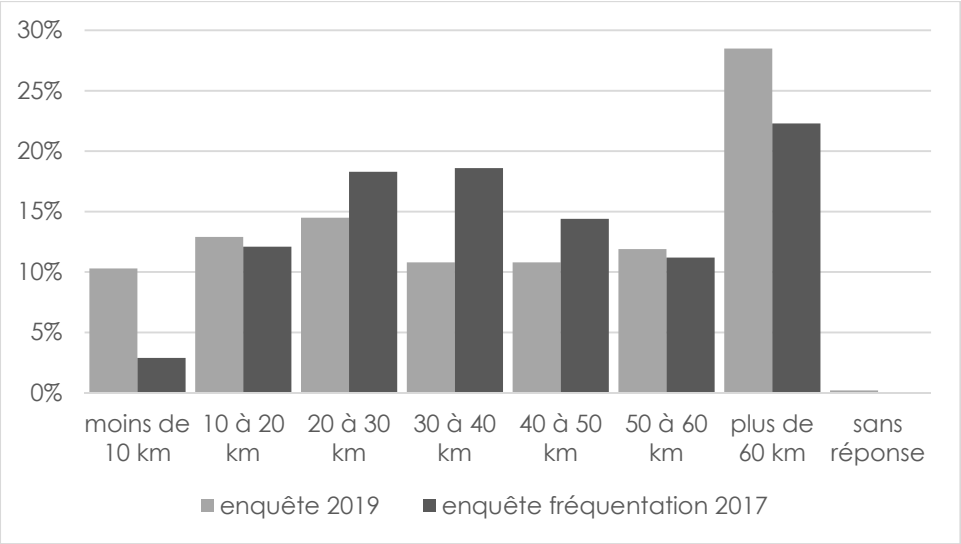


Figure 58. Distribution des répondants selon la distance parcourue lors de la dernière sortie sur la ViaRhôna

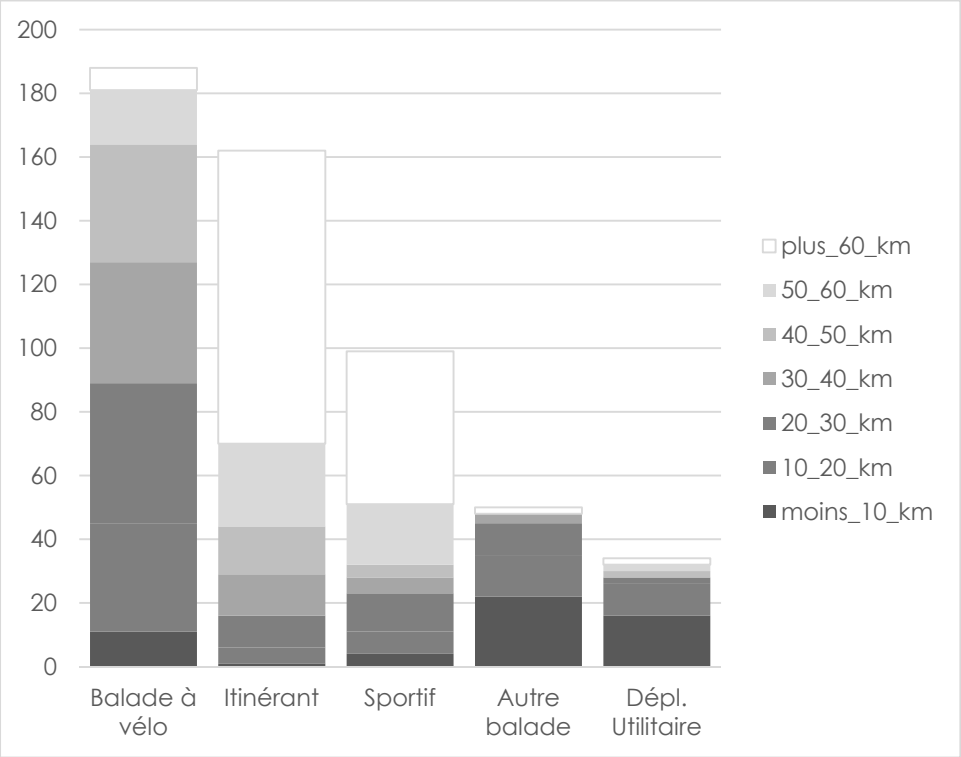


Figure 59. Répartition des distances parcourues sur la ViaRhôna selon le profil d'usager

5.2.5 - Les touristes

Un peu plus du tiers des répondants (35%) sont des touristes (c'est-à-dire qu'ils n'ont pas fait l'aller-retour entre leur résidence et la ViaRhôna dans la journée) contre 17.9% dans l'enquête de fréquentation de 2017. Comme on pouvait s'y attendre et comme constaté

dans l'enquête de 2017, le profil d'usage diffère que l'on soit touriste ou non (Figure 60). Parmi les touristes, l'usage le plus répandu est la randonnée en itinérance, contrairement aux non touristes, où la balade est le principal usage, suivi par la pratique sportive. Les déplacements utilitaires sont quasi-exclusivement le fait des non touristes.

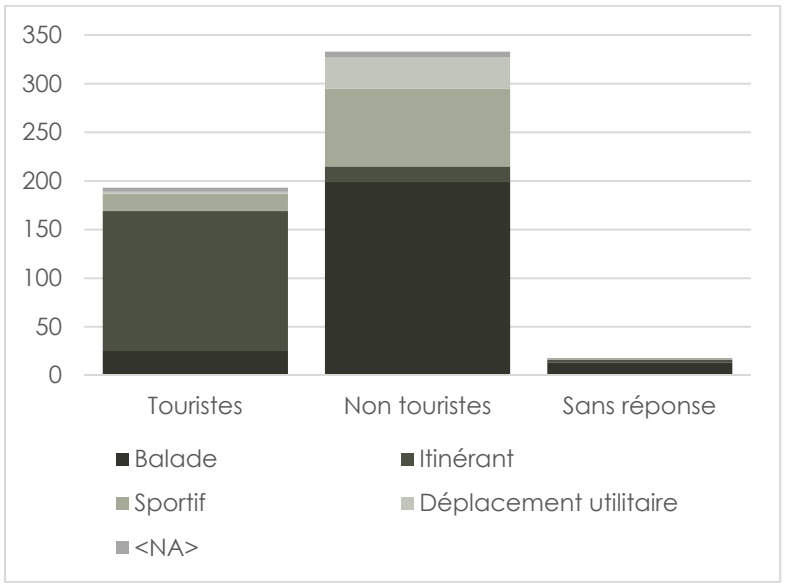


Figure 60. Répartition des différents profils d'usage selon que le répondant est touriste ou non

Du fait du recrutement essentiellement régional de notre échantillon, la part des touristes issus du bassin régional est six fois plus importante (59.1%) que pour l'enquête de 2017 (9.9%). A noter que 23.8% des riverains ont déclaré ne pas avoir fait l'aller-retour depuis leur domicile dans la journée lors de leur dernière sortie sur la VR.

Parmi les touristes, 73.6% sont itinérants. Leur randonnée a duré entre 4 et 7 jours pour 42% d'entre eux, de 2 à 3 jours pour 27% et 8 jours et plus pour 30%.

Par rapport à l'enquête de fréquentation, on constate une surreprésentation des personnes ayant randonné moins de 300 km et une sous-représentation de ceux ayant parcouru plus de 300 km, encore plus nette pour les très longues randonnées. La différence concernant les randonnées très longues est sans doute liée à la quasi-absence des étrangers dans notre échantillon (Figure 61).

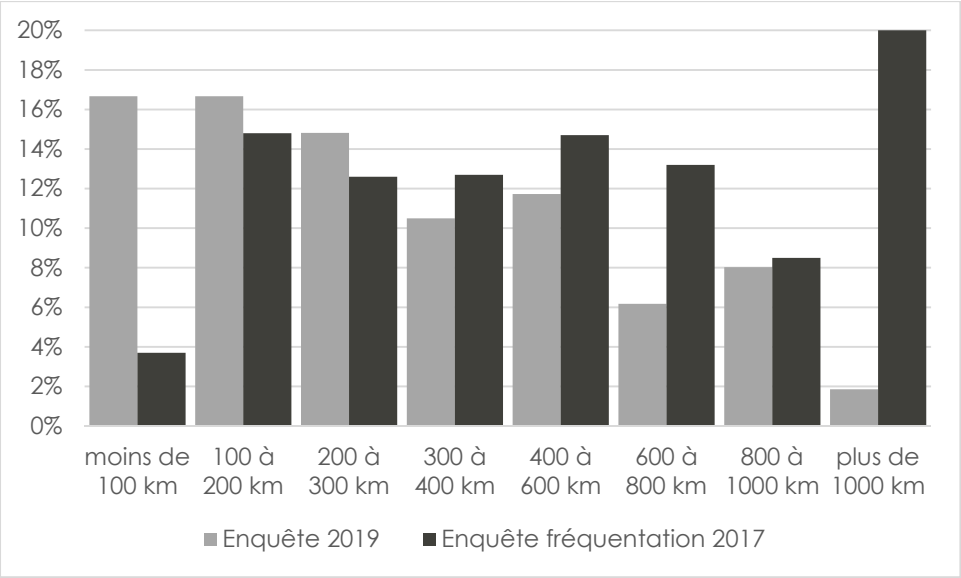


Figure 61. Distribution des itinérants selon la longueur de la randonnée

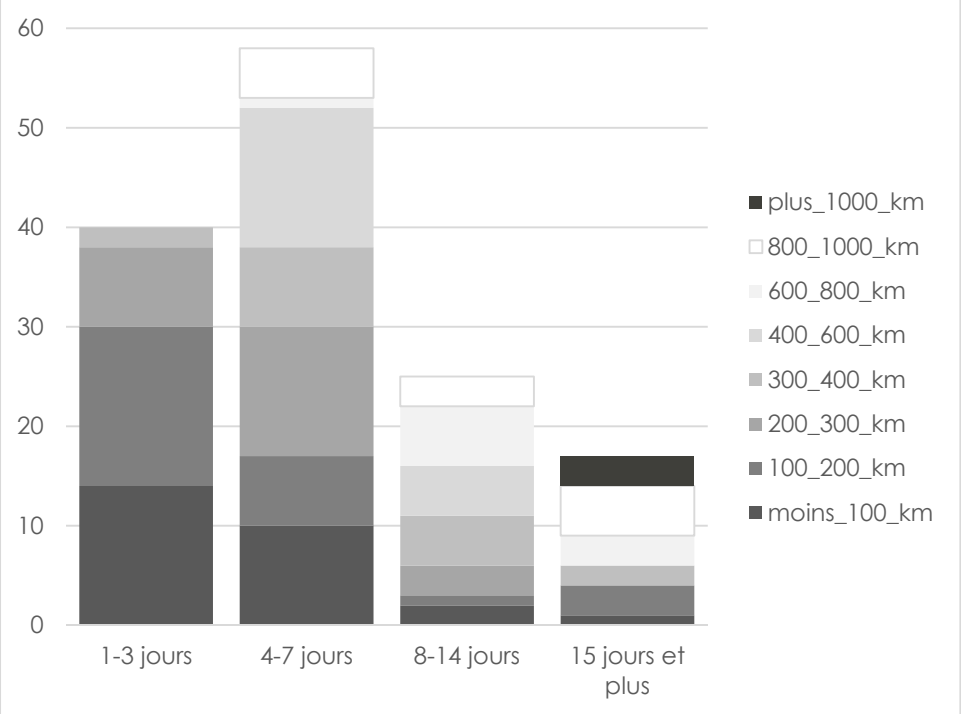


Figure 62. Distribution des itinérants selon la durée et la longueur totale de leur randonnée

5.3 - Les motivations pour utiliser la ViaRhôna

Deux questions étaient posées concernant les raisons ou motivations de venir sur la ViaRhôna. La première s'intéressait aux 3 raisons de choisir la VR par rapport à d'autres sites pour la pratique de l'activité (vélo ou déplacement à pied). La seconde demandait aux répondants de se positionner sur une échelle de 1 (pas du tout important) à 5 (très important) par rap-

port à 18 motivations possibles. Ces motivations font partie d'une échelle fréquemment utilisée pour l'analyse des motivations pour la pratique des activités de loisirs de plein air (échelle REP : Recreation Experience Preferences, voir la revue de littérature section 2.2.1 -).

Comme dans l'enquête usagers de 2017, les deux principales raisons qui motivent les usagers à utiliser la ViaRhôna plutôt qu'un autre site sont le fait que ce soit un espace sécurisé (69.5% des usagers contre 50% en 2017), et l'attractivité des paysages (54.8% des usagers contre 48.5% en 2017) (Figure 63). Si le fait de longer le Rhône arrivait en 3ème position des raisons d'utiliser la ViaRhôna dans l'enquête de 2017, il occupe seulement la 4ème place, mais la part des usagers ayant retenu cet item est très proche dans les deux enquêtes (32.2% des usagers contre 36.8% en 2017). Dans cette enquête, l'accès au Rhône est devancé dans l'ordre des motivations par le fait que ce soit un itinéraire balisé (35.3% des personnes interrogées) qui n'arrivait qu'en 5ème position dans l'enquête de 2017. Ces quelques différences entre les deux enquêtes peuvent s'expliquer par la composition des deux échantillons.

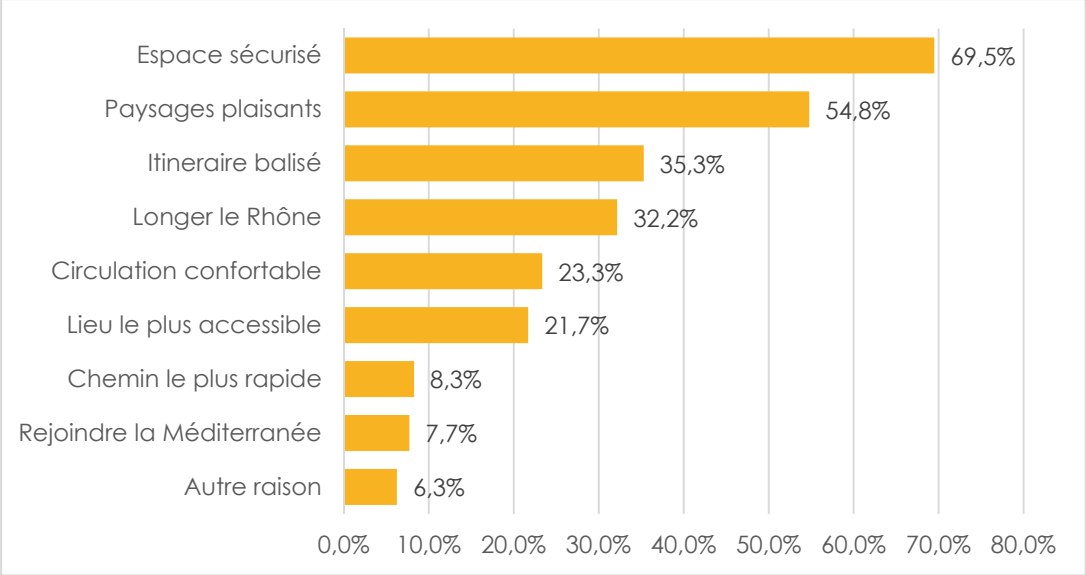


Figure 63. Raisons de choisir la ViaRhôna par rapport à d'autres sites : part des répondants par type de raison

Les raisons d'emprunter la VR invoquées varient selon le profil d'usage de la véloroute (Figure 64) : les itinérants classent le balisage au même niveau que la sécurité et les paysages, et citent « rejoindre la Méditerranée » beaucoup plus souvent que les autres types d'usagers. Pour les utilitaires, les aspects d'accessibilité et de rapidité de l'itinéraire priment par rapport aux considérations liées à l'environnement (paysages, longer le Rhône). C'est pour les promeneurs à pied que le fait de longer le Rhône est le plus important. Les sportifs se distinguent surtout par la grande importance donnée à la sécurité de l'itinéraire.

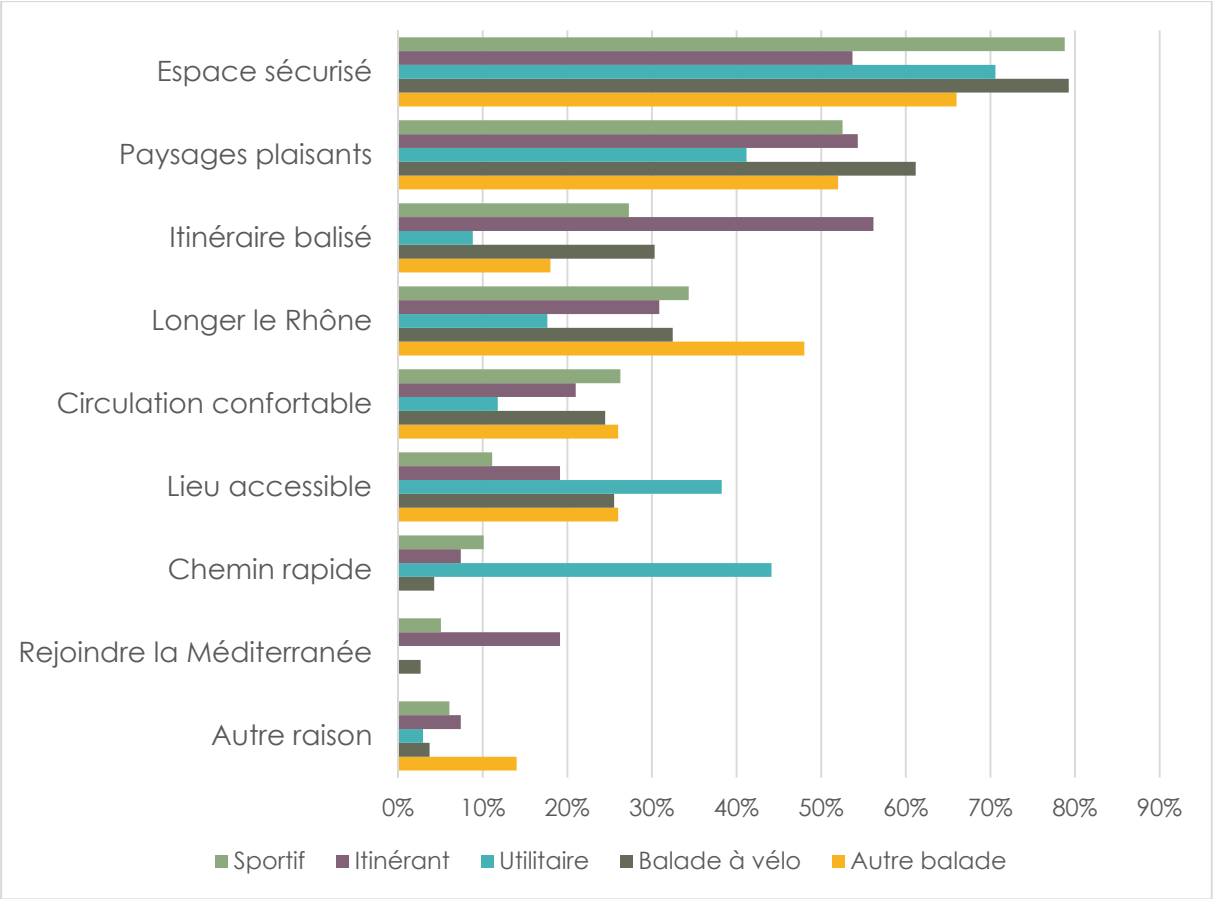


Figure 64. Trois raisons de choisir la ViaRhôna : part des répondants par type de raison, selon le profil

Parmi les 18 motivations proposées dans l'échelle REP, les trois qui recueillent les meilleurs scores sont les mêmes que dans l'enquête 2017 : « *faire de l'exercice* », « *être proche de la nature* » et « *m'éloigner du bruit* »[142] (Figure 65). « *Explorer la région et découvrir son patrimoine* », item non présent dans l'enquête de 2017, occupe la quatrième position, suivi de « *me relaxer physiquement* » (4ème en 2017). La motivation « *être en contact avec le Rhône* » occupe la 6ème position avec un score moyen de 3.23, c'est-à-dire bien au-dessus de la moyenne des scores attribués à l'ensemble des items. Ce résultat confirme que l'envie d'être

[142] Les items proposés sont identiques à ceux proposés dans l'enquête de 2017 à l'exception de « m'éloigner de la ville » qui a été remplacé par « m'éloigner du bruit et de la foule », « pour explorer la région et découvrir son patrimoine » et « pour faire une expérience stimulante et excitante », non présents en 2017 ont été ajoutés, et « pour m'éloigner de ma famille un moment », qui avait recueilli des scores très faibles en 2017 a été supprimé. Pour certains autres items, la formulation a été légèrement modifiée pour la rendre plus claire. Les scores obtenus dans les deux enquêtes ne sont pas directement comparables car les échelles de notation diffèrent (notation continue de 0 à 10 en 2017, notation discrète de 1 à 5 en 2019), cependant on peut observer le classement des items et leur score moyen par rapport à la moyenne des scores.

au bord du Rhône est une motivation importante, avant les motivations « sociales » (« *faire quelque chose en famille* », « *être avec mes amis ou les membres de mon groupe* »).

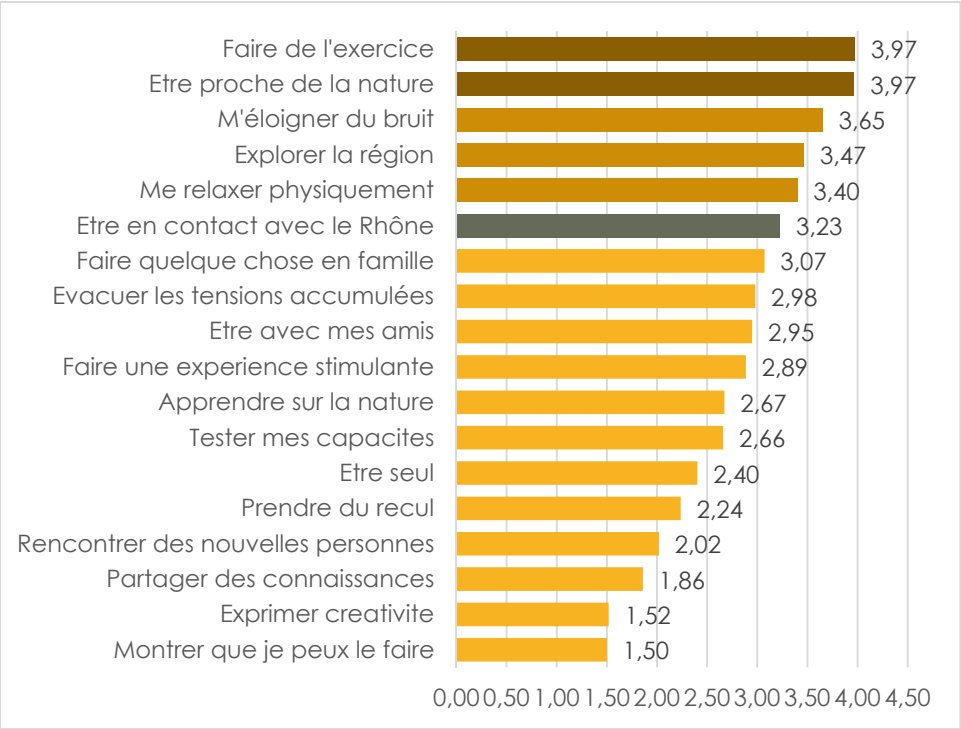
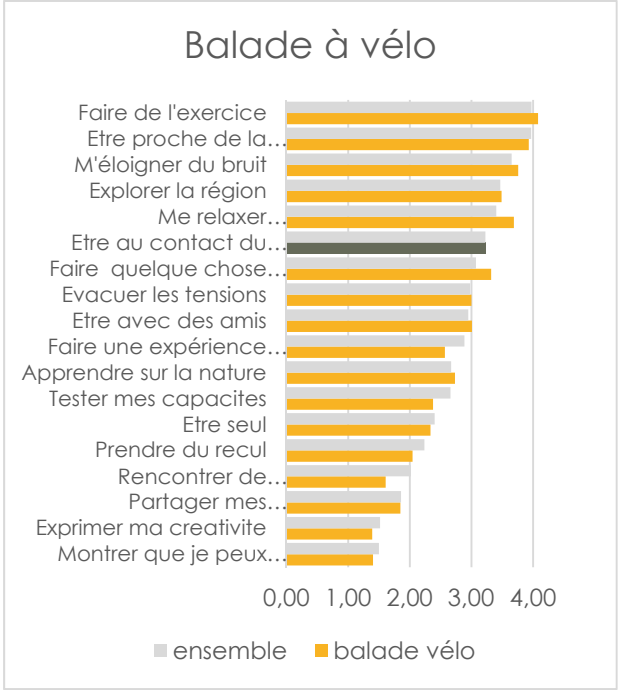
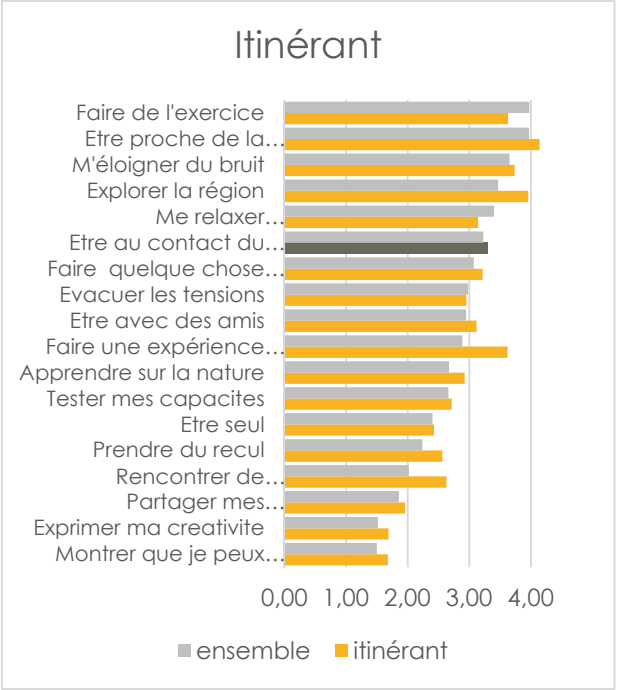


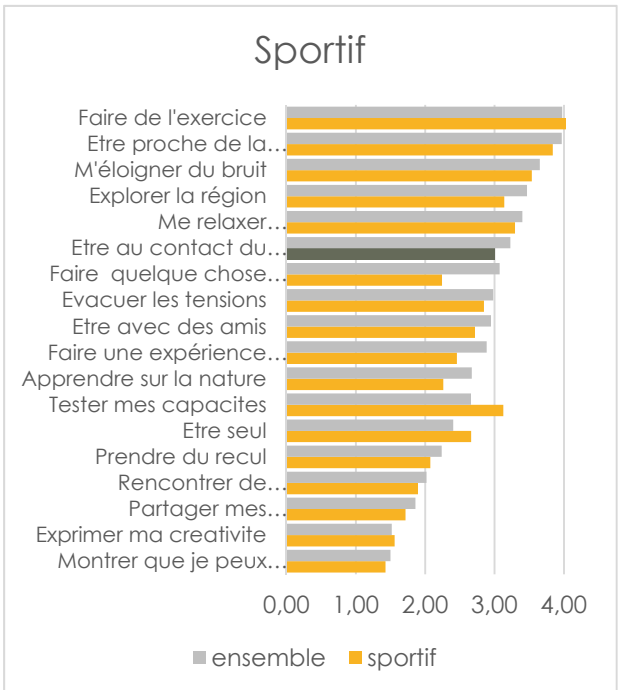
Figure 65. Score moyen attribué aux différentes motivations

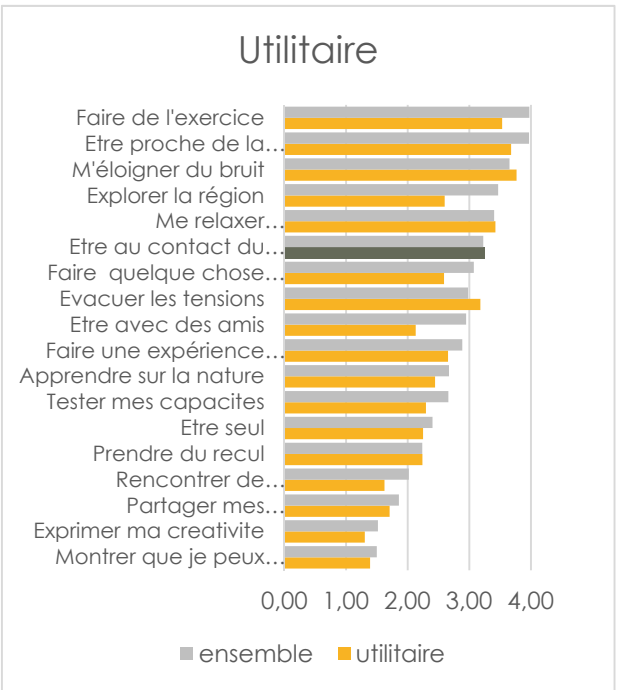
Comme dans l'enquête de 2017, on ne constate pas de différences importantes dans les motivations selon les profils d'usagers (Figure 66) : les cyclosportifs accordent une importance plus grande que la moyenne aux motivations « *faire de l'exercice* » et « *tester mes capacités* » et moins à « *faire quelque chose en famille* ». Pour les itinérants, les motivations liées à la découverte et à la nouveauté (« *explorer la région* », « *rencontrer de nouvelles personnes* », « *faire une expérience stimulante* ») sont mieux notées que la moyenne. Les utilitaires ont globalement attribué des scores inférieurs à la moyenne de toutes les motivations. Les motivations liées aux relations sociales familières reçoivent des scores plus élevés de la part des promeneurs à pied.

De la même façon, on ne constate pas de différences importantes de notations entre les usagers riverains et ceux issus du bassin régional mais non riverains, qui sont les deux principaux groupes de notre échantillon.


Balade à vélo
Faire de l'exercice
Etre proche de la...
M'éloigner du bruit
Explorer la région
Me relaxer...
Etre au contact du...
Faire quelque chose...
Evacuer les tensions
Etre avec des amis
Faire une expérience...
Apprendre sur la nature
Tester mes capacites
Etre seul
Prendre du recul
Rencontrer de...
Partager mes...
Exprimer ma creativite
Montrer que je peux...
0,00 1,00 2,00 3,00 4,00
ensemble
balade vélo


Itinérant
Faire de l'exercice
Etre proche de la...
M'éloigner du bruit
Explorer la région
Me relaxer...
Etre au contact du...
Faire quelque chose...
Evacuer les tensions
Etre avec des amis
Faire une expérience...
Apprendre sur la nature
Tester mes capacites
Etre seul
Prendre du recul
Rencontrer de...
Partager mes...
Exprimer ma creativite
Montrer que je peux...
0,00 1,00 2,00 3,00 4,00
ensemble
itinérant


Sportif
Faire de l'exercice
Etre proche de la...
M'éloigner du bruit
Explorer la région
Me relaxer...
Etre au contact du...
Faire quelque chose...
Evacuer les tensions
Etre avec des amis
Faire une expérience...
Apprendre sur la nature
Tester mes capacites
Etre seul
Prendre du recul
Rencontrer de...
Partager mes...
Exprimer ma creativite
Montrer que je peux...
0,00 1,00 2,00 3,00 4,00
ensemble
sportif


Utilitaire
Faire de l'exercice
Etre proche de la...
M'éloigner du bruit
Explorer la région
Me relaxer...
Etre au contact du...
Faire quelque chose...
Evacuer les tensions
Etre avec des amis
Faire une expérience...
Apprendre sur la nature
Tester mes capacites
Etre seul
Prendre du recul
Rencontrer de...
Partager mes...
Exprimer ma creativite
Montrer que je peux...
0,00 1,00 2,00 3,00 4,00
ensemble
utilitaire

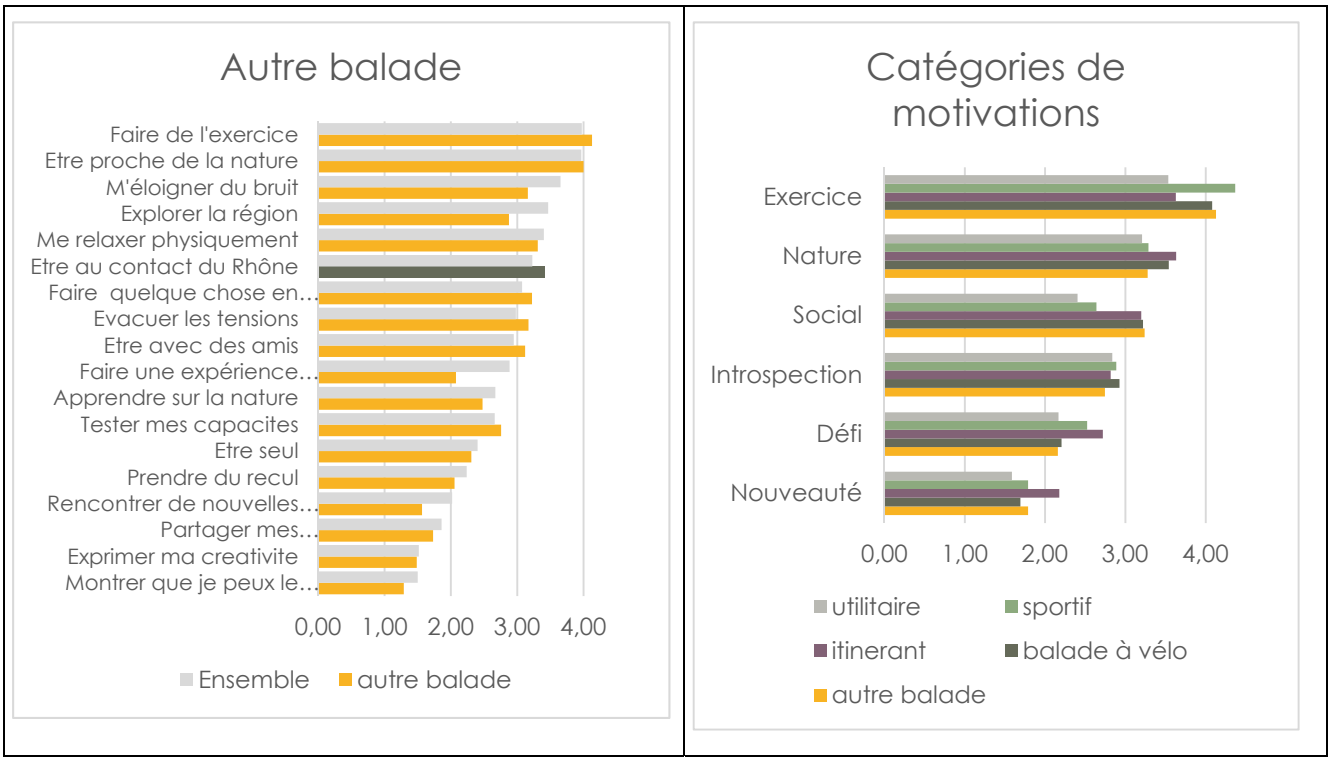


Figure 66. Scores moyens attribués aux différentes motivations selon le profil d'usage

Ce type d'échelle de motivations est classiquement analysé dans la littérature sur les activités de loisirs en utilisant des méthodes d'analyse factorielle afin d'identifier des grandes familles de motivations. Suivant Kyle *et al.* (2004) et Smith et Moore (2013) nous avons réalisé une analyse factorielle exploratoire sur les réponses de 322 personnes ayant attribué un score à tous les items, en faisant l'hypothèse que les 18 items pouvaient être réduits à 6 grandes dimensions. L'analyse a été conduite avec le package psych du logiciel R (fonction fa, avec rotation varimax et extraction des facteurs par la méthode des axes principaux). Les résultats sont présentés dans le

et la Figure 67.

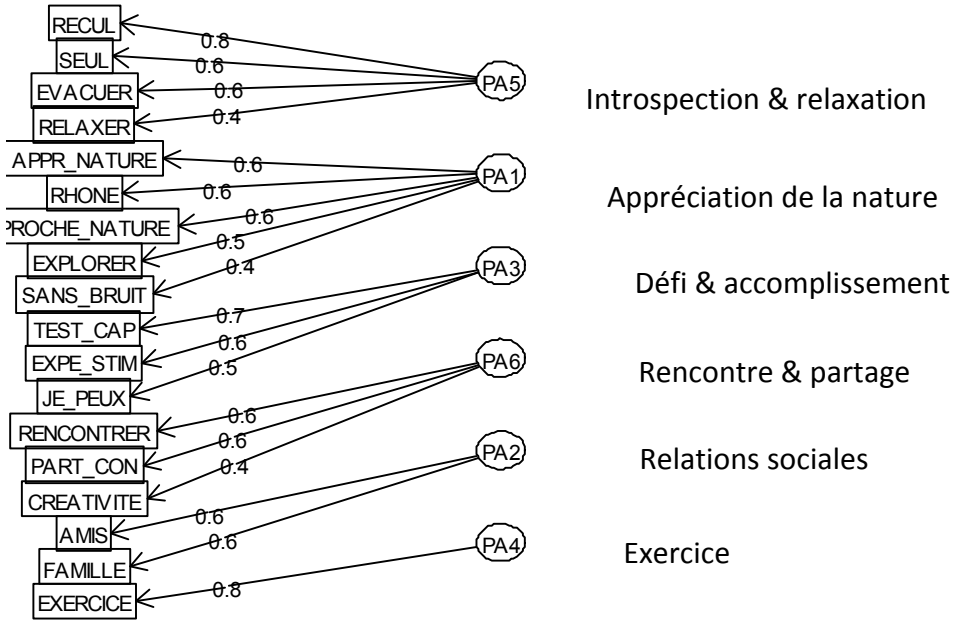


Figure 67. Structure des motivations pour venir sur la ViaRhôna

Le Tableau 31 indique les contributions de chaque item à chacun des 6 facteurs (colonnes PA5 à PA4), ainsi que la part de la variance de chaque item qui est expliquée par les facteurs (colonne h2). Les 6 facteurs représentent 48% de la variance totale (Tableau 32). Le facteur 1 (PA1) est associé aux items « *Apprendre des choses sur la nature* », « *Pour être au contact du Rhône* », « *Pour être proche de la nature* », et « *explorer la région et découvrir son patrimoine* ». On retrouve ici le lien fort que font les répondants entre le fait d'être au bord du Rhône et la naturalité mis en évidence par l'enquête de 2017. Le deuxième facteur (PA2) est associé à des items qui relèvent de la **sociabilité familière** (« *être avec mes amis ou les membres de mon groupe* », « *faire quelque chose en famille* »). Le troisième facteur (PA3) est associé à des items liés à une dimension de **défi personnel et d'accomplissement** (« *tester mes capacités, mon endurance* », « *faire une expérience stimulante et excitante* », « *montrer aux autres que je peux le faire* »). Le quatrième facteur (PA4) quant à lui est associé presque

exclusivement à la motivation « **faire de l'exercice »**, qui se distingue ainsi des autres catégories. Les items associés au cinquième facteur sont relatifs à une recherche d'**introspection et de relaxation**. Enfin, ceux associés au sixième facteur évoquent une recherche de **rencontre et de partage** (« *rencontrer de nouvelles personnes* », « *partager mes connaissances et mes compétences avec les autres* »). Les quatre items les moins bien représentés dans ce modèle à 6 facteurs sont « *exprimer ma créativité* », « *montrer aux autres que je peux le faire* », « *m'éloigner du bruit ou de la foule* », et « *me relaxer physiquement* ». Les résultats des tests statistiques indiquent tous une bonne adéquation entre ce modèle à 6 facteurs et les données analysées : TLI (Tucker Lewis Index) > 0.95 ; RMSEA (racine de l'erreur quadratique d'approximation) < 0.05 ; RMSR (moyenne quadratique des résidus)< 0.08 [143]) (Tableau 32)[144]. Tous les facteurs ont des valeurs propres supérieures à 1 sauf pour le facteur 4 pour lequel cette valeur est tout juste inférieure à 1.

Ces dimensions de motivations présentent des similitudes avec celles identifiées par Kyle *et al.* (2004) sur la base de 17 items, dont 10 communs et deux assez proches[145] de ceux que nous avons utilisés. On trouvera en Annexe 13 la correspondance entre les items utilisés dans notre enquête et ceux utilisés par Kyle *et al.* (2004) et les facteurs identifiés dans les deux analyses factorielles.

[143] Voir Finch, W.H., French, B.F., (2015). *Latent Variable Modeling with R*. New York & Hove, Routledge.

[144] Un modèle à 5 facteurs donne également de bons résultats statistiques aux tests d'adéquation mais les facteurs obtenus sont un peu plus difficiles à interpréter.

[145] « *Apprendre des choses sur la nature* » et « *to learn about the natural history of the area* », « e*xplorer la région et découvrir son patrimoine* » et « *to learn about the countryside* ». Un troisième item « *to enjoy the view* » peut être rapproché de « *pour être au contact du Rhône* ».

Tableau 31. Analyse factorielle exploratoire des motivations : Poids factoriels des items sur les facteurs

Items	PA5	PA1	PA3	PA6	PA2	PA4	h2
Pour prendre du recul sur moi-même (RECUL)	0.78	0.14	0.26	0.24	-0.01	0.01	0.75
Pour être seul un moment (SEUL)	0.62	0.22	-0.03	0.12	-0.27	0.1	0.53
évacuer les tensions accumulées (EVACUER)	0.61	0.09	0.18	0.07	0.19	0.24	0.51
Pour me relaxer physiquement (RELAXER)	0.41	0.22	0.02	0.14	0.15	0.39	*0.41*
Pour m'éloigner du bruit ou de la foule (SANS_BRUIT)	0.39	0.42	0.02	-0.1	0.15	0.04	*0.36*
Apprendre des choses sur la nature (APPR_NATURE)	0.09	0.65	0.14	0.36	0.24	0.02	0.64
Pour être au contact du Rhône (RHONE)	0.17	0.58	0	0.13	-0.02	0.16	0.41
Pour être proche de la nature (PROCHE_NATURE)	0.33	0.57	0.07	0.1	0.1	0.12	0.47
explorer la région et découvrir son patrimoine (EXPLORER)	-0.02	0.52	0.32	0.19	0.23	-0.07	0.47
Pour tester mes capacités / mon endurance (TEST_CAP)	0.18	0.08	0.67	0.07	-0.19	0.31	0.62
Faire une expérience stimulante et excitante (EXPE_STIM)	0.13	0.2	0.56	0.18	0.16	0.02	0.44
Montrer aux autres que je peux le faire (JE_PEUX)	0.05	-0.01	0.46	0.28	0.08	0.04	*0.3*
rencontrer de nouvelles personnes (RENCONTRER)	0.12	0.28	0.15	0.61	0.06	-0.05	0.49
Partager mes connais-	0.01	0.05	0.24	0.56	0.18	0.14	0.42

Items	PA5	PA1	PA3	PA6	PA2	PA4	h2
sances et mes compétences avec les autres (PART_CON)							
Pour exprimer ma créativité par le dessin, la photo... (CREATIVITE)	0.24	0.13	0.1	0.43	0.06	-0.01	*0.27*
Pour être avec mes amis ou les membres de mon « groupe » (AMIS)	0.05	0.08	0.11	0.08	0.64	0	0.44
Faire quelque chose en famille (FAMILLE)	-0.01	0.18	-0.04	0.14	0.6	0.01	0.42
Faire de l'exercice (EXERCICE)	0.16	0.09	0.19	-0.01	-0.05	0.76	0.65

PA1 à PA5 désignent les facteurs. h2 : proportion de la variance des items qui est expliquée par chaque facteur (communauté ou « communality » en anglais)

Tableau 32. Résultats des tests statistiques d'adéquation du modèle à 6 facteurs

	PA5	PA1	PA3	PA6	PA2	PA4
Somme des carrés des poids factoriels (SS loadings) ou valeurs propres	1.96	1.85	1.35	1.3	1.17	0.97
Part de la variance expliquée par chaque facteur (par rapport à la variance totale)	0.11	0.1	0.07	0.07	0.06	0.05
Variance cumulée	0.11	0.21	0.29	0.36	0.42	0.48
Part de la variance des 6 facteurs expliquée par chaque facteur	0.23	0.22	0.16	0.15	0.14	0.11
Part cumulée	0.23	0.44	0.6	0.75	0.89	1

5.4 - Les valeurs accordées au Rhône

Lorsqu'on leur demande de noter à quel point, sur une échelle de 0 à 10, leur image du Rhône a été modifiée suite à leur visite de la ViaRhôna, les personnes enquêtées décernent une note moyenne de 6.09. La distribution des valeurs est représentée sur la Figure 68. On ne constate pas de différence majeure de notation selon le profil ou l'origine géographique.

La question suivante portait sur la valeur accordée au Rhône, également mesurée sur une échelle de 0 à 10. La note moyenne accordée est ici de 7.43 (contre 7.4 dans l'enquête de 2017) (Figure 69 pour la distribution des réponses). Là encore on ne constate pas de différence majeure de valeur selon le profil, l'origine géographique ou l'ancienneté de fréquentation de la VR.

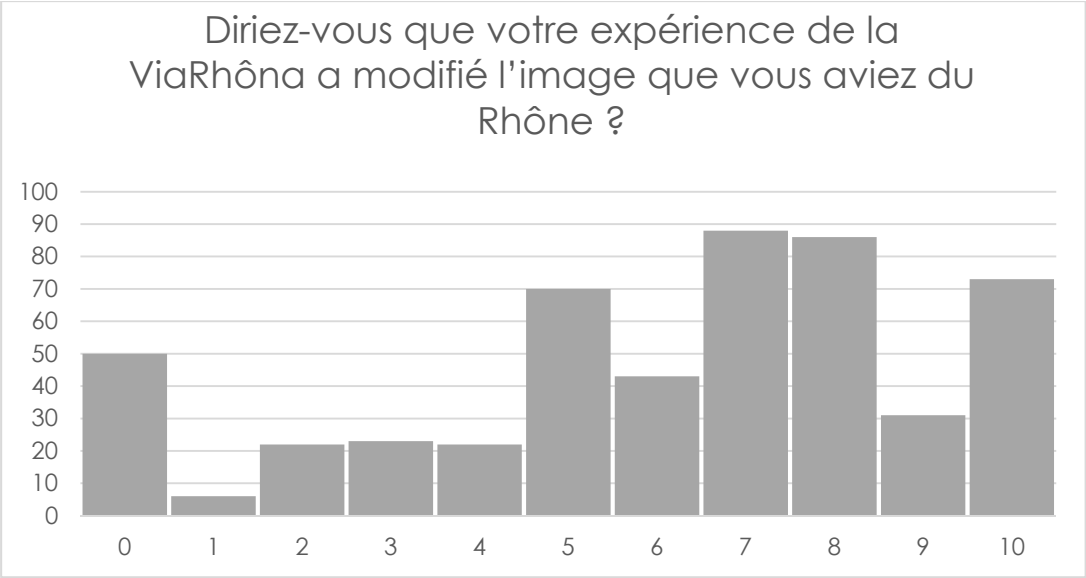


Figure 68. Distribution des réponses à la question « Diriez-vous que votre expérience de la ViaRhôna a modifié l'image que vous aviez du Rhône ? »

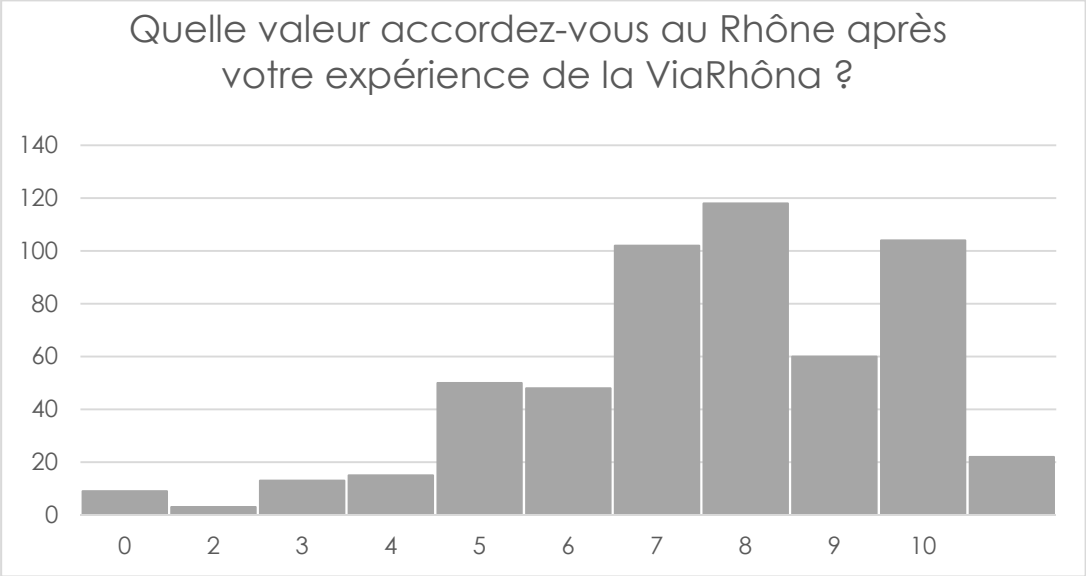


Figure 69. Distribution des réponses à la question « Quelle valeur accordez-vous au Rhône après votre expérience de la ViaRhôna ? »

Les personnes enquêtées étaient ensuite amenées à noter l'importance de 12 raisons pour lesquelles elles accordent de la valeur au Rhône sur une échelle de 1 à 5 (Figure 70). Les propositions associées à l'environnement naturel du fleuve (« il abrite des espaces sauvages » ; « il participe à la préservation des ressources (air, sols, eau) » ; « il abrite une grande variété de plantes et d'animaux sauvages ») obtiennent les scores les plus élevés. Ces résultats sont globalement conformes à ceux observés dans l'enquête de 2017, bien que le format de la question soit différent (choix de 3 raisons principales au lieu d'une notation de chaque raison).

La valeur sensorielle (« car ses paysages, ses vues, ses sonorités et ses odeurs sont agréables ») qui arrivait en tête en 2017 n'est qu'en 4ème position dans cet échantillon. Tout comme en 2017, les valeurs économique (« il génère des bénéfices économiques pour les territoires ») et spirituelle (« il est source de spiritualité pour moi ») sont les raisons les moins importantes d'accorder de la valeur au Rhône aux yeux des personnes de notre échantillon.

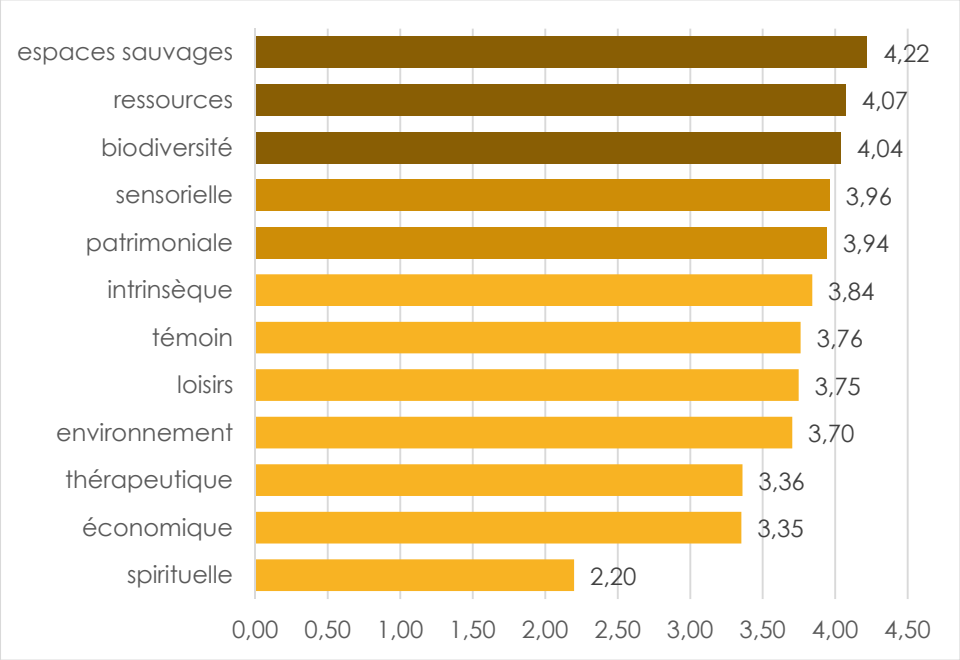


Figure 70. Score moyen attribué aux différents types de valeurs accordées au Rhône

On ne constate pas de différences marquantes, dans les valeurs accordées au Rhône, selon le profil d'usage. Si l'on s'intéresse aux variations de valeurs selon l'origine géographique, le principal point à noter est que les Français issus de départements non riverains et les étrangers accordent une plus grande importance aux dimensions historiques et patrimoniales du Rhône que la moyenne des usagers (les items «*il est le témoin de l'histoire des sociétés et des processus naturels* » et « *il représente un patrimoine que je souhaite transmettre aux générations futures* » reçoivent une note moyenne de 4.18 et 4.07, respectivement).

Comme pour les motivations, nous avons réalisé une analyse factorielle exploratoire sur la base des scores attribués aux 12 types de valeurs. Les résultats permettent de distinguer trois facteurs qui rassemblent 50% de la variance totale. Le premier facteur regroupe les valeurs associées à la nature et aux paysages (espaces sauvages, biodiversité, ressources, apprentissage sur l'environnement, sensorielle) mais aussi des valeurs liées au patrimoine (témoin historique, patrimoine à transmettre). Le second facteur regroupe les valeurs « utilitaires » (bénéfices économiques, loisirs), enfin le troisième facteur rassemble les valeurs

spirituelle et thérapeutique qui figurent parmi les valeurs les moins bien notées (Figure 71**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

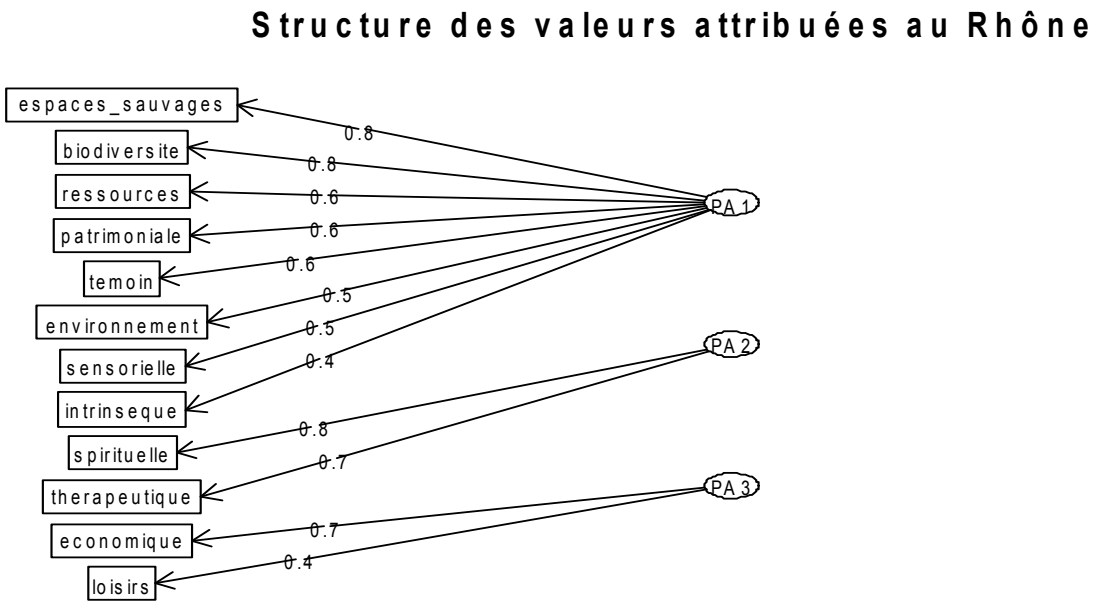


Figure 71. Structure des types de valeurs associées au Rhône

5.5 - Les préférences en matière d'aménagement et d'activités associées à la ViaRhôna

5.5.1 - Les choix de scénarios : quelles modalités sont privilégiées ?

Il a été demandé aux personnes enquêtées d'effectuer 6 choix successifs parmi 2 scénarios d'aménagement de la VR et du fleuve lui-même, plus une option « je reste à la maison ». Nous n'avons retenu pour l'analyse que les questionnaires pour lesquels les personnes ont répondu à toutes les questions de choix. Au total, 3264 situations de choix sont exploitables pour 544 individus. Pour chaque choix, il était demandé aux personnes de répartir leurs 5 prochaines visites sur la VR entre les deux sites hypothétiques et une option « je reste à la maison » (soit 3264 x 5 = 16320 occasions de choix).

Six jeux différents de six cartes de choix ont été utilisés dans cette enquête. Chaque modalité des attributs était proposée le même nombre de fois dans l'ensemble des cartes de choix (en dehors de l'option « je reste à la maison » proposée de façon systématique). Le jeu de cartes de choix auquel chaque personne répondant au questionnaire était soumise était tiré de façon aléatoire (et invisible pour le répondant) au début du questionnaire. Du fait que toutes les personnes qui ont accédé au questionnaire n'ont pas terminé celui-ci, toutes les modalités des attributs ne sont pas représentées de façon équiprobable dans l'échantillon

de réponses analysé. Le Tableau 33 détaille le nombre de fois où chaque modalité a été proposée et les choix réalisés par les personnes enquêtées.

La première constatation est que l'option « je reste à la maison », bien que présente dans toutes les occasions de choix, n'a été choisie que dans 12.6% des cas. Il y a donc une préférence marquée des répondants pour une sortie sur la ViaRhôna par rapport à l'absence de sortie, quel que soit le scénario proposé. Parmi les 544 répondants, 278 (soit 51%) ont choisi cette option au moins une fois, mais seulement 17 (3%) l'ont retenue quatre fois sur cinq ou plus et seule une personne a choisi cette option de manière systématique pour tous ses choix.

La deuxième observation est que, à l'exception du type de voie, et dans une moindre mesure du type de service, il y a peu de différences de pourcentage de choix entre les niveaux d'un même attribut.

En ce qui concerne le type de voie, les personnes interrogées ont donné l'avantage à la voie verte avec revêtement en enrobé. Lorsque ce niveau était proposé il a été choisi dans plus de la moitié des cas. A l'opposé, la modalité « voie partagée » n'a été choisie que dans 38% des cas.

Dans le cas du type de services, c'est le niveau « services de base », qui a été choisi le plus fréquemment (31.5% des occasions de choix et près de la moitié des cas où il était proposé), les deux autres niveaux se partageant le reste des choix de manière à peu près équivalente.

En termes de signalisation, d'activités de loisirs, et de restauration écologique, les différentes modalités occupent des parts sensiblement similaires dans les choix, hormis l'option « je reste à la maison ». Il en est de même pour l'attribut distance, pour lequel il n'y a pas de préférence marquée pour les faibles distances comme on aurait pu s'y attendre.

La modélisation économétrique est donc nécessaire pour analyser de manière plus approfondie les choix faits par les répondants.

Les questions de suivi apportent un éclairage complémentaire sur les préférences des personnes enquêtées. Ainsi, il leur était demandé de préciser quels types de signalisation, de services et d'activités de loisirs étaient les plus importants pour elles. L'observation de la nature est de loin l'activité préférée des répondants. Dans cette activité, les usagers de la VR souhaitent être accompagnés principalement par des panneaux d'information (63% des répondants), et pour une très faible part d'entre eux par un guide ou un animateur (8.5%). Ce dernier point semble en contradiction avec le fait que les activités d'animation et de sensibilisation aux espaces naturels figurent en quatrième position parmi les activités préférées. Les autres activités souhaitées en complément de la marche et du vélo par plus de 40% des personnes sont la baignade et les découvertes culturelles (Figure 72).

En termes de services, les choix des enquêtés se sont portés essentiellement sur les services de base que sont les points d'eau (79%), les sanitaires (55%) et assez loin derrière les aires de pique-nique (31%) (Figure 73). Enfin, les choix concernant la signalisation s'orientent

massivement sur le balisage (71%), suivi d'assez loin par les itinéraires alternatifs (32%), les indications de retour sur la VR (29%), et les panneaux d'information sur les paysages rencontrés (28%) Figure 74).

Tableau 33. Résultats de l'expérience de choix

Attributs	Niveaux	Nombre de fois où le niveau a été proposé	Nombre de fois où le niveau a été choisi	% de choix par rapport aux propositions	% de choix parmi les occasions de choix
Voie	Voie verte en enrobé	2199x5 = 10995	5565	**50.6%**	34.1%
	Voie verte à revêtement sablé	2115x5 = 10575	4473	42.3%	27.4%
	Voie partagée	2214x5=11070	4224	38.1%	25.9%
	Je reste à la maison	3264x5=16320	2058	12.6%	12.6%
Services	Services nombreux et divers	2204x5=11020	4652	42.2%	28.5%
	Services intermédiaires	2165x5=10825	4475	41.3%	27.4%
	Services de base	2159x5=10795	5135	**47.6%**	31.5%
	Je reste à la maison	3264x5=16320	2058	12.6%	12.6%
Signalisation	Abondante et diversifiée	2135 x5=10675	4464	41.8%	27.4%
	limitée aux grandes directions et distances	2165 x5=10825	4861	44.9%	29.8%
	Aucune	2228 x5=11140	4937	44.3%	30.3%
	Je reste à la maison	3264 x5=16320	2058	12.6%	12.6%
Activités de loisirs	Nombreuses et diversifiés	2165 x5=10825	4532	41.9%	27.8%
	Peu nombreuses	2189 x5=10945	4892	44.7%	30.0%
	de base	2174 x5=10870	4838	44.5%	29.6%
	je reste à la maison	3264 x5=16320	2058	12.6%	12.6%
Restauration écologique	plus de 50% du trajet	2170 x5=10850	4883	45.0%	29.9%
	entre 25 et 50% du trajet	2190 x5=10950	4745	43.3%	29.1%
	moins de 25% du trajet	2168 x5=10840	4634	42.7%	28.4%
	je reste à la maison	3264 x5=16320	2058	12.6%	12.6%

Attributs	Niveaux	Nombre de fois où le niveau a été proposé	Nombre de fois où le niveau a été choisi	% de choix par rapport aux propo-sitions	% de choix parmi les occasions de choix
Distance hé-bergement - VR	1 km	1078x5=5390	2318	43.0%	14.2%
	2 km	1079 x5=5395	2449	45.4%	15.0%
	5 km	1128 x5=5640	2332	41.3%	14.3%
	10 km	1080 x5=5400	2291	42.4%	14.0%
	15 km	1071 x5=5355	2445	45.7%	15.0%
	30 km	1092 x5=5460	2427	44.4%	14.9%
	je reste à la mai-son	3264x5=16320	2058	12.6%	12.6%

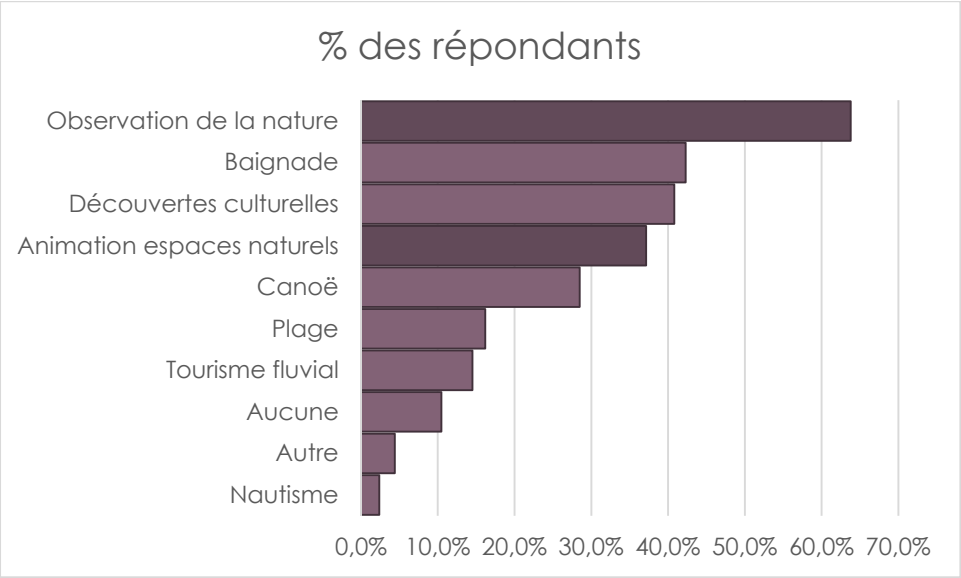


Figure 72. Préférences concernant les activités complémentaires à la marche et au vélo

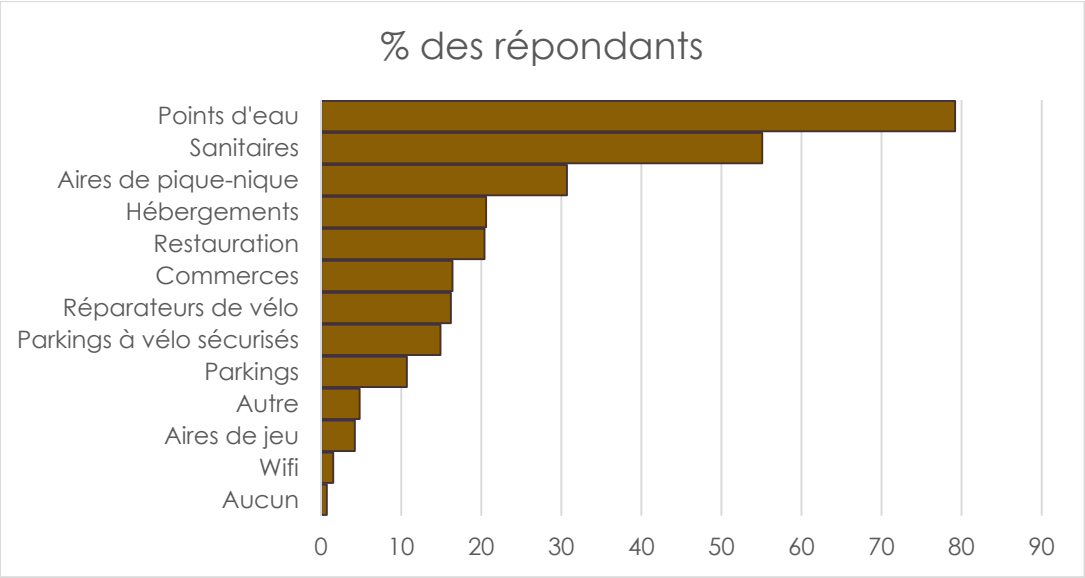


Figure 73. Services préférés par les usagers de la VR

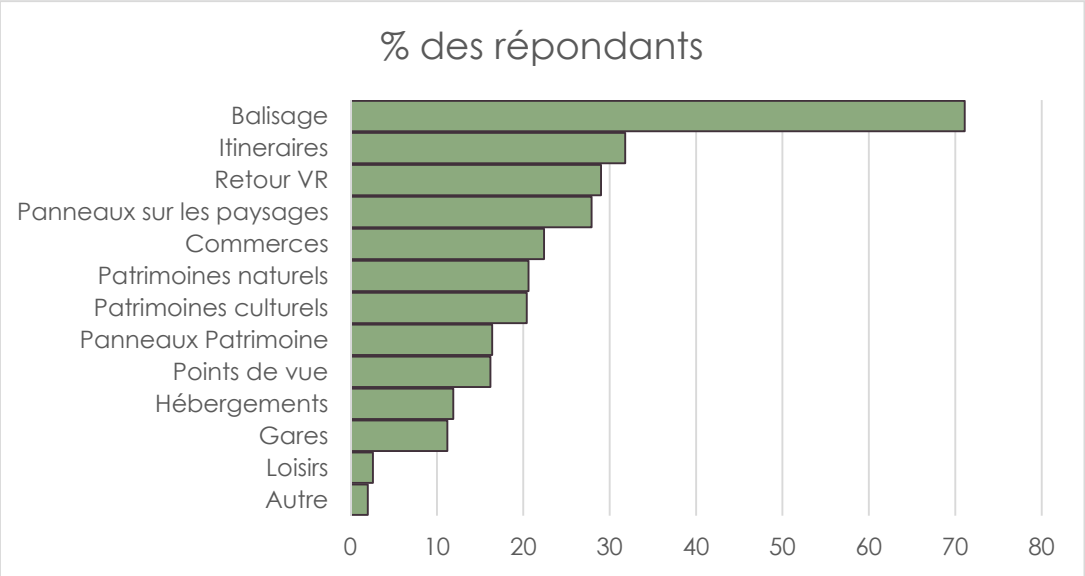


Figure 74. Types de signalisation jugés les plus importants par les usagers

5.5.2 - Les variables prises en compte dans le modèle

Tous les modèles ont été estimés avec le logiciel R (package mlogit) (Croissant, 2011 [146]). La variable expliquée est le choix de l'alternative A ou B par rapport à l'option « je reste à la maison ». Sur la base du jeu de données constitué des 16320 choix réalisés par 544 individus, plusieurs spécifications du modèle économétrique sont testées :

[146] Le manuel de référence du package mlogit est disponible à l'adresse suivante : http://cran.univ-lyon1.fr/

- Un modèle logit multinomial (MNL) de base n'incluant que les attributs des scénarios pour l'ensemble des répondants ;
- Le même modèle avec attributs seulement mais appliqué à différents groupes de répondants selon leur profil d'usage ;
- Un modèle logit multinomial incluant les attributs, et une variable caractéristique des individus, la note attribuée à l'item « être en contact avec le Rhône », dans les questions sur les motivations à fréquenter la VR, en interaction avec l'attribut « restauration écologique », permettant d'estimer l'effet de cette motivation sur les choix.

Les variables utilisées dans les modèles et leur effet attendu sur les choix sont présentées dans le Tableau 34.

Tableau 34. Variables explicatives des choix et effets attendus : caractéristiques des scénarios

Description	Variable	Valeurs/codage	Effet attendu sur les choix
Type de voie	VVENR	1 si voie verte en enrobé, 0 sinon	++
	VVSAB	1 si voie verte au revêtement sablé, 0 sinon	+
Type de services offerts sur la VR	SERVH	1 si services nombreux et diversifiés, 0 sinon	++
	SERVI	1 si services intermédiaires, 0 sinon	+
Type de signalisation	SIGNH	1 si abondante et diversifiée, 0 sinon	++
	SIGNI	1 si limitée aux grandes directions et distances, 0 sinon	+
Types d'activités de loisirs proposés sur la VR	ACTIH	1 si nombreuses et diversifiées, 0 sinon	++
	ACTII	1 si peu nombreuses, 0 sinon	+
Niveau de restauration écologique : part du parcours qui suit le Rhône naturel ou restauré	ECOL50	1 si plus de 50%, 0 sinon	++
	ECOL25	1 si entre 25 et 50%, 0 sinon	+
Distance entre l'hébergement (domicile ou villégiature) et la VR	DIST	0, 1, 2, 5, 10, 15, 30 km « je reste chez moi » : 0 km	négatif
Scénario « je reste à la maison »	OPTOUT	1 pour l'alternative « je reste à la maison », 0 si-	négatif

		non	
Réponse à la question « à quel point la raison « être au contact du Rhône » vous a-t-elle amené.e à venir sur la VR ? »	motiv_Rhone	échelle de Lickert notée de 1 à 5	effet positif sur le choix de haut niveau de restauration écologique

5.5.3 - Un premier modèle simple avec seulement des variables spécifiques aux attributs

Dans le cas du modèle logit multinomial avec attributs seuls, l'utilité apportée par le scénario j à l'individu i s'écrit de la façon suivante :

Équation 1

$$
\begin{aligned}
U_{ij} = {} & OPTOUT \\
& + alpha_{VVENR} \cdot VVENR_j + alpha_{VVSAB} \cdot VVSAB_j \\
& + alpha_{SERVH} \cdot SERVH_j + alpha_{SERVI} \cdot SERVI_j \\
& + alpha_{SIGNH} \cdot SIGNH_j + alpha_{SIGNI} \cdot SIGNI_j \\
& + alpha_{ACTIH} \cdot ACTIH_j + alpha_{ACTII} \cdot ACTII_j \\
& + alpha_{ECOL50} \cdot ECOL50_j + alpha_{ECOL25} \cdot ECOL25_j \\
& + alpha_{dist} \cdot dist_j \\
& + \varepsilon_i
\end{aligned}
$$

OPTOUT est une variable indicatrice qui prend la valeur 1 pour l'option « je reste à la maison » et 0 dans les deux autres cas. Elle permet de capter une préférence pour une sortie sur la VR plutôt que de rester à la maison[147] mais elle représente aussi l'utilité du niveau de base des attributs codée en 0/1 (voie partagée, services de base, pas de signalisation, activités de base, moins de 25% de la VR le long du Rhône naturel ou restauré).

VVENR, VVSAN, SERV, SERVI, SIGNH, SIGNI, ACTIH, ACTII, ECOL50, ECOL25 et dist sont telles que définies ci-dessus. ε_i représentent les goûts propres à l'individu i. Nous supposons ici qu'ils sont indépendants de j et que les coefficients des autres variables ne dépendent pas des caractéristiques de l'individu.

[147] Dans le cas de cartes de choix avec 3 scénarios, dont la situation actuelle, certains auteurs utilisent deux constantes spécifiques aux alternatives ASC1 et ASC2, telles que ASC1 prend la valeur 1 pour l'alternative A et 0 pour les deux autres options ; ASC2 prend la valeur 1 pour l'alternative B et 0 pour les deux autres options. Or dans le cas de situations de choix où les alternatives ne sont pas « étiquetées » l'utilisation de telles constantes n'a pas de sens et il est recommandé de n'utiliser qu'une seule constante spécifique du *statu quo* (Hoyos 2010 ; Hensher *et al.* 2005).

Les résultats de l'estimation sont présentés dans le Tableau 35. Le modèle est globalement significatif[148]. La qualité d'ajustement du modèle est évaluée sur la base de la proportion des choix correctement prédits par le modèle, qui est ici égale à 67.6%.

Tous les coefficients ont le signe attendu et sont significativement différents de zéro sauf pour l'attribut services (SERVH et SERVI) et le niveau intermédiaire de l'attribut Activités de loisirs. L'absence d'influence sur les choix des niveaux de services intermédiaires ou élevés est cohérente avec la réponse à la question de suivi qui montre la priorité absolue donnée aux services de base (points d'eau, sanitaires) qui constituent le niveau de référence de l'attribut dans le modèle. Il est à noter qu'on ne retrouve pas le même phénomène avec l'attribut signalisation, car le niveau de référence était, dans ce cas, pas de signalisation du tout.

La valeur absolue des coefficients est un indicateur de l'importance relative d'un attribut sur les choix. Ainsi le type de voie est le facteur le plus important des choix, suivi par la signalisation et le niveau de restauration écologique. Cette hiérarchie est cohérente avec les réponses à la question « *Lors de votre dernière sortie sur la VR, pourquoi avez-vous choisi la VR par rapport à d'autres sites ?* »… En effet les répondants ont sélectionné en priorité, et dans cet ordre, les options « espace sécurisé, « paysages plaisants » et « itinéraire balisé ». Par ailleurs, pour tous les attributs, le niveau supérieur a un impact plus important que le niveau intermédiaire.

Tableau 35. Résultats du modèle logit multinomial avec attributs seuls

[148] Le test du rapport des vraisemblances entre ce modèle et un modèle avec constante seule est significatif au seuil de 0.001.

Variable	Valeur du coefficient	Ecart-type	Statistique de Wald	p-value	Niveau de significativité statistique (1)
OPTOUT	-0.41193056	0.05918635	-6.9599	3.41E-12	***
DIST	-0.00293628	0.00094156	-3.1185	0.001818	**
VVENR	0.94037544	0.04334651	21.6944	< 2.2e-16	***
VVSAB	0.45072845	0.03141608	14.3471	< 2.2e-16	***
SERVH	0.0270206	0.025756	1.0491	0.294132	
SERVI	0.0013698	0.02553163	0.0537	0.957213	
SIGNH	0.45306489	0.03630511	12.4794	< 2.2e-16	***
SIGNI	0.353016	0.02976891	11.8585	< 2.2e-16	***
ACTIH	0.12998539	0.02574572	5.0488	4.45E-07	***
ACTII	-0.03480388	0.02371878	-1.4674	0.142279	
ECOL50	0.29376913	0.0261577	11.2307	< 2.2e-16	***
ECOL25	0.04015701	0.02373122	1.6922	0.090616	.

Log Likelihood	-15761
taux de prédictions correctes	67.6%
Test du rapport des vraisemblances	
Chi-2	605.32
p-value	< 2.2e-16
nombre des observations	16313
nombre des individus	544

(1) significatif au seuil de 0.1% (***), 1% (**), 5% (*), 10% (.), non significatif ()

Le coefficient correspondant à la distance est relativement faible tout en étant significatif, ce qui indique qu'il joue un rôle peu important dans les choix. Comme attendu, son signe est négatif, ce qui signifie que les personnes sont d'autant moins enclines à visiter une section donnée de la VR que la distance à parcourir pour la rejoindre est élevée. Contrairement à d'autres auteurs (par exemple Christie *et al.*, 2007 ou Kenter *et al.*, 2013) nous n'avons pas

transformé cet attribut distance en un coût de transport car, comme nous l'avons constaté précédemment, les modes de transport pour rejoindre la ViaRhôna diffèrent selon les usagers, leur origine géographique, leur profil et le fait qu'ils soient touristes ou non. Ainsi le coût au km peut être très variable d'une personne à l'autre. Il n'est donc pas possible à partir de ce modèle de calculer un consentement à payer pour chacun des attributs des scénarios proposés.

5.5.4 - Le profil d'usage a-t-il un impact sur les choix ?

Pour vérifier si le profil d'usage a un impact sur les choix d'aménagement, nous avons estimé le même modèle que celui décrit dans l'Équation 1 mais appliqué aux sous-échantillons correspondant à chaque profil d'usage (itinérants, cyclosportifs, balade à vélo, autre balade, utilitaires). Les résultats sont présentés dans le Tableau 36.

Le coefficient de la variable OPTOUT est négatif dans tous les cas. Cependant il n'est pas significatif pour les modèles des utilitaires et de ceux qui font une balade ou une course à pied ou en roller, indiquant dans ces groupes, une certaine indifférence entre rester à la maison et une visite sur la VR.

Le coefficient de l'attribut distance est négatif, comme attendu, pour la plupart des groupes d'usagers, sauf pour les cyclosportifs, pour lequel le coefficient est significativement positif, indiquant que ces derniers trouvent un intérêt à parcourir des distances importantes pour rejoindre la VR car cela fait partie de leur sortie à vélo au même titre que le parcours effectué sur la piste cyclable. Le coefficient est aussi positif, mais non significatif, pour les personnes qui font une balade à vélo, indiquant que ces personnes sont indifférentes à la distance entre leur lieu de résidence ou de séjour et la VR.

Le type de voie joue un rôle important dans les choix de tous les groupes avec une préférence marquée pour les voies avec un revêtement en enrobé. La seule différence notable entre les groupes est le rejet par les cyclosportifs des voies à revêtement sablé (même relativement aux voies partagées), non adaptées à leur pratique.

Comme dans le modèle global, les coefficients des variables relatives aux services ne sont pas significatifs, sauf dans le cas des personnes qui font une balade à vélo (qui montrent une petite préférence pour un niveau élevé de services) et les cyclistes utilitaires (qui attachent une certaine importance à la présence d'un niveau intermédiaire de services).

Les coefficients relatifs à la signalisation sont significatifs à très significatifs pour toutes les catégories d'usagers. A signaler que le niveau intermédiaire de signalisation (limité aux grandes directions et distances) est préféré par les cyclosportifs par rapport au niveau élevé, contrairement à toutes les autres catégories d'usagers.

En ce qui concerne l'attribut « activités de loisirs », pour la plupart des groupes d'usagers (sauf « autre balade »[149]), seul le niveau « activités nombreuses et diversifiées » a un effet significatif sur les choix, alors que les usagers sont indifférents à la présence d'un niveau intermédiaire d'activités (sauf pour le groupe « balade à vélo » pour lequel le coefficient est faiblement négatif).

En termes de restauration écologique, il y a peu de différences entre les groupes : le niveau le plus élevé (plus de 50% du trajet suit le Rhône naturel ou restauré) a un impact positif et très significatif sur les choix de parcours, alors que les personnes enquêtées sont indifférentes à un niveau intermédiaire (entre 25 et 50%), quel que soit leur profil d'usage.

Globalement la hiérarchie des attributs reste similaire d'un groupe d'usagers à l'autre : le type de voie est le premier critère de choix, suivi par la signalisation et le caractère naturel du Rhône, à condition qu'il soit présent sur plus de 50% du tronçon.

Ces résultats montrent que le profil d'usage a une influence sur les scénarios choisis, le groupe des cyclosportifs se distinguant assez nettement des autres profils. Pour les autres groupes, les différences restent ténues.

[149] Cela peut être dû à la faible taille de ce groupe.

Tableau 36. Résultats des modèles logit multinomiaux avec attributs seuls pour les différents profils d'usagers

	Itinérants			Cyclosportifs			Balade à vélo			Autre balade			Utilitaires		
	Valeur du coeffi-cient	Ecart -type		Valeur du coeffi-cient	Ecart -type		Valeur du coeffi-cient	Ecart -type		Valeur du coeffi-cient	Ecart -type		Valeur du coeffi-cient	Ecart -type	
OPTOUT	-0.437	0.106	***	-0.965	0.151	***	-0.192	0.105	.	-0.159	0.176		-0.379	0.243	
DIST	-0.005	0.002	**	0.005	0.002	*	0.000	0.002		-0.010	0.003	**	-0.026	0.004	***
VVENR	0.881	0.078	***	0.823	0.112	***	1.151	0.075	***	0.866	0.134	***	1.148	0.180	***
VVSAB	0.460	0.056	***	-0.285	0.077	***	0.876	0.056	***	0.558	0.099	***	0.588	0.134	***
SERVH	-0.031	0.047		0.087	0.063		0.114	0.045	*	-0.023	0.085		0.101	0.105	
SERVI	-0.029	0.046		-0.058	0.063		0.059	0.044		0.025	0.085		0.257	0.110	*
SIGNH	0.506	0.066	***	0.268	0.093	**	0.500	0.062	***	0.415	0.114	***	0.895	0.154	***
SIGNI	0.358	0.056	***	0.322	0.074	***	0.438	0.051	***	0.294	0.097	**	0.485	0.117	***
ACTIH	0.134	0.048	**	0.180	0.061	**	0.096	0.045	*	0.060	0.084		0.385	0.107	***
ACTII	-0.011	0.043		-0.019	0.058		-0.070	0.041	.	-0.087	0.080		0.060	0.101	
ECOL50	0.364	0.047	***	0.216	0.065	***	0.265	0.046	***	0.140	0.086		0.404	0.109	***
ECOL25	0.057	0.043		0.076	0.057		0.010	0.041		-0.049	0.079		0.057	0.100	

Log-Likelihood:	-4691.5			-2627			-5317.7			-1544			-926.28		
LL du modèle avec constante seule	-4781.8			-2787.4			-5490.3			-1572.3			-966.38		
pseudo-R2	0.019			0.058			0.031			0.018			0.041		
Test du rapport des vraisemblances : Chi2	180.71		**	320.79		**	345.19		**	56.432		**	80.213		
p-value	< 2.2e-16	*		< 2.2e-16	*		< 2.2e-16	*		4.23E-08	*		1.34E-12		***
Taux de prédictions correctes	67.8%			72.4%			68.5%			67.0%			69.4%		
nombre d'observa-	4857			2970			5640			1500			1020		

tions nombre d'individus	162	99	188	50	34

5.5.5 - La motivation « être au contact du Rhône » a -t-elle un impact sur les choix de parcours sur la VR ?

Pour répondre à cette question nous avons utilisé un modèle légèrement différent de celui présenté à Équation 1. Nous avons introduit une variable spécifique des personnes enquêtées, en l'occurrence, la note accordée à l'item « pour être en contact avec le Rhône » dans la question sur les motivations (échelle REP), en interaction avec les variables relatives à l'attribut restauration écologique (ECOL50 et ECOL25). Le modèle estimé est représenté par l'Equation 2.

Équation 2

$$
\begin{aligned}
U_{ij} = {} & OPTOUT \\
& + alpha_{VVENR} \cdot VVENR_j + alpha_{VVSAB} \cdot VVSAB_j \\
& + alpha_{SERVH} \cdot SERVH_j + alpha_{SERVI} \cdot SERVI_j \\
& + alpha_{SIGNH} \cdot SIGNH_j + alpha_{SIGNI} \cdot SIGNI_j \\
& + alpha_{ACTIH} \cdot ACTIH_j + alpha_{ACTII} \cdot ACTII_j \\
& + alpha_{ECOL50} \cdot ECOL50_j + alpha_{ECOL25} \cdot ECOL25_j \\
& + alpha_{dist} \cdot dist_j \\
& + beta1_{motivRhone} \cdot MotivRhone_i \cdot ECOL50_j \\
& + beta2_{motivRhone} \cdot MotivRhone_i \cdot ECOL25_j \\
& + \varepsilon_i
\end{aligned}
$$

Où $MotivRhone_i$ est la caractéristique individuelle étudiée, en interaction ici avec ECOL50 et ECOL25.

Les coefficients $beta1_{motivRhone}$ et $beta2_{motivRhone}$ s'interprètent de la façon suivante : si les coefficients sont positifs (respectivement négatifs), le coefficient global de ECOL50 (ou ECOL25) est augmenté (respectivement diminué) et la probabilité de choisir le niveau ECOL50 (ou ECOL25) est également augmentée (respectivement diminuée).

Les résultats de l'estimation sont présentés dans le Tableau 37. A noter que 76 personnes n'ont pas répondu à la question sur la motivation « être au contact du Rhône ». Ce modèle est donc estimé sur un échantillon plus réduit d'individus. L'introduction de la variable Motiv_Rhone dans le modèle améliore significativement la qualité d'ajustement du modèle (test du rapport de vraisemblance avec le modèle sans interaction, p-value = 1.59E-0). Les deux nouveaux coefficients sont positifs comme attendus, et significatifs. Par contre les coefficients de ECOL50 et ECOL25 sont réduits et deviennent non significatifs. On peut ainsi en déduire que les personnes enquêtées sont d'autant plus susceptibles de choisir un scénario avec ECOL50 (ou ECOL25) par rapport au niveau de référence, que leur motivation à être au contact du Rhône est élevée.

Les valeurs faibles du pseudo-R2 suggèrent qu'il serait nécessaire d'explorer l'impact d'autres caractéristiques individuelles des répondants sur les choix afin de mieux analyser

l'hétérogénéité des préférences, et d'améliorer la qualité d'ajustement du modèle. Si cette hétérogénéité se confirme, il y aurait intérêt à utiliser d'autres types de modèles : modèle à paramètres aléatoires ou modèle à classes latentes. Malheureusement le temps imparti pour l'étude n'a pas permis de réaliser ces analyses qui seront poursuivies ultérieurement.

Tableau 37. Résultats du modèle logit multinomial avec interaction de la motivation pour être au contact du Rhône

Variable	Valeur du coefficient	Ecart-type	Statistique de Wald	p-value	Niveau de significativité statistique (1)
OPTOUT	-0.398	0.063	-6.313	2.73E-10	***
DIST	-0.004	0.001	-3.665	0.0002475	***
VVENR	0.964	0.047	20.607	< 2.2e-16	***
VVSAB	0.531	0.034	15.766	< 2.2e-16	***
SERVH	0.040	0.028	1.458	0.1448073	
SERVI	0.022	0.028	0.808	0.4193498	
SIGNH	0.481	0.039	12.256	< 2.2e-16	***
SIGNI	0.372	0.032	11.615	< 2.2e-16	***
ACTIH	0.135	0.028	4.845	1.27E-06	***
ACTII	-0.024	0.025	-0.939	0.3479939	
ECOL50	-0.016	0.069	-0.230	0.8178121	
ECOL25	-0.100	0.067	-1.495	0.1349472	
I(Motiv_Rhone * ECOL50)	0.101	0.020	5.153	2.57E-07	***
I(Motiv_Rhone * ECOL25)	0.043	0.019	2.244	0.0248308	*

Log Likelihood	-13470	
taux de prédictions correctes	67.5%	
Test du rapport des vraisemblances (avec le modèle sans interaction)		
Chi-2	26.704	
p-value	1.59E-06	***
Test du rapport des vraisemblances (avec le modèle avec constante seule)		
Chi-2	552.1	
p-value	< 2.2e-16	***
nombre d'observations	14033	
nombre d'individus	468	

(1) significatif au seuil de 0.1% (***), 1% (**), 5% (*), 10% (.), non significatif ()

Chapitre 6 - Conclusion

A notre connaissance, cette étude est la première à analyser les préférences des usagers d'une voie cyclable en France à l'aide de la méthode de modélisation des choix multi-attributs. Elle contribue ainsi à enrichir la littérature scientifique existante en économie sur la fréquentation des voies cyclables, qui reste encore limitée.

Le questionnaire d'enquête a été élaboré au cours d'un processus qui a associé des experts du tourisme à vélo, des partenaires du Plan Rhône porteurs du projet de développement de la ViaRhôna et des usagers, au travers de deux séries de groupes focus. La consultation des parties prenantes complétée par une revue de littérature a permis de sélectionner et de qualifier les attributs des scénarios d'aménagement à proposer au choix des personnes enquêtées. Le questionnaire, disponible en français, anglais et allemand, a ensuite été administré par internet au cours de l'été 2019. Les répondants ont été recrutés grâce à une campagne de communication (utilisant courriels, affiches, presse et radio locales, et réseaux sociaux) qui a ciblé les associations cyclistes ou de promotion du vélo, les collectivités territoriales et les opérateurs du tourisme à vélo opérant sur la ViaRhôna. 544 personnes ont complété en totalité l'exercice de choix qui comportait 6 cartes de choix successifs.

La population enquêtée se distingue de celle de l'enquête de 2017 essentiellement par une plus forte proportion de riverains et de personnes issues du bassin régional, les étrangers étant quasiment absents de l'échantillon. Malgré cela, les autres caractéristiques sociodémographiques de l'échantillon sont très proches de celles des personnes enquêtées en 2017. De même les résultats de cette enquête confirment la relative homogénéité des motivations et des valeurs attribuées au Rhône que ce soit selon le profil d'usage ou selon l'origine géographique des répondants. Sur la base d'analyses factorielles exploratoires des motivations à fréquenter la VR (échelle REP) et des types de valeurs attribuées au Rhône, cette étude enrichit l'analyse réalisée en 2017 en proposant une classification des motivations en 6 grands facteurs et des types de valeurs du Rhône en 3 grandes dimensions. Les scores synthétiques attribués à ces dimensions pourront être ultérieurement utilisés dans des modèles à classes latentes pour expliquer les préférences des usagers en termes d'aménagement.

Les résultats des premiers modèles économétriques réalisés montrent que les personnes enquêtées ont une préférence marquée pour une sortie sur la VR par rapport à l'option rester à la maison. Les attributs les plus importants pour orienter leurs choix sont le type de voie, la signalisation et la restauration écologique (à condition que plus de la moitié de l'itinéraire suivent un Rhône naturel ou restauré). Les niveaux de services intermédiaires ou supérieurs n'ont pas d'influence sur les choix, les usagers se satisfaisant des services de base (points d'eau et sanitaires). L'attribut distance, que nous avons utilisé comme un substitut de l'attribut monétaire, est significatif mais son impact sur les choix est limité.

La hiérarchie des attributs diffère peu d'un profil d'usager à l'autre, mais il existe néanmoins des nuances dans les préférences. Le groupe qui se distingue le plus est celui des cyclospor-

tifs par son rejet de l'option voie verte à revêtement sablé, incompatible avec leur pratique, et par la satisfaction que leur procure la distance à parcourir pour rejoindre la VR.

L'introduction de variables caractéristiques des individus dans le modèle devrait permettre d'améliorer sa qualité de l'ajustement comme le montre l'exemple du modèle intégrant la motivation « être en contact avec le Rhône » en interaction avec les variables relatives à l'attribut restauration écologique. Les résultats de ce modèle montrent que les usagers sont d'autant plus enclins à choisir un tronçon où le caractère naturel du Rhône est marqué que leur motivation à être près du Rhône est forte.

Des analyses complémentaires des résultats sont nécessaires pour identifier l'ensemble des caractéristiques individuelles ayant une influence sur les choix et mesurer l'hétérogénéité des préférences vis-à-vis de cet aménagement.

Partie 3 - La ViaRhôna et la mise en valeur du patrimoine fluvial rhodanien : pour un tourisme en dialogue avec son environnement



Stéphanie Vukélic, Marylise Cottet et Anne-Laure Collard

Chapitre 1 - Rappel des objectifs

Au moment de sa conception, sous l'égide de l'Institut Rhône-Saône (IRS), le projet ViaRhôna fut pensé pour s'appuyer sur la valorisation des patrimoines culturels et naturels du fleuve, et participer ainsi à l'amélioration de sa connaissance, de son attachement et de sa réappropriation par les usagers. La ViaRhôna est un projet d'ampleur s'étendant sur plus de 800 km et traversant trois régions. Il suppose le travail conjoint de territoires, d'échelles d'intervention et d'acteurs très diversifiés, impliquant tout autant d'intérêts et d'enjeux parfois concurrentiels.

Dans ce contexte, quelle est la place accordée au patrimoine fluvial rhodanien par les acteurs du projet ? En particulier, dans quelle mesure les pratiques professionnelles des acteurs et les représentations qui les sous-tendent ont-elles pu influencer les orientations du projet ViaRhôna ?

A travers la réalisation de 35 entretiens, menés auprès d'une diversité d'acteurs en lien avec le projet, nous nous sommes interrogés sur la manière dont l'enjeu du patrimoine fluvial avait effectivement été pris en main, dont cet enjeu avait été pensé et perçu par les acteurs de la ViaRhôna, sur les démarches mises en place pour permettre sa mise en valeur sur l'ensemble du parcours, et enfin sur les animations et outils de médiation concrets manifestant aujourd'hui la présence de ce patrimoine le long de la voie.

Nous verrons que la complexité du projet et la priorisation d'autres enjeux, tels que la continuité du parcours, l'attractivité touristique ou la viabilité économique de la ViaRhôna, ont engendré une relégation au second plan du patrimoine fluvial rhodanien. Aujourd'hui pourtant, alors que la fin des travaux d'aménagement de la voie se profile, l'intérêt pour cette question se réaffirme, laissant ainsi espérer la possibilité de voir cette voie cyclable œuvrer à l'avenir plus directement en faveur de l'amélioration de la connaissance des patrimoines fluviaux et de la volonté de les préserver, à la sensibilisation et à la réappropriation du fleuve par les usagers.

Les résultats présentés ici sont issus de réflexions d'abord initiées dans le cadre d'un mémoire de Master 2 (Vukelic, 2019), entre avril et août 2019. Une partie des résultats en sont issus (partie 4.2.1 principalement) mais l'essentiel résulte d'un travail d'analyse complémentaire.

Chapitre 2 - Contexte et problématisation

2.1 - Le patrimoine fluvial rhodanien, une charpente du projet de développement durable porté par le Plan Rhône

2.1.1 - Rapide historique du projet

La ViaRhôna, anciennement dénommée *Du Léman à la mer*, fut initiée en 1997 par 13 départements associés autour du développement touristique du Rhône. L'Institution Interdépartementale Rhône-Saône (IRS), qui les fédère alors, pilote le projet mais la maîtrise d'ouvrage des travaux de l'infrastructure est prévue pour être prise en charge localement, tronçon par tronçon, par les acteurs départementaux ou intercommunaux. Le projet se dessine rapidement. Toutefois sa mise en œuvre s'avère plus complexe, en raison des difficultés à trouver des porteurs de projet locaux, mais aussi en raison du manque de financements. L'engagement financier de la CNR et de la Région Rhône-Alpes donne en 2005 un nouveau départ au projet, confirmé par son inscription au Plan Rhône dès 2007. Jusqu'en 2013 l'IRS devenue Territoire Rhône (TR) se maintien et continue de piloter quelques aspects du projet, mais la Région Rhône-Alpes s'impose dans sa gestion. A partir de 2013, l'Institution Interdépartementale est dissoute alors qu'une nouvelle gouvernance interrégionale émerge. Dynamique, elle donne une nouvelle impulsion au projet et permet une avancée plus rapide de la continuité du parcours. Dans l'optique d'une labellisation Eurovélo, une continuité provisoire est donnée sur l'ensemble du parcours dès 2016. A ce jour, quelques tronçons demeurent provisoires mais devraient être terminés d'ici peu.

2.1.2 - L'intérêt touristique tourné sur le Rhône : le fruit d'un récent changement de paradigme

Ce regain d'intérêt pour le Rhône fait suite à plus d'un siècle et demi d'exploitation industrielle, de dénaturation et de perte de lien social avec le fleuve. Il s'explique par un changement de mode de gestion et d'image des cours d'eau à partir de la seconde moitié du XXe. A partir des années 60, la volonté de gérer les conflits d'usage rend nécessaire la mise en place de structures de concertation dans la gestion des cours d'eau. Et dans les années 90, la dégradation profonde des milieux aquatiques fait prendre conscience de l'intérêt de les restaurer et de les préserver. Parallèlement, la société française apprécie de plus en plus la pratique des sports et du tourisme de nature, rendant ainsi nécessaire la création de nouvelles infrastructures permettant leur pratique. On assiste dans ce contexte à un phénomène de patrimonialisation du fleuve : la valeur culturelle et écologique du fleuve est collectivement reconnue. Elle doit être protégée et peut aussi, à ce titre, être valorisée d'un point de vue social et touristique.

2.1.3 - L'ambition du projet originel porté par l'IRS

L'ambition initiale des acteurs interdépartementaux organisés au sein de l'IRS fut d'impulser le développement économique du territoire par le biais d'un tourisme s'appuyant sur le

Rhône patrimonialisé comme ressource. Ils constatent en effet qu'une nouvelle étape « *semble se dessiner, avec l'arrivée du développement touristique, et la redécouverte par beaucoup de [leurs] contemporains du patrimoine que constituent [les] fleuves et [les] rivières* »[150]. Leur mission initiale est donc « *d'une part de développer le tourisme fluvial en cohérence avec les politiques touristiques départementales et régionales, et d'autre part de réinsérer les voies d'eau dans la vie quotidienne des riverains* »[151]. C'est sur cette base, et parmi plusieurs projets touristiques, qu'émerge cette idée de mise en place d'une infrastructure cyclable longeant le Rhône du lac Léman à la mer Méditerranée. Au-delà de l'enjeu touristique, les acteurs ont déjà conscience de la capacité du projet à accompagner la redécouverte de l'environnement et de la culture rhodanienne chez les riverains. En outre, l'Institution considère que cette aspiration des riverains à la redécouverte de l'eau et de ses milieux *« est un gage d'acceptation des contraintes liées à l'eau : risques naturels, sensibilités des milieux, cohabitation des différents usages* »[152]. Les enjeux sociaux, écologiques et économiques s'entremêlent donc déjà.

2.1.4 - L'origine du Plan Rhône, un projet de développement durable autour du fleuve

Dans les années 90 et plus particulièrement dans le début des années 2000, la survenue de plusieurs crues majeures sur le Rhône rend nécessaire le lancement d'un nouveau programme d'action pour le fleuve. Cette nécessité se traduit par le lancement du Plan Rhône en 2007, qui marque le début d'un renouvèlement profond du mode de gestion du fleuve. Celui-ci est pensé comme projet de développement durable autour du fleuve. Le Plan Rhône a en effet pour objectif conjoint d'améliorer l'écologie du fleuve, d'assurer un développement économique efficace tourné sur le fleuve et enfin d'offrir aux riverains un cadre de vie favorable. Le projet de véloroute y est intégré.

2.1.5 - Le patrimoine fluvial rhodanien, un élément pivot du Plan Rhône

Le premier Plan Rhône 2007-2013 accorde une place importante à la question patrimoniale. Il y dédie son premier Volet appelé « Culture et patrimoine ». Le patrimoine fluvial rhodanien y est prévu pour être inventorié et valorisé, dans le but d'aider à la valorisation touristique du territoire, tout autant qu'à la réappropriation du fleuve et des espaces fluviaux par les riverains. Il est question tant du patrimoine culturel rhodanien, que de son patrimoine naturel. En outre, dans son travail de revalorisation paysagère, le volet Culture et Patrimoine doit s'appuyer sur les tronçons réhabilités dans le cadre du volet QVB. Plus globalement, on

[150] Institution Interdépartementale rhodanienne, Livre Blanc. Extraits relatifs à l'eau, aux contraintes d'environnement, et à la pèche, tires du dossier général, juin 1987, in Archives départementales de la Drôme, 3123W58-64

[151] IRS, Lettre de l'institution interdépartementale des bassins Rhône-Saône, octobre 1996, in Archives départementales de la Drôme, 3123 W 1-6

[152] EPTB Territoire Rhône, Rapport d'activités 2001, in Archives départementales de la Drôme, 3123 W 1-6

peut considérer que cet enjeu patrimonial permet un travail conjoint sur les trois volets du développement durable porté par le Plan Rhône :

D'un point de vue économique, les patrimoines naturels et culturels du Rhône constituent une véritable ressource pour le développement du territoire, et en particulier pour son développement touristique. La valorisation des patrimoines permet d'une part de valoriser les territoires en leur délivrant une image renouvelée, en les rendant attractif, et enfin en constituant la base de leur offre touristique (visites, découvertes…).

D'un point de vue social, la restauration, l'aménagement et la valorisation des patrimoines fluviaux rhodaniens permettent une remobilisation de l'histoire du rapport entre fleuve et société autour du Rhône. Elle permet aussi une remise en contact physique des habitants à leurs patrimoines. Un lien entre les riverains et leur environnement fluvial se retisse, participant ainsi à l'amélioration de leur cadre de vie.

D'un point de vue écologique, la valorisation du patrimoine fluvial permet d'améliorer la connaissance du fleuve et de porter un regard critique sur son évolution passée et son devenir futur. Il contribue aussi, par le développement d'un nouveau lien de nécessité et d'un nouvel attachement affectif, à affirmer la volonté de préservation voire de restauration de ses fonctionnalités écologiques chez les acteurs locaux.

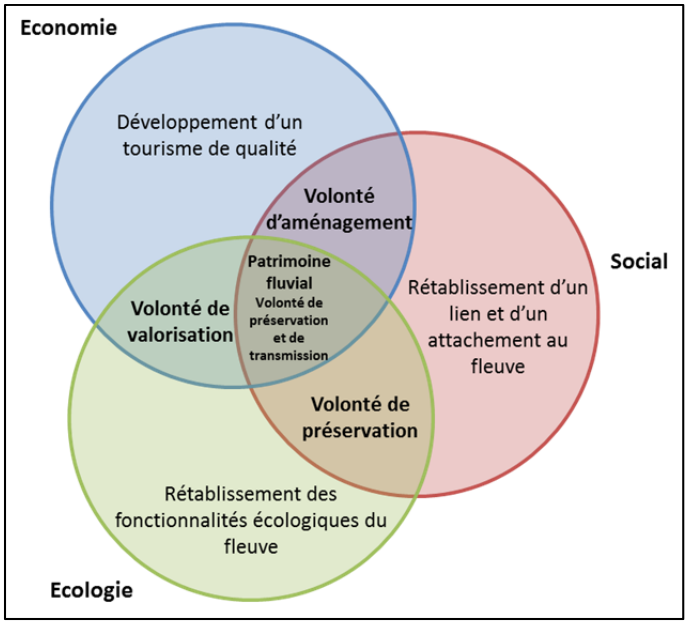


Figure 75. Le patrimoine fluvial au cœur du projet de développement durable porté par le Plan Rhône

La mise en œuvre du projet ViaRhôna au sein du Plan Rhône, semble donc s'inscrire dans cette dynamique de mise en valeur des patrimoines fluviaux rhodaniens, elle-même pensée comme dénominateur commun dans la poursuite des enjeux économiques, écologiques et sociaux autour du fleuve.

2.2 - Une prise en compte du patrimoine en général et du patrimoine fluvial en particulier au stade de la conception du projet sous l'égide de l'IRS

La véloroute *Du Léman à la mer* est initiée en 1997 par l'*Institut Interdépartemental de Bassin* ou *Institut Rhône-Saône* (IRS), né une dizaine d'années plus tôt sous l'appellation *Institution Interdépartementale Rhodanienne*. La création de cette institution nait d'une volonté des acteurs locaux, et en particulier des départements, de développer le tourisme fluvial sur le Rhône. Ces acteurs constatent alors qu'une nouvelle étape « *semble se dessiner, avec l'arrivée du développement touristique, et la redécouverte par beaucoup de [leurs] contemporains du patrimoine que constituent [les] fleuves et [les] rivières* »[153].

En 1996, le président de l'Institution, Jean-Jacques Ayzac, rappelle ses missions initiales :

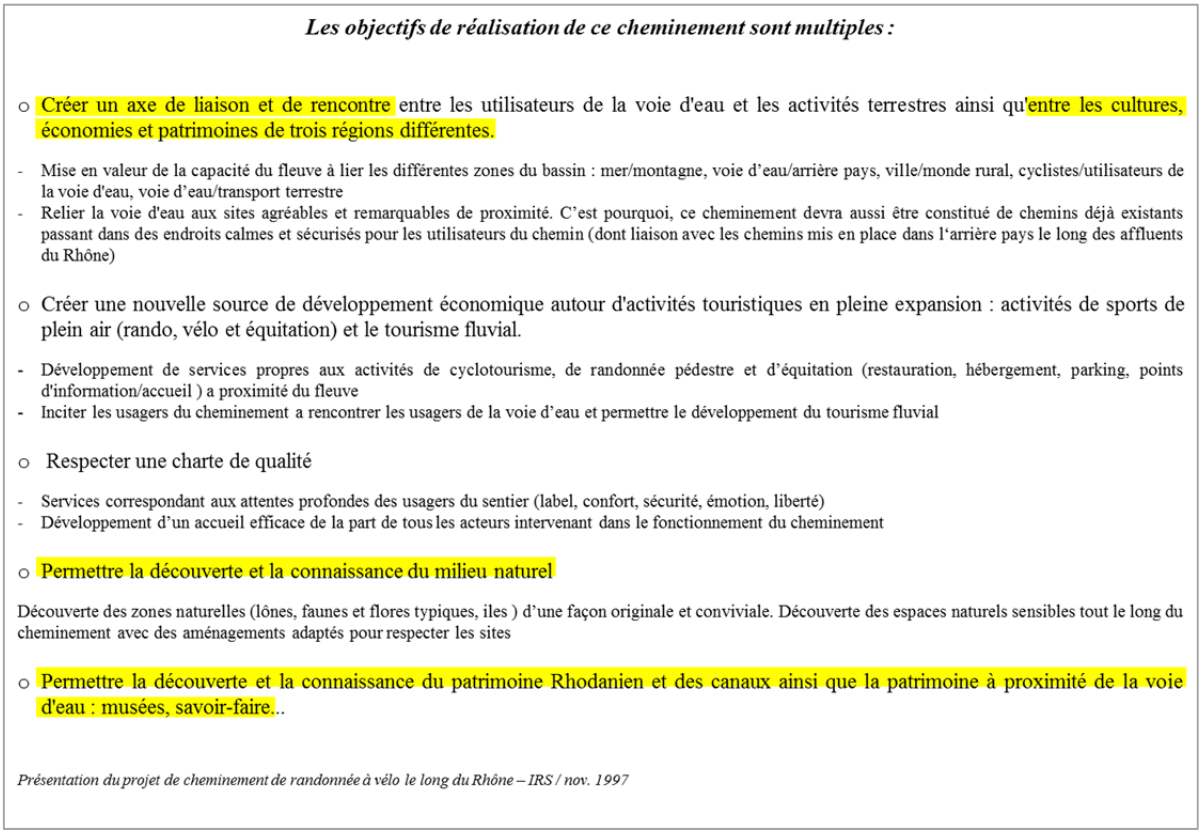
« *Elles étaient d'une part de développer le tourisme fluvial en cohérence avec les politiques touristiques départementales et régionales, et d'autre part de réinsérer les voies d'eau dans la vie quotidienne des riverains.* »[154]

C'est sur cette base, et parmi plusieurs projets touristiques, qu'émerge cette idée de mise en place d'une infrastructure cyclable longeant le Rhône du lac Léman à la mer Méditerranée. L'Institution, résolument tournée sur la mise en valeur du fleuve Rhône, accorde une place très importante aux patrimoines fluviaux rhodaniens, et conçoit la véloroute comme un moyen non seulement de les mettre en lien entre eux mais aussi de les remettre au contact des riverains du Rhône. Cet extrait (Figure 76) tiré d'un document de présentation du projet, rédigé en 1997 par l'IRS, met en évidence les différents objectifs mis en lien avec la question patrimoniale par les porteurs du projet.

Figure 76. Reproduction de l'extrait d'un document de présentation du projet Du Léman à la mer réalisé par l'IRS en 1997 – Objectifs associés au projet

[153] Op.Cit. Institution Interdépartementale rhodanienne, *Livre Blanc. Extraits relatifs à l'eau, aux contraintes d'environnement, et à la pèche, tires du dossier général*, juin 1987, in Archives départementales de la Drôme, 3123W58-64

[154] Op.Cit. IRS, *Lettre de l'institution interdépartementale des bassins Rhône-Saône*, octobre 1996, in Archives départementales de la Drôme, 3123 W 1-6



Les objectifs de réalisation de ce cheminement sont multiples :

- Créer un axe de liaison et de rencontre entre les utilisateurs de la voie d'eau et les activités terrestres ainsi qu'entre les cultures, économies et patrimoines de trois régions différentes.

- Mise en valeur de la capacité du fleuve à lier les différentes zones du bassin : mer/montagne, voie d'eau/arrière pays, ville/monde rural, cyclistes/utilisateurs de la voie d'eau, voie d'eau/transport terrestre
- Relier la voie d'eau aux sites agréables et remarquables de proximité. C'est pourquoi, ce cheminement devra aussi être constitué de chemins déjà existants passant dans des endroits calmes et sécurisés pour les utilisateurs du chemin (dont liaison avec les chemins mis en place dans l'arrière pays le long des affluents du Rhône)

- Créer une nouvelle source de développement économique autour d'activités touristiques en pleine expansion : activités de sports de plein air (rando, vélo et équitation) et le tourisme fluvial.

- Développement de services propres aux activités de cyclotourisme, de randonnée pédestre et d'équitation (restauration, hébergement, parking, points d'information/accueil) a proximité du fleuve
- Inciter les usagers du cheminement a rencontrer les usagers de la voie d'eau et permettre le développement du tourisme fluvial

- Respecter une charte de qualité

- Services correspondant aux attentes profondes des usagers du sentier (label, confort, sécurité, émotion, liberté)
- Développement d'un accueil efficace de la part de tous les acteurs intervenant dans le fonctionnement du cheminement

- Permettre la découverte et la connaissance du milieu naturel

Découverte des zones naturelles (lônes, faunes et flores typiques, iles) d'une façon originale et conviviale. Découverte des espaces naturels sensibles tout le long du cheminement avec des aménagements adaptés pour respecter les sites

- Permettre la découverte et la connaissance du patrimoine Rhodanien et des canaux ainsi que la patrimoine à proximité de la voie d'eau : musées, savoir-faire...

Présentation du projet de cheminement de randonnée à vélo le long du Rhône – IRS / nov. 1997

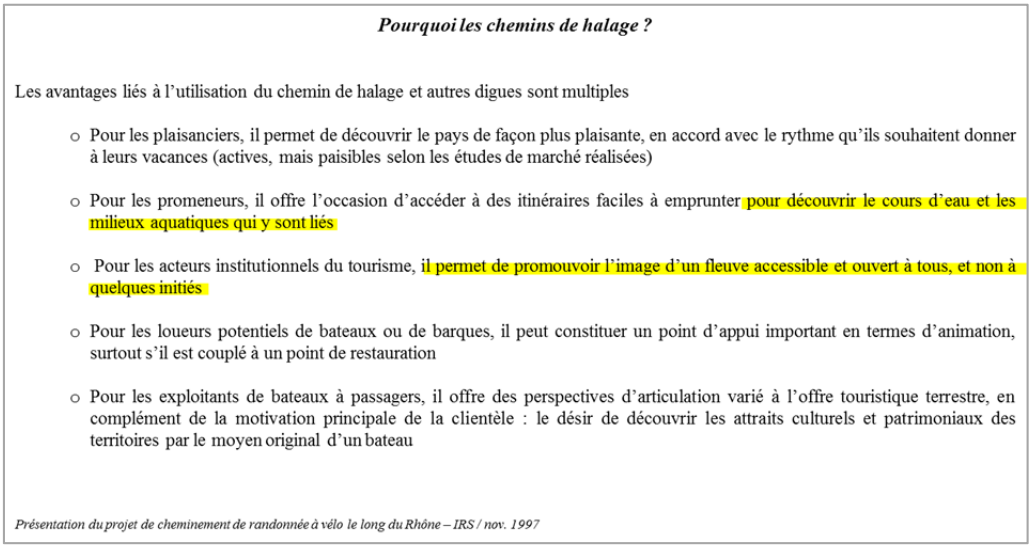
Source : Institut Rhône-Saône, Mise en place du cheminement du Léman à la mer prolongé sur le canal du Rhône à Sète et le petit Rhône, novembre 1997, in Archives départementales de la Drôme, 3123 W 153-158

Au-delà de cette mission initialement touristique, cette institution s'impose aussi dès 1997 comme un acteur important du territoire rhodanien sur les questions hydrauliques et environnementales entourant le Rhône. Elle devient aussi en 2001 l'Établissement Public Territorial de Bassin Territoire Rhône et s'impose dès lors comme un « *véritable acteur décentralisé de la politique de l'eau* »[155]. Ce travail désormais pluriel lui permet de travailler conjointement sur des problématiques d'ordre économique, social et environnemental liées au Rhône et de s'inscrire ainsi dans une démarche de développement durable[156]. Ce triptyque se manifeste aussi plus particulièrement autour du projet du Léman à la Mer dans la mesure où s'entremêlent enjeux de développement touristique d'une part, et de redécouverte de l'environnement et de la culture rhodanienne par les riverains d'autre part. En outre, l'Institution considère que cette aspiration des riverains à la redécouverte de l'eau et de ses milieux « est un gage d'acceptation des contraintes liées à l'eau : risques naturels, sensibilités des milieux, cohabitation des différents usages »[157].

[155] EPTB Territoire Rhône, Dossier de présentation – Mise en place d'une convention de partenariat avec le conseil régional Rhône-Alpes, septembre 2003, in Archives départementales de la Drôme, 3123 W 133-137
[156] Institution Interdépartementale des Bassins Rhône-Saône, Document de communication – L'institution Interdépartementale des Bassins Rhône-Saône, 1998-2001 (?)
[157] Op.Cit. EPTB Territoire Rhône, Rapport d'activités 2001, Archives départementales de la Drôme, 3123 W1-6

L'un des éléments central du projet consiste en la réalisation d'un tracé passant sur les chemins de halage du Rhône et sur les chemins d'entretien technique de la CNR. Pour le porteur de projet – comme nous pouvons le constater sur le document (Figure 77) ci-dessous –, cette condition apparait, outre les aspects de nature commerciale ou touristique, comme un gage de réouverture ou de remise en accessibilité du Rhône. Elle est aussi gage de découverte du cours d'eau et de ses milieux aquatiques[158]. C'est donc par l'utilisation de ces voies que l'on conçoit avant tout la redécouverte et la valorisation du patrimoine fluvial rhodanien.

Figure 77. Reproduction de l'extrait d'un document de présentation du projet Du Léman à la mer réalisé par l'IRS en 1997 – Motivations liées à l'utilisation des chemins de halage



Pourquoi les chemins de halage ?

Les avantages liés à l'utilisation du chemin de halage et autres digues sont multiples

- Pour les plaisanciers, il permet de découvrir le pays de façon plus plaisante, en accord avec le rythme qu'ils souhaitent donner à leurs vacances (actives, mais paisibles selon les études de marché réalisées)
- Pour les promeneurs, il offre l'occasion d'accéder à des itinéraires faciles à emprunter pour découvrir le cours d'eau et les milieux aquatiques qui y sont liés
- Pour les acteurs institutionnels du tourisme, il permet de promouvoir l'image d'un fleuve accessible et ouvert à tous, et non à quelques initiés
- Pour les loueurs potentiels de bateaux ou de barques, il peut constituer un point d'appui important en termes d'animation, surtout s'il est couplé à un point de restauration
- Pour les exploitants de bateaux à passagers, il offre des perspectives d'articulation varié à l'offre touristique terrestre, en complément de la motivation principale de la clientèle : le désir de découvrir les attraits culturels et patrimoniaux des territoires par le moyen original d'un bateau

Présentation du projet de cheminement de randonnée à vélo le long du Rhône – IRS / nov. 1997

Source : Institut Rhône-Saône, Mise en place du cheminement du Léman à la mer prolongé sur le canal du Rhône à Sète et le petit Rhône, novembre 1997, in Archives départementales de la Drôme, 3123 W 153-158

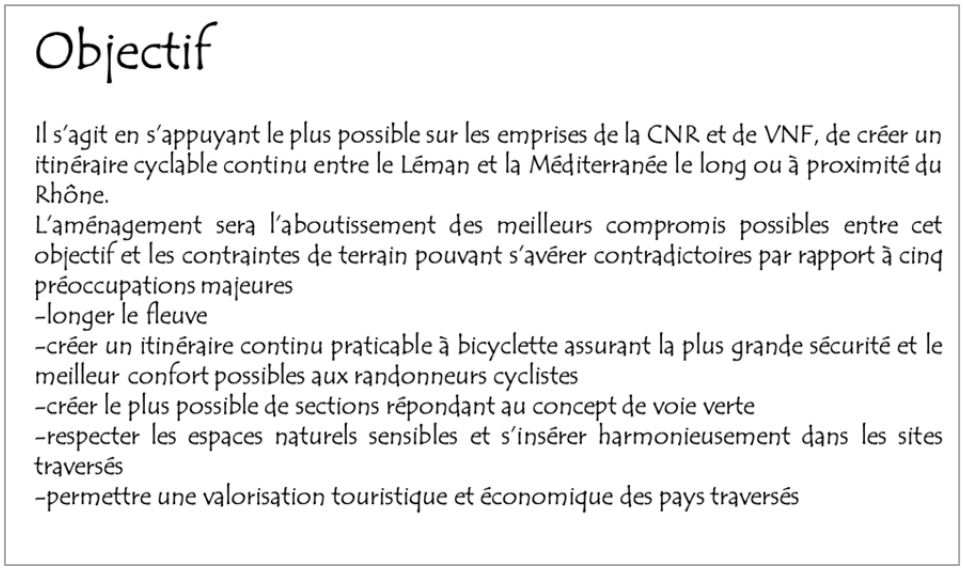
Par ailleurs, la définition de l'itinéraire est prévue pour être précédée au niveau local d'une étape dite de « recensement de l'existant », impliquant notamment le recensement des patrimoines, cette fois entendu au sens plus large : musées, villes et villages remarquables, spécialités et attractions locales, parcs, iles, réserves…[159]

Globalement, la mise en valeur des patrimoines spécifiquement fluviaux tient une place importante à ce stade du projet. D'autres enjeux d'ordre sécuritaire, économique ou encore environnemental sont néanmoins aussi pris en compte. Les acteurs du projet ont d'ailleurs très bien conscience de leur susceptibilité à entrer en concurrence avec l'objectif de proximité au fleuve (Figure 78) :

[158] Archi 109

[159] Archi 109

Figure 78. Reproduction de l'extrait d'un dossier de faisabilité du projet Du Léman à la mer réalisé par l'IRS en 1999 – Objectifs associés au projet Du Léman à la mer



Objectif

Il s'agit en s'appuyant le plus possible sur les emprises de la CNR et de VNF, de créer un itinéraire cyclable continu entre le Léman et la Méditerranée le long ou à proximité du Rhône.
L'aménagement sera l'aboutissement des meilleurs compromis possibles entre cet objectif et les contraintes de terrain pouvant s'avérer contradictoires par rapport à cinq préoccupations majeures
-longer le fleuve
-créer un itinéraire continu praticable à bicyclette assurant la plus grande sécurité et le meilleur confort possibles aux randonneurs cyclistes
-créer le plus possible de sections répondant au concept de voie verte
-respecter les espaces naturels sensibles et s'insérer harmonieusement dans les sites traversés
-permettre une valorisation touristique et économique des pays traversés

Source : Institution Interdépartementale des Bassins Rhône-Saône, *La voie d'eau à vélo… du Léman à la mer - Dossier de faisabilité - Régions Rhône Alpes, PACA et Languedoc Roussillon*, mai 1999, in Archives départementales de la Drôme, 3123 W 146

Cette phase d'avant-projet de la véloroute – c'est-à-dire avant qu'elle soit prise en charge par le Plan Rhône – apparaît déterminante puisque les grandes lignes qui sont alors définies préfigurent très fortement le projet qui sera mis en œuvre plus tard dans le cadre du Plan Rhône. Dans cette préfiguration, le patrimoine fluvial rhodanien représente une préoccupation majeure. La proximité du Rhône apparaît alors comme un fondement du projet qui pourra, selon les termes des porteurs, faire l'objet de compromis pour faire face aux contraintes diverses liées notamment à l'aménagement ou à la préservation des espaces naturels. Ces réserves ouvrent en pratique la voie à une perte d'identité du projet de véloroute pensé en interaction forte avec patrimoine fluvial rhodanien.

2.3 - Problématique

Au regard de la préfiguration du projet de voie cyclable sous l'égide de l'IRS à la fin des années 90, et de son adéquation au programme d'action développé autour du fleuve depuis 2007, on aurait pu imaginer que le projet ViaRhôna eut été pensé comme une vitrine du Plan Rhône. La ViaRhôna apparait en effet comme un moyen idéal pour donner à voir la mise en cohérence possible des enjeux de développement économique, social et écologique autour du fleuve : une pratique de loisir non carbonée amenant, par la proximité du fleuve, la visite de ses espaces naturels ou restaurés, et la visite d'espaces d'exposition, à une réappropriation, une amélioration de la connaissance, et potentiellement à une nouvelle volonté de pré-

servation du fleuve, tout en permettant aux territoires traversés de capter l'économie touristique induite par la fréquentation.

La ViaRhôna, voie cyclable de 815 km longeant le Rhône du lac Léman à la mer méditerranée, est cependant un projet d'envergure et ambitieux, impliquant pour parvenir à cette finalité de relever d'importants défis :

- développer un regard transversal sur la question patrimoniale afin de prendre en compte les multiples enjeux à la fois dans leur diversité, leur complexité, et leurs éventuelles contradictions
- parvenir à la mise en place d'un projet cohérent et unifié tout au long du parcours, tout en prenant en compte les territoires dans leur diversité et en évitant la banalisation de leur offre touristique
- malgré la multiplicité des territoires, échelles d'actions, structures et acteurs impliqués, malgré leur concurrence potentielle, et malgré leurs divergences d'intérêts et de points de vue, parvenir à maintenir le dialogue, la coopération et un mode de gouvernance viable autour du projet

Devant ce constat, il nous a semblé nécessaire d'évaluer dans quelle mesure la place accordée au patrimoine fluvial rhodanien par les acteurs avait effectivement pu s'imposer au cours du projet, pour permettre *in fine* de relever le défi du développement durable autour du fleuve.

Nous constaterons que dans la pratique, le patrimoine fluvial n'a pas fait l'objet des principales préoccupations des acteurs du projet ViaRhôna. La présence visuelle du fleuve sur la majorité du parcours fut certes assurée. Mais qu'en fut-il des lieux et outils de médiation susceptibles d'améliorer la connaissance de la nature et de la culture rhodanienne ? Qu'en fut-il également des animations et des évènements susceptibles de réintroduire le Rhône dans le quotidien des habitants et ainsi de renouveler la culture du fleuve ?

> « En dehors des objectifs économiques, je crois qu'il n'y a pas de prise en compte du fleuve, pour faire simple. » E17 (ADT de l'Ardèche)

Dans un contexte où le développement durable devient un défi prioritaire à relever, comment expliquer cette relégation de la question patrimoniale autour du fleuve ? Quelle est sa mesure ? Pourquoi et comment y pallier ? Voici en quelques mots les questions auxquelles nous tenterons ici de répondre.

Chapitre 3 - Méthode

3.1 - Recueil de données

3.1.1 - Les entretiens semi-directifs

Ce travail d'analyse a été essentiellement réalisé sur la base d'une enquête par entretien semi-directif, menée auprès de 35 acteurs de la ViaRhôna. Ces entretiens, d'une durée moyenne de 1h18, ont été enregistrés puis retranscrits en vue d'être analysés. Ils ont été menés sur une population d'acteur diversifiée à raison de la structure, de l'échelle de travail, ou de la mission des acteurs. Nous y reviendrons plus tard dans le cadre de l'analyse.

Les entretiens ont été menés sur la base de deux grilles d'entretien (disponible en Annexe 14), chacune étant propre à la typologie de l'acteur – local ou régional– distinguée selon son échelle d'intervention (Tableau 38). Une partie de la grille leur fut cependant commune :

- La définition du parcours de la ViaRhôna : qui y a participé, quels étaient les critères ?
- Le patrimoine rhodanien et sa place dans le projet : objectifs du projet, définition du patrimoine rhodanien
- Les modes de valorisation du patrimoine rhodanien : quels sont les patrimoines valorisés, et comment le sont-ils, à l'aide de quels outils, représentent-ils bien l'identité du territoire ?
- Les ressources offertes par les instances régionales aux acteurs locaux dans la bonne mise en œuvre du projet : lesquelles sont-elles, sont-elles suffisantes ?
- L'évaluation du projet : quels sont les secteurs exemplaires ou moins satisfaisants, quels ont été les acteurs freins, moteurs, ou trop faiblement sollicités ?

Des questions plus spécifiques leurs furent également posées. Les acteurs locaux eurent des questions relatives à l'historique du projet sur leur territoire, ainsi qu'à la réception du projet par les usagers et le territoire (niveau de satisfaction, fréquentation, retombées économiques…). Les acteurs régionaux eurent quant à eux quelques questions destinées à comparer les choix et pratiques de mise en œuvre du projet selon les territoires Nous noterons cependant que, dans la pratique, la grille d'entretien s'est adaptée au profil de chaque interviewé. La réalisation d'un historique n'était par exemple pas possible pour ceux qui étaient associés au projet depuis peu de temps. La question de la définition du parcours pouvait également être difficile à aborder pour les acteurs du tourisme. A contrario d'autres questions spécifiques à l'une des catégories d'acteurs a pu s'étendre à l'autre, c'est le cas encore une fois de la question relative à l'historique du projet. Nous avons pu également repérer des différences dans la formulation des questions ou dans la densité des échanges entre les entretiens des secteurs amont et aval, qui avaient été menés par deux enquêteurs différents.

Tableau 38. Présentation des enquêtés

Id	Type d'acteur	Structure de rattachement
E1	Régional	Région PACA
E2	Régional	SGAR
E3	Régional	CRT Languedoc-Roussillon
E4	Régional	CNR
E5	Régional	Région PACA
E6	Régional	Association cycliste
E7	Régional	Région AURA
E8	Régional	FCEN
E9	Régional	Région Languedoc-Roussillon
E10	Régional	Région AURA
E11	Régional	Région AURA
E12	Régional	DIRRECTE AURA
E13	Régional	Région AURA
E14	Régional	Association culturelle
E15	Régional	CRT AURA
E16	Local aval	Département de l'Ardèche
E17	Local aval	ADT de l'Ardèche
E18	Local aval	Commune de Bourg-Saint-Andéol
E19	Local aval	ADT de la Drôme
E20	Local aval	Département de la Drôme
E21	Local aval	Association environnementale
E22	Local amont	Communauté de communes Bugey Sud
E23	Local amont	Ancienne communauté de commune de Terre-d'Eaux
E24	Régional	EDF
E25	Local aval	Office de Tourisme de Viviers
E26	Local aval	Commune de Châteauneuf-du-Rhône
E27	Local aval	Association environnementale
E28	Local aval	CEN Drôme-Ardèche
E29	Local amont	Ancienne communauté de communes Rhône et Gland puis Terre d'eaux
E30	Local amont	Ancienne communauté de communes Terre-d'Eaux
E31	Local amont	Communauté de commune Bugey Sud
E32	Local amont	Syndicat du Haut-Rhône
E33	Local amont	Prestataire de services sports nautiques
E34	Local amont	Office de tourisme Belley
E35	Local amont	Commune de Brégnier-Cordon

3.1.2 - La recherche d'archives

Des recherches complémentaires d'archives ont également été réalisées. Celles-ci ont concerné un fond versé par l'Etablissement Public Territorial de Bassin Territoire Rhône lors de sa fermeture en décembre 2013 aux archives départementales de la Drôme (3123 W 1-297). Ce travail de recherches nous a permis d'accéder à tout un ensemble de documents relatifs au projet ViaRhôna depuis son portage à la fin des années 90 par l'Institut Interdépartemental Rhône Saône sous le nom *Du Léman à la mer.* Une centaine de documents (de type dossiers, lettres, plaquettes) a ainsi été collectée par le biais de fichiers vidéo et photo avant d'être analysés plus en détail.

3.1.3 - *La carte interactive en ligne ViaRhôna*

Nous nous sommes intéressés au contenu proposé sur la carte interactive en ligne ViaRhôna. Il s'agit d'une carte que l'on trouve sur le site internet officiel de la ViaRhôna (https://www.viarhona.com/itineraire) et qui est destinée aux usagers de la voie cyclable. Sur cette carte figurent l'itinéraire de la voie ainsi que tout un ensemble de points d'intérêt qu'il est utile aux usagers de pouvoir géolocaliser. Nous entendons par points d'intérêt l'ensemble des lieux susceptibles d'être utiles à l'usager au cours de son parcours. Il peut s'agir de services très pratiques et basiques (toilettes, aires de pique-nique, gares…), de lieux de restauration et d'hébergement, mais aussi de lieux de loisirs, de visite ou de lieux d'animation culturelle. Ces points d'intérêt sont répertoriés par catégorie. Ce contenu, alimenté par les acteurs touristiques locaux, constitue l'un des principaux outils d'information touristique commun à l'ensemble du parcours. Il nous a donc semblé intéressant d'analyser ce qui y était donné à voir des patrimoines fluviaux rhodanien. Nous nous sommes plus particulièrement intéressés aux points d'intérêt répertoriés dans les six catégories suivantes : Artisanat ; Dégustation ; Expositions ; Musée et site touristique ; Patrimoine naturel ; Site et monument historique. Il s'agit des catégories que nous avons estimées susceptibles de contenir des offres en lien avec les patrimoines fluviaux rhodaniens. N'ont pas été considérées comme telles les catégories relatives à l'hébergement, à l'alimentation, aux activités sportives, aux lieux de baignade, aux loisirs et activités, aux marchés, aux parcs animaliers et enfin aux parcs d'attraction.

3.2 - Traitement des données

3.2.1 - *Analyse des entretiens*

L'analyse des transcriptions d'entretiens a été réalisée sur la base de deux méthodes de traitement :

- L'analyse de contenu du corpus d'entretiens concentrée sur une double ligne d'analyse :
- (1) reconstituer l'historique du projet à partir des propos recueillis dans les entretiens (et d'une recherche complémentaire en archives)
- (2) établir une synthèse des représentations des acteurs associées au patrimoine rhodanien et à la place qui lui est assignée dans le projet ViaRhôna.
- L'analyse statistique textuelle des différentes portions d'entretien dans lesquelles les entretenus répondaient explicitement à la question visant à leur faire définir le patrimoine fluvial rhodanien.

Dans certains cas, une analyse différenciée a été réalisée en fonction de la typologie des acteurs. La distinction acteurs régionaux/acteurs locaux réalisée au stade de la passation des entretiens a été précisée. Nous avons en effet distingué dans l'analyse les acteurs locaux dont la zone d'intervention est localisée en amont (secteur Rochemaure/Bourg-Saint-Andéol) et ceux pour lesquels elle est localisée à l'aval (secteur Belley/Groslée/Seyssel).

a) L'analyse thématique de contenu

L'analyse de contenu est « un examen objectif, exhaustif, méthodique et, si possible, quantitatif d'un matériel constitué par des communications verbales (…) en vue d'en classer et d'en interpréter les éléments. » (Berelson, 1954). C'est le contenu sémantique des discours qui fait l'objet de l'analyse. En tant que telle, cette méthode d'analyse favorise l'émergence des représentations (Negura, 2006).

Cette analyse a été initiée dans un premier temps à l'aide du logiciel Atlas.ti. A la lecture, ce logiciel propose des outils permettant de sélectionner les paragraphes les plus intéressants et d'y associer des thèmes. Il permet donc dans un premier temps de dégager des axes d'analyse et de poser ainsi un premier regard critique sur le contenu du corpus. Une fois le texte entièrement analysé, les paragraphes peuvent être exportés et regroupés par thématique au sein d'une base de données. Le logiciel facilite ainsi l'analyse plus poussée en offrant un regard global sur l'ensemble des propos tenus par les interrogés sur une thématique déterminée.

Cette analyse de contenu a constitué la base de l'essentielle de notre étude, donnant ainsi lieu à la rédaction de ce document ainsi qu'à la réalisation de plusieurs figures.

b) L'analyse statistique textuelle

L'analyse statistique textuelle a été utilisée en complément de l'analyse de contenu sur certaines portions de discours. Elle a porté en l'occurrence sur les portions se rapportant à la définition du patrimoine fluvial rhodanien. L'analyse statistique textuelle est une méthode qui consiste à « *envisager le dépouillement lexical des données textuelles sous un angle probabiliste* » (Lablanc, 2015). Elle revêt un caractère complémentaire à l'analyse de contenu, qui présente l'inconvénient de résulter d'un traitement subjectif de l'information, formalisé par le biais du codage thématique (Guérin-Pace, 1997)

Le logiciel libre TXM a été utilisé pour cette étape du travail. Ce dernier facilite la lecture analytique du corpus en produisant les tables d'occurrence des mots, ainsi qu'en différenciant ces occurrences selon un partitionnement du corpus. Ce partitionnement est établi sur la base de critères définis dans les métadonnées du corpus (Annexe 15). Dans notre cas, ces métadonnées sont :

(1) le territoire de l'acteur interrogé (acteur local amont ; acteur local aval ; acteur régional)

(2) le type de structure dans lequel il travaille (État, région, département, EPCI, association, ou structure privée)

(3) la sensibilité de l'acteur à certaines thématiques (donnée plus subjective produite essentiellement à partir du service auquel l'acteur est affecté, de la dénomination de sa mission, voire également de son parcours professionnel : économie, nature, culture, aménagement, vélo, transversal, ou autre). Ce partitionnement s'est avéré difficile à établir en raison de la diversité des profils et de leurs spécificités propres. Nous avons donc dû procéder à certains arbitrages qui seront susceptibles de constituer un biais dans les résultats.

Ce partitionnement facilite la comparaison des discours (Comby et al. 2014) adopté par les différentes catégories de répondants. A partir de ce partitionnement, nous avons ensuite procédé à deux types d'analyse :

(1) une analyse de fréquence/d'occurrence : elle permet de mettre en évidence les mots les plus utilisés par chacune des catégories d'acteurs

(2) une analyse de spécificité qui permet de mettre en exergue, au regard du corpus global, quels termes sont plus spécifiquement utilisés ou au contraire sous-utilisés par certaines catégories

3.2.2 - Analyse des archives

Les archives recueillies ont été toutes lues et les informations jugées les plus pertinentes pour notre analyse en ont été extraites. Ces informations ont ensuite été croisées aux propos rapportés par les interrogés lors des entretiens pour permettre d'en tirer :

(1) l'historique du projet dans ses grandes lignes

(2) les grandes orientations du projet au stade de sa conception (vers la fin des années 90)

3.2.3 - Analyse de la carte interactive en ligne ViaRhôna

a) Recensement du nombre de points d'intérêt proposé

Pour rendre compte du contenu de la carte, nous avons dans un premier temps procédé à un décompte de l'ensemble des points d'intérêt attachés à chacune de ces six catégories, en découpant le parcours par tronçons. A l'aide d'Excel, des graphiques ont ensuite été réalisés pour en rendre compte visuellement

b) Analyse des types de points d'intérêt recensés

Nous avons également choisis de rendre compte plus en détail des types de points d'intérêt proposés. Pour chacune des six thématiques, nous nous sommes intéressés aux points d'intérêt proposés sur deux à trois tronçons, en essayant du mieux possible de varier les tronçons et d'alterner entre tronçons aval et amont. Cette analyse n'est donc pas systématique mais a une vocation illustrative et vise à montrer la diversité des patrimoines promus via la carte interactive ViaRhôna. Les pages web de ces services ont été consultés. En fonction du contenu identifié, nous avons rattaché chacun de ces points d'intérêt à une thématique. Nous avons enfin dénombré pour chaque tronçon l'occurrence de chaque thématique.

A partir de ce recensement, des nuages de mots ont été réalisés à l'aide d'Iramuteq pour rendre compte visuellement des thématiques les plus représentées sur ces tronçons et catégories de points d'intérêt donnés. Plus la thématique est abordée sur un tronçon donné, plus la taille de sa typographie est grande.

Chapitre 4 - Résultats

4.1 - Une relégation du patrimoine fluvial rhodanien dans la mise en œuvre du projet

L'histoire du projet permet de mieux comprendre les causes de cette relégation du patrimoine fluvial. La reconstitution de cette histoire, à partir des discours des acteurs, rend compte d'un phasage dans la mise en œuvre du projet qui fait suite à sa conception : la phase d'aménagement et la phase de mise en tourisme. Des enjeux différents caractérisent ces deux phases et conduisent à une décharge de la question patrimoniale par les instances inter-régionales et une reprise en main progressive de la part des acteurs locaux aux dépends de la question fluviale.

4.1.1 - Une phase d'aménagement complexe qui évince les enjeux patrimoniaux

La phase de détermination du tracé est la première étape de mise en œuvre concrète du projet ViaRhôna. Cette phase de détermination du tracé est conditionnée en premier lieu par deux éléments :

- Le choix du maitre d'ouvrage :
  - soit d'échelle départementale, soit d'échelle communale ou intercommunale
  - et situé soit en rive gauche soit en rive droite du fleuve
- Le choix précis du tracé à l'intérieur même du territoire concerné par la maitrise d'ouvrage

Dans cette phase, les acteurs du tourisme, de la culture et de la nature semblent essentiellement rester en retrait. Plusieurs retours nous ont plus particulièrement été donnés concernant les départements maîtres d'ouvrage qui semblent alors enclins à confier le dossier aux services des routes, développant ainsi une approche essentiellement aménagiste.

> « Ce qu'il faut savoir, c'est que la plupart des maîtres d'ouvrage départementaux, c'est le service des routes. Ils savent faire, ils savent dérouler du ruban d'enrobé, ce n'est pas un souci, mais après, se poser des questions sur le patrimoine, etc., peut-être qu'il y aurait eu une concertation autre avec le monde du tourisme. Peut-être qu'on ne serait pas passé tout à fait aux mêmes endroits. Je pense que ça a manqué un peu, ça. Du coup, on se retrouve maintenant avec cet itinéraire, à certains endroits, avec des infrastructures lourdes, qui se trouvent finalement assez éloignées. « *Oui, on n'y a pas pensé avant, on va faire une antenne, une boucle, un truc, c'est bien* », mais pour autant, on aurait peut-être pu y réfléchir avant, faire quelque chose de mutualisé. » E4 (CNR)

« Petit à petit on va rentrer dans une mise en tourisme, d'animation pour attirer la clientèle et pour lui proposer quelque chose parce que c'est vrai qu'au-dessus d'Arles ça va, mais le tronçon entre Arles et Port-Saint-Louis-du-Rhône est un peu monotone en termes de points d'intérêt. » E5 (Région PACA)

Plus largement, le choix de l'itinéraire est rendu complexe par une conjonction d'enjeux, d'acteurs, d'intérêts et de contraintes territoriales. Cette complexité mène les acteurs du tracé à reléguer la question patrimoniale au second plan.

a) L'engagement d'un maître d'ouvrage, première contrainte dans la détermination et l'avancement du tracé

Le passage du tracé sur un territoire est conditionné à la prise de maîtrise d'ouvrage par la collectivité locale ou par le département compétents sur ce territoire. L'un des principaux déterminants du tracé est donc l'engagement des élus locaux sur le projet. Sur certains territoires, le désengagement conjoint de ces deux types d'acteurs a pu conduire à faire évoluer le tracé théorique de la voie cyclable et à le reporter sur d'autres territoires plus volontaires. Ainsi, sur le secteur du Haut-Rhône, le rejet successif de la maîtrise d'ouvrage du projet par le département de l'Ain puis par la Communauté de communes Rhône Chartreuse de Portes, fut notamment à l'origine d'un éloignement de la voie de plus d'une dizaine de kilomètres du fleuve. Dans ce cas, la nécessité de réaliser un parcours continu a pris le dessus sur la volonté d'assurer une proximité continue au fleuve.

« L'exécutif du département de l'époque n'adhérait pas au concept. Personne n'a trouvé les mots pour convaincre. Donc la maîtrise d'ouvrage n'a pas été prise par le département, d'où cette gestion très différente d'un territoire à l'autre. Nous, on a commencé, on a toujours été très proche du secteur de Belley. Donc les choses se sont raccrochées à Belley. Mais pour le secteur aval à Groslée, malheureusement les élus de l'époque de ce territoire n'ont pas pu suivre. D'où le tracé qui est, par la suite, passé dans les airs. (…) Pour tout projet, mon expérience me dit que s'il n'y a pas quelqu'un, un élu qui porte vraiment, les projets ont du mal à aboutir ou sont dénaturés. » E23 (Ancienne communauté de commune Terre-d'Eaux)

Au contraire, la convoitise de plusieurs territoires sur le même linéaire du fleuve, a abouti dans certains cas à une alternance de la voie entre chacune des deux rives. A l'occasion de ce partage, des critères d'ordre politiques et territoriaux semblent avoir été prioritairement pris en compte, sans véritable considération des aspects patrimoniaux du tracé.

« Ils [le Département de la Drôme] avaient quelqu'un qui était assez efficace en tant que chef de service et en fait, ils ont pris, eux, les sections qui leur étaient les plus faciles à aménager. (…) En fait on a récupéré un petit peu ce que nous avait laissé la Drôme. Les sections ont été définies comme ça, avec quand même sur la section sud, une forte implication du président de l'époque pour que l'on conserve cette section chez nous. » E16 (Département de l'Ardèche)

La variabilité de l'engagement s'explique parfois par un manque d'intérêt des collectivités qui peinent à percevoir la réussite potentielle et les gains qu'elles ont à tirer d'un tel projet, encore novateur pour l'époque. Ce désengagement s'explique aussi parfois par les difficultés financières rencontrées par certaines collectivités. Si la CNR s'engage à financer le projet à hauteur de 30% et les régions jusqu'à 35%, une part du coût de l'infrastructure reste à la charge des acteurs locaux, de même que le coût associé aux aménagements annexes et à la diversification de l'offre touristique.

Plus globalement, on remarque aussi une différence d'engagement entre les acteurs localisés sur les secteurs amont et aval du Rhône. Alors que le tracé commence à se concrétiser dès 2004 en région Rhône-Alpes, celui-ci ne compte encore à l'été 2013 qu'une trentaine de kilomètres sur les régions PACA et Languedoc-Roussillon. Les deux régions se sont en effet révélées beaucoup moins motrices que la Région Rhône-Alpes jusqu'en 2013, année durant laquelle sont redistribuées les cartes de la gouvernance inter-régionale.

« Ce travail là, quand même, sur la ViaRhôna, est un travail qui a été un petit peu à la fois par cycle et puis avec quand même des difficultés de cohérence avec la direction régionale [du Languedoc Roussillon] (…) Je crois qu'il n'y a pas eu une vision claire et déterminée de ce qu'on voulait faire autour de la ViaRhôna (…) on a eu une période où on a eu différents élus au tourisme et qui n'avaient pas forcément la même vision et le même engagement, dans cette démarche. Ça c'est le premier point, deuxième point aussi, c'est que comme sur l'échelon régional il n'y avait pas une vision claire et une stratégie claire autour du cyclotourisme, ça faisait un petit peu pièce rapportée. » E3 (CRT Languedoc-Roussillon)

« Les décideurs de la région Rhône-Alpes venaient tout juste d'arriver à concrétiser ce mouvement inter-régional, avec cette fois-ci, l'arrivée en principe très mobilisée et très volontaire des deux autres régions, Languedoc-Roussillon et PACA, qui, du coup, n'ont pas eu le temps d'inscrire dans leur politique des interventions très fortes pour que les maîtres d'ouvrage, à l'aune de ce qui s'est fait en Rhône-Alpes, soient soutenus côté Gard en Languedoc-Roussillon et Vaucluse et Bouches-du-Rhône en PACA. Mais il y avait une volonté politique, très clairement exprimée, depuis la fin 2013. » E7 (Région AURA)

Ce manque de volonté politique en région LR et PACA dans les phases initiales du projet, se conjugue à une prise en main de plus en plus affirmée du projet par la région Rhône-Alpes à partir de 2005/2007, en particulier dans les aspects communicationnels. Cette prise en main se fait aux dépends de l'Institution Interdépartementale IRS/TR, au caractère initialement plus fédérateur. Cette situation semble impacter directement l'engagement des départements maîtres d'ouvrage du projet dans les régions LR et PACA.

Par ailleurs, ce manque d'engagement semble aussi se justifier par un moindre attachement à l'identité rhodanienne. Ces régions du sud sont en effet essentiellement tournées vers l'identité méditerranéenne, sur laquelle est déjà fondée leur image touristique. Le Rhône au contraire est en recherche d'identité et cherche à la construire en s'appuyant sur le Rhône et ses patrimoines.

« Pour PACA et Languedoc-Roussillon, le Rhône est une frontière, est une extrémité, alors que le Rhône pour Rhône-Alpes, ça passe au beau milieu, ça fédère. Du coup, c'est beaucoup plus facile parce que tous les départements de Rhône-Alpes touchent plus ou moins le Rhône. Du coup, c'était plus naturel finalement que ça fédère. » E1 (Région PACA)

« Pour moi, ce n'est pas une critique, c'est un constat où, quelque part, ViaRhôna n'est encore pas dans leur priorité. C'est un peu le sentiment qu'on peut avoir côté Occitanie. On a du naissant, on a quelques personnes très mobilisées qui ont bien perçu l'intérêt, quelques villages du type Saint-Gilles qui ont bien compris, mais maintenant pour le reste, c'est une région qui est tournée vers la mer et qui globalement n'est pas encore très mobilisée. Et côté PACA, c'est un peu aussi les mêmes soucis, mais c'est un peu différent quand même parce qu'ils ont largement avancé. Je parlerais dans ces termes là en disant que certains acteurs ont fait d'autres choix de priorité. » E15 (CRT AURA)

« Je pense qu'il y a un potentiel. Beaucoup connaissent la Loire à vélo, ils aimeraient bien que ViaRhôna soit aussi source de retombées financières. Après, PACA, ils sont très tournés vers la mer. (…)**.** Voilà, le littoral, c'est comme Occitanie. Ils ont beaucoup développé (…) avant tout, c'était plutôt le développement du littoral. » E4 (CNR)

« Ici, il y a un territoire qui est morcelé parce que le département de l'Ain, il y a vraiment des territoires différents entre le Bugey, la Dombes, ou le plateau, et ils ont toujours eu du mal à avoir une identité (…) L'objectif était quand même pensé au départ, et après c'était fédérer autour de cette idée d'un nom, d'une activité caractéristique pour pouvoir parler. » E29 (Ancienne communauté de communes Rhône et Gland puis Terre d'eaux)

b) Le choix du tracé au sein d'une collectivité maître d'ouvrage : une affaire de compromis

A l'intérieur même d'une collectivité maitre d'ouvrage, le choix de l'itinéraire fut contraint par d'importants enjeux d'aménagement et de foncier liés aux contraintes du territoire, ou encore à l'acceptabilité sociale du projet. Ces aspects semblent avoir été particulièrement contraignants et avoir induit dans certains cas une modification du tracé prévu initialement, comme le montrent les différents exemples présentés dans ce tableau :

Tableau 39. Contraintes de territoires induites par les enjeux d'aménagement et de foncier dans le projet ViaRhôna à échelle locale

Type de contraintes liées à l'aménagement et au foncier	Exemples extraits des entretiens
Acceptabilité sociale liée à des contraintes foncières	« On aurait pu avoir un autre tracé à Évieux, filer le long du Rhône pour remonter à la sortie du village, mais il fallait discuter avec les propriétaires, acheter du terrain. Ça, c'est quelque chose que je savais très bien faire et que d'autres savaient moins faire. » E30 (Ancienne communauté de communes Terre-d'Eaux)
Conflits d'usage	« Il n'y a pas eu d'expropriation, il y a eu de la concertation. Les riverains, la CNR en fait partie, donc il y a eu des changements, des modifications de tracé. Je pense entre autres au Nord de Bourg-lès-Valence où on devait passer en bordure du Rhône. Et on a dû intégrer un futur port, une zone d'activité fluviale CNR, ou le doublement de l'écluse à cette époque. » E20 (Département de la Drôme)
Contraintes topographiques et foncières	« Oui {c'est l'itinéraire le moins joli}, parce qu'il est beaucoup en berges. Il y a quelques passages sympas vers La Voulte, mais autrement, l'itinéraire va être très contraint là par la falaise, par la départementale, par le chemin de fer. Il y a très peu de possibilités » E17 (ADT de l'Ardèche)

Dans d'autres cas, la proximité au fleuve ou plus largement l'enjeu patrimonial, voire l'enjeu de sécurité, ont pu passer au second rang devant la volonté politique de voir la voie cyclable irriguer économiquement certains villages situés à proximité. Ce sont dès lors les patrimoines naturels et culturels locaux, sans référence directe au fleuve, qui sont amenés à être valorisés. L'enjeu économique prend dans ce cas le dessus sur les enjeux culturels (connaissance du fleuve), sociaux (réappropriation du fleuve) et écologiques (sensibilisation aux enjeux liés au fleuve) du projet.

« On a eu le maire (…) qui voulait que la véloroute passe dans le village (…) alors qu'on avait un tracé en voie propre sans circulation sur l'autre côté (…) Ça a été le cas parce qu'on voulait avancer, donc on a dit : « on ne va pas se mettre en opposition ». (…) c'est aussi un problème de compromis, parce que vous avez un tracé idéal, vous avez les partenaires idéaux, vous avez tout ce qu'il faut et après il faut avancer. (…) Le tracé restait de ce côté normalement, pour passer dans cette zone qui était protégée (…) Là, il y avait des gorges qui sont magnifiques. (…) Donc vous avez une rupture de continuité sur ce tracé à cause de ces deux ponts (…) Vous avez des gamins de 2, 3 ans sur des petits vélos, il faut passer sur une départementale, ils disent non. » E29 (Ancienne communauté de communes Rhône et Gland puis Terre d'eaux)

D'une manière générale, la majorité du tracé fut réalisée sur les terrains relevant de la concession CNR. Ce choix permet, certes, d'assurer une proximité directe au fleuve, mais surtout, de simplifier les enjeux relatifs au foncier, et d'assurer plus aisément la continuité et la sécurité du parcours.

« Enfin le tracé globalement il passe sur du domaine public fluvial enfin sur des propriétés de l'État. C'est beaucoup plus simple de toute façon de le faire passer par là que d'aller demander à un propriétaire privé. » E21 (Association environnementale)

« C'est bien, parce que l'avantage de passer au bord du Rhône, c'est que c'est là où c'est le plus facile d'assurer une continuité de cet itinéraire, ne serait-ce que par le Rhône, il y a assez peu d'infrastructures traversées. On le voit aujourd'hui sur des itinéraires qui se développe plus vers l'arrière-pays, la difficulté, c'est aussi de traverser des routes départementales. » E20 (Département de la Drôme)

c) Une question patrimoniale qui reste timidement présente et qui interroge

→ *Une question patrimoniale qui demeure au travers du credo « longer le fleuve »*

L'ensemble des contraintes liées à l'aménagement de la ViaRhôna, qu'elles soient liées au portage ou à la volonté politique, à des enjeux fonciers ou d'acceptabilité sociale, rend le

travail des acteurs de l'aménagement très complexe, tant et si bien que l'enjeu patrimonial passe, en cette phase préliminaire du projet, au second plan. Le contact direct au fleuve apparait cependant, pour nombre d'interrogés, comme un véritable credo. On peut même considérer qu'il s'agit du seul aspect du projet dans lequel s'affirme la volonté de valoriser le patrimoine fluvial rhodanien. Certains considèrent cependant que ce choix s'est parfois fait aux dépens de la qualité paysagère du parcours.

« C'est peut-être une volonté des institutions de faire ça comme ça, mais certains défendaient qu'il fallait à tout prix être le long du Rhône, même si c'était très compliqué de le faire au niveau technique. » E2 (SGAR)

« Leur obsession, c'était de ne pas quitter le fleuve des yeux. Quand on est sur un vélo, il faut absolument qu'on soit en contact visuel avec le fleuve. Est-ce que c'est vraiment ça qui est intéressant pour un cycliste ? Je n'en suis pas persuadée. Y revenir régulièrement, oui. Mais en permanence, quitte à finalement être dans une espèce de couloir entre deux rideaux d'arbres qui font que finalement, vous ne voyez même pas les magnifiques coteaux viticoles qui sont au-dessus de vous... il y a peut-être des questions autres à se poser, qui n'ont pas été posées. » E7 (Région AURA)

Selon leur usage, les digues présentes le long du Rhône semblent également de nature à compliquer parfois, ou au contraire à faciliter la mise en valeur des paysages fluviaux rhodaniens.

« Oui, un peu, parce que c'est vrai qu'on parle de ViaRhôna. Ils s'attendent donc à ce qu'on longe le fleuve tout le long. Puis, avec ce système de digues qui est présent tout le long de l'itinéraire… Par exemple, entre Chanaz et Massignieu-de-Rives, on longe une digue. Il y a donc des moments où on va voir le Rhône et des moments où on va le perdre. C'est vrai que cela peut donc être une petite frustration à ce niveau-là, parce qu'on s'attend à plus le longer. » E34 (Office de tourisme Belley)

« Parce que si on est sur la digue, on a une vue dégagée sur les chaînons du Bugey ou même beaucoup plus loin, on peut voir la Chartreuse, etc., par beau temps, et on a une vue dégagée sur la plaine d'inondation du Rhône, les îles. Si on reste en contrebas, par exemple comme c'est le cas quand on passe le barrage de Champagneux et qu'on file après en direction de Virignin, pas de Virignin, de La Balme d'abord, les maires ne se sont pas battus suffisamment, donc on est en contrebas de la digue, la vision manque d'ampleur. » E30 (Ancienne communauté de communes Terre-d'Eaux)

Si ces critiques montrent un intérêt certain pour la question patrimoniale, elles rendent aussi compte d'une difficulté éprouvée, au moment de la détermination du tracé, à rendre cet enjeu prioritaire.

→ *Des conflits liés aux enjeux de conciliation entre le tourisme, préservation du patrimoine naturel et gestion des inondations*

Lorsque le tracé permet la traversée d'espaces intéressants du point de vue du patrimoine naturel, cet intérêt est également mis en balance avec celui du milieu et de son intégrité. Le passage de la voie cyclable est en effet susceptible de causer, par l'aménagement ou par la fréquentation qu'il implique, une dégradation du milieu traversé. C'est le cas notamment pour la traversée d'une forêt alluviale, ou plus largement d'un espace protégé ou remarquable. Dans le cas de l'Ile du Beurre notamment, le passage de la ViaRhôna souleva de nombreuses interrogations.

> « Enfin justement sur la partie ardéchoise, le consensus était vraiment de trouver des chemins qui existaient déjà pour qu'il y ait le moins de déboisement possible parce qu'on est quand même sur des milieux, sur ce site Natura 2000 où on a énormément de forêts alluviales. » E21 (Association environnementale)

> « L'île du Beurre, l'arrivée de la ViaRhôna a été un drame pour eux, parce qu'il était inconcevable pour eux de penser que des gens pouvaient traverser à vélo, circuler, aller déranger les populations de la faune, que ce soit les oiseaux, les castors, etc. L'idée, c'était d'empêcher les touristes à vélo de venir. » E12 (DIRRECTE AURA)

Le passage dans certains milieux naturels, restés sauvages, peut aussi laisser courir le risque d'un aménagement peu durable, ou soumis au risque inondation. Le passage sur d'anciennes lônes suppose en effet la possibilité de voir le circuit se remettre naturellement en eau. Vers Bourg-Saint-Andéol, le passage sur un « très beau tracé », « très sauvage » (E16, Département de l'Ardèche) expose quant à lui les usagers à la montée des eaux.

> « Jusqu'à maintenant, il y a des fois, elle [la ViaRhôna] passait sur d'anciennes lônes, mais ce sont des lônes qui risquent d'être de nouveau en eau. Donc est-ce qu'il faut plutôt ne pas passer par là et passer plutôt sur l'autre rive ? Ou est-ce qu'il faut passer là et remettre une passerelle ? Les passerelles, c'est très cher quand même, sans compter que sur des lônes comme ça, il y a des fois, la montée des eaux est assez rapide, et quand ce n'est rien que du limon, ce n'est que du limon. Toute cette zone de limons, ça creuse assez facilement et les lônes changeaient de place ; comme ça se faisait au XIXe siècle quand le Rhône bougeait beaucoup. Ce n'est pas parce que tu as mis une passerelle que tu es sûr que ta lône va repasser là. Ça se trouve, elle va passer à côté. Ce qui serait gênant d'avoir une succession de passerelles comme ça sous prétexte qu'on ne peut pas creuser une lône en étant sûr qu'elle va rester là. » E27 (Association environnementale)

« Le département doit trouver une solution pour continuer à faire passer la ViaRhôna sur l'Ile des Dames, (…) C'est qu'au niveau sécurité, faire passer des vélos sur une île en cas de crue, en cas de montée des eaux soudaine en tout cas, c'est aussi prendre le risque d'isoler des personnes sur l'île voire pire (…) et je pense qu'il y avait une pression aussi du côté de la commune de faire passer aussi les gens sur ce secteur (…) Et donc les zones inondables ou les risques inondations, ça n'a pas été un critère. » E21 (Association environnementale)

_____

En conclusion, si dans quelques cas, la volonté affirmée d'acteurs locaux a permis une prise en compte efficace de la valorisation des patrimoines fluviaux dans les débats entourant le choix du tracé, les entretiens nous ont montré une tendance générale à la priorisation d'autres enjeux. Nous noterons également que même dans les cas où la proximité, le contact visuel au fleuve et la qualité paysagère du tracé sont atteints, la réflexion ne s'accompagne que rarement de questionnements approfondis quant à la capacité du parcours à améliorer la sensibilité et la connaissance de la culture et de la nature du fleuve.

Cette première phase du projet, est donc marquée par la nécessité de rendre le parcours continu. Cette continuité est soumise à l'investissement politique, technique et financier d'acteurs diversifiés, défendant des intérêts parfois divergents. Dans ce contexte particulièrement complexe, la volonté exprimée lors de la phase d'avant-projet, de permettre la découverte du milieu naturel, du patrimoine rhodanien et du patrimoine situé à proximité de la voie d'eau est donc reléguée au second rang.

« Oui, mais en fait quand on fait un itinéraire touristique, on devrait se poser la question avant de le tracer, de ce qu'on a envie de montrer et ensuite tracer pour passer aux endroits que l'on voudrait montrer alors que là, c'est vraiment des choix d'opportunités foncières, des choix politiques, des choix financiers, techniques qui font que les tracés sont ce qu'ils sont et quelquefois on passe un peu loin de lieux touristiques qui seraient vraiment très intéressants. Donc on a un itinéraire qui n'est pas complètement calé, il peut être encore discuté parce que n'a pas forcément de cahier des charges pour dire ''*le tracé doit passer par tel type de paysage, doit traverser les principales villes, doit être plutôt à gauche ou à droite*'' il n'y a pas eu d'études socio-économiques préalables qui aurait pu mesurer aussi la fréquentation, est-ce qu'elle sera meilleure en Rive Gauche que Rive Droite, est-ce qu'il y a plus de vie touristique à desservir, est-ce qu'il y a plus de sites à visiter d'un côté ou de l'autre, il n'y a pas eu cette étude dont on n'a pas un tracé incontestable. » E1 (Région PACA)

4.1.2 - Une dynamique inter-régionale qui indifférencie la question fluviale, au profit d'un patrimoine pensé au sens large

Si le patrimoine fluvial n'est donc pas pris en compte dans la détermination du tracé de la-ViaRhôna, celui-ci ne fait pas non plus l'objet d'un intérêt très affirmé dans les phases successives du projet. Le Plan-Rhône relègue cette question au second plan, sans établir non plus de lien entre les quelques initiatives réalisées et le projet de voie cyclable. Le processus mis en œuvre à échelle inter-régionale pour assurer la mise en tourisme de la voie ne permet pas non plus de centrer le discours sur son caractère fluvial. Les acteurs de la ViaRhôna, qui décident de miser sur une identité plurielle de la voie cyclable, mène aussi à concevoir avant tout cette voie comme un axe de desserte, déconnectant ainsi un peu la ViaRhôna du fleuve. Nous verrons de quelle manière cet état de fait se traduit concrètement dans le contenu des outils de valorisation patrimoniale promut dans le cadre du projet ViaRhôna.

a) Une gouvernance inter-régionale qui conduit à une valorisation des patrimoines sans véritable lien avec le fleuve

→ ***Une absence de mise en lien au sein du Plan Rhône de la valorisation du patrimoine fluvial et du projet ViaRhôna***

Le premier Plan Rhône (2007-2015) prend en compte la question du patrimoine fluvial. Elle est abordée sous deux aspects principaux :

-le patrimoine fluvial culturel via le volet Culture et Patrimoine

-le patrimoine fluvial naturel via le volet Qualité des eaux, Ressource et Biodiversité

Si des actions de valorisation du patrimoine fluvial sont abordées dans ces deux cadres, nous ne constatons à cette époque qu'une faible mise en lien de ces initiatives avec le projet ViaRhôna. De nombreuses actions sont notamment mises en œuvre dans le cadre du volet Tourisme et Patrimoine :

Tableau 40. Actions mises en œuvre dans le cadre du volet Tourisme et Patrimoine du Plan Rhône entre 2007 et 2013

Type d'action	Exemples
Fêtes et festivals	Fête de Bellegarde sur Valserine Festival Woodstower Festival les Suds
Spectacles vivants	Projet Aqua-Rhône Projet Des rives et des rêves avec Robin des Villes Projet avec la compagnie Tallaron-

	Troisième rêve théâtre
Autres projets artistiques	Projet de Land Art à Brégnier-Cordon Travail photographique de Bertrand Stofleth
Projets de réhabilitation	Pont de Rochemaure Péniche Fargo
Activités d'animation, de médiation	Education à l'histoire du Rhône avec l'association la Turdine Valorisation des patrimoines rhodaniens avec le SMIRIL
Projet de sentier d'eau	Parc Naturel Régional de Camargue
Travail de numérisation du Pont d'Avignon	En partenariat avec différents laboratoires de recherche universitaires et la communauté d'agglomération du Grand Avignon
Projet culturel	Création du musée Escale Haut Rhône à Brégnier Cordon

Si celles-ci peuvent éventuellement être mises en lien d'un point de vue théorique avec la ViaRhôna et ses enjeux, elles ne sont cependant en pratique ni conçues ni adressées directement aux usagers de la véloroute :

> « Il y a quand même eu un certain nombre de choses qui sont sorties sur ces thématiques cultures patrimoines, la période 2007-2013, je ne sais pas, des spectacles de théâtre, des projections de cinéma, des choses comme ça, qui pouvaient avoir aussi des liens avec les autres thématiques (…). Donc forcément ViaRhôna était toujours citée parce que c'est le vecteur commun qu'on retrouve tout le long. Même si les liens n'étaient pas forcément très très formalisés, on va dire, pour autant ils étaient présents. » E13 (Région AURA)

De la même manière, les liens entre le projet ViaRhôna et les initiatives portées dans le cadre du volet « qualité des eaux, ressource et biodiversité » sont ténus. Très peu d'initiatives ViaRhôna cherchent en effet à s'appuyer sur la mise en valeur des travaux de restauration menés sur le fleuve. Or ces deux éléments auraient pu être pensés de manière plus intégrée dans la mesure où, dans les intentions formulées par le Plan Rhône, le projet le volet touristique est pensé pour s'appuyer avant tout sur « les potentialités du patrimoine

naturel et paysager » ; en d'autres termes, sur des écosystèmes en bon état sur le plan écologique. La ViaRhôna était donc pensée pour s'adosser très fortement aux démarches de restauration écologique du fleuve initiées notamment dans le cadre du programme décennal de restauration hydraulique et écologique du fleuve Rhône. Or, l'itinéraire défini par les acteurs ne passe pas à proximité des secteurs restaurés et ne permet pas conséquent pas d'en faire facilement la promotion.

> « Ce programme d'actions {le volet Qualité des eaux, Ressource et Biodiversité} doit être mis au regard de ses bénéfices vis-à-vis des autres volets du Plan Rhône : (…) restauration et mise en valeur des milieux remarquables et de la qualité sanitaire des eaux essentielles pour la réappropriation du fleuve par les riverains et sa mise en valeur touristique... » Plan Rhône 2007-2013

Cette faible transversalité des actions mises en œuvre dans le Plan Rhône empêche donc de faire du patrimoine fluvial la clé de voûte du projet ViaRhôna.

Dans le second Plan Rhône 2015-2020, le volet Culture et Patrimoine est même cette fois supprimé au profit d'un rattachement quasi-exclusif de la question patrimoniale à son intérêt touristique, c'est-à-dire économique, et non plus culturel et social (en dehors de quelques actions liées à la prévention du risque inondation). Il n'est en effet abordé que dans ces termes : « Objectifs opérationnels : (…) Inventorier et mettre en valeur, notamment grâce aux nouvelles technologies de l'information, les patrimoines emblématiques des territoires et qui favorisent les retombées liées au tourisme itinérant doux, et fluvial ». Le patrimoine ne semble plus réellement pensé dans sa capacité à sensibiliser. Le patrimoine ciblé n'est, en outre, plus en lien avec le Rhône puisque l'ensemble des patrimoines présents sur les territoires sont amenés à être valorisés.

En définitive, peu d'actions transversales sont menées entre valorisation du patrimoine culturel et naturel du Rhône d'une part, et valorisation de la ViaRhôna d'autre part. Le projet ViaRhôna semble ainsi avoir été conçu et mis en œuvre pour répondre avant tout aux enjeux économiques, distendant en conséquence progressivement les liens avec le fleuve et ses patrimoines.

→ *Une implication prioritaires des acteurs touristiques aux dépends des acteurs du patrimoine naturel et culturel rhodanien*

A partir de 2013, alors que la région Rhône-Alpes prend en main le volet Promotion et Communication de la gouvernance inter-régionale, les acteurs touristiques endossent un nouveau rôle au sein du projet. Jusqu'alors, les acteurs touristiques considéraient en effet que leur implication au sein du projet aurait un effet contre-productif, dans la mesure où il aurait mené à la valorisation d'une voie cyclable inachevée et donc potentiellement à l'insatisfaction des pratiquants. En 2013, seul 50% du tracé est achevé, dont une large majorité en région Rhône-Alpes ; mais la mise en place de cette nouvelle gouvernance, associée

au lancement d'une candidature à Eurovélo laisse espérer une exécution plus rapide des travaux sur les tronçons restants.

> « C'est vrai que dans la mesure où on n'avait pas de continuité, on ne s'était pas vraiment encore trop préoccupé de la mise en tourisme parce qu'on ne pouvait pas faire venir une clientèle qui serait déçue parce qu'elle ne trouverait pas ce qu'elle cherche en termes d'itinérance. » E5 (Région PACA)

Les acteurs touristiques sont ainsi mis en charge de la promotion de la ViaRhôna. C'est en particulier la mission donnée au Comité Régional du Tourisme Auvergne Rhône-Alpes, qui, avec l'appui des offices de tourisme locaux sont chargé de l'élaboration d'outils de communication visant à la promotion de l'offre touristique entourant la voie cyclable.

Les acteurs du patrimoine culturel et naturel mettent quant à eux du temps à être associés à la gouvernance inter-régionale de la ViaRhôna. Jusqu'à une période très récente, les gestionnaires des espaces naturels ne sont associés au projet que de manière exceptionnelle, lorsque le circuit s'invite sur des espaces fragiles ou protégés. Nous avons évoqué le cas de l'Ile du Beurre. Nous pourrions également aborder le cas de l'association des amis de Viviers ayant pris l'initiative de s'impliquer dans les échanges avec les acteurs locaux de la ViaRhôna :

> « Il y a eu deux réunions vraiment officielles, deux réunions avec les acteurs locaux, dont une ou deux qui ont été faites à Bourg-Saint-Andéol où on a participé, où on a donné un peu notre avis, mais en réalité c'était plutôt… Il y avait relativement peu d'échanges, il y avait beaucoup plus de l'information : « voilà ce qu'on va faire, on fait ici comme ça, on fait ça comme ça », et dès qu'on avait, on émettait une petite interrogation : *« non, mais on a étudié, on a fait, non, mais c'est bon, on a pris en compte votre desiderata »*. En réalité, non, ce n'était pas comment ça qu'il fallait faire. » E27 (Association environnementale)

> « Des Amis de Viviers, nous, dès qu'on s'occupe de Viviers ou du secteur, voire dès que ça touche à l'environnement, je fous mon nez là-dedans et je fous le bazar, au point où maintenant si je ne viens pas, on me demande pourquoi je ne viens pas à la réunion. » E27 (Association environnementale)

> « On a été ensemble sur place, j'ai dit : « moi, je n'accepte pas que ça passe comme ça, à cet endroit-là, ce sera un arrêté de biotope, j'ai mon mot à dire, ne faites pas ça ». « Ah, mais vous comprenez, ça risque de coûter cher si on change ». « Oui, mais ça, alors ça ne nous dérange pas du tout, ça coûte cher, ce n'est pas notre problème ». » E27 (Association environnementale)

Les acteurs culturels subissent quant à eux depuis la fin du premier Plan Rhône des difficultés auxquelles l'échelon inter-régional n'a semble-il pas réussit à pallier. En 2014, la maison du fleuve Rhône de Givors, qui développait un réseau d'acteurs culturels du territoire rhodanien est dissoute. Une association, Cap sur le Rhône, tente alors de poursuivre sa mission, mais peine à trouver des financements et à maintenir, aujourd'hui encore, le dialogue avec les acteurs du Plan Rhône. D'un point de vue culturel, le musée Escale Haut-Rhône situé à Brégnier-Cordon dans l'Ain, aux abords de la ViaRhôna, et qui aborde l'histoire et la culture du fleuve d'un point de vue scientifique, ferme également ses portes en 2015.

Si ces acteurs en lien avec la nature et la culture du fleuve sont aujourd'hui en partie invités au comité d'itinéraire, celui-ci est, dans certains entretiens, présenté comme un espace d'échange ne permettant pas une mise en concertation suffisante des acteurs, ce que permettent davantage les comités techniques au sein desquels un nombre plus restreint d'acteurs est cependant invité.

> « Il y a peut-être des interlocuteurs qui mériteraient d'être plus impliqués, au-delà d'une concertation au travers du comité d'itinéraire grand-messe. Et puis on parlait des acteurs du patrimoine, peut-être qu'il faudrait plus impliquer les acteurs du patrimoine culturel, historique, les musées, par exemple. Le réseau Cap sur le Rhône est invité (…) mais les musées eux-mêmes ou les associations, je ne sais pas, des associations qui visent à prendre garde au patrimoine culturel. Je ne sais pas, je n'ai jamais trop creusé cette question-là. En même temps, c'est un peu la poule et l'œuf. C'est-à-dire que les promoteurs de la ViaRhôna ne se sont jamais saisis du sujet patrimoine culturel et historique pour alimenter leur politique ViaRhôna. (…) Je pense que ce n'est pas la peine d'inviter pléthore d'associations ou d'acteurs au comité d'itinéraire, qui se réunit une fois par an, qui est une grand-messe où on entérine des choses qui sont déjà construites. C'est juste une validation, il n'y a aucun intérêt, pour moi. Par contre, il y aurait peut-être un intérêt à élargir les comités techniques » E7 (Région AURA)

La mise en lien des acteurs touristiques, devenus centraux dans la promotion du circuit, avec les acteurs culturels et les gestionnaires d'espaces naturels du territoire rhodanien se révèle également difficile. Nombreux sont en effet les acteurs, en particulier ceux travaillant à échelle régionale ou inter-régionale, à nous avoir signifié un manque de dialogue entre ces différents acteurs.

→ *Un processus de mise en tourisme peu propice à l'émergence d'une identité claire de la ViaRhôna*

La mission Promotion et Communication mise en place dans le cadre du projet ViaRhôna, a pour objet de faire connaitre l'itinéraire ViaRhôna en s'appuyant sur la mise en valeur des patrimoines et des projets de médiation au patrimoine déjà existants. Depuis 2013, le CRT Auvergne Rhône-Alpes, chargé par la région de cette mission de promotion et communica-

tion, mobilise différents moyens marketing dans ce but : réseaux sociaux, site internet, médias papier, salons, mobilisation de réseaux de presse et de blogueurs…

Pour permettre l'identification des patrimoines valorisables, le CRT a mis en place un système de recensement s'appuyant notamment sur le travail des acteurs touristiques locaux. Ce travail se fait par le biais de la plateforme Apidae, un outil en ligne dédié aux professionnels et lancé en 2015. Cette plateforme constitue une base de données touristique permettant de prendre connaissance et de localiser tout un ensemble d'activités ou d'évènements auxquels participer, de lieux, de patrimoines à visiter ou de services auxquels avoir recours sur le territoire métropolitain. L'essentiel des membres de ce réseau sont localisés sur le sud-est de la France ainsi qu'en Ile de France. De ce fait, le CRT Auvergne Rhône-Alpes a mis en place une procédure pour permettre aux offices de tourismes locaux et aux comités départementaux du tourisme d'identifier es éléments de cette base de données (patrimoines, musées, services…) en lien avec la ViaRhôna, soit en raison de la proximité du lieu ou du service, soit de sa capacité à accueillir le public cycliste.

> « C'est une base qui est renseignée par les offices du tourisme dans laquelle on a mis en place ce qu'on appelle un critère ViaRhôna, qui permet aux offices du tourisme et aux départements, quand ils font de la saisie d'information touristique, de nous renseigner les offres et de taguer ce qu'ils identifient comme une offre correspondante aux attentes des clientèles cyclistes de ViaRhôna. Pour ce faire, on a même établi un guide de saisie de manière à bien typer les offres que l'on attendait, pourquoi et avec des critères de sélection pour les aider dans leurs renseignements. C'est notre base, notre recensement exhaustif. » E15 (CRT AURA)

Ce travail de recensement est complété par un travail d'identification de points d'intérêts (POI), mené par chacun des trois comités régionaux de tourisme. Ces informations sont ensuite rassemblées par le CRT Auvergne Rhône Alpes afin d'être valorisées.

> « Après, nous, s'il y a des espaces ou des POI, des points d'intérêt que l'on veut valoriser. On l'intègre et c'est ce qui s'est un peu passé parce que quand on a travaillé sur les cartes, quand il y avait des choses majeures qui avaient été oubliées, tant en termes d'image que de symbole que de contenu, on le remontait. Donc il y a une double entrée, il y a une entrée très territoire et une entrée aussi régionale, quand on a l'impression qu'il y a des choses qui ont été oubliées. » E3 (CRT Languedoc-Roussillon)

Ce travail est aussi complété par un travail de coopération entre le CRT Auvergne Rhône-Alpes et plusieurs structures spécialisées sur la thématique patrimoniale telles que Cap sur le Rhône (centrée sur les patrimoines rhodaniens) ou la fédération des conservatoires d'espaces naturels (FCEN).

« On a travaillé en toute priorité la mise en avant des patrimoines historiques et des patrimoines rhodaniens en lien avec « Cap sur le Rhône ». C'est-à-dire que les sites qu'ils présentaient, on a joué la même carte histoire d'être homogène et de ne pas aller inventer d'autres choses sachant que vous aviez des spécialistes, un réseau qui savait de quoi il parlait. Nous, on s'appuie là-dessus au même titre que l'on s'appuie sur tout le regroupement des réserves naturelles (…). On leur a demandé le suivi et la rédaction de la partie nature parce qu'encore une fois ce n'est pas à nous d'aller inventer un nouveau discours, autant prendre celui des spécialistes. » E15 (CRT AURA)

L'information est ainsi centralisée et remobilisée par le biais des différents outils pré-cités. Les données agrégées dans la base Apidae sont en outre directement mobilisées pour alimenter la carte interactive ViaRhôna disponible sur le site internet officiel. L'ensemble des données est aussi mobilisé pour la mise en œuvre de la carte papier ViaRhôna réalisée chaque année et sur laquelle figurent quelques patrimoines emblématiques présents sur le parcours. Plus globalement, ce recensement constitue une source centrale pour l'ensemble des outils de communication mobilisés dans le cadre de la promotion de la ViaRhôna.

Au-delà des outils de communication estampillés ViaRhôna et mis en place par les acteurs officiels du projet, ce recensement constitue aussi indirectement une base de travail permettant au CRT AURA de mettre en valeur le parcours auprès d'acteurs privés de la promotion touristique tels que les journalistes, les blogueurs, ainsi que les tour-operators, régulièrement mobilisés pour exploiter cette offre émergente.

« Quand on dit plan de promotion, ça va consister à faire des salons grand public qui assoient notre itinéraire, ce sont des salons spécialisés vélos, spécialisés vacances actives dont un à Stuttgart et un aux Pays-Bas et en Belgique qui ont lieu régulièrement, chaque année et puis derrière, des actions de démarchage ou d'éductours pour les tour-opérateurs et les agents de voyages ainsi que des actions presse pour faire parler, aussi bien les blogueurs que les supports presse de ViaRhôna. Ça, ce sont surtout des accueils. On rencontre ces personnes sur les actions que l'on initie sur les marchés et on les invite pour les faire parler et leur présenter ViaRhôna sur le Rochemaure/Bourg-. » E15 (CRT

« On fait venir pas mal de blogueurs, on fait des éductour presse, éductour tour operator pour faire venir des agences. Après ces ambassadeurs, ces journalistes retiennent aussi ce qu'ils veulent. Même si les agences de promotion mettent en avant leurs principaux points d'intérêt et leurs principaux sites. » E8 (FCEN)

A ce titre, nous noterons que la promotion de l'itinéraire est dans une certaine mesure déléguée à ces acteurs externes. Ceux-là peuvent en outre être amenés à produire, au-delà de simples communications textuelles ou photos, de véritables outils à la fois marketing et pratiques synthétisant l'information au profit des usagers. Nous citerons en particulier la sortie

durant plusieurs années dans la presse d'un magazine spécial ViaRhôna porté par le Progrès et Le Dauphiné, en partenariat avec les services de communication officiels du projet. Plus récemment, un nouveau guide du routard dédié à la ViaRhôna a également été édité. La popularité de la collection offre une nouvelle visibilité à l'itinéraire et laisse les acteurs de la ViaRhôna espérer un accroissement de la fréquentation.

Malgré les avantages induits par cette démarche, nous noterons que celle-ci implique également une perte au moins partielle de maîtrise des contenus, et plus particulièrement des patrimoines valorisés dans ce cadre.

> « C'est l'éditeur qui fait son hors-série ViaRhôna, qui se fait accompagner par des partenaires s'il le souhaite et qui vient chez nous pour qu'on lui donne globalement un peu l'état, le niveau d'avancement, qu'est-ce qu'il y a de neuf, qu'est-ce qu'il peut mettre en avant, quel thème a l'air de bien marcher, on va lui donner des niveaux de contenu et derrière lui, il y a toute son équipe de rédaction qui travaille. (…) On va le [le contenu] choisir avec eux au début en disant « ça serait bien que vous parliez de ça ». (…)
>
> Il n'y a pas de validation ?
>
> Non, ils sont complètement libres de leurs contenus et ce n'est pas plus mal parce que nous, on n'arriverait pas à produire un tel contenu. On aurait une obligation d'exhaustivité qui nous freinerait. » E15 (CRT AURA)

Globalement le choix des patrimoines mis en valeur par ces différents biais ne semble pas faire l'objet d'une réflexion coordonnée suffisante pour permettre l'émergence, concernant la ViaRhôna, d'une véritable identité autour du fleuve Rhône. Le travail opéré par les différents acteurs publics comme privés dans ce travail de promotion semble avant tout se conformer à des combinaisons thématiques classiques : patrimoine bâti, gastronomie, vin, patrimoine naturel… A travers ces entrées thématiques, certaines spécificités locales sont bien mobilisées, mais sans que nécessairement ne soit ni établi ni même pensé de lien direct avec la présence du fleuve.

> « En fonction des publications, Auvergne Rhône-Alpes Tourisme demande quels sont les sites qu'on veut mettre en valeur. Cette fois-ci on va faire un hors-série plutôt sur les vignobles et découvertes. Quel professionnel vous pouvez nous citer ? Quelle tradition ? Après c'est toujours un peu les mêmes choses qui sont mises en valeur. C'est toujours un peu l'huître, le sel de Camargue, le taureau de Camargue. Après, en fonction, ça évolue un peu. » E9 (Région Languedoc-Roussillon)

« J'ai pas mal travaillé sur les séjours des tour-opérateurs et ce qu'on voit sortir, en général ils ne se trompent pas trop quand ils proposent des séjours, l'angle c'est la découverte du patrimoine bâti, gastronomie et vins. (…) Ce sont vraiment les thèmes qui dépassent tous les autres dans les offres de séjour. Il y a quasiment ces trois thèmes dans tous les séjours qui sont programmés en France, on ne trouve pas de la vigne partout, mais c'est dans les vignobles qu'on a la plus grosse programmation de séjours de tour-opérateurs. » E1 (Région PACA)

→ ***Une identité plurielle de la ViaRhôna mobilisant les richesses propres à chaque territoire traversé***

La volonté de définir une identité rhodanienne commune est affirmée au cours de l'élaboration du premier Plan Rhône avant d'être abandonnée dès 2015 devant le constat d'une trop grande multiplicité « *[des] caractéristiques et [des] visages du Rhône et de la Saône (…) tout le long de l'itinéraire* »[160]. Ce choix semble en grande partie justifier l'absence de cadrage constaté dans la collecte d'informations touristiques et leur médiatisation. La conséquence que l'on en tire est une mise en valeur de patrimoines ni attachés spécifiquement au fleuve ni mis en lien les uns aux autres le long de la voie. Si l'absence de lien entre ces diverses destinations s'explique en partie par l'absence de référence à toute identité commune, elle s'explique aussi par un choix politique consistant à faire peser sur le local la charge de l'exploitation du parcours et donc de la diversification de son offre touristique. A échelle régionale, la mise en tourisme s'est jusqu'à aujourd'hui essentiellement centrée sur l'homogénéisation des outils marketing, ainsi que sur la mise en continuité de la signalisation et de l'offre de service de base. L'offre touristique n'est quant à elle que relayée par l'inter-région, ou tout au plus soutenue financièrement, mais ne fait en rien l'objet d'un quelconque pilotage.

« Oui, on est sur des initiatives ponctuelles. Il n'y a pas d'identité... le comité d'itinéraire a travaillé sur l'identité de la ViaRhôna. (…) Du point A au point B, ils vont vous dire « oui, là, il y a un beau village à voir, il y a une belle église classée du XIIe siècle », mais ça va s'arrêter à ça. » E7 (Région AURA)

[160] extrait du Plan Rhône 2015-2020, p.8

« Ce que je veux dire, c'est qu'il n'y a pas une démarche systématisée (…) sur chacune de ces thématiques qui constitue le patrimoine vu au sens large. (…) Donc ça se fait (…) soit [via] des initiatives locales, soit [via] des démarches qui sont commencées, mais qui ne sont pas totalement abouties, [comme] ce que je disais sur la biodiversité. » E13 (Région AURA)

«C'est-à-dire qu'on va privilégier la consommation locale, la vie des villages, des communes, mais on ne va pas [se pencher] sur les lônes, sur l'interprétation. Je pense que ça viendra, mais [il faut] déjà que tous les services qui devaient être mis [en place] sur la ViaRhôna soient installés (…). Dans le cadre de la ViaRhôna, il y a très peu de prise en compte du fleuve en lui-même, c'est-à-dire d'études d'interprétation. Si, il y a des tables, avec des bancs, avec des aires d'arrêt, etc., mais pas plus. (…). » E17 (ADT de l'Ardèche)

En conséquence, la ViaRhôna semble avant tout conçue comme un axe de desserte locale, le long duquel sont valorisés un à un chaque village ou ville reconnus pour leurs particularités culinaires, architecturales ou paysagères.

Localement, des initiatives sont prises pour permettre de diversifier l'offre de points d'intérêt autour de la voie et engendrer ainsi de meilleures retombées économiques sur les territoires traversés. Ce travail n'est envisagée qu'une fois le tronçon terminé. Le lancement d'actions de diversification et de valorisation de l'offre touristique et patrimoniale locale est donc conditionné à la temporalité du projet sur chaque territoire ainsi qu'à la volonté des acteurs locaux. Inconvénient majeur posé par cette réflexion tardive, certains acteurs constatent parfois *a posteriori* l'inadaptation du tracé par rapport à la localisation des offres existantes.

Ce constat se traduit le plus souvent chez les acteurs locaux par une volonté de voir se développer des « boucles locales » ou autres connexions cyclables. Ce document (Figure 79) annexé à un projet de charte en Région Languedoc nous montre la diversité des types de connexions envisageable. Cette volonté répond d'une part au constat de la mauvaise connexion de la voie aux patrimoines déjà existants, mais aussi à la volonté de voir les territoires plus éloignés de la ViaRhôna être eux aussi irrigués par les retombées économiques du tourisme.

Figure 79. Interfaces avec le territoire à envisager par tout porteur de projet de véloroute ou voie verte en Région Languedoc-Roussillon



Source : Région Languedoc-Roussillon, Projet de charte relative à l'aménagement et à l'accompagnement des véloroutes et voies vertes en Languedoc-Roussillon, date inconnue, in Archives départementales de la Drôme, 3123 W 153-158

Ces boucles sont indiquées par le biais de signalétiques le long du parcours, mais sont aussi pour certaines informées directement sur la carte officielle en format papier de la ViaRhôna. Au contraire, celles-ci ne sont pas référencées dans la carte interactive en ligne ViaRhôna.

Les offres de service, elles, peuvent être répertoriées sur la carte interactive ViaRhôna, mais peuvent aussi ne pas l'être, en particulier lorsque leur localisation est estimée trop éloignée du circuit principal, ce qui n'est d'ailleurs pas sans poser quelques interrogations chez les acteurs interrogés dans l'enquête.

> « La question que je me pose, c'est quelle est la distance acceptable pour qu'une initiative de valorisation patrimoniale puisse rentrer dans le cadre de la ViaRhôna. Par exemple, il y avait une volonté de développer une piste cyclable qui relierait la ViaRhôna au lac d'Aiguebelette en passant par l'usine électrique de la Bridoire. Mais c'était trop loin. On m'a répondu qu'on sortait de l'empreinte ViaRhôna. Il y a une sorte d'accord tacite qui dit que le point d'intérêt ne doit pas occasionner de détour pour un usager en itinérance. Ça ne doit pas être une destination en tant que telle. L'usager peut s'éloigner un peu, mais il faut qu'il puisse dans une même journée retrouver son parcours ViaRhôna. » E24 (EDF)

Dans ce cas, l'information peut tout de même être relayée au niveau local, soit par le biais des offices de tourisme et de leur documentation, soit par le biais de panneaux de signalisation disposés par les acteurs locaux.

Ces offres se rapportent au développement des services de base tels que la restauration, l'hébergement, mais également au développement d'activités ou de lieux de visite relatifs au patrimoine.

« Je pense qu'il y a des choses qui pourraient être faites davantage, notamment dans l'idée (…) [de] rabattre vers des pôles de mise en valeur. On a une infrastructure qui est bien, mais qui n'est pas suffisamment connectée (…) aux pôles de ressources. (…) Et pourtant, la route, on l'a depuis longtemps. » E22 (Communauté de communes Bugey Sud)

Si quelques initiatives locales ont cherché plus particulièrement à mettre en lien leur travail de valorisation avec la thématique du patrimoine fluvial, celles-ci sont relativement rares et ne font, en outre, l'objet d'aucune dynamique globale et systématique.

« La seule marge que l'on a, ce n'est pas une marge d'ailleurs, c'est de travailler ce qu'on va appeler des variantes et notre objectif étant, dans ce travail de promotion, de faire en sorte de bien irriguer les territoires traversés. Donc bien entendu, on ne va pas hésiter à mettre en valeur, à annoncer des boucles, des variantes ou d'autres départs d'itinéraires qui partent de ViaRhôna parce que comme ça, on incitera à la découverte des territoires et notre but n'est pas de conserver absolument le cycliste sur ViaRhôna. C'est au contraire qu'ils aient le maximum de possibilités pour découvrir le Bugey, l'avant-pays savoyard, dans d'autres cas sur la vallée du Rhône, les plus costauds montent au Pilat, d'autres partiront en Ardèche et feront même la Dolce Via et partiront au fin fond de l'Ardèche grâce à ça. Et puis, il y en a d'autres qui, au contraire, vont avoir envie d'aller jusqu'à Roman et prendront la vallée de l'Isère. Après, il n'empêche qu'il y a le parcours et la promesse de Méditerranée qui est toujours un guide important. Donc on va parler de l'environnement, mais par contre, sur notre site Internet, le tracé officiel annoncé, c'est le tracé officiel. » E15 (CRT AURA)

b) La carte interactive ViaRhôna : entre focalisation sur certaines catégories de patrimoines et disparités territoriales

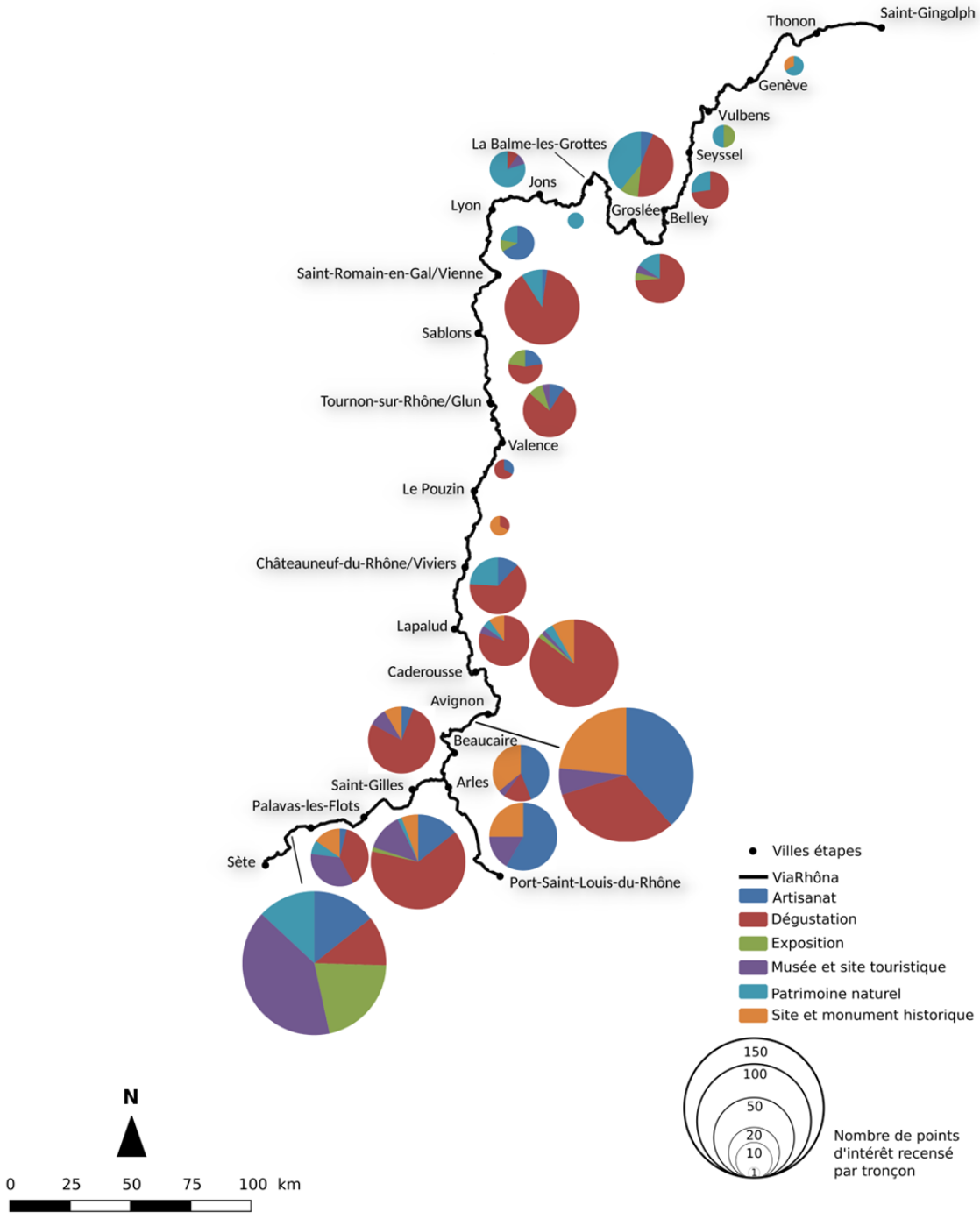
Nous l'avons dit, le travail de recensement des patrimoines opéré par le biais du système Apidae produit une base de données à partir de laquelle est réalisée la carte interactive en ligne ViaRhôna. Nous avons choisi d'analyser plus en détail son contenu afin de rendre plus précisément compte des patrimoines qu'elle promeut. Ce travail laisse entrevoir à la fois certaines lacunes, mais aussi certaines disparités territoriales.

Dans chacune de ces six catégories étudiées (*Artisanat ; Dégustation ; Expositions ; Musée et site touristique ; Patrimoine naturel ; Site et monument historique*), nous avons dénombré, tronçon par tronçon le nombre de points d'intérêt recensés par les acteurs du tourisme. Nous avons ensuite choisi d'en rendre compte par le biais de graphiques reportés sur une carte (Figure 80). Ce travail nous permet de remarquer une forte disparité selon les territoires. Globalement, les territoires situés sur le Rhône aval proposent un nombre plus conséquent de points d'intérêt. Au sud de Viviers, nous avons pu dénombrer 594 points d'intérêt contre 172 sur la partie amont, s'étendant de Viviers à Saint-Gingolph. Près de 80%

des points d'intérêt sont donc localisés au sud. Au nord, trois sections semblent particulièrement peu travaillées et ne représentent à elles trois que 2% des points d'intérêts proposés sur l'ensemble du parcours. Il s'agit des sections : Saint-Gingolph/Seyssel ; La-Balme-les-Grottes/Jons ; Valence/Viviers ;

Nous pouvons nous étonner également du faible recensement opéré autour de Lyon. Sur les six catégories analysées, seuls 19 points d'intérêt sont recensés sur la portion Jons/Lyon/Vienne.

Figure 80. Répartition géographique et thématique des patrimoines donnés à voir sur la carte interactive en ligne ViaRhôna - Vue d'ensemble



Sources : www.viarhona.com, openstreetmap ; Crédit : RhônaVel'eau ; Auteure : Stéphanie Vukelic, novembre 2019

Des cartes similaires ont également été réalisées pour chacune des six catégories d'offres (Figures 81 à 86). Elles permettent de rendre compte plus en détail des disparités. La disparité nord-sud est en l'occurrence particulièrement marquée sur les catégories suivantes : *Artisanat, Musée et site touristique, et Site et monument historique* (Figures 81, 84 et 86). La démarcation s'opère cette fois principalement au sud d'Avignon. Sur cette section sud sont

concentrés 88% des points d'intérêt relatifs à l'*Artisanat*, 95% de ceux relatifs aux *Musées et sites touristiques*, et enfin 86% de ceux relatifs aux *Sites et monuments historiques*. La répartition semble au contraire plus partagée sur les catégories *Patrimoine naturel* et *Dégustation* (Figures 83 et 84). Cumulées, ces deux thématiques représentent 84% des offres proposées au nord d'Avignon. La catégorie *Exposition* est quant à elle la moins exploitée des six (Figure 83). Elle ne représente que 5% des offres analysées. 68% d'entre elles sont localisés sur le tronçon Palavas-les-Flots/Sète.

Nous avons souhaité compléter cette analyse en nous intéressant plus précisément aux thématiques auxquelles peuvent être raccrochés les différents services proposés. Ce travail se traduit par la présence, sur les différentes figures à suivre, de nuages de mots. La taille des mots est proportionnelle à l'occurence d'une thématique sur un tronçon donné.

Sur la catégorie *Artisanat* (Figure 81), nous nous sommes intéressés aux tronçons Lyon/Vienne et Arles/Port-Saint-Louis-du-Rhône. On remarque sur le tronçon aval une bonne diversité des thématiques promues, avec tout de même une légère prévalence pour la fabrication et/ou la vente de *Bijoux*. Les activités artisanales relatives aux productions agricoles (*Viticulture, Céréale, Fourrages, Oléiculture, Riziculture, Elevage)*, ainsi qu'à la création culinaire (*Macaron, Restauration*) ou matérielle et/ou artistique (*Papier, Santon, Vêtement, Bijou, Parfum, Tapisserie*) sont ainsi représentées. On s'étonnera tout de même du référencement dans cette catégorie d'un des *Elevages* aussi présenté comme gîte ainsi que du *Restaurant*, alors que d'autres catégories sont dédiées sur cette carte interactive à l'hébergement et à l'alimentation. Concernant l'amont, on s'étonnera également de la présence de deux chaînes de magasin, bien que celles-ci soient relatives aux activités de création. Sur ce tronçon Lyon/Vienne, l'intérêt semble se porter particulièrement sur l'activité de *Tapissier*, répertoriée 4 fois sur un effectif total de 6.

Sur la catégorie *Dégustation* (Figure 82), nous nous sommes intéressés aux tronçons Belley/Groslée, et Vienne/Sablons en amont, ainsi que Lapalud/Caderousse en aval. Il ressort globalement une grande prévalence de la thématique du *Vin*, respectivement recensée 7 fois sur 14, 34 fois sur 39, et 14 fois sur 16. Les lieux répertoriés peuvent être des lieux de vente, des lieux de dégustation voire des lieux de visite de caveaux ou de domaines. En dehors de cette thématique, d'autres *Produits du terroir* sont représentés. On note une plus grande diversité de produits sur le tronçon Belley/Groslée (qui est aussi le tronçon où les recensements sont les moins nombreux), où différents alcools et produits alimentaires sont représentés.

Sur la catégorie *Exposition* (Figure 83), nous nous sommes plus particulièrement intéressés aux tronçons Vulbens/Seyssel, Tournon-sur-Rhône/Valence et Palavas-les-Flots/Sète. Nous remarquons ici une grande prévalence de la thématique *Art contemporain*, représentée respectivement 1 fois sur 2, 2 fois sur 2, et 19 fois sur 28. Sur le dernier tronçon, également le plus renseigné, des références sont aussi faites à des lieux d'exposition relatifs à *l'Histoire médiévale, Contemporaine, à l'Art moderne,* à l'A*rchéologie,* à la *Nature,* à la *Photographie* ou encore aux *Santons*. Sur l'ensemble des points d'intérêt recensés dans la catégorie *Expo-*

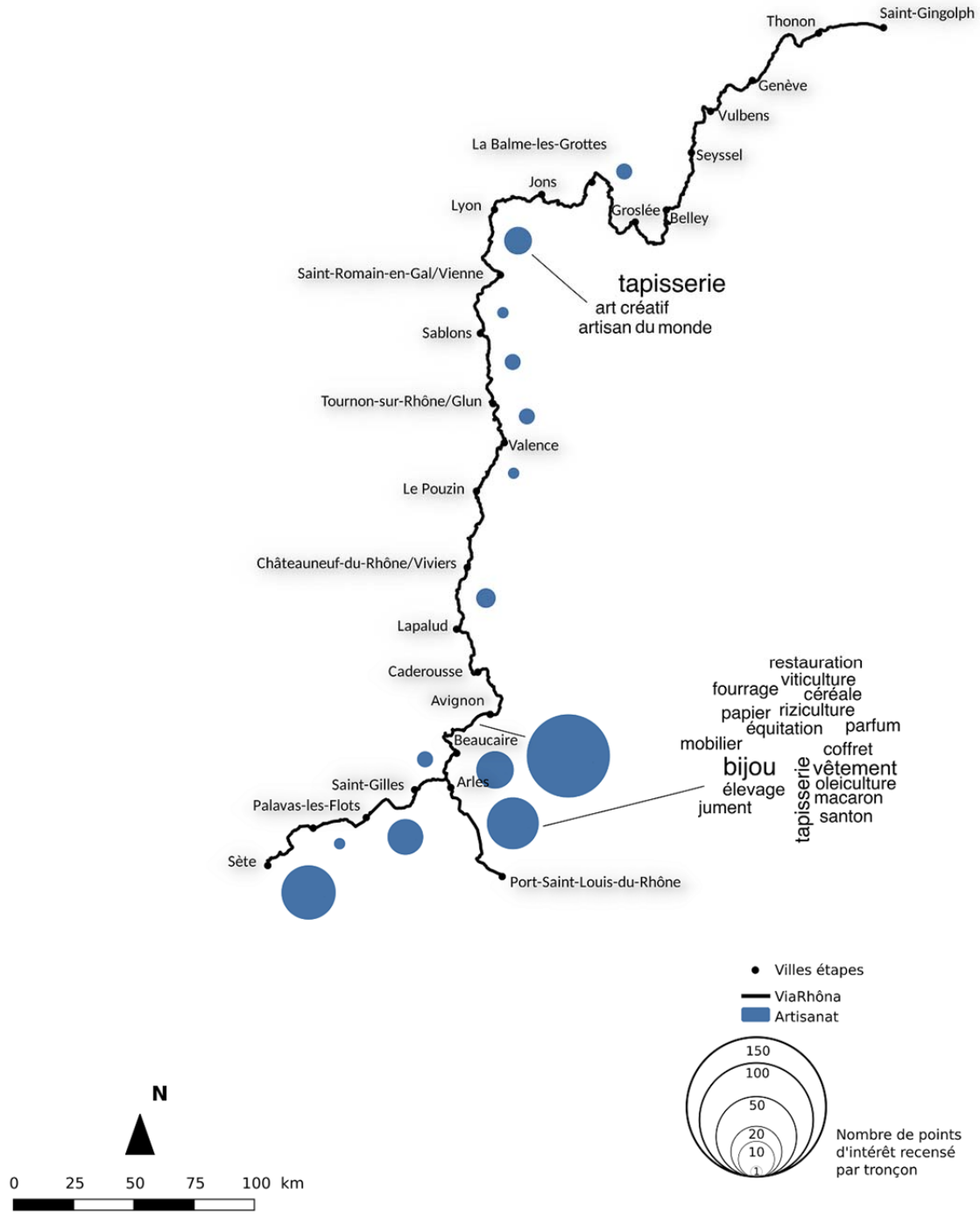
sition (32 au total), nous n'en dénombrons que deux entretenant un lien avec la thématique de l'eau : la maison du Haut-Rhône, organisant des expositions, des spectacles et autres évènements en lien plus ou moins direct avec le Rhône, ainsi que l'exposition « Femme d'Etang », une exposition photographique présentant des femmes menant des activités halieutiques et conchylicoles sur l'étang de Thau.

Dans la catégorie *Musée et site touristique* (Figure 84), nous nous sommes cette fois concentrés sur la partie aval avec une analyse des points d'intérêt proposés sur les tronçons Avignon/Beaucaire et Saint-Gilles/Aigues-Mortes. Nous retrouvons ici des thématiques assez diversifiées malgré le faible effectif des points recensés : musées liés à l'histoire des *Transports,* à l'*Histoire* au sens plus large, aux *Santons*, à l'*Artisanat* ainsi qu'à la *Nature*. Sur cet ensemble, seuls trois points d'intérêt sont en lien avec la thématique de l'eau : le musée de la Camargue, la maison du cheval Camargue et la maison du riz.

Dans la catégorie *Patrimoine naturel* (Figure 85), les tronçons Groslée/La-Balme-les-Grottes et Viviers/Lapalud proposent des points d'intérêt relativement diversifiés : *Lac, Marais, Bois, Carrière, Cascade, Etang*... Ils sont essentiellement relatifs à l'eau et aux milieux aquatiques (12/19), quoi que le fleuve en lui-même et ses *Lônes* ne soient référencés que trois fois.

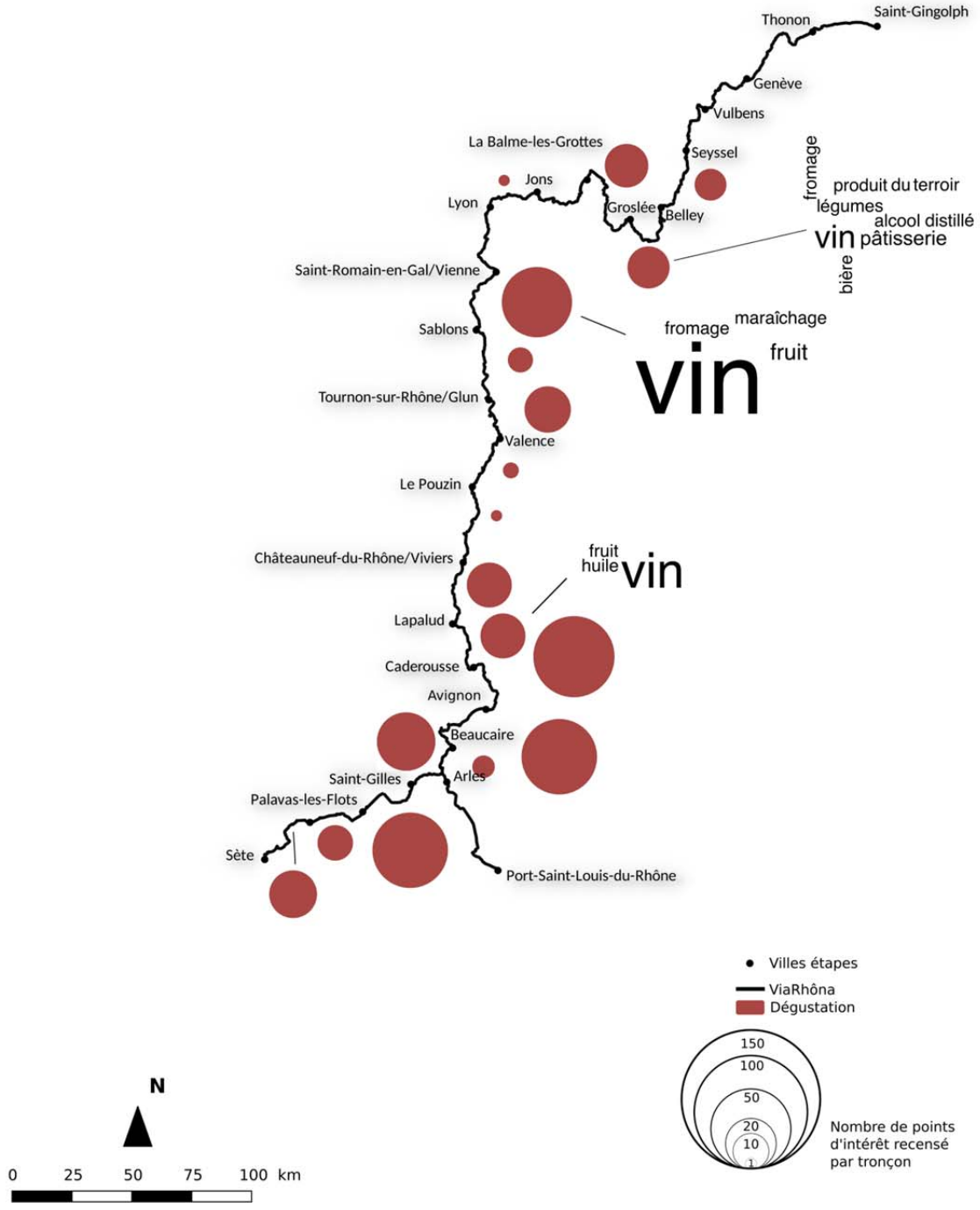
Concernant la catégorie *Site et monument historiques* (Figure 86), nous nous sommes là encore plus spécifiquement intéressés aux tronçons localisés en aval. Sur l'ensemble des trois tronçons étudiés, nous remarquons globalement une prévalence du *Patrimoine bâti* avec des références à certains villages fortement marqués au niveau architectural par leur histoire, de nombreuses références à des constructions religieuses ainsi qu'à l'histoire *Médiévale*. Plus exceptionnellement, nous retrouvons aussi des références à un *Jardin*, ainsi qu'à une *Station biologique* promouvant la conservation des zones humides, un S*afari* et un *Ecomusée*. Notons que ces différentes références auraient peut-être mieux trouvé leur place dans la catégorie *Patrimoine naturel*. Notons également de nombreuses références à des *Bibliothèques* et *Médiathèques* (8/43) qu'il peut paraître étonnant là-aussi de voir référencées ici. Sur l'ensemble des trois tronçons, 6 références (6/43) sont en rapport avec la thématique de l'eau.

Figure 81. Répartition géographique et thématique des patrimoines donnés à voir sur la carte interactive en ligne ViaRhôna - L'artisanat



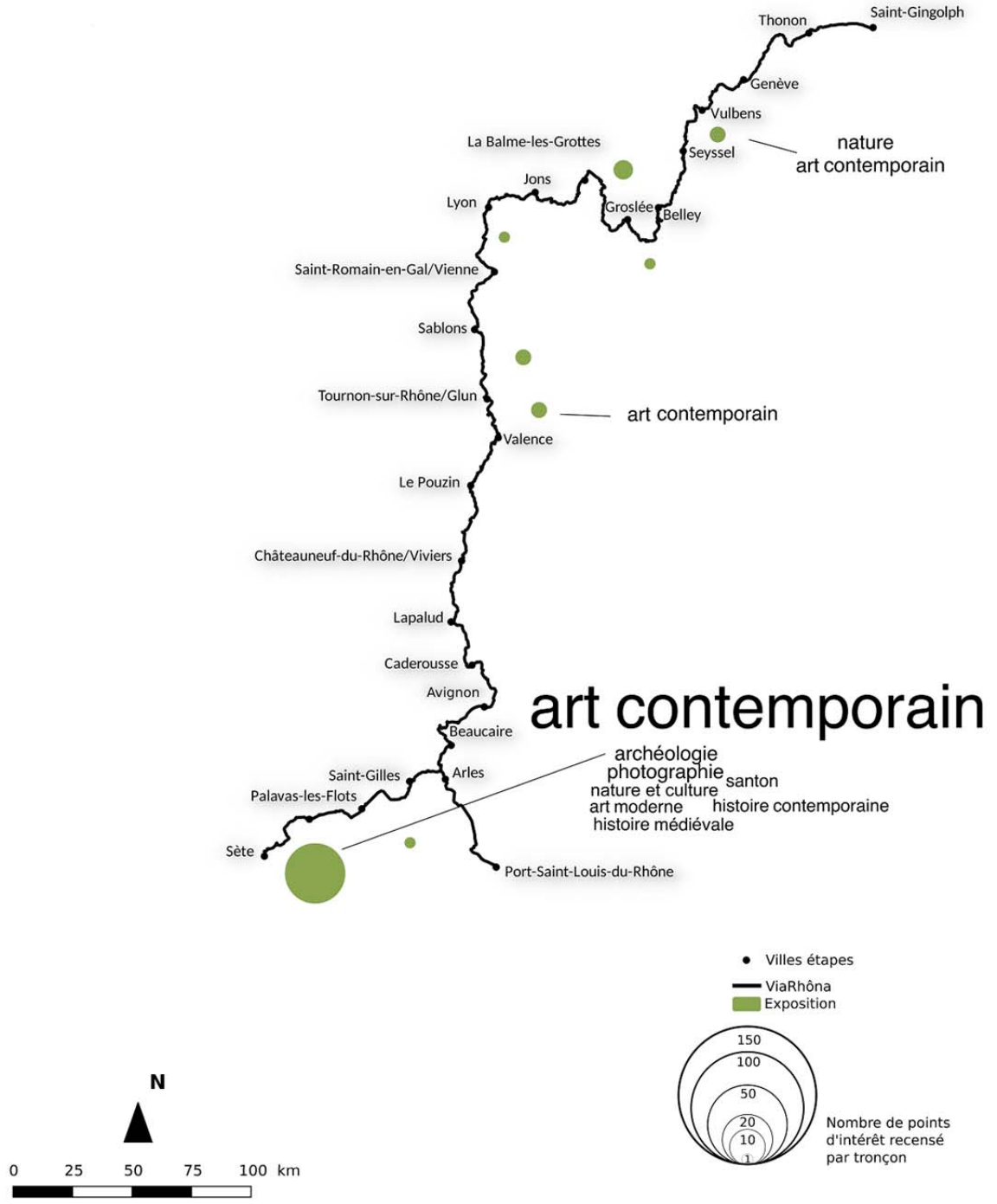
Sources : www.viarhona.com, openstreetmap ; Crédit : RhônaVel'eau ; Auteure : Stéphanie Vukelic, novembre 2019

Figure 82. Répartition géographique et thématique des patrimoines donnés à voir sur la carte interactive en ligne ViaRhôna - Les dégustations



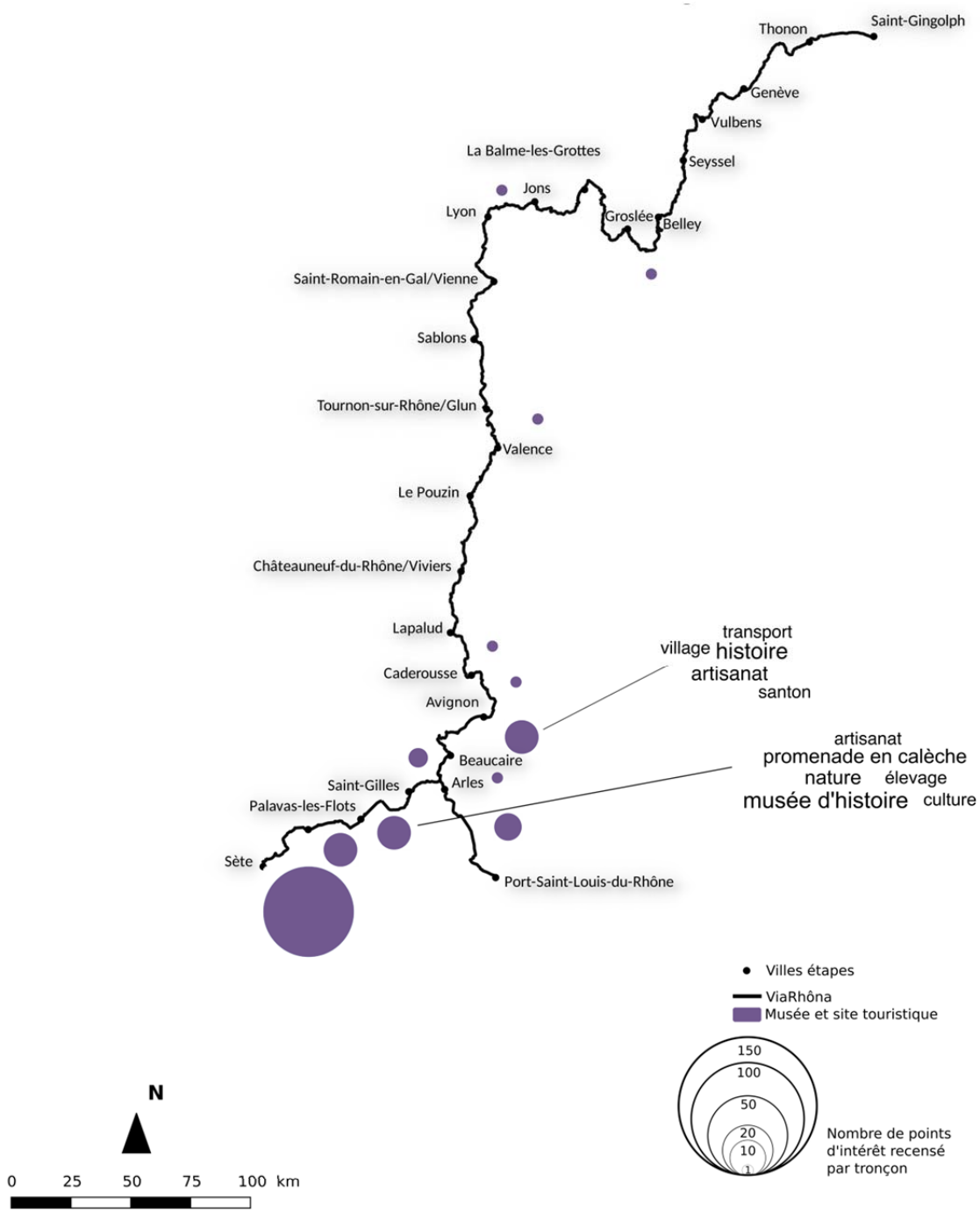
Sources : www.viarhona.com, openstreetmap ; Crédit : RhônaVel'eau ; Auteure : Stéphanie Vukelic, novembre 2019

Figure 83. Répartition géographique et thématique des patrimoines donnés à voir sur la carte interactive en ligne ViaRhôna - Les expositions



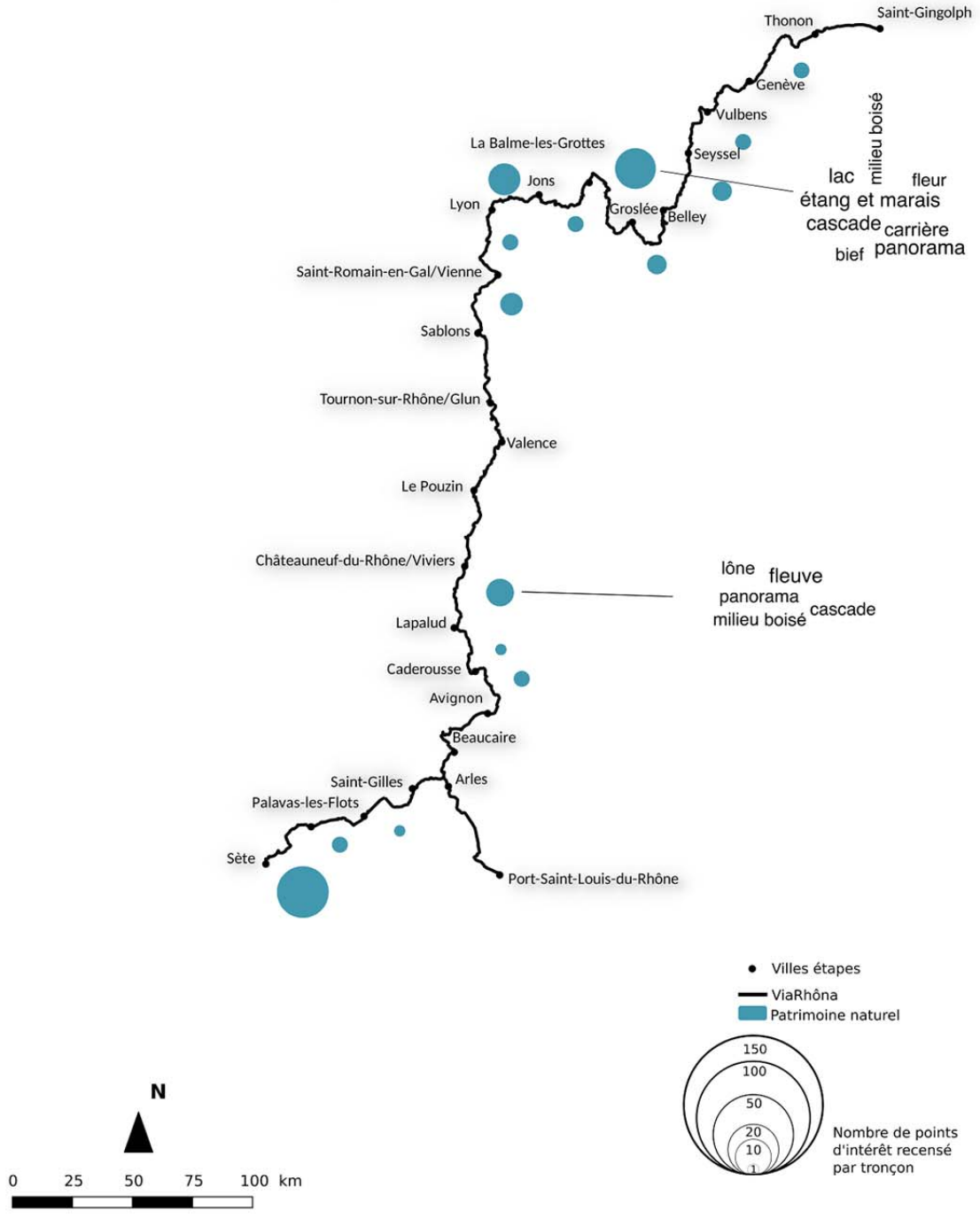
Sources : www.viarhona.com, openstreetmap ; Crédit : RhônaVel'eau ; Auteure : Stéphanie Vukelic, novembre 2019

Figure 84. Répartition géographique et thématique des patrimoines donnés à voir sur la carte interactive en ligne ViaRhôna - Les musées et sites touristiques



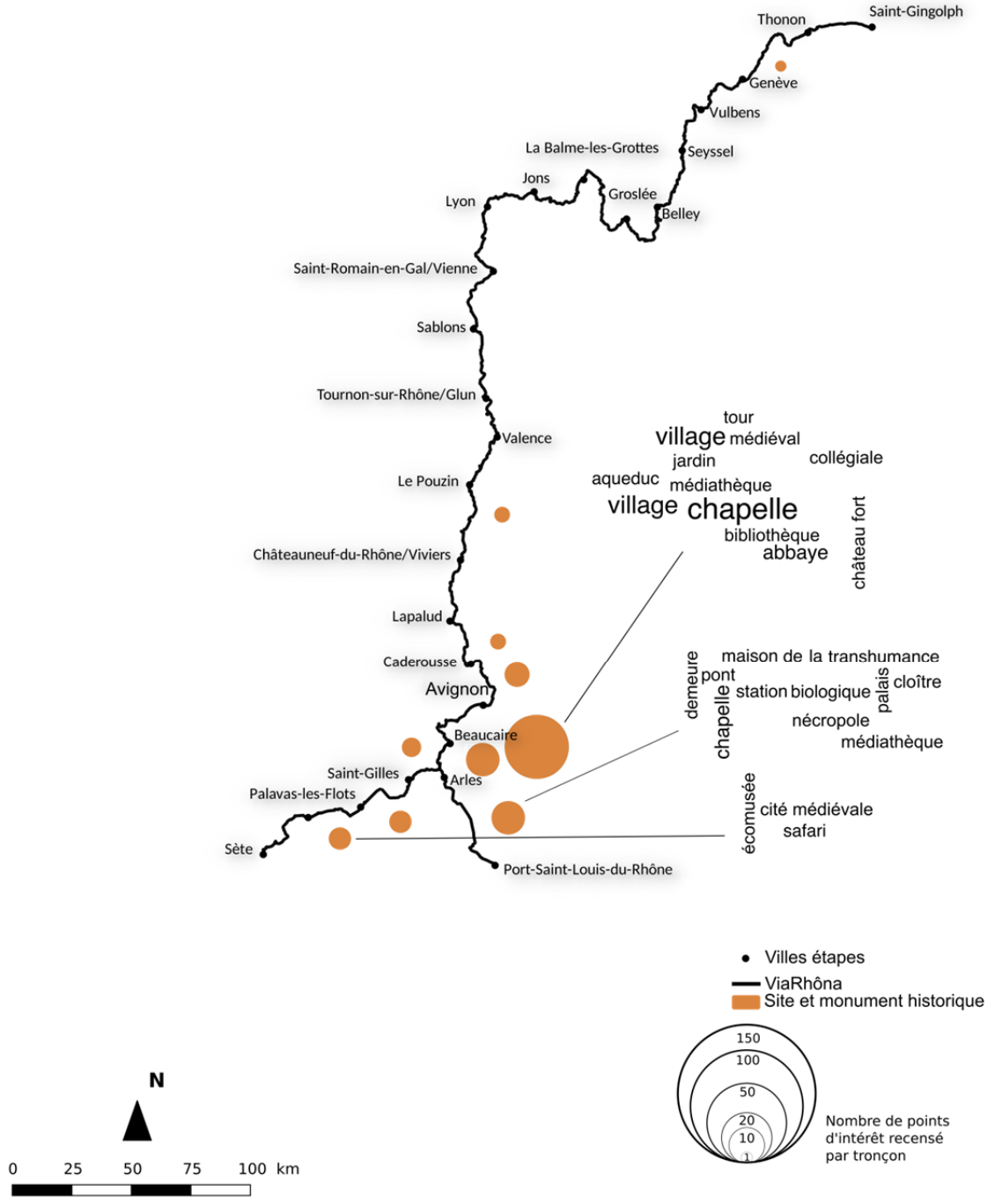
Sources : www.viarhona.com, openstreetmap ; Crédit : RhônaVel'eau ; Auteure : Stéphanie Vukelic, novembre 2019

Figure 85. Répartition géographique et thématique des patrimoines donnés à voir sur la carte interactive en ligne ViaRhôna - Les patrimoines naturels



Sources : www.viarhona.com, openstreetmap ; Crédit : RhônaVel'eau ; Auteure : Stéphanie Vukelic, novembre 2019

Figure 86. Répartition géographique et thématique des patrimoines donnés à voir sur la carte interactive en ligne ViaRhôna - Les sites et monuments historiques



Sources : www.viarhona.com, openstreetmap ; Crédit : RhônaVel'eau ; Auteure : Stéphanie Vukelic, novembre 2019

Pour résumer, notre analyse montre un travail de recensement et de promotion des patrimoines inégal selon les tronçons et les catégories de points d'intérêt observés. La catégorisation des points d'intérêt semble aussi parfois erronée. Le Rhône n'est quant à lui présent que de manière très accessoire. Alors que cet outil interactif en ligne, synthétique, facilement accessible et simple d'utilisation semble le plus à même de faire prendre connaissance aux usagers du patrimoine culturel et naturel existant aux abords de la ViaRhôna, celui-ci ne semble pas faire l'objet de réflexions systématiques et coordonnées. Il laisse également très peu de place aux patrimoines fluviaux rhodaniens et donc *in fine* à la possibilité pour les usagers, touristes comme locaux d'être sensibilisés à la culture, à l'histoire ainsi qu'à l'écologie du Rhône. En outre, alors que dans le cadre du second Plan Rhône, les enjeux de diffusion de la culture du fleuve se maintiennent sur la thématique inondation, rien ne semble ici y faire clairement référence. Nous avons pu également noter l'absence de référencement de certains lieux parfois emblématiques du Rhône tels que le Pont d'Avignon, ou la réserve naturelle des marais du Vigueirat ainsi que d'un lieu particulièrement propice à la médiation au patrimoine fluvial rhodanien : la maison de la dent du chat localisée à Yenne.

Figure 87. Maison de la dent du chat



Source : "Maison de la dent du chat", *Pays du lac d'Aiguebelette* (en ligne), disponible URL : https://www.pays-lac-aiguebelette.com/activite-culturelle/maison-de-la-dent-du-chat-yenne/

c) Le risque posé par cette mise à distance du patrimoine fluvial

Le risque ici perceptible est celui de voir la ViaRhôna se transformer en « autoroute à vélo ». Il s'agit d'une crainte abordée par plusieurs des acteurs interrogés, mais plutôt associée par eux à l'idée de voir les touristes traverser leur territoire sans s'y arrêter. Proposer des boucles locales, valoriser les patrimoines locaux successivement traversés, et proposer une offre de service adaptée suffiraient selon eux à y pallier.

« Surtout ne pas faire de ViaRhôna une autoroute à vélo. Le but était vraiment d'irriguer les territoires. » E9 (Région Languedoc-Roussillon)

« ViaRhôna, ce n'est pas seulement une autoroute à vélo, on veut développer les territoires autour. » E13 (Région AURA)

« Il y avait eu cette idée qu'il ne fallait pas que cela soit une voie, une autoroute qui traverse sans ni s'arrêter ni découvrir ce qu'il y avait autour. » E33 (Prestataire de services sports nautiques)

Dans ce contexte d'exploitation des patrimoines locaux sans lien direct avec le fleuve, la ViaRhôna ne constitue pourtant qu'un axe de desserte et non une destination pour elle-même, contrairement à ce que les acteurs inter-régionaux de la ViaRhôna semblent en attendre. Or, vendre la ViaRhôna comme une destination dans son ensemble, suppose d'y associer un imaginaire commun, qu'il semble en l'occurrence logique de voir se rattacher au fleuve.

« L'idée c'est de dire : on laisse les territoires avoir (…) la maîtrise de la réalisation de leurs infrastructures. (…) Par contre, nous, on s'attache à avoir une stratégie commune à l'échelle de l'itinéraire, parce que quand on veut vendre une destination (…) il faut qu'elle ait créé un imaginaire dans la tête des gens (…). Et la ViaRhôna, c'est un ensemble de produits, avec notamment l'itinérance douce et le fleuve. Et là où, à mon sens, on a un petit peu péché, c'est qu'au départ, ViaRhôna, ce n'était que l'itinérance douce. Aujourd'hui, on a du mal à migrer vers un nom d'une destination globale et faire venir les autres acteurs dans ces comités. Quand on dit ViaRhôna, ce n'est que le vélo, que la cyclable, alors que nous, on voudrait que ce soit une destination. (…) L'idée, c'est bien de dire : chacun a une originalité, ces originalités se complètent, s'articulent entre elles, il n'y a pas de fracture (…) il faut que la perméabilité passe d'un secteur à l'autre, qu'on n'ait pas l'impression qu'on a des tronçons, des sections. C'était ça, la vision d'ensemble de l'itinéraire. » E12 (DIRRECTE AURA)

Par ailleurs, affirmer l'identité fluviale de la ViaRhôna permettra de caractériser et de particulariser la voie cyclable et d'éviter ainsi sa dilution au sein d'une offre de plus en plus vaste en la matière, non seulement à échelle internationale mais aussi à échelle locale.

La tendance générale des territoires à miser sur le développement des circuits doux à vocation touristique est bien illustrée par le travail mené ces dernières années dans la région Rhône-Alpes. Dans le cadre d'un travail sur les itinérances, la Région Rhône-Alpes entend par exemple « travailler et mettre en tourisme et en valeur toute une série de véloroutes qui vont émailler le territoire » (E15, Auvergne Rhône-Alpes Tourisme). Plus précisément : « Il y

a un travail sur les « *grands itinéraires à portée d'histoire, de richesse de territoire (…) [c'est-à-dire les] grands itinéraires à VTT, les grands itinéraires, les grandes traversées pédestres* » ainsi qu'un second travail sur « *les itinéraires à forte représentation d'entités régionales dont fait partie la ViaRhôna* » (E15, Auvergne Rhône-Alpes Tourisme). L'été passé, la région Rhône-Alpes a d'ailleurs fait des véloroutes le sujet central du numéro 7 de son journal institutionnel. Si une double page est consacrée spécifiquement à la ViaRhôna, pas un seul mot n'y fait spécifiquement référence dans l'édito présenté par Laurent Wanquiez, ce qui laisse entendre que la ViaRhôna n'est traitée que comme une voie cyclable parmi d'autres au sein de la politique régionale.

Figure 88. Édito de Laurent Wauquiez dans le numéro estival du journal institutionnel de la Région Auvergne-Rhône-Alpes



ÉDITO

« Ensemble bâtissons la région d'avenir »

Laurent Wauquiez
PRÉSIDENT DE LA RÉGION

Nous avons la chance de vivre dans l'une des plus belles régions d'Europe, une région qui dispose d'un patrimoine naturel incroyable. La période estivale qui s'ouvre donne à tous l'occasion de découvrir ou redécouvrir les richesses de ce patrimoine : nos 18 parcs naturels dans lesquels jamais la Région n'aura autant investi, nos réserves naturelles, les plus de 1400 kilomètres de voies vertes et de véloroutes valorisés et aménagés, infrastructures essentielles qui doivent faire d'Auvergne-Rhône-Alpes la première région européenne de tourisme à vélo. C'est une vision de l'environnement à laquelle nous sommes particulièrement attachés. D'abord parce qu'elle fait partie de notre quotidien. Mais surtout parce qu'en préservant et en valorisant ce patrimoine, c'est notre avenir que nous construisons. C'est un sujet qui doit tous nous mobiliser, pour, ensemble, bâtir la région d'avenir.
Je vous souhaite un très bel été.

Source : *La Région Auvergne-Rhône-Alpes*, n°7, été 2019, p.2

4.2 - Un recentrement possible du projet ViaRhôna sur le

patrimoine fluvial

4.2.1 - Un vrai potentiel pour mieux penser le patrimoine fluvial rhodanien comme identité forte de la véloroute

a) Une vision riche du patrimoine fluvial rhodanien

Lors de la réalisation des entretiens, nous avions choisi de questionner les répondants sur la définition qu'ils donneraient à la notion de *patrimoine fluvial rhodanien* puis plus précisément à celle de *patrimoine naturel rhodanien*. De nombreuses réponses nous ont été délivrées et font état d'une représentation très riche de ces deux notions.

A partir de ces morceaux d'entretien, nous avons procédé à une analyse de contenu couplant analyse thématique et analyse lexicale. Nous avons ainsi extrait de ces morceaux les mots qui nous semblaient les plus qualifiants. Nous avons ensuite choisi de grouper ces mots sur le plan sémantique en différentes thématiques et d'en rendre compte grâce à une représentation visuelle. Cette dernière permet d'illustrer les idées associées à la notion de patrimoine fluvial rhodanien. Quatre grands schémas ont ainsi été réalisés. Ils représentent chacun l'ensemble des mots répertoriés et associés à l'une des cinq grandes thématiques suivantes : **la nature, la culture, l'économie, l'eau et l'anthropisation.** Diverses sous-thématiques les composent. Sur les différents schémas, l'occurrence de chaque mot est indiquée (en noir). On peut trouver également mentionné l'effectif global des mots composant chaque thématique ou sous-thématique (respectivement en orange et en bleu). Si les sous-thématiques sont parfois redondantes d'un schéma à l'autre, leur contenu est parfois changeant. La navigation (n=26) peut par exemple être à la fois considérée comme un élément du patrimoine culturel rhodanien, mais aussi comme une activité économique, ainsi que comme une notion relative à l'eau. Mais le *Bac à traille* qui peut être associé à la notion de navigation, en particulier lorsqu'il est question de patrimoine culturel, ne le sera pas au sein du schéma relatif aux activités économiques. Seront ici préférés les termes de commerce, contenant, port…

→ ***De nombreux termes relatifs à l'eau***

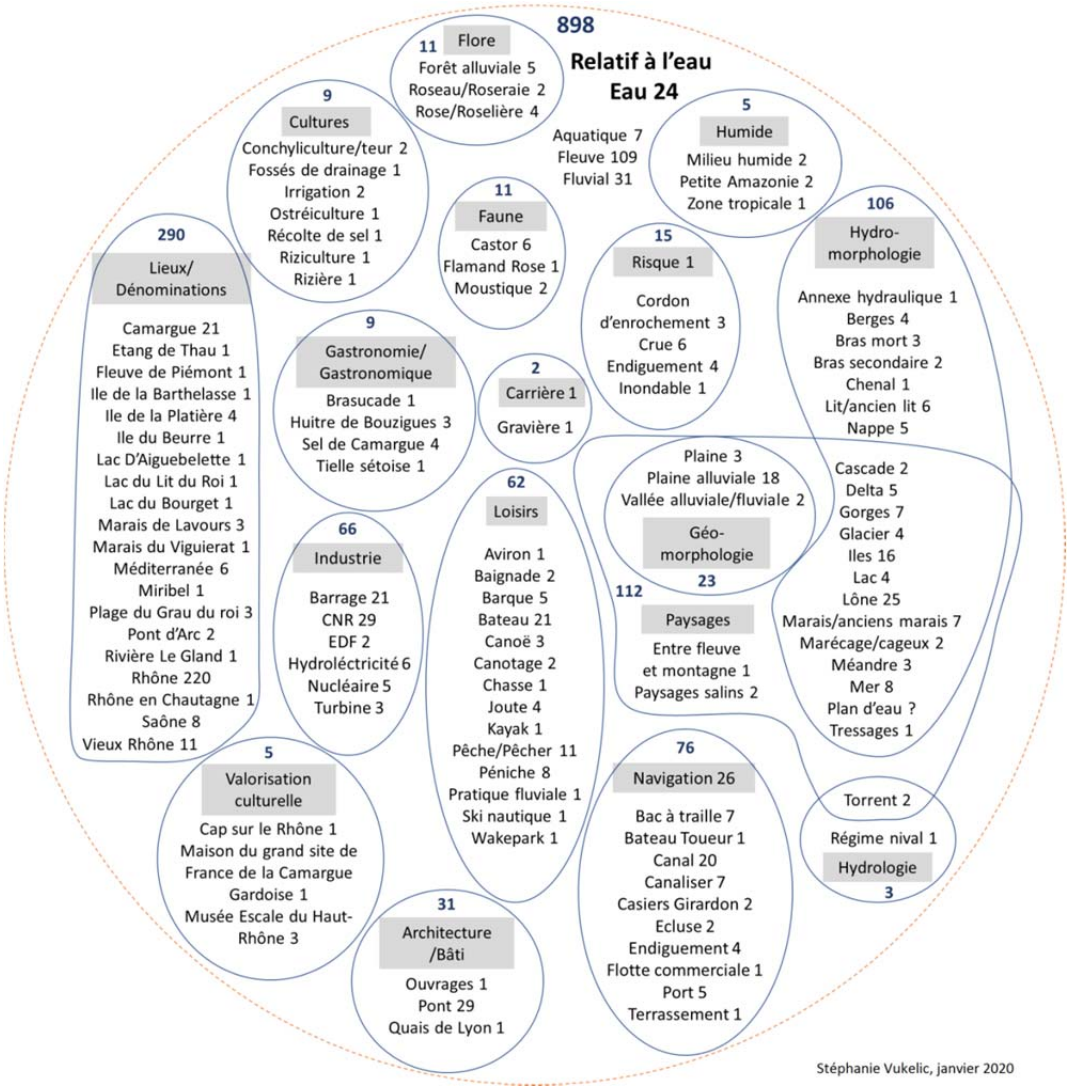
La Figure 89 nous offre une vision transversale des grandes idées pouvant être associées à la notion de patrimoine fluvial rhodanien. Cette notion est en premier lieu associée à **l'eau**. Si le terme *Eau* n'est en tant que tel cité que 24 fois au cours des définitions, nous avons cependant répertorié plus de 730 mots pouvant être associés à elle ou plus particulièrement au *Fleuve*, cité pour sa part 109 fois, ou encore à l'adjectif *Fluvial* cité 31 fois. Nous retrouvons dans cette thématique de l'eau des sous-thématiques très diversifiées. Cela n'est pas étonnant compte tenu du fait que le corpus de texte analysé se rapporte à la définition du patrimoine *fluvial* rhodanien. Nous pourrons cependant nous étonner plus tard du fait qu'une partie des réponses est au contraire déconnectée du fleuve lui-même.

- De nombreux **noms propres** ont notamment été cités (n=290). Le mot *Rhône* est le plus cité d'entre eux avec 220 occurrences. La *Camargue* est aussi citée 21 fois

contre 11 fois pour le Vieux Rhône. On trouve également des références à divers étangs, îles, marais, rivières, plages…

- De nombreux mots sont également relatifs à **l'hydromorphologie** et/ou aux **paysages fluviaux** (n=111). Le plus fréquent d'entre eux, le mot *Lône*, particulièrement caractéristique du Rhône, est référencé 25 fois. Viennent ensuite les termes *Ile* (n=16), *Mer* (n=8), *Gorge* (n=7), *Lit* (n=6), *Nappe* et *Delta* (n =5), *Lac*, *Glacier* et *Berge* (n=4) ou encore *Méandre* et *Bras mort* (n=3).

Figure 89. Vocabulaire relatif à l'eau utilisé pour définir le patrimoine fluvial rhodanien et occurrences associées



- Une cinquantaine de mots ont aussi été identifiés comme relatifs conjointement à l'eau et à **la navigation**. Les termes *Canal* et *Canaliser*, en référence au Rhône canalisé, sont les plus fréquents d'entre eux (n=20 et n=7). Sont également employés les termes *Bac à traille* (n=7), *Port* (n=5), *Endiguement* (n=4), ou encore *Ecluse* et *Casiers Girardon* (n=2).
- Nous avons également pu relever plusieurs termes relatifs à **l'activité industrielle du fleuve** utilisant l'eau comme ressource : *CNR* (n=29) et *Barrage* (n=21) sont les plus

fréquents d'entre eux. Les termes *Hydroélectricité* (n=6), *Nucléaire* (n=5), *Turbine* (n=3), et *EDF* (n=2) sont également employés.

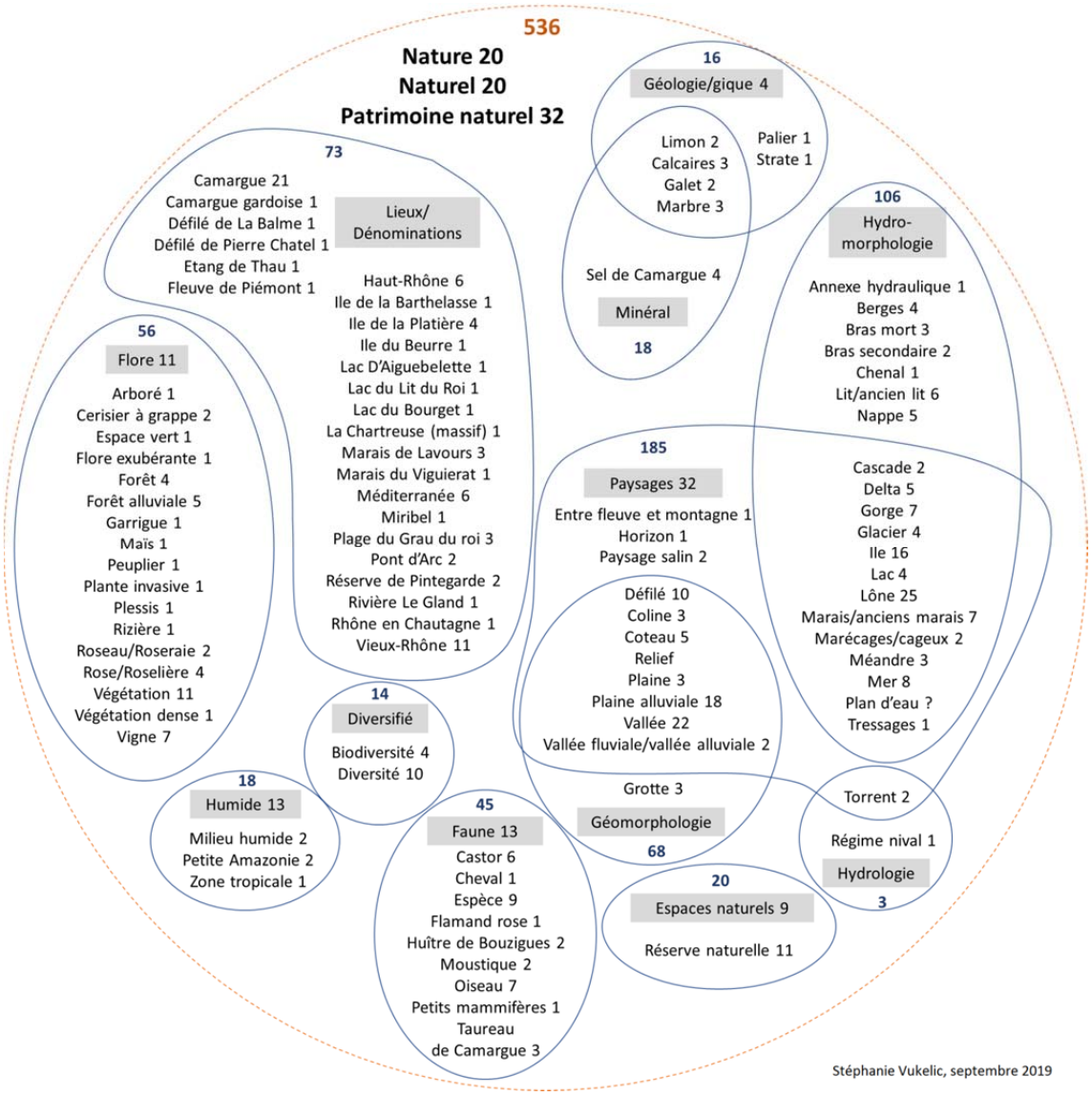
- Les loisirs nautiques tiennent également une bonne place dans les définitions associées au patrimoine fluvial rhodanien. Les répondants emploient en particulier les termes *Bateau* (n=21), *Pêche* ou *Pêcher* (n=11) ainsi que *Péniche* (n=8), *Barque* (n=5), *Joute* (n=4) et *Canoë* (n=4).
- Un peu plus marginalement, sont également abordées les sous-thématiques du **risque** – avec les termes *Crue* (n=6), *Endiguement* (n=4) et *Cordon d'enrochement* (n=3) – de la **faune** – avec notamment le *Castor* (n=6), ou le *Moustique* (n=2) – de **la flore** – avec la *Forêt alluviale* (n=5), *les Roses* ou *Roselières* (n=4) ou encore les *Roseaux* ou *Roseraies* (n=2) – des **cultures** au sens agricole du terme – avec *Conchyliculture/teur* (n=2) ou encore *Irrigation* (n=2) – de **la gastronomie** – avec le *sel de Camargue* (n=4) ou *l'Huitre de Bouzigues* (n=3) – de la **valorisation culturelle**, du **caractère humide**, de l'**hydrologie**, ou des **carrières**.

→ ***Le patrimoine naturel***

Le **patrimoine naturel** (Figure 90) est la deuxième thématique la plus abordée derrière celle de l'eau. Nous noterons cependant que ce patrimoine faisait l'objet d'une question spécifique amenant les répondants à en développer leur définition dans le cas où ils ne le faisaient pas spontanément. Les termes *Nature*, *Naturel* ou *Patrimoine Naturel* ont été verbalisés en tout 72 fois (n=72).

- Dans leurs réponses, les répondants ont de nombreuses fois fait référence à des termes de **géographie physique** pour décrire la particularité du patrimoine naturel du milieu fluvial rhodanien (n=229) : paysages, hydromorphologie, géomorphologie ou encore hydrologie. Nombre d'entre eux ont déjà été présentés dans le paragraphe précédent mais nous noterons quelques nouveaux termes. En premier lieu le terme Paysage est cité en tant que tel 32 fois (n=32). Derrière vient aussi régulièrement le terme *Défilé* (n=10) ainsi que les mots *Coteau* (n=5), *Coline*, *Plaine* ou *Grotte* (n=3).
- **La géologie** du territoire est également abordée. Son terme est prononcé 4 fois (n=4), tandis que les mots *Calcaire* et *Marbre* (n=3), ou encore *Limon* et *Galet* (n=2) sont employés pour le caractériser. En termes de minéraux, on parle aussi du *Sel de Camargue (n=4)* qui au-delà de ses aspects gastronomiques peut aussi être considéré comme élément à part entière du patrimoine naturel du milieu rhodanien.
- Le patrimoine naturel a aussi beaucoup été décrit par référence à des **lieux ou milieux spécifiques** (n=73). Nous retrouvons là encore pour l'essentiel les différents lieux ou milieux d'eau déjà cité précédemment. Est également cité le territoire du *Haut-Rhône* (n=6) ainsi que les *Défilés de La Balme* (n=1) et de *Pierre Chatel* (n=1).

Figure 90. Vocabulaire relatif au patrimoine naturel utilisé pour définir le patrimoine fluvial rhodanien et occurrences associées



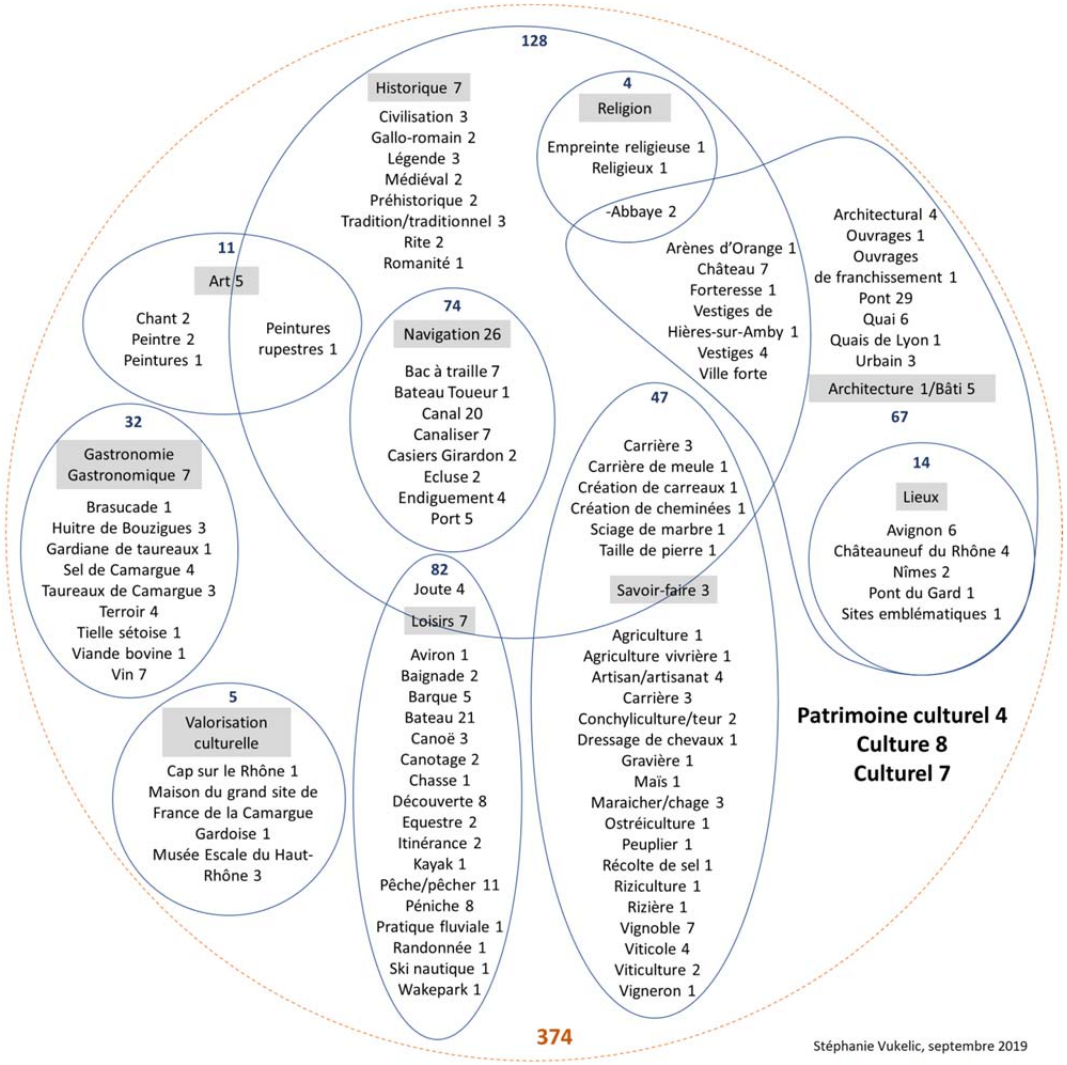
- Les répondants ont aussi souvent recours à la **faune** (n=45) et la **flore** (n=56) pour caractériser ce patrimoine. Ces mots sont à eux-seuls respectivement employés 13 (n=13) et 11 fois (n=11). Sans lien avec l'eau, nous noterons aussi la redondance des termes : *Végétation* (n=11), *Espèce* (n=9), *Oiseau* ou *Vigne* (n=7), *Forêt* (n=4), *Taureau de Camargue* (n=3), ou encore *Cerisier à Grappe* (n=2).
- Sans nécessairement les nommer, les répondants font aussi régulièrement référence à la présence sur le territoire de *Réserves* (n=11) ou ***Espaces naturels*** (n=9).
- La nature rhodanienne est aussi définie par son **caractère diversifié** – avec les termes *Diversité* (n=10) et *Biodiversité* (n=4) – ainsi que par son caractère **humide** – avec les termes *Humide* (n=13), *Milieu Humide* (n=2) ou encore *Petite Amazonie* (n=2).

→ *Le patrimoine culturel*

Le patrimoine culturel (Figure 91 ; n=361) est également beaucoup évoqué pour caractériser le patrimoine fluvial rhodanien.

Figure 91. Vocabulaire relatif au patrimoine culturel utilisé pour définir le

patrimoine fluvial rhodanien et occurrences associées



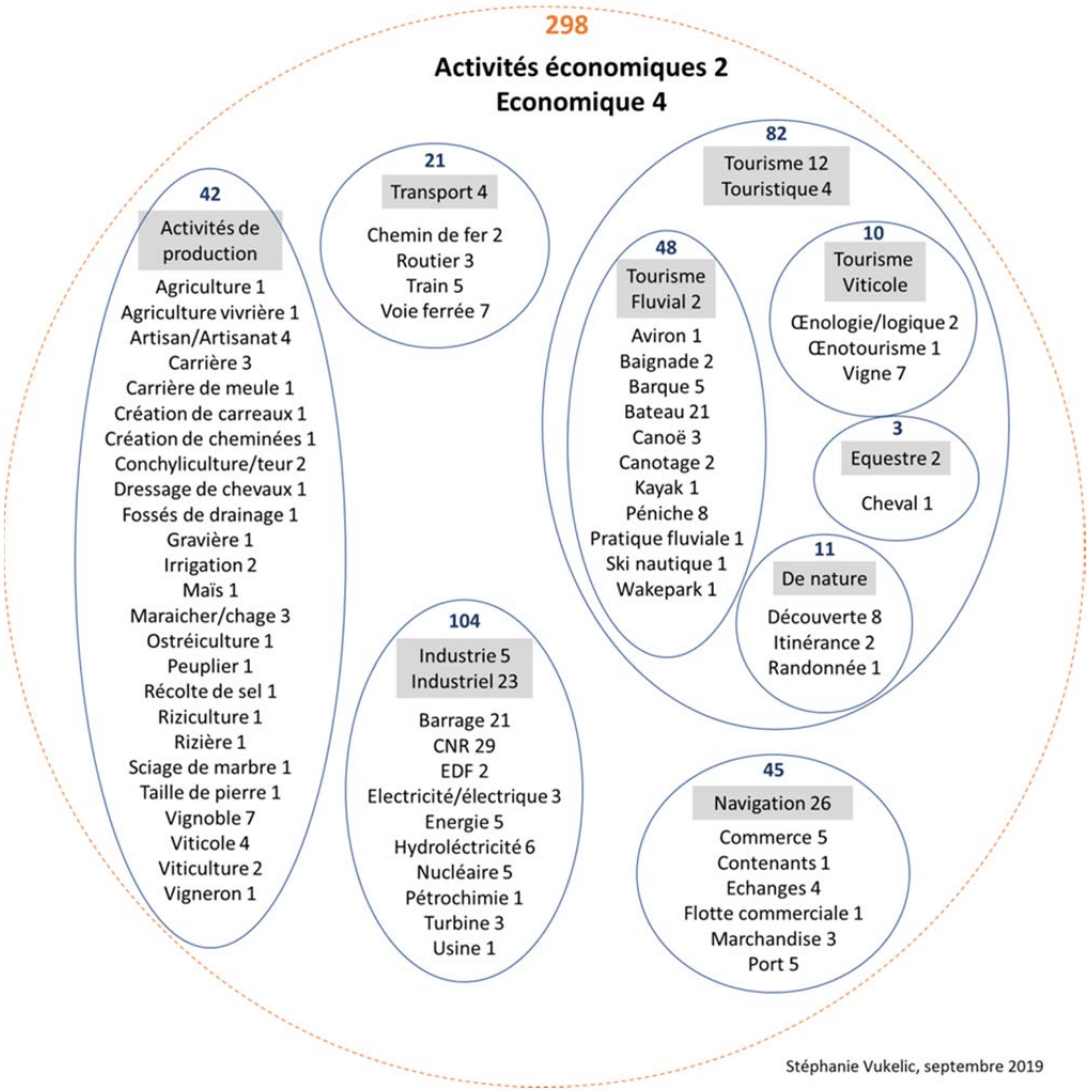
- En premier lieu, les répondants font souvent référence à **l'héritage historique** du territoire rhodanien. Celui-ci est, nous l'avons déjà évoqué, notamment marqué par l'histoire de la **navigation**. Mais les répondants font aussi référence à des époques plus lointaines telles que la **période médiévale** – avec les termes *Château* (n=7), *Abbaye* ou *Médiéval* (n=2), ou encore *Religieux* (n=1) et *Empreinte religieuse* (n=1) en référence à l'histoire Avignonnaise. De manière plus lointaine encore, les répondants évoquent également **l'époque *Gallo-romaine*** (n=2) en évoquant la *Romanité* (n=1), les *Arènes d'Orange* (n=1) ou encore la présence de *Vestiges* (n=4), dont certains peuvent remonter à la ***Préhistoire*** (n=2), elle-même évoquée notamment par le biais des *Peintures rupestres* (n=1). De manière moins datée, les répondants évoquent aussi ce patrimoine historique en parlant de l'existence de *Légende, Civilisation, de Tradition* (n=3) ou encore de *Rite* (n=2). En termes de **savoir-faire**, les répondants évoquent aussi parfois des pratiques passées en lien avec la pierre (n=5) tels que les *Carrières de meule*, la *Taille de pierr*e, ou encore la *Création de cheminées* (n=1).
- Cependant, le patrimoine culturel évoqué par les répondants est principalement en lien avec **une période plus contemporaine voire actuelle.** C'est le cas des **loisirs,**

pour l'essentiel de nature nautique et donc déjà évoqués. On y ajoutera diverses références à l'idée de *Découverte* (n=8), à l'*Itinérance* ou à la pratique *Equestre* (n=2) ainsi qu'à *La chasse* (n=1). Le patrimoine culturel se lie également dans les diverses références à l'*Architecture* (n=1), au **patrimoine *Bâti*** (n=5) ou *Architectural* (n=4) soit à caractère historique soit en lien direct avec la présence de l'eau et que nous avons donc pour l'essentiel déjà évoqué. Plusieurs lieux, en particulier les villes d'*Avignon* (n=6), *Chateauneuf-du-Rhône* (n=4) ou *Nîmes* (n=2) ont aussi été cités pour caractériser la richesse du patrimoine architectural rhodanien. Nous retrouvons aussi ici plusieurs éléments **gastronomiques** auxquels s'ajoutent notamment le *Vin* (n=7), l'idée de *Terroir* (n=4), le *Taureaux de Camargue* (n=3) ou la *Gardiane de Taureau* (n=1) et la *Viande bovine* (n=1). De nombreux **savoir-faire contemporains** sont aussi évoqués avec le terme *Artisan/Artisanat* (n=4), diverses références au vin – *Vignoble* (n=7), *Viticole* (n=4) et *Vigneron* (n=1) –, à l'activité de *Maraichage* (n=3) ainsi qu'à la *Conchyliculture* (n=2), l'*Ostréiculture* (n=1) ou encore la *Riziculture* (n=1). Nous retrouvons également ici les quelques références faites aux lieux ou **structures de valorisation culturelle** associés au Rhône. Enfin nous noterons ici aussi référence à l'*Art* (n=5) et plus particulièrement à la *Peinture* (n=1) et au *Chant* (n=2) sans cependant plus de précisions.

→ ***Le patrimoine économique***

Le patrimoine fluvial rhodanien peut aussi être pensé par le biais du patrimoine économique et industriel (Figure 92). Un certain nombre de patrimoines naturels et culturels ou en lien avec l'eau, déjà évoqués, ont ici été repris en raison de leur caractère économique. C'est le cas notamment des loisirs que l'on retrouve ici dans la sous-thématique **Tourisme** (n=82), aux côtés du **Tourisme viticole** (n=10). Nous retrouvons ici aussi la sous-thématique de la **Navigation** (n=45) cette fois plus particulièrement évoquée à travers ces aspects commerciaux – on retrouve notamment les termes *Port* (n=5), *Commerce* (n=5), *Echanges* (n=4), ou encore *Marchandise* (n=3). On retrouve également dans la sous-thématique **Activités de production** les diverses références aux activités de production agricoles ou artisanales, actuelles ou historiques, introduites précédemment dans la thématique Patrimoine culturel sous l'étiquette Savoir-faire. Nous retrouvons enfin la sous-thématique du patrimoine ***Industriel*** (n=23) déjà pour l'essentiel abordé dans la thématique de l'eau, au sein de laquelle s'ajoute les termes : *Electrique/Electricité* (n=3), *Energie* (n=5), *Pétrochimie* (n=1) ou encore *Usine* (n=1). Enfin, nous avons introduit ici les divers termes relatifs au domaine des **Transports** (n=4) évoqués par les interrogés à travers les termes *Voie ferrée* (n=7), *Train* (n=5), *Routier* (n=3) ou encore *Chemin de fer* (n=2).

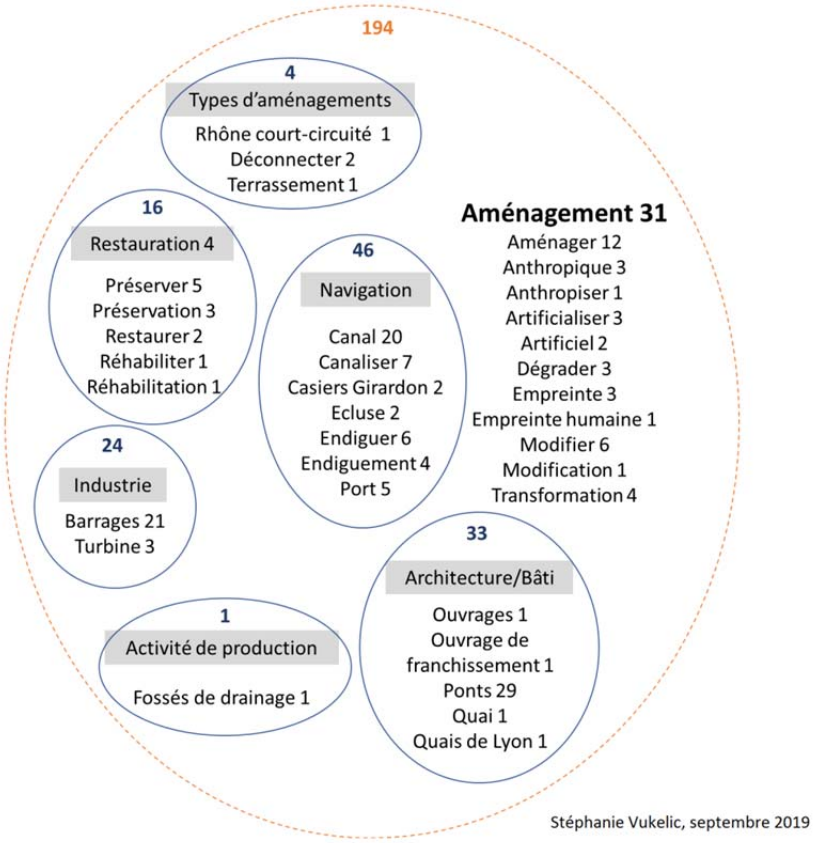
Figure 92. Vocabulaire relatif au patrimoine économique utilisé pour définir le patrimoine fluvial rhodanien et occurrences associées



→ ***Le caractère anthropisé du fleuve***

Nous avons pu noter également une prévalence des termes pouvant être rattachés à la notion d'anthropisation, ou d'*Aménagement* (n=31) humain du fleuve et de son environnement proche (Figure 93). Certains d'entre eux ont déjà pu être abordés dans les sous-thématiques relatives à la navigation, à l'industrie, au bâti ou aux activités de production – c'est le cas notamment des termes *Pont* (n=29), *Barrage* (n=21), *Canal* (n=20) ou encore *Canaliser* (n=7), *Endiguer* (n=6), *Endiguement* (n=4), *Turbine* (n=3), *Ecluse* (n=2) et *Casier Girardon* (n=2). Mais d'autres termes font plus spécifiquement référence à cette **notion d'anthropisation** tels que *Aménager* (n=12), *Modifier* (n=6)*, Transformation* (n=4)*, Anthropique* (n=3), *Artificialiser* (n=3), *Dégrader* (n=3), *Empreinte* (n=3), *Artificiel* (n=2), *Empreinte humaine* (n=1), *Modification* (n=1). D'autres font quant à elle référence à des **types aménagements** qui ont pour effet d'anthropiser tels que *Déconnecter* (n=2), *Rhône court-circuité* (n=1) ou *Terrassement* (n=1). D'autres enfin font référence à l'idée d'une **remise en question de ces actions passées** en abordant les termes *Préserver* (n=5), *Restauration* (n=4), *Préservation* (n=3), *Restaurer* (n=2), ou encore *Réhabiliter* (n=1) et *Réhabilitation* (n=1).

Figure 93. Vocabulaire relatif au phénomène d'anthropisation utilisé pour définir le patrimoine fluvial rhodanien et occurrences associées



→ ***Termes les plus fréquents toutes thématiques confondues***

Figure 94. Nuage de mots représentant les termes les plus utilisés pour qualifier le patrimoine fluvial rhodanien



Afin d'offrir une vision plus transversale du vocabulaire employé par les interrogés pour qualifier le patrimoine fluvial rhodanien, nous avons également fait figurer sur ce nuage de mots (Figure 94) les termes employés sur l'ensemble des entretiens et toutes thématiques confondues, et dont l'occurrence était égale ou supérieure à 10. Nous pouvons remarquer sans surprise que les mots *Rhône* et *Fleuve* sont les plus souvent utilisés avec respectivement 220 et 109 occurrences. Plus loin derrière sont aussi employés une trentaine de fois les termes *Patrimoine naturel, Paysage Aménagement, et Fluvial*. Également utilisés entre 30 et 20 fois, par ordre décroissant : *CNR, Pont, Navigation, Lône, Eau, Industriel, Vallée, Camargue, Bateau, Barrage, Canal, Nature, Naturel.*

b) Une représentation différenciée de la notion de patrimoine fluvial en fonction des acteurs

L'analyse statistique textuelle nous a permis de déterminer les spécificités du vocabulaire employé par les différents types d'acteurs composant le panel étudié. Les acteurs interrogés ont été distingués selon trois types de critères :

- le territoire de l'acteur interrogé : acteur local amont ; acteur local aval ; acteur régional
- le type de structure dans lequel il travaille : État, région, département, EPCI, association, ou institution privée
- la sensibilité ou non de l'acteur à certaines thématiques : l'aménagement, la culture, l'économie, la nature, le vélo

A partir de notre analyse, nous avons pu déterminer quels étaient les termes pour lesquels les indices de spécificité étaient significativement positifs[161] (la catégorie d'acteur est plus encline que les autres à utiliser ce terme) ou négatifs (la catégorie d'acteur est moins encline que les autres à utiliser ce terme) du vocabulaire employé par ces différents groupes. Nous avons également, à partir de cette sélection de mots (disponible dans sa totalité en Annexe 16), extrait les termes que nous avons jugé qualifier le plus directement le patrimoine fluvial rhodanien. Ce sont ces derniers qui sont référencés dans les figures ci-dessous (Figures 95 à 98).

→ *Catégorisation par territoire*

Cette analyse, basée sur un partitionnement des acteurs par territoire, nous montre que les acteurs emploient des termes en lien direct avec leur échelle d'action (Figure 95).

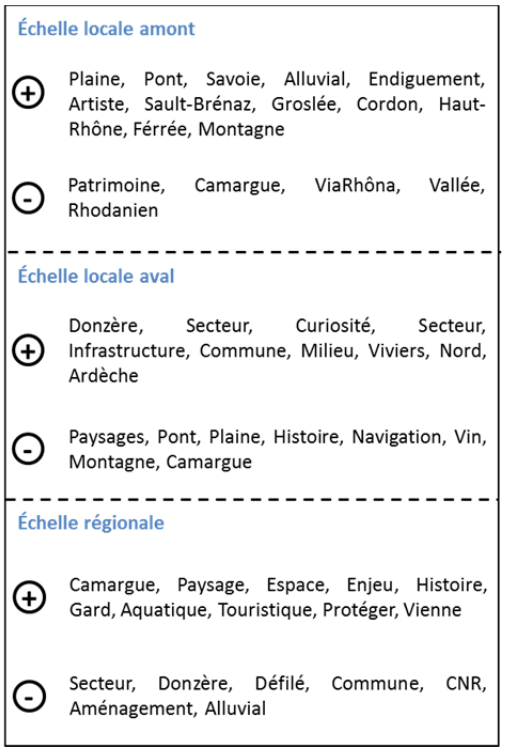
- Les acteurs locaux localisés sur le Rhône amont ont notamment pour spécificité positive les termes suivants : *Plaine* (6), *Savoie* (3,8), Alluvial (3,4)*, Sault-Brénaz* (2,2)*, Groslée* (2,2)*, Cordon* (2,2)*, Haut-Rhône* (2)*, Montagne* (2). Or ces derniers reflètent

[161] Dans notre cas, le seuil retenu est supérieur à 2 ou inférieur à -2 (Garnier & Guérin-Pace, 2010)

les spécificités du territoire du Haut-Rhône. *A contrario*, on retrouve en spécificité négative la *Camargue* (-3,3) ou la *Vallée* (-2,4) du Rhône, tous deux situés sur l'aval. La valeur de spécificité élevée du terme *Artiste* (2,2) s'explique quant à elle par le fait que certains territoires du Haut-Rhône se sont distingués il y a quelques années par la mise en place de projets artistiques ambitieux en lien avec le Rhône et la ViaRhôna. On s'étonnera au contraire de la faible utilisation du terme *Patrimoine* (-3,8).

- Le même constat se fait globalement chez les acteurs locaux du Rhône aval avec une valeur de spécificité élevée notamment des termes *Donzère* (6,3), *Viviers* (2,3) ou *Ardèche* (2,2) et à l'inverse une faible utilisation du terme *Plaine* (-2,8). Nous noterons l'utilisation spécifique du mot *Nord* (2,3), en réalité utilisé plusieurs fois pour désigner l'ensemble du tracé (*du nord au sud*). La *Camargue* (-2)*,* située plus en aval encore que là d'où sont originaires les répondants de cette catégorie, n'est au contraire que peu utilisée. Globalement, l'aval semble aussi se distinguer par une faible évocation du patrimoine culturel : *Pont* (-3,9), *Histoire* (-2,8), *Navigation* (-2,5), *Vin* (-2,3).
- La région se distingue par l'utilisation spécifique des termes *Camargue* (6,3) et *Gard* (2,8). Cette spécificité peut être associée au fait qu'en l'absence d'une connaissance approfondie des patrimoines locaux, les acteurs régionaux se raccrochent aux patrimoines rhodaniens les plus emblématiques. Nous noterons que les acteurs régionaux sont ceux qui utilisent le moins les termes *Secteur* (-5,6) et *Commune* (-2,3), ce qui semble aller dans le sens d'une vision d'ensemble portée sur le projet et la notion de patrimoine. Les acteurs régionaux témoignent aussi d'une vision plus transversale du patrimoine fluvial rhodanien. Ils montrent en effet une spécificité positive dans l'usage des termes *Paysages* (4,9), *Histoire* (3,2), *Touristique* (2,1) ou encore *Protéger* (2,1)*,* faisant ainsi écho aux enjeux économiques, écologiques, sociaux et culturels du Rhône.

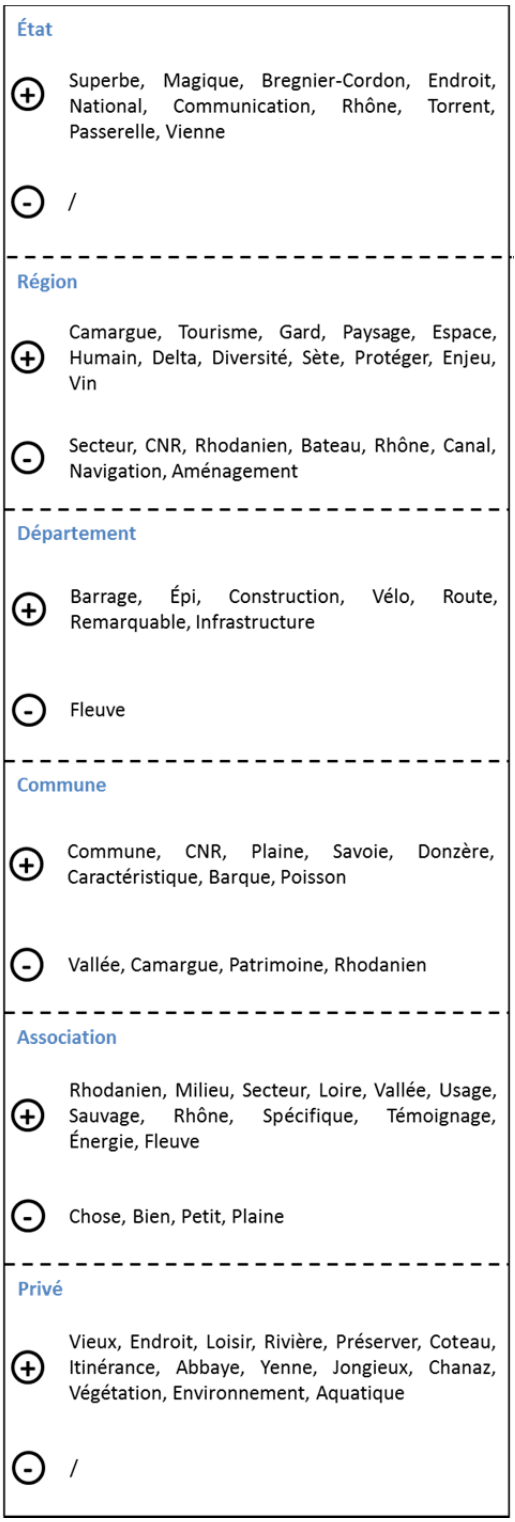
Figure 95. Spécificités des différentes catégories d'acteurs pour définir le patrimoine fluvial rhodanien - Catégorisation par territoires



→ ***Catégorisation par types de structure***

Nous parvenons moins aisément à établir ici de parallèles entre les catégorisations et le vocabulaire utilisé. Sans étonnement, les spécificités relatives à la structure étatique font émerger le terme *National* (2,6). Nous soulignerons ici qu'un seul des entretenus compose cependant cette catégorie (une personne attachée à un service préfectoral). Les acteurs rattachés directement aux régions semblent beaucoup se rattacher aux termes employés dans la communication officielle du projet ViaRhôna : *Tourisme* (5), *Paysage* (4,2), *Diversité* (2,5), *Vin* (2) ainsi que plusieurs termes relatifs au secteur sud. Les services des départements font quant à eux ressortir l'emploi spécifique de termes relatifs à l'aménagement, ce qui s'explique par le fait que certains services départementaux en charge du projet en ont confié la mise en œuvre à leur service des routes et infrastructure : *barrage* (3,9)*, épi* (3,3)*, construction* (3,1)*, route* (2,9)*, infrastructure* (2,3)*.*

Figure 96. Spécificités des différentes catégories d'acteurs pour définir le patrimoine fluvial rhodanien - Catégorisation par types de structure

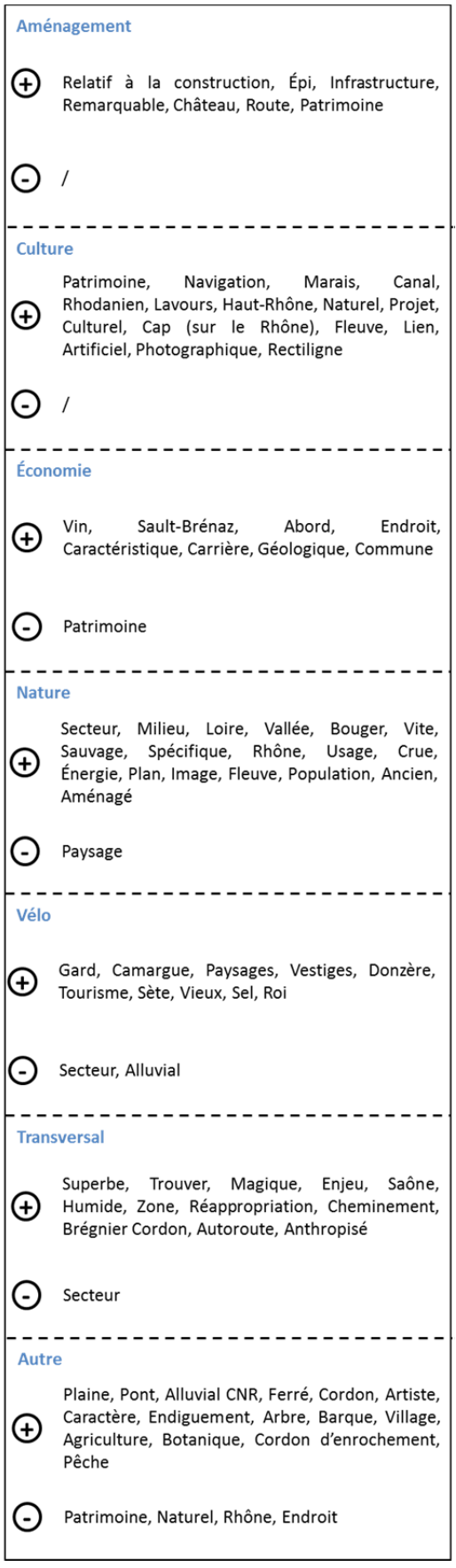


→ ***Catégorisation par sensibilité à une thématique***

Le partitionnement par *centre d'intérêt* ou *sensibilité à une thématique* semble le plus intéressant. Il nous permet de mettre en lien direct la spécialité des acteurs interrogés et leur vocabulaire employé :

- les acteurs *chargés de l'aménagement* emploient plus spécifiquement des termes relatifs aux infrastructures et au patrimoine bâti : *construction* (4,8), *épi* (3,7), *infrastructure* (2,7), *château* (2,4), *route* (2,2)
- les acteurs *chargés de missions culturelles* emploient quant à eux plus spécifiquement des termes relatifs au patrimoine naturel et culturel : *patrimoine* (5), *navigation* (3,8), *marais* (3,7).
- nous retrouvons chez les *acteurs économiques* des termes relatifs au *Vin* (3,6) et aux *Carrières* (2,5) - avec également *géologique* (2,5) et *pierre* (2,2) - se rattachant aux activités économiques du territoire rhodanien
- les personnes chargées de la gestion des milieux naturels utilisent de manière plus spécifique des termes relatifs directement au Rhône (3) : *milieu* (5,9), *vallée* (4,7), *sauvage* (3,8), *usage* (2,9), *crue* (2,6), *énergie* (2,6), *aménagé* (2,1)
- les acteurs centrés sur la thématique *Vélo* montrent des spécificités similaires à celles attribuées aux acteurs régionaux, et semblent donc plus sensibles aux discours de communication : *Gard* (4,9), *Camargue* (4), *paysage* (3,1), *touristique* (2,6), *Sète* (2,5)
- les acteurs classés dans *Transversal* sont des acteurs auxquels nous avons associé une vision d'ensemble sur le projet, moins thématisée. Trois acteurs y sont ainsi inclus : chargé de mission inter-régional, un chargé du plan Rhône, un chargé de mission dans une direction du tourisme. Ces personnes ne semblent cependant pas employer de termes distinctifs de leur vision transversale. Nous noterons cependant l'emploi des termes positifs *superbe* (4,6) et *magique* (4,5)
- les acteurs classés dans *Autres* sont soit des acteurs privés tels que la CNR et EDF ou des acteurs municipaux. Nous retrouvons sans surprise dans leur propos des termes relatifs à leurs activités propres. Pour la CNR et EDF : *pont* (4,6), *CNR* (3,9), *endiguement* (2,8). Pour les acteurs municipaux : *Cordon* (2,8), *arbre* (2,2), *barque* (2,2), *village* (2,2). Les termes *arbre* et *barque* sont en effet relatifs à des projets artistiques menés en lien avec la valorisation de la ViaRhôna sur leur territoire.

Figure 97. Spécificités des différentes catégories d'acteurs pour définir le patrimoine fluvial rhodanien - Catégorisation par sensibilité à une thématique



c) Une nécessaire mise en débat de la notion de patrimoine fluvial rhodanien pour une mise en récit efficace du fleuve

Globalement, on peut donc retenir de cette analyse une représentation relativement riche de la notion de patrimoine fluvial rhodanien. La mise en dialogue des réponses apportées par l'ensemble des interrogés fait apparaitre des thématiques relativement diversifiées balayant tout autant l'histoire que l'actualité de la relation entre la société rhodanienne et son fleuve, le caractère naturel qu'anthropique du fleuve, ou encore autant ses aspects économiques que culturels.

Si cette mise en dialogue apporte donc une vision riche, l'analyse différenciée des différents entretiens révèle aussi des particularités dans les réponses apportées par les différents acteurs. Ces particularités sont essentiellement déterminées par la spécialité thématique de ces acteurs ainsi que par leur échelle d'action. En d'autres termes, les acteurs semblent offrir une vision orientée par le quotidien de leur travail. Cela peut résulter d'une absence de mise en débat de la notion de patrimoine fluvial rhodanien au sein du projet ViaRhôna. L'un des répondants nous précise pourtant qu'un tel travail a déjà été réalisé, mais au sein d'un comité technique, c'est-à-dire d'un cercle très restreint d'acteurs. Son propos nous confirme en partie notre constat :

> « Intéressant parce que quand on a travaillé dans les comités techniques à l'interrégional, il faut savoir que tous les territoires n'ont pas la même vision du Rhône et ne mettent pas en avant les mêmes atouts. C'est un peu normal, c'est en fonction des richesses principales qu'ils ont. » E15 (CRT AURA)

Si tous les acteurs interrogés sur la question ont finalement réussi très vite à nous délivrer leur définition du patrimoine fluvial rhodanien, nous avons pu noter assez régulièrement des signes d'hésitation dans leur réponse (14/35).

- Ces hésitations semblent parfois montrer un **manque de réflexion préalable** sur cette question, rendant quelques secondes nécessaires à l'acteur pour répondre (6/14).

> « Je n'en sais rien (…). Patrimoine lié au fleuve ? Je réfléchis à ce que je mettrais dedans. » E22 (Communauté de commune Bugey Sud)

> «L'espace fluvial rhodanien, qu'est-ce que c'est ? Je n'en sais rien, d'autant que je suis né ici et que j'ai vu les transformations phénoménales de l'espace. » E30 (Ancienne communauté de communes Terre-d'Eaux)

> « Vous avez des questions… (…) Qu'est-ce que j'y mets » E3 (CRT Languedoc-Roussillon)

« Je ne sais pas... » E5 (Région PACA)

- D'autres hésitations semblent plutôt liées au **manque de connaissance de l'acteur** ou à son sentiment de manquer de **légitimité pour répondre** (5/14).

« C'est difficile à dire pour nous. » E16 (Département de l'Ardèche)

« C'est difficile la définition de patrimoine. » E28 (CEN Drôme-Ardèche)

« Par rapport à la ViaRhôna parce que globalement je n'ai pas forcément d'idées. » E1 (Région PACA)

« Compliqué, aujourd'hui avec le peu de recul que j'ai, pour moi c'est quelque chose, comment dire, avant que je sois sur le plan Rhône, je ne m'étais jamais posée la question du patrimoine fluvial sur le Rhône, voilà. » E2 (SGAR)

« Sur le patrimoine fluvial de manière générale, encore une fois, on va rentrer dans les champs sur lesquels, encore une fois, je n'ai pas une connaissance des territoires très, très, très fine. » E11 (Région AURA)

- D'autres fois encore, l'acteur semble avoir plutôt **conscience de la complexité de la réponse à donner**, et demande alors plus de précisions concernant les termes de la question (3/14).

« Qu'est-ce que vous entendez par patrimoine fluvial ? » E7 (Région AURA)

« Patrimoine très globalement alors ? » E8 (FCEN)

« Le patrimoine naturel ? » E9 (Région Languedoc-Roussillon)

Les définitions apportées par les interrogés révèlent aussi une acception très large de la notion de patrimoine fluvial rhodanien. Ceux-ci abordent en effet des thématiques variées et des termes dont le caractère purement patrimonial, purement fluvial, ou purement rhodanien peut être questionné :

- concernant la remise en cause du caractère patrimonial, nous retiendrons en particulier certaines activités de loisir telles que le Canoë-Kayak, le Ski Nautique, le Wakepark ;

- concernant le caractère fluvial, nous pouvons remettre en cause tout un ensemble de termes relatifs au passé historique tels que Gallo-romain, forteresse, château, religion, médiéval, préhistorique ;
- concernant le caractère rhodanien, nous pouvons également pointer du doigt certains termes relatifs à des cultures non spécifiques au territoire tels que maïs, maraichage, agriculture vivrière…

Globalement, ces résultats nous montrent une absence de vision commune et concertée de la notion de patrimoine fluvial rhodanien. Or l'articulation des différentes thématiques abordées par les acteurs, et donc **le lancement d'un réel travail de mise en dialogue nous semble propice à la construction d'une mise en récit efficace du fleuve le long du parcours de la ViaRhôna**. Cette mise en récit pourrait par exemple s'articuler autour de l'évolution du rapport fleuve-société au cours de l'histoire. L'une des spécificités du Rhône est liée au fait qu'il a longtemps constitué une frontière mais aussi une véritable ressource, ainsi qu'un axe de circulation, d'échanges et donc de civilisation. Cette exploitation du Rhône pour la navigation puis pour l'énergie ainsi que pour l'agriculture et plus récemment pour les loisirs a rendu nécessaires des aménagements successifs. Ceux-ci se sont longtemps inscrits dans une logique de fonctionnalisation du fleuve, de nature à perturber les équilibres naturels du milieu rhodanien. Ceux mis en place aujourd'hui par le Plan Rhône se positionnent en véritable rupture vis-à-vis de ce passé. Ils ont au contraire vocation à restaurer et impulser la gestion durable du fleuve. C'est une histoire intéressante qui transparait dans le paysage, tout en permettant la mise en valeur de l'action mise en place dans le cadre du Plan Rhône. Il s'agirait de montrer l'évolution du fleuve et de ses paysages en lien direct avec l'activité humaine, et de montrer également qu'une politique publique peut infléchir cette trajectoire. **Une réelle mise en cohérence des patrimoines fluviaux rhodaniens donnés à voir le long du parcours ViaRhôna est donc possible.**

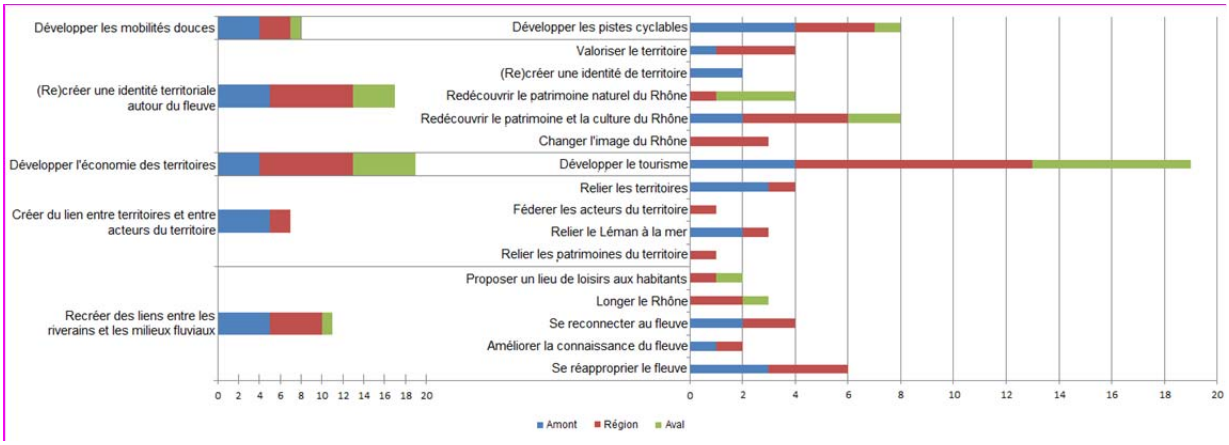
4.2.2 - Un potentiel à mieux animer l'expérience ViaRhôna, en lien avec le fleuve

Si nous formulons ici la possibilité de voir le projet s'affirmer à l'avenir davantage en faveur d'une mise en valeur des patrimoines rhodaniens, c'est aussi parce que les entretiens nous ont montré un véritable potentiel de la ViaRhôna et de ses acteurs à se diriger en ce sens. Les représentations des acteurs, les projets qu'ils mettent en œuvre et les questionnements qu'ils soulèvent nous semblent en effet un terreau favorable à la mise en débat de ce nouvel enjeu autour de la voie cyclable. Néanmoins, le maintien du dialogue entre les acteurs de différentes nature et aux différentes échelles de territoire ainsi qu'un soutien plus affirmé des acteurs locaux et privés de la part des instances inter-régionales nous semblent des piliers essentiels à la bonne marche d'un tel projet.

a) Une sensibilité des acteurs à la diversité des enjeux

Les acteurs ont été interrogés sur l'objectif initial qu'ils associaient au projet ViaRhôna (Figure 98).

Figure 98. Traduction thématique des objectifs initiaux associés au projet ViaRhôna par les répondants et nombre d'acteurs les ayant abordés selon leur catégorie et exemples de citations



Thème	Sous-thème	Amont 7/9 E22, E23, E30, E32, E33, E34, E35	Région 15/16 E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7, E8, E9, E11, E12, E13, E14, E15, E26	Aval 7/10 E16, E17, E18, E19, E20, E21, E26	Citations (exemples)
Recréer des liens entre riverains et les milieux fluviaux		**5/9** *E22, E23, E30, E32, E34*	**5/16** *E2, E3, E9, E11, E12*	**1/10** *E20*	

	Se réapproprier le fleuve	**3/ 9** *E22, E30, E32*	**4/16** *E2, E3, E11, E12*	**0/10**	E12 « La réappropriation des berges par les riverains. (…) le retour des populations vers cet être vivant qu'est le fleuve
	Améliorer la connaissance du fleuve	**1/9** *E32*	**1/16** *E2*	**0/10**	E32 « Ils voulaient (…) aussi faire connaître plus le fleuve, comment il fonctionne »
	Se reconnecter au fleuve	**2/9** *E23, E34*	**2/16** *E2, E12*	**0/10**	E34 « On peut penser que c'était aussi un moyen de rapprocher les populations à leur fleuve »
	Longer le Rhône	**0/9**	**2/16** *E2, E12*	**1/10** *E20*	E20 « Le principal entrant, c'est vraiment d'avoir un circuit qui soit le plus près possible du Rhône et continu »
	Proposer un lieu de loisirs aux habitants	**0/9**	**2/16** *E2, E9*	**1/10** *E20*	E9 « Bien sûr c'est aussi pour les habitants, pour la balade du dimanche »
Créer du lien entre territoires et entre acteurs du territoire		**5/9** *E23, E32, E33, E34, E35*	**2/16** *E2, E11*	**0/10**	
	Relier les patrimoines du territoire	**0/9**	**1/16** *E11*	**0/10**	E11 « On peut avec ce cheminement faire le lien entre des patrimoines historiques et naturels remarquables, passé d'espaces très urbanisés à d'autres qui le sont moins et je trouve que c'est assez significatif le choix qui a été fait à un moment donné de se dire ViaRhôna, vraiment, c'est le Rhône qui sert de fil conducteur entre différents patrimoines »
	Relier le Léman à la mer	**2/9** *E32, E35*	**1/16** *E2*	**0/10**	E35 « C'était surtout le fait de vouloir relier le Léman à la Méditerranée »
	Fédérer les acteurs du territoire	**0/9**	**1/16** *E11*	**0/10**	E11 « Moi je pense qu'il y a cette vocation aussi, enfin je pense que c'était important aussi le côté grand projet, grand projet fédérateur en tant que tel. Je pense que pour animer ce type de partenariat, c'était quelque chose

					d'important »
	Relier les territoires	**3/9** *E23, E33, E34*	**1/16** *E11*	**0/10**	E11 « C'est un petit peu le fil conducteur, c'est ce qui relie les territoires concrètement.(…) la ViaRhôna ayant, en tout cas sur le volet tourisme, cette vocation de fil conducteur un petit peu.
Développer l'économie des territoires		**6/9** *E22, E23, E30, E33, E34, E35*	**10/16** *E2, E3, E4, E5, E7, E9, E12, E13, E14, E15*	**7/10** *E16, E17, E18, E19, E20, E21, E26*	
	Développer le tourisme	**6/9** *E22, E23, E30, E34, E33, E35*	**10/16** *E2, E3, E4, E5, E7, E9, E12, E13, E14, E15*	**7/10** *E16, E17, E18, E19, E20, E21, E26*	E3 « Donc l'objectif, c'est évidemment de créer une offre touristique transrégionale autour du Rhône, pour renforcer l'attractivité de ce canal ou sillon rhodanien »
Créer une identité territoriale autour du fleuve		**5/9** *E23, E32, E33, E34, E35*	**8/16** *E1, E3, E5, E6, E8, E12, E13, E15*	**4/10** *E18, E20, E21, E26*	
	Changer l'image du Rhône	**0/9**	**3/16** *E1, E12, E15*	**0/10**	E1 « Je crois que le deuxième objectif c'était changer l'image du Rhône en permettant de faire découvrir les richesses qui existent »
	Redécouvrir le patrimoine et la culture du Rhône	**2/9** *E32, E34*	**4/16** *E1, E5, E6, E13*	**2/10** *E20, E26*	E5 « Pour moi, c'était la valorisation du patrimoine naturel et culturel le long du Rhône par un mode de mobilité doux dans un contexte de développement durable »
	Redécouvrir le patrimoine naturel	**0/14**	**1/16** *E6*	**3/10** *E18, E21, E26*	E18 « Je dirais que c'est de faire découvrir le milieu alluvial avec la végétation associée »
	(Re)créer une identité de territoire	**2/9** *E23, E33*	**0/16**	**0/10**	E23 « nos élus du secteur ont vraiment compris que c'était à la fois un outil de développement et un outil identitaire »

	Valoriser le territoire	**1/9** *E35*	**3/16** *E1, E3, E8*	**0/10**	E8 « C'est le changement d'image de la vallée, le changement de la perception de cette vallée du Rhône, pour les riverains et les personnes pouvant venir de l'extérieur
Développer les mobilités douces		**4/9** *E23, E30, E32, E33*	**3/16** *E5, E8, E14*	**1/10** *E20*	
	Développer les pistes cyclables	**4/9** *E23, E30, E32, E33*	**3/16** *E5, E8, E14*	**1/10** *E20*	E23 « Le projet global, je pense qu'à l'échelle interrégionale puisqu'il s'agit des trois régions, je pense que c'est vraiment s'inscrire dans un projet européen par rapport aux pistes cyclables puisqu'on était à la traîne sur ce secteur par rapport à la loi et également capter cette clientèle nord européenne »

Dans leurs réponses ils montrent une **forte sensibilité à l'argument économique** (thème « Développer l'économie des territoires » ; n = 19). Celui-ci est abordé par 19 des 28 interrogés ayant répondu à la question relative aux objectifs. La ViaRhôna semble donc avant tout pensée comme un moyen de créer une destination susceptible d'attirer de nombreux touristes, qui seront amenés à consommer sur les territoires et à créer *in fine* de l'activité, de l'emploi et des richesses, en particulier dans les territoires ruraux.

Cette relative focalisation des acteurs sur les objectifs économiques remet en question l'ambition initiale d'une action intégrée où le patrimoine fluvial serait pensé comme charpente du projet pour servir conjointement les objectifs économiques, écologiques et sociaux.

Pour autant, les acteurs semblent également conscients de la pluralité des enjeux – économiques, écologiques et sociaux – qui gravitent autour du projet, comme en rend compte le schéma suivant, ou de manière plus détaillée le schéma présenté en Annexe 17 :

Nombreux sont notamment ceux ayant fait référence à la volonté de **faire évoluer les représentations associées aux territoires rhodaniens et au fleuve** (thème « (Re)créer une identité territoriale autour du fleuve » ; n= 17). La ViaRhôna est pensée d'une part comme un moyen de re-caractériser l'identité des territoires en y associant la présence d'un Rhône dont l'image est renouvelée. Tantôt associé à son usage industriel, à ses aménagements, ou à son artificialisation, le Rhône est aujourd'hui valorisé tant pour son caractère naturel que pour son passé culturel.

La ViaRhôna est aussi assez largement pensée comme **un moyen de faire du lien** (thème « Recréer des liens **entre les riverains et les milieux fluviaux** » ; n= 11). La ViaRhôna, par sa proximité directe au cours d'eau, est pensée comme un moyen de reconnexion, de réappro-

priation du fleuve, d'amélioration de sa connaissance par les riverains. Par le passé détournés du fleuve, les locaux sont en effet amenés à développer une nouvelle pratique du fleuve par le biais notamment des loisirs en famille, de la « balade du dimanche ».

Le lien est aussi celui **des territoires et des acteurs** (thème « Créer du lien entre territoires et entre acteurs du territoire » ; n= 7). Il est question d'une part de faire du lien entre les territoires traversés par le fleuve mais aussi entre les acteurs qui gèrent ces territoires. Alors que les territoires rhodaniens sont caractérisés par la diversité de leurs paysages et de leurs histoires, la ViaRhôna permet ici de « fédérer », de créer un « fil conducteur » permettant « d'incarner le Plan Rhône ».

Enfin, la ViaRhôna est aussi pensée comme une **infrastructure à usage utilitaire** (thème « développer les mobilités douces » ; n=8). Elle s'inscrit à ce titre à la fois dans le cadre du développement des mobilités douces, et dans le cadre de projets de plus large échelle, de niveau non seulement national (le schéma national des véloroutes et voies vertes) mais aussi européens (le réseau Eurovélo).

Le patrimoine fluvial, présent en filigrane semble ici la clé de voute nécessaire à la poursuite conjointe de ces différents enjeux. On le voit en premier lieu derrière l'idée de recréer, grâce à la piste cyclable, une identité territoriale autour du fleuve (thème « (Re)créer une identité territoriale autour du fleuve »). C'est en effet bien le patrimoine fluvial, entendu derrière les termes « paysages », « beaux endroits », « richesses », qui est pensé comme matière au renouvèlement de l'image et donc de l'identité du territoire rhodanien.

> « On n'a pas forcément une vision très juste du Rhône, je pense, donc c'était aussi une manière de pouvoir montrer des beaux paysages, des beaux endroits et permettre sa découverte, tout simplement. » E32 (Syndicat du Haut-Rhône)

> « Je crois que le deuxième objectif c'était changer l'image du Rhône en permettant de faire découvrir les richesses qui existent. » E1 (Région PACA)

Le patrimoine fluvial, est pensé aussi comme un moyen de rétablir, par sa pratique et sa contemplation, le lien entre riverains et milieux fluviaux. On l'entend cette fois derrière les termes « nature », « fleuve », « univers rhodanien » :

> « Ça peut vraiment être un lieu, comment dirais-je, d'appréciation de la nature, de reconnexion avec le fleuve, de balade avec des enfants, d'expliquer pleins de choses. » E2 (SGAR)

> « Permettre à la clientèle à la fois touristique, mais aussi locale, de se l'approprier et par cela de s'approprier aussi l'univers rhodanien. » E3 (CRT Languedoc-Roussillon)

Globalement, les acteurs semblent donc relativement ouverts au développement d'un projet plus particulièrement tourné sur ces enjeux de nature culturelle et sociale, et s'appuyant sur la mise en valeur du patrimoine fluvial pour y parvenir.

b) Des projets en lien avec le fleuve qu'il faut harmoniser

Si l'identité fluviale de la ViaRhôna n'est pas travaillée à échelle régionale, elle fait pourtant l'objet d'initiatives au niveau local. De nombreux projets nous en effet été rapportés par les acteurs interrogés au cours de nos entretiens. Il s'agit dans la majorité des cas de projets localisés autour des deux terrains d'étude où ont été menés nos entretiens avec les acteurs locaux. Il s'agit cependant dans quelques cas de projet localisés sur un autre territoire, ou menés par des acteurs non ancrés territorialement. Nous avons tenté dans le document qui suit (Figure 100) de répertorier l'ensemble des projets cités en exemple par les acteurs interrogés lors de nos entretiens. Le document qui suit s'est basé sur les propos tenus par les entretenus et ne prétend donc ni à l'exactitude ni à l'exhaustivité. Il tend simplement à rendre compte des projets envisagés, en cours, ou déjà réalisés, participant à la diversification de l'offre ViaRhôna et susceptibles de concourir également à la mise en valeur de son patrimoine fluvial ainsi qu'à la mise en récit du parcours.

Ce travail nous permet de rendre compte d'une grande diversité d'initiatives mises en place par les différents acteurs du territoire.

- Nous retrouvons d'abord l'évocation de certaines **boucles locales**, à vocation souvent pédagogique et en lien plus ou moins direct avec le patrimoine fluvial rhodanien telles que celles situées dans le Bugey Genevois, le Bugey Sud, à Champagneux, sur le Syndicat du Haut-Rhône, à Serrière-en-Chautagne, à Yenne mais aussi plus en aval, sur la Réserve naturelle des Ramières, à Châteauneud-du-Rhône et sur le CPIE Pays d'Arles. Ces boucles, de taille variable, sont globalement assez rarement mises en connexion directe avec les enjeux de mise en valeur du patrimoine fluvial rhodanien. La boucle Galletti aux alentours de Champagneux, la boucle « Entre Rhône et Guiers » proche de Saint-Genix-sur-Guiers, la boucle pédestre « Entre Rhône et lône » au nord de Jons, ou encore le circuit vélo « Au fil de l'eau » s'étendant de Murs-et-Gélignieux à Groslée et passant par le sentier « des lônes et îles du Haut-Rhône » sont au contraire des exemples de mise en connexion exemplaire de la ViaRhôna aux patrimoines fluviaux rhodaniens.

Encadré 5. Boucle Entre Rhône et Guiers, Saint Genix sur Guiers

« De St-Genix-sur-Guiers au fleuve Rhône ce parcours nous entraîne dans l'histoire de l'aménagement des cours d'eau au XXème siècle. Il traverse un milieu alluvial, aux potentialités écologiques reconnues, fortement perturbé par l'aménagement hydroélectrique du Rhône. Aux confins du bassin versant du Guiers, sur la zone la plus basse de Savoie, un équipement pédagogique complète la découverte de ces deux cours d'eau. »

Figure 99. Boucle Vélo Galletti à Champagneux

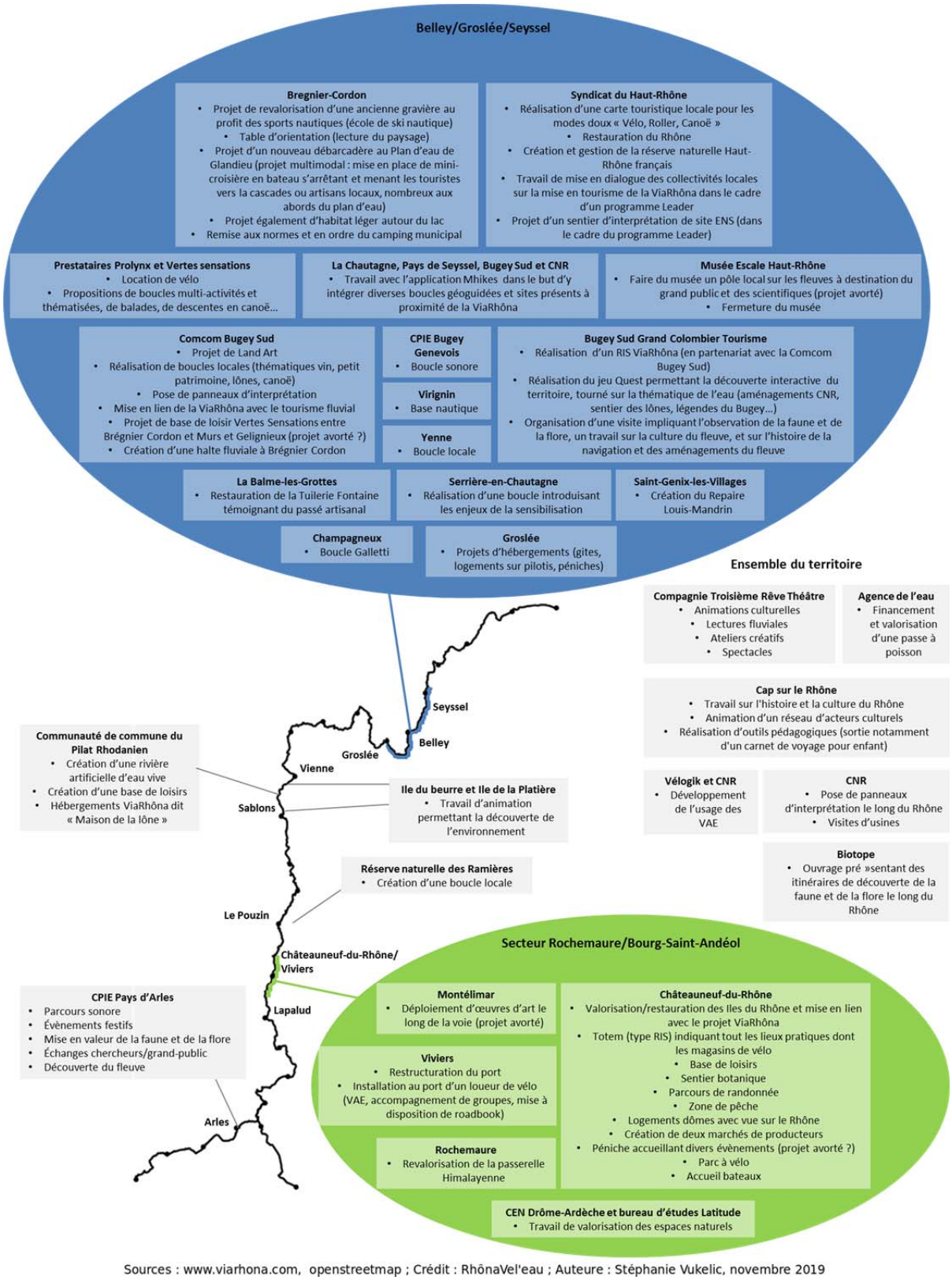


Source : "Boucle vélo Galletti"*, Pays du lac d'Aiguebelette* (en ligne), disponible URL : https://www.pays-lac-aiguebelette.com/equipement/boucle-velo-galletti-champagneux/

- Est aussi évoqué l'usage de différents **outils de médiation** tels que des panneaux d'interprétation (Bugey Sud, CNR, Syndicat du Haut-Rhône), une table d'orientation (Bregnier-Cordon), des panneaux de type Relais Infos Service (Bugey Sud Grand Colombier Tourisme, Châteauneuf-du-Rhône), ou encore un carnet de voyage pour enfant (Cap sur le Rhône), la carte touristique locale destinée aux modes doux sur le Haut-Rhône, et un road book proposé par un loueur de vélo sur Viviers
- On aborde également l'existence de **lieux de visite/exposition permanents ou temporaires et fermés ou en extérieur** tels que le musée Escale Haut-Rhône – désormais fermé –, le Repaire Louis Mandrin, mais aussi deux projets d'exposition le long du Rhône : le projet de Land Art réalisé dans le Bugey et un projet d'exposition d'art contemporain le long de la voie à Montélimar qui fut cependant abandonné.
- **Les ports et la navigation** sont aussi revalorisés avec le projet de mise en place d'un débarcadère au plan d'eau de Glandieu, la restructuration du port de Viviers, la création d'une halte fluviale à Bregnier-Cordon, ou d'un accueil bateau à Châteauneuf-du-Rhône
- On aborde aussi la problématique des **loisirs nautiques** avec le projet d'école de ski nautique dans une ancienne gravière à Bregnier-Cordon, celui d'une base nautique à Virignin, celui encore d'une base de loisirs vertes sensations sur le territoire de Bugey-Sud, ainsi que d'une base de loisirs et d'une nouvelle zone de pêche à Châteauneuf-du-Rhône
- Quelques projets de **restauration du patrimoine bâti** sont également abordés tels que la restauration de la Tuilerie fontaine à La-Balme-Les-Grottes et de la passerelle himalayenne à Rochemaure.
- Des projets **d'hébergement originaux**, en lien avec la mise en valeur du fleuve ou d'un espace en eau sont également évoqués. On trouve notamment les logements

sur pilotis à Groslée, l'habitat léger projeté autour du lac de Glandieu, la remise en ordre d'un camping municipal à proximité directe du fleuve à Brégnier-Cordon, ou encore le projet de logements dômes avec vue sur le Rhône à Châteauneuf-du-Rhône

Figure 100. Projets développés à proximité de la ViaRhôna et participant à la valorisation du patrimoine fluvial rhodanien



Sources : www.viarhona.com, openstreetmap ; Crédit : RhônaVel'eau ; Auteure : Stéphanie Vukelic, novembre 2019

- Sont aussi abordés diverses **animations et évènements réguliers ou ponctuels** tels que des activités, des visites ou des balades organisées par les offices de tourisme (Bugey Grand Colombier Tourisme) ou les prestataires d'activités (Prolynx, Vertes

Sensation, loueur de vélo du port de Viviers). On peut aussi faire référence au travail d'animation mené dans l'Ile du Beurre et l'Ile de la Platière et propices à la découverte de l'environnement. Les animations culturelles réalisées par la compagnie Troisième Rêve Théâtre sont également abordées, de même que les évènements festifs organisés ou envisagés dans le CPIE Pays d'Arles ou à Châteauneuf du Rhône sur une péniche dédiée.

- Les interrogés abordent également le sujet des **outils numériques** tel que le jeu QUEST lancé dans le Bugey ou le travail mené sur le Haut-Rhône en partenariat avec l'application Mhikes
- Il est également question de divers projets **de restauration et de valorisation d'espaces naturels** tel que le projet mené sur les Iles du Rhône à Châteauneuf-du-Rhône, le travail de valorisation des espaces naturels mené par le CEN Drôme-Ardèche, la mise en valeur de la faune et de la flore mené par le CPIE pays d'Arles, la passe à poisson subventionnée par l'agence de l'eau RMC, les travaux de restauration du Rhône et la création de la réserve naturelle Haut-Rhône Français engagés par le Syndicat du Haut-Rhône
- Les répondants évoquent aussi la création de **divers services de bases, soit destinés à l'accueil du public cycliste** (un parc à vélo à Châteauneuf-du-Rhône, une offre de location de vélo proposé par Prolynx ou sur le port de Viviers, le développement des VAE par Vélogik et la CNR) **ou aux touristes de manière plus large (**création de deux marchés de producteurs à Châteauneuf-du-Rhône)
- Enfin sont évoqués plusieurs projets concourant à la **mise en dialogue d'acteurs divers autour du fleuve et/ou de la ViaRhôna** : animation d'un réseau d'acteurs culturels mené par Cap sur le Rhône, la mise en place d'échanges entre chercheurs et grand public sur le CPIE Pays d'Arles, un projet similaire avorté au sein du musée Escale Haut-Rhône, ou encore la mise en dialogue des collectivités locales autour de la mise en tourisme de la ViaRhôna mené par le Syndicat du Haut-Rhône.

Ces initiatives montrent la présence de relais locaux motivés pour mener à bien des projets s'appuyant sur la valorisation du fleuve d'un point de vue non seulement récréatif, pédagogique et paysager. Elles semblent en outre un support efficace de mise en récit du fleuve portée à échelle inter-régionale. Ces initiatives nécessitent pourtant une mise en cohérence globale permettant une mise en récit du fleuve, une complémentarité des offres le long de la voie et évitant idéalement leur mise en concurrence mutuelle.

« Mais si on prend, dans le cadre de l'ensemble de l'itinéraire, de pouvoir finir l'itinéraire en sachant exactement l'histoire du fleuve, ça pourrait être pas mal, ce serait intéressant, et ça permet de présenter l'itinéraire aussi d'une nouvelle façon, c'est-à-dire que ce n'est pas uniquement le côté sportif ou le côté déplacement doux, il y aurait aussi ce côté pédagogique qui serait intéressant. Maintenant, je pense que c'est un projet qui nous dépasse à l'échelle départementale, il faudrait que ce soit vraiment un projet inter-régional pour le coup, ou peut-être dans le cadre du Plan Rhône. (…) Nous, on pourrait faire un relais en termes de communication et de logistique (…). Sur le contenu, je pense que ça pourrait faire l'objet d'un travail d'une structure sur tout l'itinéraire, parce que chacun dans notre coin, ce sera trop lourd à mettre en place. » E19 (ADT de la Drôme)

« Ce que je veux dire, c'est qu'il n'y a pas une démarche systématisée de se dire : à partir de ViaRhôna et dans la politique ViaRhôna, on développe des choses sur chacune de ces thématiques qui constitue le patrimoine vu au sens large. On ne peut pas dire qu'il y ait quelque chose... Donc ça se fait peut-être de façon plus, soit des initiatives locales, soit des démarches qui sont commencées, mais qui ne sont pas totalement abouties, ce que je disais sur la biodiversité. » E14 (Association culturelle)

c) Une réflexion à mener sur le panneautage

Avec l'animation et l'évènementiel, la mise en place de panneaux de signalisation et d'interprétation est un des moyens centraux de médiatisation entre l'usager et son fleuve. Ces panneaux permettent en effet une découverte et une compréhension autonome, et sans contrainte de calendrier ou de temps. Il permet aussi d'offrir une offre importante et diversifiée, tout en impliquant un coût de mise en place raisonnable. Si le panneau semble donc un média idéal pour permettre une affirmation homogène et continue de l'identité fluviale tout au long des 815 km de voie cyclable, les propos tenus par les acteurs de la ViaRhôna durant nos entretiens montrent qu'il s'agit en réalité d'une thématique particulièrement sujette à débat. Les réflexions abordées à ce sujet par les interrogés montrent également une abondance d'idées susceptibles d'être développées dans le cadre du projet ViaRhôna. Il semble donc à ce titre nécessaire de faire de ce sujet l'un des éléments centraux d'une réflexion commune visant à redéfinir et réaffirmer, dans l'animation de la ViaRhôna, les liens étroits à entretenir avec le fleuve.

Si la pose des panneaux directionnels permettant aux usagers de suivre l'itinéraire sans s'en égarer, ainsi que des Relais Info Service (RIS), a été piloté par la gouvernance inter-régionale, la signalisation continue des offres de service présente le long et autour de la voie, ainsi que des panneaux d'interprétation fut au contraire laissée à la charge des acteurs locaux.

Les panneaux de types RIS semblent avoir été mis en place de manière régulière tout au long de la voie. Ils semblent également avoir été régulièrement réalisés en partenariat avec les acteurs du tourisme (offices de tourisme ou agence départementale du tourisme, en fonc-

tion du maître d'ouvrage de l'infrastructure) ou les collectivités locales. Les témoignages nous montrent que certains d'entre eux prennent en compte le fleuve, tandis que d'autres le délaissent au contraire complètement au profit de services plus pratiques. Il ne semble donc pas y avoir eu d'impulsion de l'acteur inter-régional allant dans le sens d'une prise en compte du patrimoine fluvial, mais seulement un rôle joué occasionnellement par certains acteurs locaux plus initiateurs.

> « La ViaRhôna, on a rythmé tout le long de la ViaRhôna de panneaux thématiques. On a réalisé tous ces relais d'information service et patrimoine, donc que ce soit le patrimoine industriel, le patrimoine faune, flore, culturel, gastronomique, on a essayé d'être assez large là-dessus et de pouvoir informer, et en même temps d'attiser la curiosité de tous ces usagers qui vont emprunter la ViaRhôna pour pouvoir les attirer vers le territoire.» E20 (Département de la Drôme)

> « A chaque entrée, à chaque sortie (…) on a installé un parking ViaRhôna avec un RIS et à aucun moment, en dehors du laïus sur la ViaRhôna (…) on ne parle du fleuve. (…) On a une stratégie de communication (…) c'est tous les sites emblématiques, identitaires du département. Donc, ça veut dire que sur chaque RIS, (…) on a l'itinéraire (…) et à chaque fois, sur chaque tronçon, on a mis en place une thématique. Donc, sur le haut nord, [sur la portion] Sarras-Glun, c'est la vigne, les producteurs et le label Vignobles et découvertes. » E17 (ADT de l'Ardèche)

Les offres de service jugées les plus importantes sont susceptibles de figurer sur ces RIS. De manière plus générale, les offres sont aussi susceptibles d'être relayées par le biais d'une signalisation directionnelle présente de manière plus continue le long du parcours. Cette signalisation est mise en place par les acteurs locaux. Elle peut même parfois être mise en place de manière non règlementaire par les acteurs privés eux-mêmes. Le travail d'harmonisation porté par les acteurs locaux implique une collecte de l'information et donc un travail de concertation avec les acteurs locaux structurant l'offre. Il exige également la mise en place de critères de sélection de l'information, ainsi qu'un travail de communication de nature à standardiser le visuel. Ce travail approfondi de signalisation local semble impliquer une démarche particulièrement volontariste des acteurs locaux. Il pose également la question de l'harmonisation de la signalétique entre les territoires propres à chaque maître d'ouvrage.

> « Et aujourd'hui dans la mise en valeur de la ViaRhôna, [le but est] justement de réfléchir en liaison avec les acteurs [à] comment on peut capter les usagers pour les emmener à la fois vers les centres villes et vers les sites, (…) les gites label-vélo, les commerces (…). Une partie de la réflexion, c'est qu'est-ce qu'on autorise ou pas et jusqu'où on va dans le détail des informations.» E16 (Département de l'Ardèche)

« On travaille maintenant sur la signalétique d'interprétation, la SIL, la signalétique d'informations locales qui va renvoyer sur les services justement et sur les choses à voir, sur le patrimoine. Ça, c'est une première signalétique, la SIL. Et la semaine dernière, on a eu une première réunion avec le service des routes, là on embraye, on met en place un cahier des charges. On retravaille sur notre schéma vélo en intégrant cette SIL pour dire voilà on est au milieu du gué aujourd'hui et bien entendu, on va décliner une signalétique d'interprétation, mais ce n'est pas nous qui allons [le faire], ce sera un consultant qui va identifier. [Enfin] c'est déjà tout identifié, mais qui va travailler vraiment là-dessus, sur le patrimoine du fleuve. » E17 (ADT de l'Ardèche)

« Pour le rabattement, ça va être dans le cadre du schéma directeur, mais il faut qu'on connaisse, c'est pour ça qu'on a un prestataire aussi, connaître les règles parce que la ViaRhôna, c'est la région maître d'ouvrage, et c'est elle qui pose et qui a sa chartre graphique, après, nous à côté qu'est-ce qu'on peut mettre ? » E31 (Communauté de commune Bugey Sud)

Les panneaux d'interprétation semblent, eux, plus rares. Même sur le Bugey où plusieurs initiatives de boucles en lien direct avec le patrimoine fluvial se sont développées, un acteur nous indique l'insuffisance de leur présence. Les panneaux d'interprétation présents le long du parcours semblent en réalité essentiellement le fait de la CNR, ce qui n'est pas sans questionner la nature du patrimoine ainsi donné à voir aux usagers.

« On avait l'objectif de faire des panneaux, alors il existe des panneaux qui ont d'ailleurs été installés depuis qu'il y a Bugey Sud, il y a quelques panneaux qui présentent les services et des aspects patrimoniaux du territoire. Il y a un panneau quelque part sur le secteur ex-Terre d'Eau qui explique les lônes mais ce n'est pas assez pour moi. Après on est en réserve, je comprends qu'on ne va pas lancer les gens comme ça, sans accompagnement, sans parler du problème sécuritaire, c'est un milieu peut-être fragile, à préserver. » E23 (Ancienne communauté de commune de Terre-d'Eaux)

« CNR, qui a mené en tant que maître d'ouvrage de très gros projets de réhabilitation de lônes, a aussi mis en place des panneaux, parfois sur le site même de la ViaRhôna ou en dehors, pour valoriser ses propres actions de réhabilitation. » E7 (Région AURA)

Le panneau est donc un mode d'information et de médiatisation relativement simple mais parfois complexe à mettre en œuvre en raison des choix ou encore de l'harmonisation qu'il implique de mettre en place. Ce travail suppose aussi une véritable réflexion préalable et l'existence d'une offre à interpréter ou vers laquelle orienter l'usager. Au-delà de ces quelques écueils, le panneau se révèle également, aux yeux des acteurs, comme un média présentant intrinsèquement certaines limites. D'abord, le panneau semble perçu comme un

mode de médiatisation peu efficace, en particulier lorsqu'il s'agit d'un panneau d'interprétation. Par ailleurs, ils sont aussi régulièrement critiqués pour leur tendance à polluer visuellement le paysage ou plus spécifiquement les éléments de nature qu'ils ont justement vocation à valoriser.

> « Mais ça implique de faire ça vraiment sur une aire de stationnement parce que sinon les gens, s'ils voient des panneaux le long de la ViaRhôna, ils ne vont pas s'arrêter. Il faut vraiment quelque chose d'aménagé, peut-être avec des tables de pique-nique, des choses comme ça. » E21 (Association environnementale)

> « Si c'est pour mettre des panneaux devant la nature, qui cache la nature, pour vous expliquer ce qu'il y a derrière le panneau... là, vraiment, ça va nécessiter des approches encore plus innovantes et encore plus originales, pour justement faire une spécificité de la ViaRhôna. » E12 (DIRRECTE AURA)

> « Le meilleur développement touristique que je souhaite autour du Rhône, c'est que ce développement ne se voit quasiment pas. (…) En fait, la qualité touristique maintenant, le luxe, c'est le peu de visibilité et des services touristiques, le minimum. (…) La qualité (…) c'est autour de cela qu'à mon sens, se jouent les enjeux de demain. » E33 (Prestataire de services sports nautiques)

> « Moi, franchement aujourd'hui je me pose la question de ces sentiers avec tous ces panneaux dans tous les sens (…) parce qu'il faut aussi que les gens aient envie de s'arrêter, c'est aussi quelque chose qui gâche le paysage. (…) Il faut peut-être trouver d'autres façons. Les applications avec les QR codes peuvent être intéressantes, du coup les gens, s'ils ont envie d'en connaître un peu plus, ils flashent le code, et s'ils n'ont pas envie ils filent. (…) C'est l'une des meilleures options, qui en plus ne gâche pas le paysage, ne prend pas trop de place, est assez facile à atteindre, et permet du coup à chacun d'aller au niveau de connaissances qu'il veut. » E31 (Communauté de commune Bugey Sud)

Des idées relatives à diverses innovations, en particulier dans le domaine du numérique, sont proposées par les acteurs. Elles permettent d'être invisibles ou peu visibles, mais aussi de s'adapter à la demande de l'usager. Plusieurs initiatives allant en ce sens ont déjà été mises en œuvre par certains acteurs du territoire. C'est le cas des applications Quest et Mhikes, déjà abordées précédemment.

« Il y a un projet en cours qui va être intéressant, c'est une sorte de parcours dématérialisé. En clair, c'est comment utiliser son smartphone pour avoir une meilleure information tout le long du tracé de la ViaRhôna et pouvoir avoir des sortes de cheminements à thème, utilisables sur son smartphone, avec des bornes relais le long du tracé. » E7 (Région AURA)

« L'idée, c'était d'apporter à la fois des conseils pratiques, d'apporter aussi un minimum d'informations touristiques et de renvoyer sur un site web puisqu'on a intégré des QR codes sur les panneaux. » E19 (ADT de la Drôme)

« Je sais qu'il y a des endroits où ils essaient de faire des choses différentes, ils font des panneaux un peu transparents [et] (…) du coup vous avez vraiment l'image de la montagne. » E31 (Communauté de commune Bugey Sud)

Si ces outils présentent leurs propres limites, liées essentiellement à leur caractère virtuel et à leur dépendance à l'usage du smartphone, ils semblent également susceptibles de caractériser l'identité de la voie cyclable par sa modernité et son usage innovant des produits numériques. S'ils sont présentés par certains acteurs comme synonymes de tourisme de qualité, nous noterons cependant qu'ils pourront être aussi pointés du doigt pour leur caractère peu durable.

« Finalement on se connecte assez peu aux applications mobiles, on n'a pas internet, on n'a pas forcément de batterie ou on a envie de se déconnecter aussi. » E8 (FCEN)

« Pour moi l'écran tactile, c'est la source d'informations qui permet de faire du pratico-pratique, qui permet de faire des reconstitutions, qui permet de faire des choses intéressantes, mais il faut à tout prix que les gens (…) sentent les petites herbes, il faut qu'ils entendent les oiseaux, il faut qu'ils marchent dans la boue. (…) C'est certainement plus vivant, il y a plus d'émotions que de regarder un écran tactile. Après, c'est vrai qu'il y a tout le travail que fait la DREAL sur ce qu'ils appellent la réalité augmentée. [C']est fabuleux, montrer aux personnes peut-être le long du Rhône (…) ce que pourrait être le Rhône en cas de crues, en leur montrant (…) un écran en virtuel, [ça permet] vraiment de se rendre compte ce que c'est que ce fleuve. » E2 (SGAR)

d) Une mise en dialogue et un soutien financier des acteurs à conforter pour une co-construction efficace du projet

Le projet ViaRhôna touche un territoire rhodanien très étendu sur lequel se superposent et se succèdent plusieurs découpages administratifs impliquant tout autant d'acteurs divers par leur qualité, leur champ et leur échelle d'action ; il touche aussi des domaines variés tant

liées à la sphère de la communication, de la valorisation touristique, de la nature, de la culture, du vélo, de l'économie, de l'aménagement routier, du loisir, ou encore de l'accueil touristique. Cette profusion d'acteurs, intervenant de manière plus ou moins directe au sein du projet, rend leur mise en dialogue complexe. Cette faiblesse, voire cette absence de lien, peut se traduire par l'émergence de lacunes au sein du projet : incompréhension mutuelle ou désaccord, manque de soutien, ou encore inconscience de certains besoins limitant ou empêchant l'avancée de certains projets.

→ ***Pour une meilleure compréhension mutuelle des acteurs***

En raison de leur diversité, les acteurs ne portent pas nécessairement le même regard sur le projet ViaRhôna. Nous l'avons vu dans le travail réalisé sur la définition du patrimoine fluvial, ce regard peut être en partie déterminé par le champ d'action de l'acteur. Plus largement, ce regard pourra être déterminé par tout un ensemble de représentations et de valeurs, amenant l'acteur à juger une orientation donnée au projet dans un sens plus positif qu'un autre.

Cette différence de point de vue associée à une divergence de valeur s'est particulièrement exprimée dans le désaccord entre acteurs touristiques et gestionnaires de milieux naturels, survenu à l'occasion du choix de certaines portions du tracé. Des réticences ont en effet été exprimées par les gestionnaires d'espaces naturels, méfiants à l'idée de voir la ViaRhôna traverser des espaces fragiles, en raison de l'impact potentiel lié à l'afflux touristique. Au contraire, les acteurs de la ViaRhôna ont manifesté un intérêt à la fois touristique et pédagogique à la traversé de ces espaces riches en biodiversité.

> « C'est tout le travail, aujourd'hui, nous sommes dans cette démarche d'essayer de regrouper notamment les conservatoires d'espaces naturels, les CPIE, travailler avec eux, pour arriver à faire comprendre à ces gens que la nature se protège, mais pour la protéger, il faut la montrer et la montrer intelligemment, de manière organisée, ludique, pédagogique. Les gens qui auront envie, à qui on aura montré, demain, ce seront des ambassadeurs. C'est comme ça qu'on va créer une évolution des comportements et des mentalités. Je suis très Don Quichotte. » E12 (DIRRECTE AURA)

Malgré la prise en compte tardive des gestionnaires d'espaces naturels dans la gouvernance inter-régionale de la ViaRhôna, une démarche est aujourd'hui mise en œuvre par la Fédération des Conservatoires d'Espaces Naturels (FCEN) dans le but de les mettre en réseau avec les acteurs touristiques et économiques du projet. Si le travail semble encore à ce jour en gestation, et les différences de point de vue encore difficiles à dépasser, la mise en débat de ces différents types d'acteurs semble cependant de nature à permettre la recherche de compromis susceptibles de contenter les attentes de chacun.

« Je sens bien à travers les débats qu'on a dans ce groupe de travail, peut-être à l'Agence de l'eau ou d'autres qui sont plus en réserve en disant ‘‘*mais il ne s'agit pas de mettre des sentiers et des lieux d'observation chaque fois qu'on préserve un espace humide’’.* Donc il y a cette question d'équilibre qui est clairement posée. Et on n'est pas au bout de la réflexion là-dessus. » E13 (Région AURA)

« Ça a été réaffirmé comme quoi il y avait un intérêt à ce qu'on continue ce travail de croisement entre tourisme et notamment ViaRhôna et volet un peu biodiversité, les zones humides, etc., avec des postures, il ne faut pas se cacher, qui peuvent être assez contrastées, avec des gens qui vont être parfois, au niveau biodiversité, dans la posture de préservation et au contraire les gens du tourisme qui vont être plutôt... Mais en même temps il y a des exemples qui sont relativement réussis d'un bon équilibre entre ces deux aspects. » E13 (Région AURA)

Les expériences déjà menées, par exemple sur l'Ile du Beurre, peuvent en outre servir de base concrète de réflexion et de remise en question de chacun permettant une conciliation des usages.

« Petit à petit, chacun s'est habitué à l'autre. Il y a eu des évolutions sur la faune, une baisse de natalité, un changement de site des nichées, etc., mais au jour d'aujourd'hui, on est sur une phase d'approche beaucoup plus positive, et finalement, on s'aperçoit que les uns se sont habitués aux autres, les touristes ont pris conscience de ces territoires qu'ils traversaient, ils sont peut-être plus conciliants, plus obéissants. Et de l'autre côté, ils sont moins perçus comme ces fameux prédateurs » E12 (DIRRECTE AURA)

« Cette évolution positive a été permise par une démarche raisonnée de conciliation des usages, qui implique certaines limites à la visite des touristes. On met en valeur ce qui est visitable, toujours parce qu'à ma connaissance il y a beaucoup d'aménagements et de préservations qui sont faits pour protéger la nature, pour conserver un milieu et qui ne sont pas du tout ouverts à la visite et on ne va pas envoyer des personnes là où on n'a pas intérêt à les envoyer. C'est bien pour ça que j'insiste sur la cote aménagée. On enverra, dans les sites naturels, les personnes dans les lieux aménagés et réservés à cet effet. Ce n'est pas à nous de drainer le public sur des zones protégées ou il pourrait y avoir affluent, dégradations, *etc*. » E15 (CRT AURA)

→ ***Pour un meilleur soutien des porteurs de projet publics et privé***

Cette mise en dialogue semble aussi manquer entre les petits porteurs de projets publics comme privés d'une part, et la structure initiatrice et porteuse de financements incarnée par le Plan Rhône. Les porteurs de projet ont en effet à diverses reprises exprimé leur manque

de reconnaissance mais aussi d'accompagnement technique, administratif, règlementaire ou financier. Ils semblent en outre avoir souvent du mal à identifier les interlocuteurs les mieux adaptés pour répondre à leur besoin.

- Les prestataires de service : un manque de reconnaissance et d'accompagnement

Cette carence s'est notamment affirmée chez un porteur de projet dans le domaine des loisirs de nature. Il s'agit d'une offre de promenades multi-activité et multimodale que le prestataire pense particulièrement complémentaire à la ViaRhôna, en raison des diverses activités nautiques qui la composent. Elle l'est d'ailleurs d'autant plus que les loisirs nautiques sont considérés par certains acteurs comme une composante à part entière du patrimoine fluvial rhodanien. Nous rappelons également que le développement des loisirs nautique faisait partie des motivations premières des élus départementaux qui seront dans les années 90 à l'initiative du projet de véloroute *Du Léman à la mer*.

> « C'est à ce titre-là que je dis que les différents élus, les différents territoires n'ont pas mesuré cette vulgarisation nautique nécessaire et complémentaire à l'activité ViaRhôna, parce que l'attractivité de l'eau… Si la ViaRhôna existe, c'est parce qu'on voulait faire du vélo au bord de l'eau. Quand on fait du vélo au bord de l'eau, on a aussi envie de vivre un instant – peut-être pas toute la journée, mais peut-être une heure ou deux heures – les pieds dans l'eau. Il est hyper important de… C'est indissociable pour moi, mais pas assez reconnu au titre global, comme je le dis. » E33 (Prestataire de services sports nautiques)

Si ce porteur de projet trouve donc un intérêt certain à travailler avec la clientèle ViaRhôna, il ressent cependant un manque assez global de reconnaissance de la part des acteurs publics.

> « On est plus reconnus comme des animateurs que comme des professionnels.
>
> **De la part des usagers ?**
>
> Non, je parle aussi du monde politique. Tu es plus reconnu comme prestataire que comme producteur, alors qu'en fait, tu es producteur de richesse, d'activité. (…) On est associé à des clichés et des préjugés parce qu'on travaille en short, parce qu'on est dans le loisir. Le loisir de montagne a eu cette reconnaissance. » E33 (Prestataire de services sports nautiques)

Cet acteur nous fait également part d'un manque d'accompagnement des services techniques associé à un morcellement de leurs compétences et une difficulté à identifier l'interlocuteur adapté. La mauvaise organisation des services territoriaux consacrés à la gestion des randonnées nautiques semble en d'autres termes impacter directement la bonne progression de l'offre ViaRhôna. Le prestataire nous fait enfin part des difficultés rencontrées dans la progression de son activité en lien avec la mise en place récente d'une Réserve Naturelle, contraignante règlementairement pour la pratique de ses activités nautiques. Le lien

avec les services de la ViaRhôna est ici aussi indirect mais il montre les difficultés rencontrées par des prestataires en lien avec la clientèle cycliste, pour lesquels la mise en place d'un interlocuteur privilégié, à même de les accompagner dans leurs démarches, pourrait être particulièrement bénéfique.

« Parfois, pour résoudre des problèmes techniques. Ce n'est pas simple et souvent, les interlocuteurs sont fuyants. C'est à l'image de l'eau qui coule !

C'est que les compétences ne sont pas claires ?

Je pense, oui. Entre autres. (…) Il y a un morcellement énorme. Nous avons des dossiers qui sont ouverts depuis 10-15 ans. Certes, c'est beaucoup plus au niveau de la randonnée nautique que de la véloroute. Mais quand vous voyez déjà la complexité au niveau de la véloroute, imaginez ce que cela peut être au niveau de la randonnée nautique. » E33 (Prestataire de services sports nautiques)

« Comme je le dis, il y a des dossiers autour de cela qui sont ouverts depuis dix, quinze ans et on n'a quasiment pas avancé, voire même ici sur la réserve naturelle. Le fait de passer en RNN est en train de me bloquer sur certaines choses. (…). Il y a un cahier des charges environnemental qui a été rehaussé et qui me limite dans mes usages. Je donne un exemple simple et concret. Un arbre, s'il n'obstrue pas l'entier lit de la rivière, je n'ai pas le droit d'y toucher maintenant. Même si la veine d'eau majeure, le courant majeur emmène sur cet arbre, je n'ai pas le droit de le couper. Je n'ai pas le droit de couper des branches. Rien du tout. Il y avait des portions que l'on souhaitait ouvrir en location libre de canotage. Je suis en train de faire marche arrière là-dessus. C'est en train de me faire régresser. Pourquoi est-ce que je voulais ouvrir ces portions en canotage libre ? Parce qu'au même titre que la vulgarisation de la ViaRhôna cyclistes est une évidence, l'activité de canotage, pour qu'elle soit vulgarisée, doit aussi offrir, sur un linéaire suffisamment large et long, de la location, des services de location de canotage. Elle ne doit pas se limiter à ce que, moi, je la limite actuellement pour des raisons de sécurité. Je le déplore un peu. » E33 (Prestataire de services sports nautiques)

- Les collectivités locales : des difficultés financières rencontrées à chaque étape du projet

Certaines collectivités interrogées nous ont également fait part de difficultés financières récurrentes qui semblent avoir été handicapantes à différentes étapes de la prise en main du projet ViaRhôna.

L'un des répondants évoque notamment les difficultés associées à la maitrise d'ouvrage du tracé. Si une partie substantielle du coût fut prise en charge par la Région et la CNR, une autre fut au contraire laissée à la charge des collectivités territoriales maitresses d'ouvrage, ce que n'était pas nécessairement capable d'assumer l'ensemble de celles concernées par le

tracé envisagé initialement. Ne sont en principe pas financés non plus les ouvrages de franchissement, pourtant nécessaires à la continuité du tracé, et particulièrement coûteux pour de petites collectivités territoriales.

> « Du coup, la grosse problématique des élus, c'était de dire : '' la ViaRhôna a été construite par la région, et au final pour la passerelle, on nous laisse tout seuls, on ne nous donne pas de financement et on n'a pas de passerelle''. Finalement cette passerelle va être construite pour 2018 ou 2019, donc ça va faire quasiment dix ans de pause entre l'infrastructure pour ViaRhôna sur terre et cette passerelle qui ferait la continuité.» (…) Je pense qu'en termes de maîtrise d'ouvrage, il y aurait dû y avoir des choses un peu plus calées et peut-être des aides un peu plus significatives. Une communauté de communes comme l'ancienne Rhône Chartreuse de Portes, donc entre Serrières et Lagnieu, eux, s'ils n'ont pas fait la ViaRhôna, c'est qu'ils ne pouvaient pas. Ils n'avaient pas les moyens de le faire, du coup on a laissé passer en Nord Isère parce qu'eux avaient les moyens financiers de le faire. Vraiment, je n'ai pas compris la logique » E31 (Communauté de commune Bugey Sud)

Au-delà de cette phase d'aménagement, s'impose aussi la mise en place de services d'accueil et de services de valorisation touristique, nécessaires pour tirer profit de l'aménagement cycliste. Or, certaines municipalités semblent manquer de moyens techniques et financiers pour maintenir certains services déjà existant, pour les entretenir et d'autant plus pour en créer de nouveaux.

> « Après, c'est quelque chose qui sur plein de thématiques m'interroge, de se dire : comment on fait de la valorisation ? Quand on part dans du mobilier, est-ce que ce mobilier va être pérenne, comment on l'entretient, qui l'entretient ? » E31 (Communauté de commune Bugey Sud)

> « Financièrement, c'est compliqué, parce que 23 emplacements… Pour une commune qui a les moyens de le faire, c'est très bien. Pour donner à quelqu'un, ce n'est pas viable, 23 emplacements. Même si on arrive à doubler la capacité, c'est difficilement viable. Est-ce que ce ne serait pas intéressant de le donner en DSP (délégation de service public) à un camping [à proximité] ? » E35 (Commune de Brégnier-Cordon)

Les collectivités locales sont en outre, également soumises à la volonté des porteurs de projets privés soit pour porter de nouvelles offres, soit pour adapter celle préexistante aux spécificités du public cycliste. Or, ces derniers font preuve d'une certaine inertie. Difficile en effet pour un acteur privé d'investir par exemple dans les hébergements tant que la fréquentation ne s'y prête pas, mais comment inciter les usagers à pratiquer l'offre touristique locale sans hébergement ? Dans ce contexte difficile, certaines collectivités locales semblent globalement manquer d'écoute et d'accompagnement.

« On ne peut pas dire qu'on ait eu un grand succès globalement. Il faut du temps pour que les gens comprennent qu'il y a une opportunité. » E30 (Ancienne communauté de communes Terre-d'Eaux)

« Finalement on n'a pas beaucoup d'hébergements, c'est pour ça que les touristes ne s'arrêtent pas, mais comme les touristes ne s'arrêtent pas, on n'a pas forcément d'hébergements qui se mettent en place parce qu'ils ne sont pas sûrs de remplir les nuitées. » E31 (Communauté de commune Bugey Sud)

« Un certain nombre de services qui manque pour la ViaRhôna, que ce soit à la fois de la petite restauration, que ce soit des choses toutes bêtes, mais des petits commerces accessibles les week-ends, les dimanches, les coins toilettes, un petit café pour s'arrêter. » E32 (Syndicat du Haut-Rhône)

Même la concertation, dont nous signalons ici l'intérêt implique des coûts que les collectivités ne peuvent supporter elles-mêmes et que les régions n'acceptent plus de leur subventionner.

« Donc il y a plusieurs thématiques qui sont ressorties avec nos élus. Aujourd'hui, on en est à ce point-là, c'est-à-dire que nous, le plan Rhône au niveau de l'État nous demande une stratégie pour éventuellement derrière pouvoir financer, parce que même si on a des crédits avec Leader, il faut quand même avoir d'autres financements. » E31 (Communauté de commune Bugey Sud)

- Les porteurs de projets en lien avec la valorisation du patrimoine fluvial rhodanien : un abandon du Plan Rhône ?

Au niveau des acteurs culturels ce manque de mise en lien et de soutien financier des acteurs inter-régionaux du projet ViaRhôna s'exprime également :

« Il y a (…) un cloisonnement hyper important. Il y a un vrai clivage entre les porteurs de projet et les institutions, et les acteurs du Plan Rhône, plutôt. (…) Et que souvent on dit : il faut en parler aux gens de la ViaRhôna. Mais finalement, les gens de la ViaRhôna c'est qui ? » E14 (Association culturelle)

Outre la difficulté à identifier un interlocuteur, la question est également celle du manque de soutien financier lié à la suppression du volet Culture et Patrimoine au sein du Plan Rhône 2015-2020. D'un point de vue culturel, seuls sont en effet financés par le Plan Rhône les initiatives participant à la culture du risque inondation. Si d'autres opportunités de financement semblent cependant s'ouvrir, celles-ci ne semblent pas faire l'objet d'une politique

claire et structurée, rendant ainsi compliquée le portage de projet sur le long terme. Dans un contexte où plusieurs projets structurants liés à la valorisation du patrimoine fluvial ont déjà disparu, et où les initiatives nouvelles semblent se faire rares, il semblerait ici essentiel de rouvrir le dialogue en vue d'adapter l'offre d'accompagnement offerte par les services inter-régionaux aux besoins des porteurs de projet culturel.

« Aujourd'hui, comment ça se passe si un porteur de projet souhaite organiser un événement ? Est-ce qu'il a des ressources ? Vers qui il peut se tourner ?

Ben il y a toujours d'axe 3, mais… Il y a les fonds FEDER, mais centrés sur la culture du risque. C'est assez pointu. Il y a [aussi] un appel à projet [à services innovants] qui a été lancé. (…) Il est assez large et il inclut tout ce qui est culture. » E10 (Région AURA)

« Donc si localement un maître d'ouvrage se disait : '' je veux valoriser à travers l'évènement des choses liées au patrimoine '', il pourrait nous le proposer. Donc on n'impulse pas forcément cette thématique dans notre appel à idées, mais il pourrait très bien s'en saisir aussi. » E13 (Région AURA)

« [Il m'a manqué] des interlocuteurs et des financements. Et puis pour la suite aussi. Une mise en perspective, c'est-à-dire qu'on est vraiment sur du coup par coup. (…) La labellisation Plan Rhône par exemple, je vous jure il a vraiment fallu se battre. Et puis il n'y a pas d'indications. Il faut vraiment le vouloir. » E14 (Association culturelle)

→ ***Pour une meilleure compréhension globale des besoins ressentis par chacun***

Une concertation des acteurs sur leurs besoins ressentis, et les axes d'améliorations pensés comme nécessaires au projet, pourrait également constituer une base de réflexion solide pour envisager les futurs possibles de la voie cyclable.

Bien que la question n'ait pas été explicitement posée par nos soins, les interrogés ont souvent été amenés à aborder ce sujet au cours de leur entretien. Nous avons cherché à faire la synthèse de ces propos afin de délivrer un aperçu de ce que ce type de concertation pourrait apporter.

Figure 101. Axes de progression du projet perçus par les acteurs

Stéphanie Vukelic, décembre 2019

Il ressort de ce travail de synthèse l'émergence de quatre thématiques principales :

- La **communication** : comment mieux valoriser la ViaRhôna d'un point de vue communicationnel ?

- L'**offre de services** : comment mieux développer l'offre de service et d'animation en lien notamment avec les patrimoines fluviaux ?
- La **politique**/la **gouvernance** du projet : comment mieux organiser le travail à l'échelle inter-régionale de manière à assurer une progression efficace du projet ?
- L'**aménagement** de la voie : comment améliorer la signalisation et les connexions cyclables de manière à mieux exploiter et valoriser l'existant, tout en améliorant l'expérience ViaRhôna ?

Concernant la **communication**, il est question essentiellement de renforcer ou de réaffirmer certains aspects déjà développés dans la communication du projet : développer les fonctionnalités du site internet (faire figurer les actualités), nourrir sa base de données géo-référencées (enrichir la base Apidae), impulser l'édition de nouveaux médias papiers (guides), ou encore stimuler davantage l'audience du projet ViaRhôna (en ayant recours à des bloggeurs plus spécialisés, en créant de l'évènementiel incitant les médias à se déplacer). Une prise en compte plus affirmée des patrimoines naturels rhodaniens est également suggérée plusieurs fois.

La progression de l'**offre de service** semble quant à elle vraiment centrale. Les propos à ce sujet ont été particulièrement variés. Les réflexions sont en particulier variées concernant les modes de valorisation du patrimoine. Les interrogés questionnent autant les objets de la valorisation (architecture, paysages, nature, biodiversité, Rhône restauré, culture, gastronomie, terroir, industries) que les modes de valorisation (outils numériques, innovants, interactifs, ludiques ; animation, grands évènements, lieux d'exposition…). Quelques interrogés ont en particulier suggéré des idées en termes d'outils pédagogiques (herbier, quiz, kits, chasse aux trésors…). Les répondants se sont également questionnés sur la finalité de cette mise en valeur : permettre la découverte, la sensibilisation, mettre en lien avec le fleuve…

Plus largement, les interrogés ont également abordé la nécessité de développer l'offre de service plus basique, c'est-à-dire liée à l'accueil touristique lui-même (cafés, gites, aires d'accueil, toilettes, commerces, tables de pique-nique…) en soulignant l'importance de :

- l'adaptation de cette offre de service au public cycliste ;
- la continuité de cette offre ;
- l'intégration de ce développement touristique au paysage.

La question s'est enfin posée de la localisation de ces services. Il est certes question d'en assurer tout au long de la voie, mais pas seulement. La question des boucles ressort ici derrière la volonté d'irriguer les territoires alentours voire les « déserts ruraux ». Cela permet conjointement de :

- développer les territoires en manque d'activité ;
- diversifier l'offre ;
- remobiliser l'existant en termes de services.

Cette question est en lien direct avec celle des **aménagements**. Elle fut elle aussi abordée à diverses reprises. Une bulle permet ici de synthétiser l'ensemble des connexions cyclables envisagées par les interrogés. Il est donc question de relier davantage la voie aux villages

alentours et à l'arrière-pays, mais aussi de cibler la localisation des patrimoines naturels, des pôles de services déjà existant, des sites industriels et des autres boucles cyclables.

En lien avec les aménagements, les interrogés ont souvent abordé la question de la signalétique que nous avons déjà eu l'occasion d'aborder plus haut. Nous résumons ici les grands objectifs de ce travail de signalisation (équilibrer la quantité, structurer, assurer la continuité et harmoniser le panneautage), les types de signalisation envisagés (pédagogiques, d'interprétation, virtuels, directionnels, ou RIS), ainsi que les indications principales à mieux renseigner (villages, services, hébergements, parkings, consignes, patrimoines, magasins de vélo).

Enfin, les interrogés ont abordé la question de la gouvernance inter-régionale. Trois grandes thématiques se dégagent de leurs propos, la nécessité de :

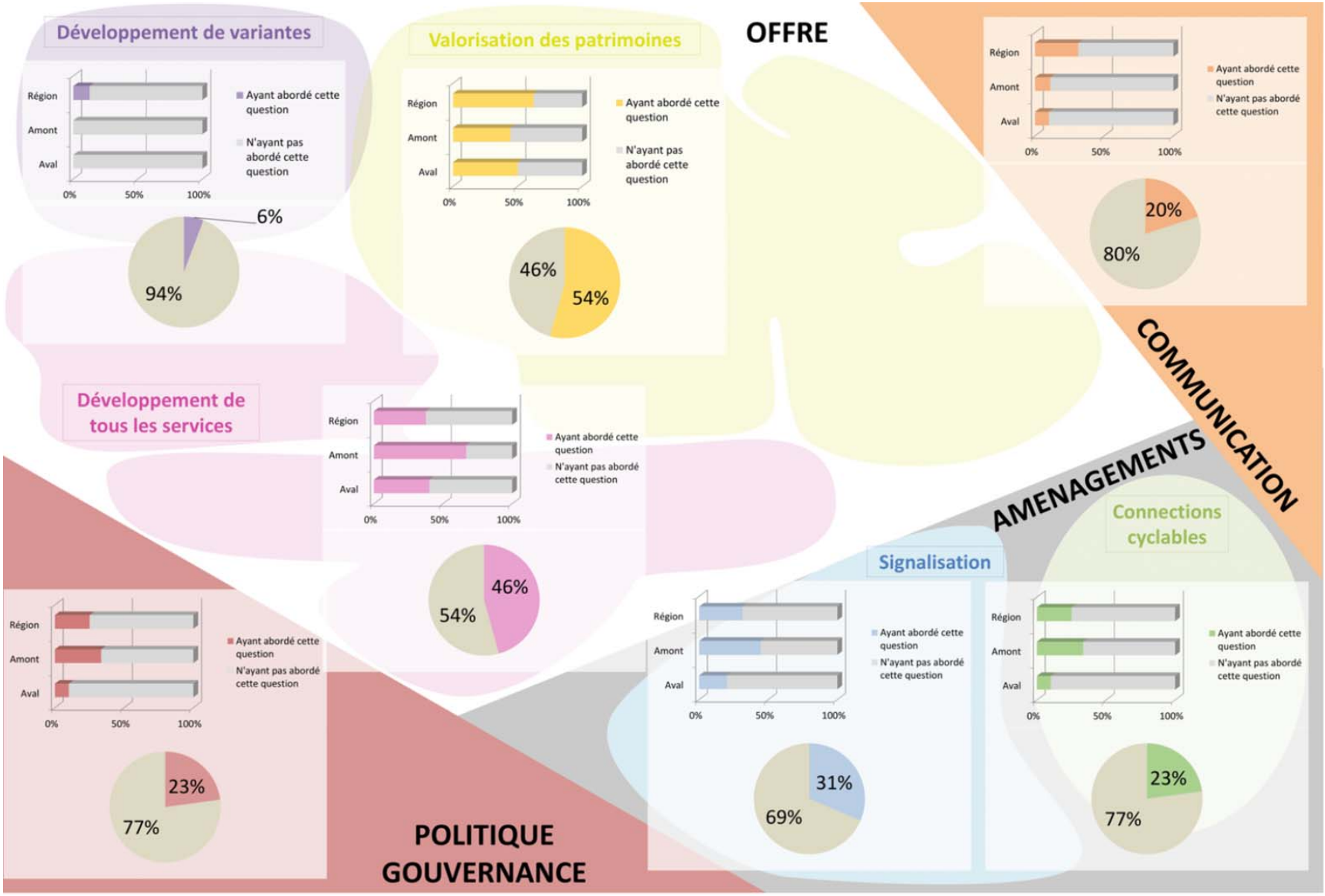
- Dialoguer (entre les acteurs ainsi qu'entre les acteurs et les instances inter-régionales) ;
- Accompagner (dans le financement mais aussi dans le portage des projets ce qui implique notamment la détermination d'interlocuteurs clairement définis) ;
- Planifier (définir une stratégie commune, mettre en cohérence les initiatives portées localement et imaginer de nouvelles échelles d'intervention).

La Figure 102 nous permet également de prendre en compte la part des répondants ayant abordé chacune des thématiques précitées. Elle nous permet également d'estimer si une catégorie d'acteur (régional, local amont ou local aval) fut plus propice qu'une autre à évoquer chacune de ces thématiques. Il ressort que la valorisation des patrimoines est celle abordée par la plus grande proportion d'acteurs (54%), vient ensuite la question du développement des services au sens large (46%), de la signalisation, qui fut abordée dans 31% des cas, puis de la gouvernance (23%) et des connexions cyclables (23%) et enfin la question communicationnelle (20%). Le développement des variantes n'est quant à elle abordée que de manière marginale (6%).

Le découpage par catégorie d'acteurs ne nous permet pas de dégager de différences très marquées. Nous noterons cependant une légère tendance :

- des acteurs locaux aval à moins aborder la question de la gouvernance et de la signalisation ;
- des acteurs locaux amont à plus aborder la question du développement des services au sens large ;
- des acteurs régionaux à davantage aborder la question de la communication.

Figure 102. Part de l'ensemble des répondants (diagrammes) et part de chaque catégorie d'acteurs (histogrammes) ayant abordé ou non chacune des thématiques



Stéphanie Vukelic, décembre 2019

→ *Pour anticiper la survenue d'éventuels conflits*

La possibilité de voir émerger à l'avenir divers conflits autour de la ViaRhôna nous est apparue à diverses reprises dans le cadre de nos entretiens. Cette éventualité découle essentiellement de la possibilité de voir dans les années prochaines la fréquentation touristique de la ViaRhôna largement s'accroitre.

- La concurrence entre usages locaux et usages touristiques

Nous l'avons vu, cette concurrence des usages s'est profilée dès les débuts du projet, au stade de la détermination du tracé, avec le soulèvement de contestations riveraines liées à l'idée d'une possible dépossession de leur espace par les pratiquants cyclistes.

Elle s'est aussi manifestée au moment de l'ouverture de certaines portions de voie cyclable avec l'émergence de contestations liées cette fois à la mise en place de certaines restrictions d'accès : impossibilité pour certains automobilistes de continuer à emprunter les voies CNR, impossibilité pour les pêcheurs d'accéder avec leur voiture et leur matériel aux bords du Rhône. Au-delà des contraintes réglementaires, la restriction de l'accès, et le déplacement de certaines pratiques peut aussi être engendrée, de fait, par la présence même des cyclistes, comme l'a bien montré l'enquête de 2017 (Chapitre 1).

Avec l'augmentation de la fréquentation, cette concurrence des usages s'exprime à travers de nouveaux enjeux :

- L'augmentation de la fréquentation qui s'associe au développement de nouveaux services touristiques laisse craindre dans certains endroits la survenue éventuelle de nouvelles nuisances sonores.

> « On a des maisons au bord du Rhône, elles n'ont pas envie de voir se développer trop d'activités autour parce qu'elles sont attachées à leur confort, à leur tranquillité. (…) c'était une histoire de bruit alors que ça ne fait pas de bruit ce wake-park. (…) Même nous, là, on a les fenêtres ouvertes, on entend vraiment de plus en plus de gens, des gens qui sont des étrangers, ce qu'on n'avait pas forcément avant. Et je pense que la ViaRhôna (…) a contribué à amener (…) des gens (…) qui font de l'itinérance totale. » E31 (Communauté de commune Bugey Sud)

- L'augmentation de la fréquentation touristique rend possible pour les riverains la dépossession de certains services pré-existants.

> « Après, il reste des choses à faire en termes de… On a même un souci. C'est trop d'affluence. On voit La Guinguette à Champagneux qui marque : '' Vous êtes priés d'aller vous garer ailleurs '', alors que c'est un bistrot. » E33 (Prestataire de services sports nautiques)

- L'augmentation de la fréquentation met en concurrence l'usage des transports collectifs.

Figure 103. Extrait du site web France bleue illustrant les conflits de mobilité induits par la VR



Le succès de la ViaRhôna retarde les TER en vallée du Rhône

Mardi 4 juin 2019 à 3:01 - Par Florence Gotschaux, France Bleu Drôme Ardèche

Les trains étaient bondés dans la vallée du Rhône, dimanche, après le pont de l'Ascension. Parmi les passagers, un nombre important de cyclistes qui venaient d'achever leur périple sur la ViaRhôna et voulaient rentrer chez eux. Cette affluence a provoqué d'importantes perturbations sur les rails.

Source : « Le succès de la ViaRhôna retarde les TER envallée du Rhône », *France bleue* (en ligne), publié le 4 juin 2019, disponible URL : https://www.francebleu.fr/infos/transports/le-succes-de-la-viarhona-retarde-les-ter-en-vallee-du-rhone-1559584674

- L'augmentation de la fréquentation touristique laisse supposer pour les riverains ou locaux une dépossession de la voie cyclable elle-même.

> « Annecy. Ils viennent de plus en plus. C'est vrai que leurs pistes cyclables sont très fréquentées. Cela devient… Ce n'est vraiment plus agréable. Ils nous le disent. Du coup, venir sur la ViaRhôna… Il y a quand même un beau tronçon à faire entre Seyssel et Groslée. Ils sont donc intéressés et contents de venir là, parce que cela leur fait découvrir des paysages qu'ils ne connaissaient pas. Puis, ils peuvent vraiment profiter de l'itinéraire. » E34 (Office de tourisme Belley)

- La concurrence entre territoires

Cette concurrence entre les territoires s'est aussi exprimée aux différents stades de l'évolution du projet, notamment à échelle locale : au moment de la détermination du tracé lorsque plusieurs territoires ont sollicité la maitrise d'ouvrage de la ViaRhôna sur un même linéaire du fleuve, ainsi qu'au stade de la mise en service du tracé, avec par exemple l'émergence de conflits liés à la signalisation.

« Il n'y a qu'un seul itinéraire donc [on leur a dit] ''il faut arrêter, vous enlevez tous vos panneaux, et évitez de mettre des panneaux de chez nous'' [mais] il y en a toujours. Et là, ça commence à chauffer (…) Ils ont mis des RIS ViaRhôna à Tain par exemple, (…) des totems ViaRhôna alors qu'on n'est pas sur la ViaRhôna. Moi j'ai des touristes qui se sont arrêtés dans des hébergements accueil vélos et (…) [ils] se plaignent parce qu'ils traversent la Nationale 7. » E17

Avec l'augmentation de la fréquentation touristique et l'importance grandissante des enjeux financiers qui l'entourent, il est possible que de nouveaux conflits soient amenés, à l'avenir, à se développer entre les territoires. Certains acteurs ont d'ailleurs reconnu ce risque tout en soulignant l'importance de développer dans ce type de projet, une vision d'ensemble et un travail de coopération, susceptible, *in fine*, d'être bénéfique à l'ensemble des territoires.

« Sur la Chautagne, on a deux collectivités qui sont à côté, qui auraient très bien pu travailler en concurrence, parce qu'elles ont chacune des atouts, mais pas les mêmes, et qui ont décidé de travailler en complémentarité. Ce sont des démarches assez nouvelles, ça. » E12 (DIRRECTE AURA)

« D'un point de vue touristique, la notion habituelle c'est le site donc on est en concurrence avec le voisin pour faire venir les clientèles chez soi. L'itinéraire ça implique vraiment de renverser la vision et de se dire je vais faire venir des gens qui viennent de chez le voisin et je vais les inciter à repartir pour aller chez le voisin. (…) Là, il faut forcément trouver des partenariats, trouver des mécaniques entre des collectivités de tailles complètement différentes, entre des acteurs qui n'ont pas le même point de vue sur le sujet et arriver à définir toujours qu'est-ce qu'on va mettre en commun ? (…) L'enjeu de gouvernance, au-delà même de la réalisation de l'itinéraire, il est dans une espèce d'équilibre entre la nécessité d'avoir une vision d'ensemble (…) et les territoires qui assurent la maîtrise d'ouvrage (…) et qui donc vont investir quand même massivement sur cette infrastructure et qui vont vouloir que les gens s'y arrêtent, découvrent le territoire. » E11 (Région AURA)

L'histoire du projet a pu aussi montrer que les relations inter-régionales étaient parfois amenées à évoluer au cours du temps, en particulier au gré des élections. On peut donc là aussi supposer que le caractère concurrentiel des régions soit amené à l'avenir à s'affirmer ou se réaffirmer au sein du projet ViaRhôna.

« Et puis il y a des stratégies de région. Il ne faut pas oublier que chaque région est en concurrence l'une à l'autre. L'État est partout pareil, les régions, il y avait quand même une certaine concurrence entre elles, sur le fait que ‘‘si je développe un tourisme commun, non seulement il risque de ne pas venir chez moi, s'arrêter avant, mais aussi, il risque de partir de chez moi et aller chez l'autre ‘’. On reste quand même sur des approches... même si on se veut tous d'accord, il y a un certain champ concurrentiel entre les régions. (…) Après, faire comprendre aux régions que quand on part d'un endroit, qu'on va jusqu'au bout, on est soit porte d'entrée, soit porte de sortie dans l'autre sens, mais que tout le monde a intérêt à être autour de la table, tout le monde a intérêt à jouer le même jeu, parce qu'on va tous y gagner... après, c'est des régions concurrentes. » E12 (DIRRECTE AURA)

Chapitre 5 - Conclusion

Ce travail d'analyse nous a permis de constater que les patrimoines fluviaux disposent encore à ce jour d'une place limitée au sein du projet ViaRhôna. Ceux-ci ont d'abord été évincés par des contraintes foncières et d'acceptation sociales, par des intérêts économiques et diverses volontés politiques au stade de la détermination du tracé. Ils ont également été concurrencés lors de la mise en tourisme par un patrimoine pensé au sens large, sans nécessaire lien direct avec le fleuve. Si des initiatives ont parfois été menées à échelle locales, celles-ci ne firent pas l'objet d'une politique concertée, cohérente et globale à l'échelle de l'ensemble du tracé.

Le parcours semble aujourd'hui essentiellement pensé comme un axe de desserte, valorisant successivement les patrimoines des territoires locaux traversés. En conséquence, la ViaRhôna ne dispose pas d'une identité claire, bien que les acteurs régionaux souhaitent la concevoir comme une destination dans son ensemble. Certes, le territoire rhodanien se caractérise par la diversité de ses paysages, de ses cultures et de ses richesses. Pour autant, il nous semble aujourd'hui possible de mettre en cohérence cette diversité en l'articulant autour d'une mise en récit du fleuve. Il s'agirait par exemple de raconter son passé à la fois écologique, culturel, et économiques, de montrer la manière dont l'exploitation du fleuve a fait évoluer sa condition naturelle et paysagère, ainsi que le rapport entretenu avec lui par les sociétés voisines ; il s'agirait enfin d'expliquer les raisons du renversement récent de son mode de gestion, et la manière dont les acteurs cherchent aujourd'hui, dans le cadre du Plan Rhône, à proposer un modèle de développement durable autour du fleuve.

Pour ce faire, les acteurs du Plan Rhône nous semblent disposer d'importants atouts. Les entretiens nous ont montré l'existence d'un terreau favorable à la mise en débat de cette question du patrimoine fluvial rhodanien. Les acteurs disposent d'une vision riche du patrimoine fluvial, certains portent des projets ambitieux et nombreux sont également ceux qui questionnent la mise en place de produits touristiques à la fois innovants, ludiques et en lien avec les patrimoines fluviaux. Globalement pourtant, ces réflexions, souvent isolées, nécessitent une mise en débat impulsée à échelle inter-régionale. Ce travail pourrait avoir pour ambition de requestionner non seulement l'identité à donner à la piste cyclable mais aussi les modes de gouvernance et d'accompagnement des différents acteurs du projet à échelle inter-régionale.

Conclusion générale

Le travail scientifique présenté dans ce rapport, réalisé de 2016 à 2019, permet de dresser un premier bilan du projet ViaRhôna, plus de vingt ans après les discussions préliminaires qui lui ont donné naissance, et quelques mois avant l'achèvement de l'aménagement et l'obtention, tant attendue par les acteurs du projet, de la continuité du parcours entre le Léman et la Méditerranée. Il s'agissait avant tout de porter une attention particulière au patrimoine fluvial rhodanien et à sa place dans le projet ViaRhôna de manière à évaluer la portée et la faisabilité d'un plan de développement durable construit autour de la valorisation des patrimoines fluviaux. Notre étude s'est intéressée à la place du patrimoine fluvial rhodanien à la fois au moment de la conception et de la mise en œuvre du projet dans les territoires et au moment de la réception du projet par les usagers. Les perceptions, les représentations et les pratiques des acteurs du projet et des usagers de la véloroute ont été au cœur de nos réflexions.

Les résultats de ces travaux montrent que la ViaRhôna attire un public particulier qui partage des goûts similaires, indépendamment de sa composition sociologique. Ce public est motivé à la fois par la réalisation d'activités rendues possibles par la véloroute (faire du sport, se promener…) et par l'environnement de ces activités, en l'occurrence, le patrimoine fluvial rhodanien et les paysages qu'il génère. Les attributs les plus importants pour orienter leurs choix, d'après les modèles économétriques produits, sont le type de voie, la signalisation et la restauration écologique (à condition que plus de la moitié de l'itinéraire suivent un Rhône naturel ou restauré). La ViaRhôna est un aménagement territorial qui modifie matériellement et durablement les territoires traversés. Nos travaux montrent qu'elle transforme également la relation entre les usagers de la véloroute – piétons et cyclistes, riverains et touristes, excursionnistes et sportifs, etc. – et les patrimoines fluviaux qui la bordent. L'aménagement de la ViaRhôna semble en effet avoir entraîné, d'après les données d'enquête que nous avons collectées, une hausse de la fréquentation des berges, à la fois par des touristes et par des riverains. De nouvelles pratiques ont vu le jour et des pratiques préexistantes se sont renforcées. L'accès facilité aux berges semble également avoir modifié les représentations associées au fleuve Rhône : les usagers déclarent notamment avoir découvert ou redécouvert les milieux naturels du fleuve. Ces représentations plus complexes d'un Rhône perçu a priori comme très artificiel se traduisent par un accroissement de la valeur assignée au fleuve et à ses patrimoines. Ainsi, l'accès inédit ou renouvelé aux berges du Rhône créé par la ViaRhôna occasionne une revalorisation de ce fleuve chez les usagers de la véloroute. Cet accès créé des conditions spécifiques de découverte des milieux et contribue à la production d'un savoir vulgaire sur le fleuve. Toutefois, ce savoir demeure encore limité et n'inclut pas la connaissance de ce qui fait la spécificité du patrimoine rhodanien : quels sont les milieux naturels du Rhône ? Pourquoi ont-ils tendance à se raréfier ? Quels sont les efforts réalisés aujourd'hui par les politiques publiques pour les préserver et les restaurer ? Reconnecter plus étroitement les usagers de la ViaRhôna et le fleuve signifie-t-il qu'il faille

envisager d'autres formes de médiations que celles qui ont été pensées et mises en œuvre jusqu'ici dans le projet ViaRhôna ?

En réponse à cette interrogation, les résultats du travail accompli pour reconstituer l'histoire du projet, de ses réussites et de ses limites – à partir des archives et des discours des acteurs – suggèrent que le fleuve et ses patrimoines ne sont peut-être pas suffisamment mis en récit dans le cadre de l'expérience ViaRhôna. En effet, si la promotion du patrimoine fluvial rhodanien a été parfois pensée et organisée à l'échelle locale – au sein de parcours dédiés, de musées, etc. – ces projets ont parfois pu manquer de soutien et la démarche n'a en aucun cas fait l'objet d'une approche systématique à échelle régionale. Les acteurs du projet semblent avoir jusqu'à présent privilégié une promotion des patrimoines pensés au sens large, c'est-à-dire des patrimoines localisés aux abords du parcours et donc du Rhône mais sans lien direct avec le fleuve. Il peut en ressortir un manque de lisibilité quant à l'identité de la ViaRhôna pensée pourtant, dans les intentions du Plan Rhône, comme activité structurante d'un projet de développement durable autour du Rhône et de ses patrimoines. Ce constat invite, à l'heure où l'aménagement s'achève, à mettre en dialogue les acteurs du projet autour de l'identité de la ViaRhôna et de ce que l'on veut donner à voir aux usagers. Cela suppose de donner davantage de moyens à la gouvernance de ce projet ambitieux. Les acteurs interrogés font état d'avancées importantes dans la gouvernance entre acteurs, les dynamiques initiées dans le cadre du projet ViaRhôna ayant permis d'instaurer un dialogue entre des acteurs qui n'avaient pas l'habitude d'interagir, et notamment entre les acteurs du tourisme et des espaces naturels. Il y a toutefois encore un pas à franchir pour co-construire la promotion d'un projet tourné vers la valorisation du fleuve et de ses patrimoines.

Références bibliographiques

Adam, M. (2015). "L'éternel retard. Réflexion sur le moment d'observation des objets dynamiques : l'exemple des projets urbains et des représentations de la ville", Nouvelles Perspectives en Sciences Sociales, 10 (2): 273-303.

Adamowicz, W., Louviere, J., Swait, J., (1998a). *Introduction to attribute-based stated choice methods*. Resource Valuation Branch, Damage Assessment Center, NOAA - National Oceanic and Atmospheric Administration, US Department of Commerce,

Adamowicz, W., Boxall, P., Williams, M., Louviere, J., (1998b). "Stated preference approaches for measuring passive use values: Choice experiments and contingent valuation", *American Journal of Agricultural Economics*, 80(1): 64-75.

Aizaki, H., (2012). "Basic Functions for Supporting an Implementation of Choice Experiments in R", *Journal of Statistical Software*, 50(2): 1-24.

Alvarez-Farizo, B., Hanley, N., Barberan, R., Lazaro, A., (2007). "Choice modeling at the "market stall": Individual versus collective interest in environmental valuation", *Ecological Economics*, 60(4): 743-751.

Anderson, D.H., Fulton, D.C., (2008). "Experience preferences as mediators of the wildlife related recreation participation: Place attachment relationship", *Human Dimensions of Wildlife*, 13(2): 73-88.

Authier, J.-Y., Grafmeyer, Y., Mallon, I., Vogel, M. (2010). Sociologie de Lyon, Paris, La Découverte.

Barthélémy, C., Comby, E. (2019). Le Plan Rhône français, la gestion durable négociée d'un grand basin versant. URL : https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02125872

Bethemont, J., Bravard, J.-P., (2016). *Pour saluer le Rhône*. Lyon, Editions Libel.

Betz, C.J., Bergstrom, J.C., Bowker, J.M., (2003). "A Contingent Trip Model for Estimating Rail-trail Demand", *Journal of Environmental Planning and Management*, 46(1): 79-96.

Birol, E., Karousakis, K., Koundouri, P., (2006). "Using a choice experiment to account for preference heterogeneity in wetland attributes: The case of Cheimaditida wetland in Greece", *Ecological Economics*, 60(1): 145-156.

Birol, E., Hanley, N., Koundouri, P., Kountouris, Y., (2009). "Optimal management of wetlands: Quantifying trade-offs between flood risks, recreation, and biodiversity conservation", *Water Resources Research*, 45, W11426.

Bowker, J.M., Bergstrom, J.C., Gill, J.K., (2004). *The Virginia Creeper Trail: An Assessment of User Demographics, Preferences, and Economics*. the Virginia Department of Conservation, USDA, Forest Service, University of Georgia,

Bowker, J.M., Bergstrom, J.C., Gill, J., (2007). "Estimating the Economic Value and Impacts of Recreational Trails: A Case Study of the Virginia Creeper Rail Trail", *Tourism Economics*, 13(2): 241-260.

Boxall, P.C., Adamowicz, W.L., (2002). "Understanding heterogeneous preferences in random utility models: A latent class approach", *Environmental and Resource Economics*, 23(4): 421-446.

Bravard, J.-P., Clémens, A. Eds), (2008). *Le Rhône en 100 questions*, ZABR (Zone Atelier Bassin du Rhône), GRAIE (Groupe de Recherche Rhône-Alpes sur les Infrastructures et l'Eau).

Brouwer, R., Bliem, M., Getzner, M., Kerekes, S., Milton, S., Palarie, T., Szerényi, Z., Vadineanu, A., Wagtendonk, A., (2016). "Valuation and transferability of the non-market benefits of river restoration in the Danube river basin using a choice experiment", *Ecological Engineering*, 87: 20-29.

Brown, G., (2005). "Mapping spatial attributes in survey research for natural resource management: methods and applications", *Society and Natural Resources*, 18(1): 17-39.

Brown, G., Raymond, C. (2007). The relationship between place attachment and landscape values: Toward mapping place attachment. Applied Geography, 27(2): 89-111

Brown, G., Raymond, C., (2007). A spatial method for assessing resident ansd visitor attitudes toward tourism growth and development. Journal of Sustainable Tourism, 5: 1-22

Buckley, C., van Rensburg, T.M., Hynes, S., (2009). "Recreational demand for farm commonage in Ireland: A contingent valuation assessment", *Land Use Policy*, 26(3): 846-854.

Budruk, M., Stanis, S.A.W., (2013). "Place attachment and recreation experience preference: A further exploration of the relationship", *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 1-2: 51-61.

Chen, W.Y., Hua, J., Liekens, I., Broekx, S., (2018). "Preference heterogeneity and scale heterogeneity in urban river restoration: A comparative study between Brussels and Guangzhou using discrete choice experiments", Landscape and Urban Planning, 173: 9-22.

Christie, M., Hanley, N., Hynes, S., (2007). "Valuing enhancements to forest recreation using choice experiment and contingent behaviour methods", *Journal of Forest Economics*, 13(2): 75-102.

Cottet, M. (2013). ''Caractériser les valeurs environnementales au cours du temps : une étape indispensable à la gestion des patrimoines naturels. Le cas de la restauration des bras morts de l'Ain et du Rhône''VertigO, hors-série 16, http://vertigo.revues.org/13558

Coulmont, B. (2014). Sociologie des prénoms. Paris, La Découverte.

Coussout, L., (2017). *Les usagers de la ViaRhôna entretiennent-ils un rapport singulier au Rhône ?* , Université de Toulouse, Toulouse.

CPIER Plan Rhône 2007-2013, mars 2007, disponible en ligne URL : https://www.plan-rhone.fr/fileadmin/medias/Publications/General/Contrat_Projets_Interregional_Plan_rhone_2007-1013.pdf

CPIER Plan Rhône 2015-2020, novembre 2015, disponible en ligne URL : https://www.plan-

rhone.fr/fileadmin/medias/Publications/General/CPIER_2015_2020_SIGNE_VDEF_BD.pdf

Croissant, Y., (2011). *Estimation of multinomial logit models in R : The mlogit Packages*. The Comprehensive R Archive Network, Université de la Réunion,

Davies, A.-M., Laing, R., (2002). "Designing Choice Experiments Using Focus Groups: Results from an Aberdeen Case Study", *Forum Qualitative Social Research*, 3(3).

Département des Bouches-du-Rhône, *L'atlas des paysage des Bouches-du-Rhône*, disponible en ligne URL : https://www.departement13.fr/a-la-decouverte-du-13/atlas-de-paysages/

Département du Vaucluse, *L'atlas des paysages du Vaucluse*, disponible en ligne URL : http://paysages.vaucluse.fr/

De Valck, J., Landuyt, D., Broekx, S., Liekens, I., De Nocker, L., Vranken, L., (2017). "Outdoor recreation in various landscapes: Which site characteristics really matter?", *Land Use Policy*, 65: 186-197.

Deenihan, G., Caulfield, B., (2015). "Do tourists value different levels of cycling infrastructure?", *Tourism Management*, 46: 92-101.

Deenihan, G., Caulfield, B., O'Dwyer Dermot (2013). Measuring the success of the Great Western Green way in Ireland, Tourism Management Perspectives, 7: 73-82

Deffontaines, J.P., (1994). "Paysages en TGV : regards sur les agricultures De Paris vers Marseille, fenêtre de droite", *Cahiers Agricultures*, 3(6): 397-403.

Dickinson, J.E., Robbins, D. (2009). « Other people, other times and special places » : Asocial representations perspective of cycling in a tourism destination. Tourisme and Hospitality: Planning and Development, 6(1):69-85

DIREN Rhône-Alpes, (2005*). Les 7 familles de paysages en Rhône-Alpes. Des paysages pluriels pour un territoire singulier.* Direction Régionale de l'Environnement Rhône-Alpes, Lyon ;

Doherty, E., Murphy, G., Hynes, S., Buckley, C., (2014). "Valuing ecosystem services across water bodies: Results from a discrete choice experiment", *Ecosystem Services*, 7: 89-97.

Downward, P., Lumsdon, L., Weston, R. (2009). Visitor Expenditure: the case of cycle Recreation and Tourism. Journal of Sport and Tourism, 14(1): 25-42

Driver, B.L.,Brown, P.J., Peterson, G (dir.), (1991). Benefits of Leisure. State College, Venture Publishing

Flament, C. (2003). "Structures et dynamiques des représentations sociales", in Jodelet, D. (dir.). Les représentations sociales, 7ème. Paris, Presses universitaires de France: 224-239.

Ghiotti, S. (2006). Les Territoires de l'eau et la décentralisation. La gouvernance de bassin versant ou les limites d'une évidence, Développement durable & territoires, 6, URL : https://journals.openedition.org/developpementdurable/1742#tocto1n3

Giovannino Alessandro, Malucelli Federico, Nonato Maddalena, Cycle-tourist network design, Transportation Research Procedia, Volume 22, 2017, Pages 154-163

Giuliani, M.V., Feldman, R. (1993). Place attachment in a developmental and cultural context. Journal of Environmental Psychology, 13: 267-274.

Grömping, U., (2011). *Tutorial for designing experiments using the R package Rcmdr-Plugin.DoE*. Reports in Mathematics, Physics and Chemistry, Beuth Hochschule für Technik, Berlin.

Hampson, D.I., Ferrini, S., Rigby, D., Bateman, I.J., (2017). "River water quality: who cares, how much and why?", *Water (Switzerland)*, 9(8).

Hanley, N., Wright, R.E., Adamowicz, V., (1998). "Using choice experiments to value the environment: Design issues, current experience and future prospects", *Environmental and Resource Economics*, 11(3-4): 413-428.

Hanley, N., Wright, R.E., Koop, G., (2002). "Modelling Recreation Demand Using Choice Experiments: Climbing in Scotland", *Environmental and Resource Economics*, 22(3): 449-466.

Hensher, D.A., Rose, J.M., Greene, W.H., (2005). *Applied choice analysis. A primer*. Cambridge, Cambridge University Press.

Holland, B.M., Johnston, R.J., (2017). "Optimized quantity-within-distance models of spatial welfare heterogeneity", *Journal of Environmental Economics and Management*, 85: 110-129.

Honegger A. (coord), (2017). "Vivre près du Rhône : étude des représentations et des pratiques sociales riveraines autour du fleuve", Accord cadre ZABR-Agence de l'eau RMC, rapport final.

Hoyos, D., (2010). "The state of the art of environmental valuation with discrete choice experiments", *Ecological Economics*, 69(8): 1595-1603.

Iso-Ahola, S.E., (1999). Motivational foundations of leisure. In Jackson, E., Burton, T. (dir.), Leisure Studies: Prospects for the Twenty-first Century. State College, Venture, Pennsylvania: 35-51

Junker, B., Buchecker, M., (2008). "Aesthetic preferences versus ecological objectives in river restorations", *Landscape and Urban Planning*, 85(3–4): 141-154.

Kainzinger, S., Arnberger, A., Burns, R.C., (2016). "Setting Preferences of High and Low Use River Recreationists: How Different are They?", *Environmental Management*, 58(5): 767-779.

Kainzinger, S., Arnberger, A., Burns, R.C., (2017). "Whitewater recreationists' preferences for social, resource and managerial attributes in the Alpine Nature and Geopark Styrian Eisenwurzen", *Eco.mont*, 9(2): 52-60.

Keith, S.J., Larson, L.R., Shafer, C.S., Hallo, J.C., Fernandez, M., (2018). "Greenway use and preferences in diverse urban communities: Implications for trail design and management", *Landscape and Urban Planning*, 172: 47-59.

Kelley, H., van Rensburg, T.M., Jeserich, N., (2016). "Determinants of demand for recreational walking trails in Ireland", *Tourism Management*, 52(Supplement C): 173-186.

Kenter, J.O., Bryce, R., Davies, A., Jobstvogt, N., Watson, V., Ranger, S., Solandt, J.L., Duncan, C., Christie, M., Crump, H., Irvine, K.N., Pinard, M., Reed, M.S, (2013). The value of potential marine protected areas in the UK to drivers and sea anglers, UNEP-WCMC, Cambridge, UK.

Kil, N., Holland, S.M., Stein, T.V., (2015). "Experiential Benefits, Place Meanings, and Environmental Setting Preferences Between Proximate and Distant Visitors to a National Scenic Trail", *Environmental Management*, 55(5): 1109-1123.

Kondolf, G. M., Pinto, P. J. (2017). "The social connectivity of urban rivers", Geomorphology, 277: 182-196.

Kontogianni, A., Skourtos, M.S., Langford, I.H., Bateman, I.J., Georgiou, S., (2001). "Integrating stakeholder analysis in non-market valuation of environmental assets", *Ecological Economics*, 37(1): 123-138.

Kulczycki, C., Halpenny, E.A., (2014). "Sport cycling tourists' setting preferences, appraisals and attachments", *Journal of Sport & Tourism*, 19(2): 169-197.

Kyle, G.T., Mowen, A.J., Tarrant, M., (2004). "Linking place preferences with place meaning: An examination of the relationship between place motivation and place attachment", *Journal of Environmental Psychology*, (24): 439-454.

Larson, L.R., Keith, S.J., Fernandez, M., Hallo, J.C., Shafer, C.S., Jennings, V., (2016). "Ecosystem services and urban greenways: What's the public's perspective?", *Ecosystem Services*, 22: 111-116.

Lee, J.-H., Scott, D., Moore, R.L., (2002). "Predicting Motivations and Attitudes of Users of a Multi-use Suburban Trail", *Journal of Park and Recreation Administration*, 20(3): 18-37.

Liaw, A., & Wiener, M. (2002). Classification and regression by randomForest. *R news*, *2*(3), 18-22.

Lindsey, G., Knaap, G., (1999). "Willingness to Pay for Urban Greenway Projects", *Journal of the American Planning Association*, 65(3): 297-313.

Lindsey, G., Man, J., Payton, S., Dickson, K., (2004). "Property Values, Recreation Values, and Urban Greenways", *Journal of Park and Recreation Administration*, 22(3).

Lindsey, G., Wilson, J., Anne Yang, J., Alexa, C., (2008). "Urban Greenways, Trail Characteristics and Trail Use: Implications for Design", *Journal of Urban Design*, 13(1): 53-79.

Lizin, S., Brouwer, R., Liekens, I., Broeckx, S., (2016). "Accounting for substitution and spatial heterogeneity in a labelled choice experiment", *Journal of Environmental Management*, 181: 289-297.

Louviere, J.J., Hensher, D.A., Swait, J.D., (2000). *Stated Choice Methods: Analysis and Applications*. Cambridge, Cambridge University Press.

Lumsdon, L., Downward, P. and Cope, A. (2004). "Monitoring of Cycle Tourism on Long Distance Trails: The North Sea Cycle Route. Journal of Transport Geography, 12(1): 13–22

Maison du Tourisme du Pilat (2011), "Étude de fréquentation et d'impact économique, social et environnemental de la voie verte véloroute ViaRhôna", *Territoire du Parc naturel régional du Pilat*, 8 p.

Manfredo, M.J., Driver, B.L., Tarrant, M.A., (1996). "Measuring Leisure Motivation: A Meta-Analysis of the Recreation Experience Preference Scales", *Journal of Leisure Research*, 28(3): 188-213.

Manton, R., Hynes, S., Clifford, E., (2016). "Greenways as a tourism resource: a study of user spending and value", *Tourism Planning & Development*, 13(4): 427-448.

McCormick, A., Fisher, K., Brierley, G., (2015). "Quantitative assessment of the relationships among ecological, morphological and aesthetic values in a river rehabilitation initiative", *Journal of Environmental Management*, 153(0): 60-67.

Mercat, N., (2018). Étude de fréquentation et d'impact économique de la ViaRhôna en 2017. Rapport final. Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Inddigo – Symetris

Meyerhoff, J., Dehnhardt, A., Hartje, V., (2010). "Take your swimsuit along: The value of improving urban bathing sites in the metropolitan area of Berlin", *Journal of Environmental Planning and Management*, 53(1): 107-124.

Meyerhoff, J., Boeri, M., Hartje, V., (2014). "The value of water quality improvements in the region Berlin-Brandenburg as a function of distance and state residency", *Water Resources and Economics*, 5: 49-66.

Michelot, J.-L., (1983). "Evolution des paysages fluviaux de la vallée du Rhône dans le secteur du Péage-de-Roussillon", *Géocarrefour*: 307-322.

Milon, J.W., Scrogin, D., (2006). "Latent preferences and valuation of wetland ecosystem restoration", *Ecological Economics*, 56: 162-175.

Ministère de la transition écologique et solidaire, *L'atlas des paysages du Languedoc-Roussillon*, disponible en ligne URL : http://paysages.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/index.html

Mondada, L. (2001). « L'entretien comme évènement interactionnel », in Grosjean, M. et Thibaud, J-P. (dir.). L'espace urbain en méthodes Marseille, Éditions Parenthèses: 197-214.

Moore, R.L., Graefe, A.R., (1994). "Attachments to recreation settings: The case of rail-trail users", *Leisure Sciences*, 16(1): 17-31.

Morardet, S., Kuhfuss, L., Lifran, R., (2013). *Evaluation économique de la restauration du bassin-versant du Vistre par la méthode de modélisation des choix discrets*. Rapport pour l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse, Irstea, UMR Geau, Montpellier.

Moscovici, S. 2003 (1989). Des représentations collectives aux représentations sociales : éléments pour une histoire, in Jodelet D. (dir.), Les représentations sociales, 7ème éd, Paris : Presses Universitaires de France, p. 79-103.

Mueller, J.M., Lima, R.E., Springer, A.E., (2017). "Can environmental attributes influence protected area designation? A case study valuing preferences for springs in Grand Canyon National Park", *Land Use Policy*, 63: 196-205.

Maison du tourisme du Pilat pour le compte du Parc Naturel Régional du Pilat, Etude de fréquentation et d'impact economique, social et environnemental dela voie verte véloroute ViaRhôna, 20118p.

Paulrud, A., Laitila, T., (2004). "Valuation of management policies for sport-fishing on Sweden's Kaitum river", *Journal of Environmental Planning and Management*, 47(6): 863-879.

Poirier, J., (2008). *Une méthode d'évaluation des biens environnementaux : l'analyse conjointe*. Master, Université de la Méditerranée Aix Marseille II., Marseille.

Rivière-Honegger, A. et al. (2017). Vivre près du Rhône : étude des représentations et des pratiques sociales riveraines autour du fleuve. ZABR - Agence de l'eau RMC, Lyon, 95 p.

Rulleau, B., (2008). *Services récréatifs en milieu naturel littoral et évaluation économique multi-attributs de la demande*. Université Montesquieu, Bordeaux IV, Bordeaux.

Sever, I., Verbič, M., (2018). "Providing information to respondents in complex choice studies: A survey on recreational trail preferences in an urban nature park", *Landscape and Urban Planning*, 169(Supplement C): 160-177.

Shapansky, B., Adamowicz, W.L., Boxall, P.C., (2008). "Assessing information provision and respondent involvement effects on preferences", *Ecological Economics*, 65(3): 626-635.

Siderelis, C., Moore, R., (1995). "Outdoor recreation net benefits of rail-trails", *Journal of Leisure Research*, 27(4): 344-359.

Smith, J.W., Moore, R.L., (2013). "Social-Psychological Factors Influencing Recreation Demand: Evidence From Two Recreational Rivers", *Environment and Behavior*, 45(7): 821-850.

Smith, J.W., Siderelis, C., Moore, R.L., (2010). "The effects of place attachment, hypothetical site modifications and use levels on recreation behavior", *Journal of Leisure Research*, 42(4): 621-640.

Sotomayor, S., Barbieri, C., Wilhelm Stanis, S., Aguilar, F.X., Smith, J.W., (2014). "Motivations for recreating on farmlands, private forests, and state or national parks", *Environmental Management*, 54(1): 138-150.

Stithou, M., Hynes, S., Hanley, N., Campbell, D., (2012). "Estimating the value of achieving "Good Ecological Status" in the Boyne river catchment in Ireland using Choice Experiments", *Economic and Social Review*, 43(3): 397-422.

van Zanten, B.T., Zasada, I., Koetse, M.J., Ungaro, F., Häfner, K., Verburg, P.H., (2016). "A comparative approach to assess the contribution of landscape features to aesthetic and recreational values in agricultural landscapes", *Ecosystem Services*, 17: 87-98.Williams, D.R., Roggenbuck, J.W., (1989). "Measuring place attachment: Some preliminary results", *NRPA Symposium on Leisure Research, San Antonio, TX*, Alexandria, VA,

Vukelic, S. (2019). *"Patrimonialisation et développement durable autour du fleuve Rhône – Apports d'une étude sur les représentations liées au patrimoine fluvial rhodanien chez les acteurs et usagers de la ViaRhôna"*, Master 2, Université Jean Monnet Saint-Etienne, 171p.

Williams, D.R., Vaske, J.J., (2003). "The Measurement of Place Attachment: Validity and Generalizability of a Psychometric Approach", *Forest Science*, 49(6): 830-840.

William, D.R., Patterson, M.E., (1999). Environmental psychology : Mapping landscape meanings for ecosystem management. In Cordell, H. K., Bergstrom, J. C. (dir.). Integrating social sciences and ecosystem management: Human dimensions in assessment, policy and management. Champaign, Sagamore Press : 141-160.

Williams, D.R., Patterson, M.E., Roggenbuck, J.W., Watson, A.E., (1992). "Beyond the commodity metaphor: Examining emotional and symbolic attachment to place", *Leisure Sciences*, 14(1): 29-46.

Zwerina, K., Huber, J., Kuhfed, W.F., (2010). *A general method for constructing efficient choice designs*. Technical support document, SAS Institute Inc.,

Table des matières

Auteur.e.s **1**

Sommaire **2**

Sigles et acronymes **4**

Introduction **7**

Contexte *7*

Questions et objectifs de recherche *8*

Objectif 1 : Interroger les conséquences de l'aménagement de la véloroute sur la relation que ses usagers entretiennent avec le fleuve et ses patrimoines 9

Objectif 2 : Evaluer dans quelle mesure la place accordée au patrimoine fluvial rhodanien par les acteurs du projet permet de relever le défi du développement durable autour du fleuve 10

Approches retenues dans le cadre de ce travail *11*

Partie 1 - La ViaRhôna, un rapport privilégié au fleuve et à ses patrimoines ? **13**

Chapitre 1 - Rappel des objectifs *14*

Chapitre 2 - Méthode *15*

2.1 - Trois secteurs pour analyser la variété du Rhône 15

2.1.1 - Choix des terrains 15

2.1.2 - Présentation des terrains d'étude 17

2.2 - Intriquer approches quantitatives et qualitatives pour saisir les rapports au Rhône . 22

2.2.1 - Des entretiens pour éclairer les représentations et préparer les questionnaires 22

2.2.2 - Des questionnaires pour faire des comparaisons sociologiques et géographiques 31

Chapitre 3 - Résultats *43*

3.1 - Unité et variété du public, de ses pratiques et de ses motivations 43

3.1.1 - Caractérisation des usagers de la ViaRhôna 43

3.1.2 - Pourquoi emprunter la ViaRhôna 58

3.2 - La ViaRhôna, un vecteur de (re)découverte du Rhône 70

3.2.1 - Nouvelles pratiques, nouvelle fréquence 70

3.2.2 - Une image du Rhône qui évolue 86

3.3 - Une valeur du Rhône en hausse portée par une offre de nature 100

3.3.1 - Naturalité et valeur accordé au fleuve 100

3.3.2 - Quand valeur et image évoluent de pair 106

3.4 - Conclusion : nouveaux accès, nouvelles valeurs ? 109

Partie 2 - Paysage ou aménagement : quels sont les déterminants de la demande d'activité récréative sur la ViaRhôna ? **112**

Chapitre 1 - Rappel des objectifs *113*

Chapitre 2 - Les méthodes d'évaluation de la demande d'activités récréatives *114*

2.1 - Méthodes d'évaluation économique 114

2.1.1 - Présentation générale 114

2.1.2 - Evaluation économique des voies cyclables 117
2.1.3 - Estimation des valeurs accordées aux services fournis par les fleuves et rivières par la méthode de modélisation des choix multi-attributs 123
2.1.4 - Les attributs et les représentations visuelles utilisés dans l'évaluation économique des paysages 125
2.2 - Echelles psychométriques pour l'analyse des choix en matière de loisirs 126
2.2.1 - Préférences et motivations des individus en matière de loisirs 127
2.2.2 - Attachement aux lieux 128

Chapitre 3 - La méthode d'évaluation proposée : la modélisation des choix multi-attributs 133
3.1 - Eléments de théorie 133
3.1.1 - Le principe général de la modélisation des choix multi-attributs (MCM) 133
3.1.2 - Fondements théoriques 134
3.2 - Mise en œuvre de la méthode 135
3.2.1 - Définition des scénarios et des attributs 135
3.2.2 - Questionnaire et déroulement de l'enquête 136
3.2.3 - Mise en place du plan d'expérience 136
3.2.4 - Choix du modèle utilisé 138

Chapitre 4 - Construction du questionnaire dans le cadre du projet RhônaVel'eau 140
4.1 - Hypothèses de recherche et caractéristiques de la ViaRhôna : conséquences en termes de méthode 140
4.2 - Présentation générale de la démarche 141
4.3 - Remue-méninges sur les attributs possibles des voies cyclables 142
4.4 - Compléments à la liste d'attributs à partir de la bibliographie 146
4.5 - Première série d'ateliers – sélection des attributs les plus pertinents 150
4.6 - Définition des niveaux par attributs 156
4.7 - Deuxième série d'ateliers – discussion des niveaux des attributs et de l'attribut monétaire 158
4.8 - L'enquête pilote 162
4.9 - Structure du questionnaire hors exercice de choix 165
4.9.1 - Première partie : Perceptions et usages de la ViaRhôna 165
4.9.2 - Deuxième partie : Exercice de choix 167
4.9.3 - Troisième partie : Compréhension des choix 171
4.10 - Communication et administration du questionnaire 173

Chapitre 5 - Résultats 175
5.1 - Présentation de la population enquêtée 175
5.1.1 - Genre 176
5.1.2 - Age 176
5.1.3 - Catégories socio-professionnelles 176
5.1.4 - Revenus 177
5.1.5 - Origine géographique 177
5.1.6 - Ancienneté et fréquence d'utilisation de la ViaRhôna 178
5.1.7 - Les différents profils d'usagers 180
5.2 - Les caractéristiques de la dernière sortie sur la ViaRhôna 185
5.2.1 - Les secteurs visités 185
5.2.2 - La distance parcourue pour rejoindre la ViaRhôna 185
5.2.3 - Le mode de transport utilisé pour rejoindre la ViaRhôna 187
5.2.4 - La distance parcourue lors de la dernière sortie sur la ViaRhôna 188

5.2.5 - Les touristes 189
5.3 - Les motivations pour utiliser la ViaRhôna 191
5.4 - Les valeurs accordées au Rhône 201
5.5 - Les préférences en matière d'aménagement et d'activités associées à la ViaRhôna 204
5.5.1 - Les choix de scénarios : quelles modalités sont privilégiées ? 204
5.5.2 - Les variables prises en compte dans le modèle 208
5.5.3 - Un premier modèle simple avec seulement des variables spécifiques aux attributs 210
5.5.4 - Le profil d'usage a-t-il un impact sur les choix ? 213
5.5.5 - La motivation « être au contact du Rhône » a -t-elle un impact sur les choix de parcours sur la VR ? 217

Chapitre 6 - Conclusion 219

Partie 3 - La ViaRhôna et la mise en valeur du patrimoine fluvial rhodanien : pour un tourisme en dialogue avec son environnement 221

Chapitre 1 - Rappel des objectifs 222

Chapitre 2 - Contexte et problématisation 223
2.1 - Le patrimoine fluvial rhodanien, une charpente du projet de développement durable porté par le Plan Rhône 223
2.1.1 - Rapide historique du projet 223
2.1.2 - L'intérêt touristique tourné sur le Rhône : le fruit d'un récent changement de paradigme 223
2.1.3 - L'ambition du projet originel porté par l'IRS 223
2.1.4 - L'origine du Plan Rhône, un projet de développement durable autour du fleuve 224
2.1.5 - Le patrimoine fluvial rhodanien, un élément pivot du Plan Rhône 224
2.2 - Une prise en compte du patrimoine en général et du patrimoine fluvial en particulier au stade de la conception du projet sous l'égide de l'IRS 226
2.3 - Problématique 229

Chapitre 3 - Méthode 231
3.1 - Recueil de données 231
3.1.1 - Les entretiens semi-directifs 231
3.1.2 - La recherche d'archives 232
3.1.3 - La carte interactive en ligne ViaRhôna 233
3.2 - Traitement des données 233
3.2.1 - Analyse des entretiens 233
3.2.2 - Analyse des archives 235
3.2.3 - Analyse de la carte interactive en ligne ViaRhôna 235

Chapitre 4 - Résultats 237
4.1 - Une relégation du patrimoine fluvial rhodanien dans la mise en œuvre du projet 237
4.1.1 - Une phase d'aménagement complexe qui évince les enjeux patrimoniaux .. 237
4.1.2 - Une dynamique inter-régionale qui indifférencie la question fluviale, au profit d'un patrimoine pensé au sens large 246
4.2 - Un recentrement possible du projet ViaRhôna sur le patrimoine fluvial 270
4.2.1 - Un vrai potentiel pour mieux penser le patrimoine fluvial rhodanien comme identité forte de la véloroute 271

4.2.2 - Un potentiel à mieux animer l'expérience ViaRhôna, en lien avec le fleuve .. 288
Chapitre 5 - Conclusion 318
Conclusion générale 319
Références bibliographiques 321
Table des matières 329
Table des figures 333
Table des tableaux 338
Table des encadrés 340
Table des annexes 341
Annexes 342

Table des figures

Figure 1. Carte de localisation des terrains....17
Figure 2. Vues depuis la ViaRhôna de Belley à Groslée (Matthieu Adam) 19
Figure 3. Vues depuis la ViaRhôna de Vienne à Sablons (Matthieu Adam) 20
Figure 4. Vues depuis la ViaRhôna de Rochemaure à Bourg-Saint-Andéol (Laure Coussout) 22
Figure 5. Écocompteur de l'Île du Beurre (Matthieu Adam) 32
Figure 6. Usagers de la ViaRhôna répondant au questionnaire (Matthieu Adam, Laure Coussout) 37
Figure 7. Capture d'écran de l'outil de saisie RStudio....40
Figure 8. Tests d'indépendance de toutes les questions deux à deux 41
Figure 9. Genre des répondants par tronçon 44
Figure 10. Pyramide des âges des répondants....45
Figure 11. PCS des répondants 46
Figure 12. Types de pratiques par secteur 48
Figure 13. Type de pratiques par origine géographique 49
Figure 14. Origines géographique et caractère riverain....50
Figure 15. Motivations des usagers à avoir choisi la ViaRhôna plutôt qu'un autre itinéraire 60
Figure 16. Boîtes à moustache des 17 échelles psychométriques de motivations....65
Figure 17. Motivation « être au bord du Rhône » par forêts d'arbres décisionnels....66
Figure 18. Boîtes à moustache des 17 items de l'échelle psychométrique des motivations en fonction de l'origine géographique....67
Figure 19. Boîtes à moustache des 17 items de l'échelle psychométrique de motivations en fonction des pratiques 68
Figure 20. Raisons des enquêtés pour « accorder de la valeur au Rhône » en fonction de leur origine géographique....70
Figure 21. Secteurs de la ViaRhôna connus par les répondants 77
Figure 22. Panneau d'information installé à Condrieu par le Parc Naturel Régional du Pilat (Matthieu Adam) 85
Figure 23. Panneau d'information RIS installé à Belley par la Communauté de Communes Bugey Sud (Matthieu Adam)....86
Figure 24. Photographies de lônes présentées aux répondants (Marylise Cottet)....87
Figure 25. Boîtes à moustache des échelles d'évaluation du photo-questionnaire[105] 88
Figure 26. Mots les plus utilisés pour décrire les photos de lônes....89
Figure 27. Photographie du Rhône canalisé présentées aux répondants (Marylise Cottet et G-Eau) 90

Figure 28. Mots les plus utilisés pour décrire les photos du Rhône canalisé 91

Figure 29. Termes les plus utilisés pour répondre à la question « en quoi diriez-vous que l'image que vous aviez du Rhône a changé par l'expérience de la ViaRhôna ? » (à l'exception du mot « Rhône ») 95

Figure 30. Nuage de mots des termes les plus cités spontanément (tout le corpus).98

Figure 31. Valeur accordée au Rhône en fonction de l'ancienneté de la fréquentation.....100

Figure 32. Valeur accordée au Rhône en fonction de la motivation « être au bord du Rhône »101

Figure 33. Raisons des enquêtés pour « accorder de la valeur au Rhône » en fonction de leur origine géographique 102

Figure 34. Nuage de mots des termes les plus utilisés pour répondre à la question 31 (tout le corpus sauf les termes « Rhône » et « ViaRhôna ») 106

Figure 35. Importance relative des différentes variables dans la prédiction de la question « Pensez-vous que la valeur que vous attribuez au Rhône a évolué depuis que vous utilisez la ViaRhôna ? » par random forest 107

Figure 36. Évolution de la valeur accordée au Rhône en fonction de celle de l'image du fleuve.....108

Figure 37. Évaluation indirecte du CAP à partir de la fonction de demande du site dans la méthode des coûts de transport.....116

Figure 38. Étapes d'élaboration du questionnaire 141

Figure 39. Organisation par thème des attributs proposés 144

Figure 40. Distribution des votes aux différents attributs proposés pour la catégorie Paysage (à gauche Vienne, à droite Châteauneuf-du-Rhône) 153

Figure 41. Attributs, niveaux et illustrations choisies pour discussion en atelier.....157

Figure 42. Exemple de carte de choix.....170

Figure 43. Représentation de l'audience de l'enquête associée aux différentes actions de communication 174

Figure 44. Modalités de recrutement des enquêtés 175

Figure 45. Répartition par classes d'âge des répondants.....176

Figure 46. Répartition des répondants par catégorie socio-professionnelle 177

Figure 47. Répartition des répondants selon le revenu net mensuel 177

Figure 48. Fréquence des visites selon l'ancienneté de fréquentation de la ViaRhôna 178

Figure 49. Nombre de répondants connaissant au moins un tronçon du secteur...179

Figure 50. Répartition des répondants selon le nombre de tronçons qu'ils connaissent.....180

Figure 51. Distribution de l'âge selon le profil d'usagers 183

Figure 52. Répartition des profils d'usages selon l'origine géographique.....183

Figure 53. Nombre de répondants ayant parcouru au moins un tronçon du secteur lors de leur dernière sortie sur la ViaRhôna 185

Figure 54. Répartition des répondants selon le nombre de tronçons visités lors de la dernière sortie sur la ViaRhôna.....185

Figure 55. Répartition de la distance pour rejoindre la ViaRhôna selon le profil d'usage 186

Figure 56. Répartition des distances pour rejoindre la ViaRhôna selon que la personne est touriste ou non 187

Figure 57. Distribution des répondants selon le mode de transport utilisé pour rejoindre la ViaRhôna 187

Figure 58. Distribution des répondants selon la distance parcourue lors de la dernière sortie sur la ViaRhôna.....189

Figure 59. Répartition des distances parcourues sur la ViaRhôna selon le profil d'usager 189

Figure 60. Répartition des différents profils d'usage selon que le répondant est touriste ou non.....190

Figure 61. Distribution des itinérants selon la longueur de la randonnée 191

Figure 62. Distribution des itinérants selon la durée et la longueur totale de leur randonnée191

Figure 63. Raisons de choisir la ViaRhôna par rapport à d'autres sites : part des répondants par type de raison 192

Figure 64. Trois raisons de choisir la ViaRhôna : part des répondants par type de raison, selon le profil 193

Figure 65. Score moyen attribué aux différentes motivations 194

Figure 66. Scores moyens attribués aux différentes motivations selon le profil d'usage 196

Figure 67. Structure des motivations pour venir sur la ViaRhôna 197

Figure 68. Distribution des réponses à la question « Diriez-vous que votre expérience de la ViaRhôna a modifié l'image que vous aviez du Rhône ? ».....202

Figure 69. Distribution des réponses à la question « Quelle valeur accordez-vous au Rhône après votre expérience de la ViaRhôna ? » 202

Figure 70. Score moyen attribué aux différents types de valeurs accordées au Rhône 203

Figure 71. Structure des types de valeurs associées au Rhône 204

Figure 72. Préférences concernant les activités complémentaires à la marche et au vélo 207

Figure 73. Services préférés par les usagers de la VR.....208

Figure 74. Types de signalisation jugés les plus importants par les usagers.....208

Figure 75. Le patrimoine fluvial au cœur du projet de développement durable porté par le Plan Rhône 225

Figure 76. Reproduction de l'extrait d'un document de présentation du projet Du Léman à la mer réalisé par l'IRS en 1997 – Objectifs associés au projet 226

Figure 77. Reproduction de l'extrait d'un document de présentation du projet Du Léman à la mer réalisé par l'IRS en 1997 – Motivations liées à l'utilisation des chemins de halage 228

Figure 78. Reproduction de l'extrait d'un dossier de faisabilité du projet Du Léman à la mer réalisé par l'IRS en 1999 – Objectifs associés au projet Du Léman à la mer....229

Figure 79. Interfaces avec le territoire à envisager par tout porteur de projet de véloroute ou voie verte en Région Languedoc-Roussillon 255

Figure 80. Répartition géographique et thématique des patrimoines donnés à voir sur la carte interactive en ligne ViaRhôna - Vue d'ensemble 259

Figure 81. Répartition géographique et thématique des patrimoines donnés à voir sur la carte interactive en ligne ViaRhôna - L'artisanat 262

Figure 82. Répartition géographique et thématique des patrimoines donnés à voir sur la carte interactive en ligne ViaRhôna - Les dégustations 263

Figure 83. Répartition géographique et thématique des patrimoines donnés à voir sur la carte interactive en ligne ViaRhôna - Les expositions 264

Figure 84. Répartition géographique et thématique des patrimoines donnés à voir sur la carte interactive en ligne ViaRhôna - Les musées et sites touristiques 265

Figure 85. Répartition géographique et thématique des patrimoines donnés à voir sur la carte interactive en ligne ViaRhôna - Les patrimoines naturels 266

Figure 86. Répartition géographique et thématique des patrimoines donnés à voir sur la carte interactive en ligne ViaRhôna - Les sites et monuments historiques 267

Figure 87. Maison de la dent du chat.....268

Figure 88. Édito de Laurent Wauquiez dans le numéro estival du journal institutionnel de la Région Auvergne-Rhône-Alpes 270

Figure 89. Vocabulaire relatif à l'eau utilisé pour définir le patrimoine fluvial rhodanien et occurrences associées.....272

Figure 90. Vocabulaire relatif au patrimoine naturel utilisé pour définir le patrimoine fluvial rhodanien et occurrences associées 273

Figure 91. Vocabulaire relatif au patrimoine culturel utilisé pour définir le patrimoine fluvial rhodanien et occurrences associées 274

Figure 92. Vocabulaire relatif au patrimoine économique utilisé pour définir le patrimoine fluvial rhodanien et occurrences associées.....276

Figure 93. Vocabulaire relatif au phénomène d'anthropisation utilisé pour définir le patrimoine fluvial rhodanien et occurrences associées.....278

Figure 94. Nuage de mots représentant les termes les plus utilisés pour qualifier le patrimoine fluvial rhodanien.....278

Figure 95. Spécificités des différentes catégories d'acteurs pour définir le patrimoine fluvial rhodanien - Catégorisation par territoires.....280

Figure 96. Spécificités des différentes catégories d'acteurs pour définir le patrimoine fluvial rhodanien - Catégorisation par types de structure 281

Figure 97. Spécificités des différentes catégories d'acteurs pour définir le patrimoine fluvial rhodanien - Catégorisation par sensibilité à une thématique 284

Figure 98. Traduction thématique des objectifs initiaux associés au projet ViaRhôna par les répondants et nombre d'acteurs les ayant abordés selon leur catégorie et exemples de citations 288

Figure 99. Boucle Vélo Galletti à Champagneux.....293

Figure 100. Projets développés à proximité de la ViaRhôna et participant à la valorisation du patrimoine fluvial rhodanien 296

Figure 101. Axes de progression du projet perçus par les acteurs.....309

Figure 102. Part de l'ensemble des répondants (diagrammes) et part de chaque catégorie d'acteurs (histogrammes) ayant abordé ou non chacune des thématiques 312

Figure 103. Extrait du site web France bleue illustrant les conflits de mobilité induits par la VR 315

Table des tableaux

Tableau 1. Synthèse des particularités du terrain amont....18
Tableau 2. Synthèse des particularités du terrain médian....20
Tableau 3. Synthèse des particularités du terrain aval....21
Tableau 4. Panel d'enquêtés, synthèse....30
Tableau 5. Origines géographiques des répondants en fonction du secteur....51
Tableau 6. Caractéristiques des répondants en fonction de leur origine géographique....52
Tableau 7. Caractéristiques des répondants en fonction de leur pratique....53
Tableau 8. Proportion de réponses à la question 2....58
Tableau 9. Proportion des répondants ayant choisi chaque item de la question 7....61
Tableau 10. Proportion de répondants ayant choisi l'item « jamais » de la question « Avant la création de la ViaRhôna, à quelle fréquence vous rendiez-vous le long du Rhône ? » 72
Tableau 11. Comparaison des trois principales méthodes d'évaluation économique des activités récréatives....114
Tableau 12. Liste des articles d'évaluation économique des voies cyclables ou voies multi-usages 117
Tableau 13. Variables utilisées dans les modèles de coûts de transport et d'évaluation contingente appliqués à l'évaluation des voies cyclables....119
Tableau 14. Attributs utilisés dans les modèles de choix multi-attributs pour l'évaluation des voies cyclables....123
Tableau 15. Attributs utilisés dans les évaluations par la modélisation des choix multi-attributs des activités récréatives en lien avec les milieux aquatiques....124
Tableau 16. Autres variables explicatives des choix dans les évaluations par la modélisation des choix discrets des activités récréatives en lien avec les milieux aquatiques 124
Tableau 17. Échelle d'attachement au lieu utilisée par Moore et Graefe (1994) et Smith et Moore (2013)....130
Tableau 18. Catégories de valeurs associées au paysage proposées par Brown (2005) 131
Tableau 19. Modèle à utiliser en fonction des hypothèses faites sur la distribution des termes aléatoires....138
Tableau 20. Attributs proposés pour les scénarios d'évaluation....145
Tableau 21. Éléments de paysage de la vallée du Rhône visibles au premier et au second plan depuis les bords du Rhône et la ViaRhôna....147
Tableau 22. Liste d'attributs proposée à la discussion par les usagers....149
Tableau 23. Les attributs jugés les plus importants par les participants des ateliers (nombre de votes par attribut)....154

Tableau 24. Les éléments du paysage jugés les plus importants par les participants des ateliers 155

Tableau 25. Attributs et niveaux utilisés dans l'enquête pilote 164

Tableau 26. Motivations pour fréquenter la ViaRhôna 166

Tableau 27. Attributs et niveaux utilisés dans le questionnaire final.....169

Tableau 28. Répartition de la population enquêtée entre les différents profils d'usagers : comparaison entre les différentes enquêtes.....181

Tableau 29. Types d'équipements selon le profil d'usagers.....182

Tableau 30. Synthèse des caractéristiques des répondants selon leur profil d'usage (entre parenthèses valeurs pour l'enquête de 2017).....184

Tableau 31. Analyse factorielle exploratoire des motivations : Poids factoriels des items sur les facteurs.....199

Tableau 32. Résultats des tests statistiques d'adéquation du modèle à 6 facteurs 201

Tableau 33. Résultats de l'expérience de choix.....206

Tableau 34. Variables explicatives des choix et effets attendus : caractéristiques des scénarios 209

Tableau 35. Résultats du modèle logit multinomial avec attributs seuls 211

Tableau 36. Résultats des modèles logit multinomiaux avec attributs seuls pour les différents profils d'usagers.....215

Tableau 37. Résultats du modèle logit multinomial avec interaction de la motivation pour être au contact du Rhône.....218

Tableau 38. Présentation des enquêtés.....232

Tableau 39. Contraintes de territoires induites par les enjeux d'aménagement et de foncier dans le projet ViaRhôna à échelle locale.....241

Tableau 40. Actions mises en œuvre dans le cadre du volet Tourisme et Patrimoine du Plan Rhône entre 2007 et 2013.....246

Table des encadrés

Encadré 1. Huit raisons de choisir la ViaRhôna par rapport à d'autres sites.....166
Encadré 2. Question sur la façon de réaliser les choix d'alternatives.....171
Encadré 3. Raisons de choisir l'alternative « je reste chez moi » 172
Encadré 4. Définitions des différents profils d'usagers de la véloroute.....180
Encadré 5. Boucle Entre Rhône et Guiers, Saint Genix sur Guiers 293

Table des annexes

Annexe 1. Compte-rendu des repérages des terrains d'études amont et médian .342

Annexe 2. Grille d'entretien des usagers 380

Annexe 3. Questionnaire usagers 383

Annexe 4. Codes R de quelques outils statistiques développés 398

Annexe 5. Liste des articles utilisant la méthode de modélisation des choix multi-attributs pour l'évaluation des services fournis par les fleuves et rivière, dont les activités récréatives 399

Annexe 6. Comparaison des énoncés de l'échelle REP utilisée par différentes études sur les motivations pour les activités récréatives de plein air 401

Annexe 7. Guide d'animation de la première série d'ateliers – Discussion des attributs 405

Annexe 8. Compte-rendu de la première série d'ateliers – Discussion des attributs 408

Annexe 9. Guide d'animation de la deuxième série d'ateliers – Discussion des niveaux des attributs, du format des cartes de choix et des documents d'information pour l'exercice de choix 427

Annexe 10. Compte-rendu de la deuxième série d'ateliers 433

Annexe 11. Questionnaire d'enquête usagers (2nde enquête d'évaluation économique) 446

Annexe 12. Information donnée aux répondants sur l'attribut restauration écologique 457

Annexe 13. Correspondances entre les résultats de l'analyse factorielle des motivations et ceux de Kyle et al., 2004 459

Annexe 14. Grilles d'entretien acteurs 461

Annexe 15. Fiche de métadonnées associéeS au corpus des définitions du patrimoine fluvial rhodanien, traité dans TXM 468

Annexe 16. Résultats complets des analyses lexicométriques de spécificité réalisées sur les extraits d'entretien au sein desquels les acteurs interrogés définissent le patrimoine fluvial rhodanien 469

Annexe 17. Traduction thématique des objectifs initiaux associés au projet ViaRhôna par les répondants et citations associées 482

Annexes

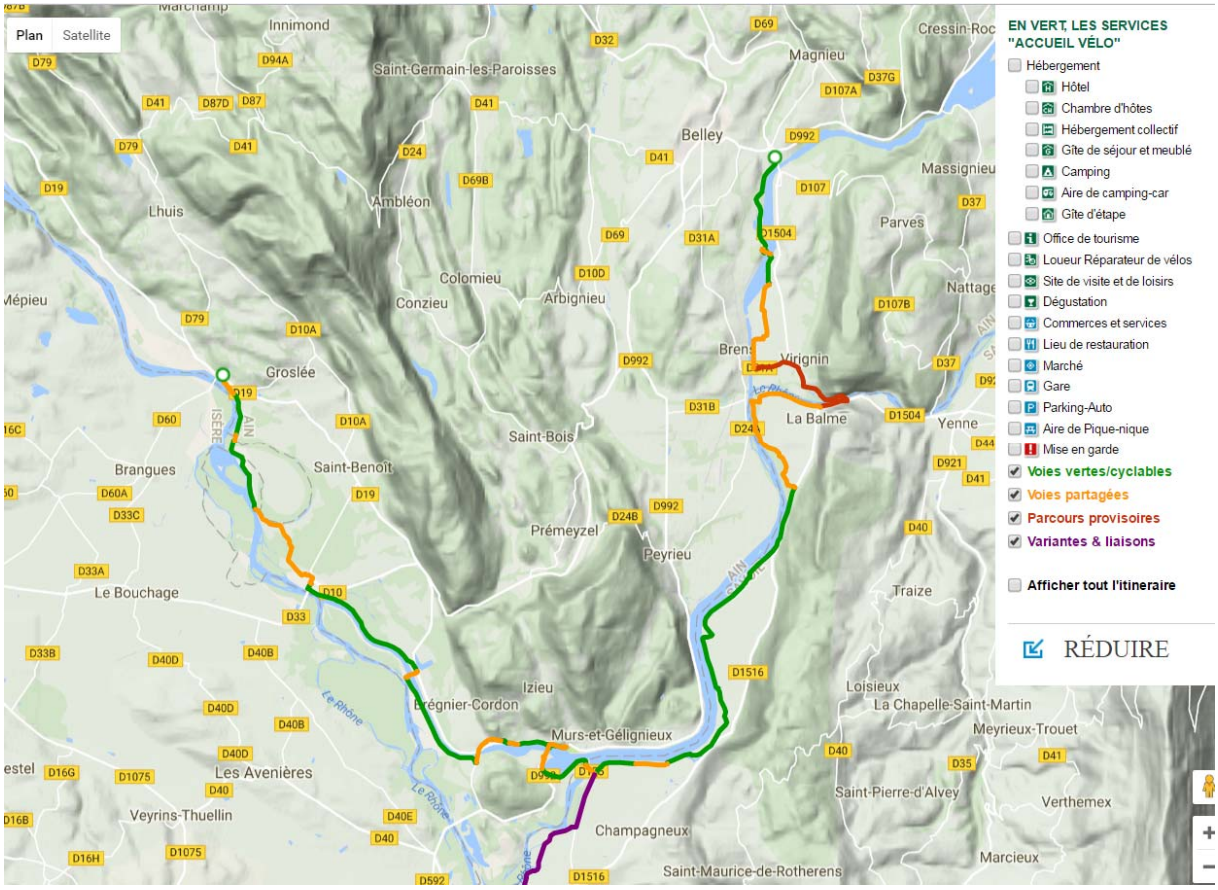
ANNEXE 1. COMPTE-RENDU DES REPERAGES DES TERRAINS D'ETUDES AMONT ET MEDIAN

1. Repérage du terrain amont, de Belley à Groslée par Saint-Genix-sur-Guiers

La visite a eu lieu le jeudi 9 mars 2017. Eu égard à la distance qui sépare Belley de Lyon (100 km) et Belley de la gare la plus proche (Culoz, 17 km), ce repérage a été effectué en camion et en vélo et non en vélo seulement (avec aller/retour sur le terrain en train). La totalité du repérage n'a donc pas été effectuée sur la ViaRhôna mais dans son immédiate proximité.

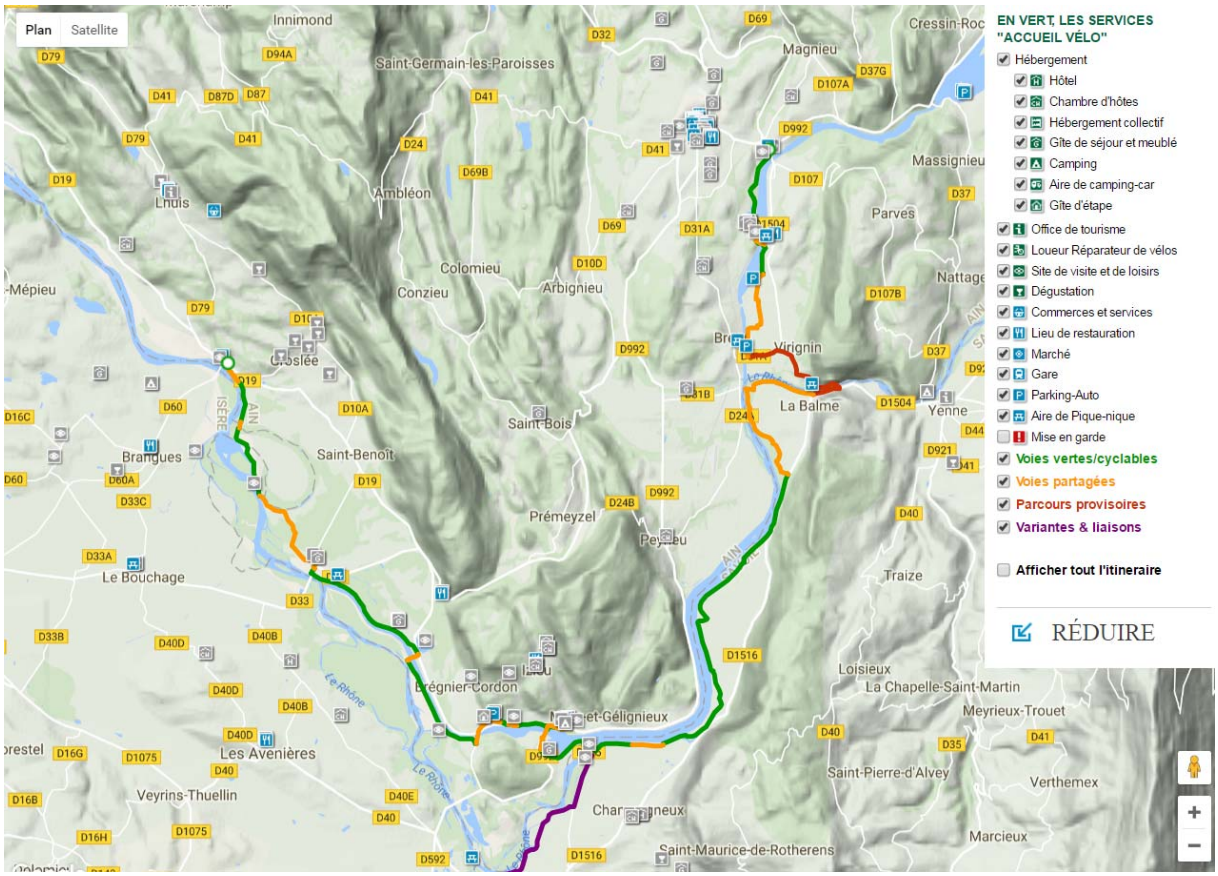
Informations sur le secteur 6 disponibles sur le site viarhona.com

Le trajet de Belley à Groslée, secteur 6, est présenté comme mesurant 39 km (l'aller/retour par Saint-Genix-sur-Guiers n'est a priori pas inclus dans cette mesure) et cheminant « *entre Rhône majestueux, massif du Grand Colombier et marais de Lavours* » puis traversant « *de la plaine du Haut-Rhône à la montagne, en passant par le vignoble, le Pays de Lhuis et Izieu [qui] propose des paysages variés, baignés d'une lumière appréciée des amoureux de la nature* ». Le site précise aussi que les déplacements se déroulent sur voies vertes et routes aménagées à l'exception des tunnels de La Balme. Ceux-ci sont au cœur des remarques des internautes qui sont nombreux à écrire en commentaire pour signaler la dangerosité de cette portion de départementale marquée par une forte déclivité, le passage dans des tunnels et un important trafic. Pour cette raison, le niveau du tronçon est affiché comme « expert » même s'il est mentionné que les « *belles voies vertes de Belley à Virignin et de La Balme à Groslée* » sont « *idéales pour des balades à vélo en famille* ».



Carte du tronçon 6 sur le site officiel (viarhona.com)

Logiquement dans cette zone rurale, la densité de services et de commerces est assez faible. En revanche, le caractère touristique de la zone est visible à travers la présence d'un certain nombre de restaurants, de gîtes et d'hôtels ainsi que de sites de loisirs, d'aires de pique-niques et de lieux de restauration. Les « sites de visite et de loisirs » identifiés sont aussi nombreux. Parmi eux, la base de loisirs de Murs-sur-Gélignieux, le Mémorial des enfants Juifs d'Izieu et les sites naturels de La Balme-les-Grottes et Glandieu sont particulièrement mise en avant. Il en va de même pour le Musée Escale Haut-Rhône mais notre repérage a permis de constater qu'il était fermé pour l'année 2017.



Carte des services et commerces du tronçon 6 (viarhona.com)

Discussion à l'Office de Tourisme Bugey Sud Grand Colombier (Belley)

Les questions posées par les usagers à l'accueil portent essentiellement sur l'accessibilité de la ViaRhôna, la distance kilométrique vers des points d'intérêt, la signalétique ainsi que les aménagements CNR. Les questions sur les paysages et le patrimoine sont apparemment peu nombreuses. Les cyclosportifs posent aussi des questions sur les boucles qu'ils peuvent effectuer dans les environs.

Les principaux retours des usagers portent sur les difficultés rencontrées dans la « zone à tunnels » (de Virignin à La Balme). La passerelle souple qui va y être construite pour faciliter le passage des cyclistes et piétons devrait être opérationnelle en 2018.

Les usagers qui se renseignent sur la ViaRhôna semblent être surtout des habitants d'environ, cette catégorie comprenant, outre des habitants du Bugey, des personnes originaires de Savoie et d'Isère ainsi que du « bassin d'Annecy ». En été, les étrangers sont surtout des Néerlandais, des Belges et des Allemands présents en résidence sur les lieux et qui en profitent pour faire du vélo (plutôt que des touristes itinérants, bien moins nombreux à passer par l'office de tourisme, une hypothèse étant que ce type de touristes a davantage préparé son passage par la ViaRhôna en amont).

Départ de Belley, vers Virignin, par les Ecassaz

La ViaRhôna on ne longe pas directement le Rhône mais plutôt les canaux de la CNR de l'autre côté de la digue. Le paysage est plutôt « naturel » avec vue sur les collines du Bugey. Au tout début, on longe une petite zone industrielle que l'on a traversée pour rejoindre le Rhône depuis le centre de Belley. Le bruit de la route (D1504), située sur l'autre berge est assez présent, ce jusqu'au port des Ecassaz, à 2,1 km.




Vues au départ de Belley (Matthieu Adam)

À environ 1,5 km, on passe à côté d'un étang de pêche privé. Les très nombreux panneaux installés par les pêcheurs ne sont pas très accueillants. Parmi les avertissements peu avenants, ils concurrencent momentanément les écriteaux de la CNR qui rappellent fréquemment que s'approcher de la rive est dangereux.





Étang de pêche à Belley (Matthieu Adam)

La ViaRhôna repasse momentanément au bord du Rhône lorsqu'il change de rive au niveau du port des Ecassaz, où est située une base nautique (aviron notamment). La possibilité de s'y garer attire manifestement : vers 12h30, quelques personnes viennent ainsi y promener leurs chiens ou pique-niquer, seules ou en groupe. Après un bref passage en voie partagée, la véloroute rejoint le port de Virignin en longeant le Rhône puis en s'écartant un peu à l'approche du barrage. Le son des automobiles, toujours présent, se mêle aux chants des oiseaux dans une ambiance toujours très anthropisé.





Au niveau du port des Ecassaz (Matthieu Adam)

Port de Virignin, puis vers les tunnels de La Balme

Le port de Virignin marque la première rencontre avec un barrage de la CNR. Au-delà de l'aspect industriel, la faune est assez présente (oiseaux, rapaces, ragondins), la vue sur les falaises les plus proches est constante. Le contraste entre les eaux « stagnantes » du canal de dérivation et celles, « tumultueuses » en sortie de l'écluse aval, est flagrant. Les alentours immédiats offrent des paysages agricoles.









Port de Virignin et alentours (Matthieu Adam)

La présence d'un grand parking, l'accessibilité du lieu, le fait que le port serve de base nautique et la présence de tables de pique-niques ainsi que du chantier de ce qui semble devoir

devenir un lieu d'accueil suggère que le port de Virignin puisse être un lieu potentiel pour le passage des questionnaires.




Du port de Virignin aux tunnels de La Balme (Matthieu Adam)

La ViaRhôna est ensuite en voie partagée, avec une circulation automobile très faible, jusqu'à la zone des tunnels

Tunnels de la Balme

La ViaRhôna quitte ensuite le Rhône pour rejoindre la route départementale, laquelle semble assez fréquentée, et passer par les tunnels entre les falaises de La Balme.






Passage des tunnels de La Balme et falaises limitrophes (Matthieu Adam)

Le paysage des falaises est assez impressionnant. Il intègre aussi des éléments de patrimoine bâti, en particulier des ponts et vestiges de ponts, un manoir en cours de rénovation, des grottes et des traces d'habitat troglodyte. La grotte fortifiée de Pierre-Châtel, surnommée aussi « fort cellier », est remarquable. Il s'agit d'un ancien point de surveillance d'un bac puis pavillon de fête et cellier, construit au XVII^{e} et modifié au XVIII^{e} siècle et rattaché à la chartreuse fortifié du même nom située au-dessus.

De La Balme à Champagneux par Murs-et-Gélignieux

De la sortie des tunnels aux bords du Rhône, la ViaRhôna traverse des zones agricoles. En direction de Champagneux, la ViaRhôna longe un assez long moment la départementale en site protégé, ce qui n'est pas particulièrement agréable pour les cyclistes. On longe parfois une lône. Les usagers de la ViaRhôna retrouvent ensuite le contact direct avec le fleuve, ainsi qu'avec les aménagements de la CNR jusqu'au barrage de Brégnier-Cordon. C'est au bord du Rhône que deux prises de contact avec des usagers (riverain âgé, jeune retraité préparant un voyage en itinérance) aboutissent à de possibles entretiens préparatoires. La ViaRhôna est considéré par les deux hommes comme un espace agréable, apportant un vrai plus au territoire. Le riverain s'exprime un peu plus largement sur l'état écologique (le mot n'est pas employé) du Rhône qu'il qualifie de « désastreux », effectuant, particulièrement à partir de sa pratique de pêche, avec ce qu'il pouvait être il y a plusieurs décennies.



Vues des tunnels de La Balme aux bords du Rhône (Matthieu Adam)

En poursuivant vers Champagneux, on est à nouveau dans des zones agricoles, avec quelques passages à proximité de villages au patrimoine bâti apparemment ancien (parfois rénové de manière à apparaître comme remarquable.




Voie partagée en zone rurale vers Champagneux (Matthieu Adam)

Le déplacement s'effectue en voie partagée pour l'essentiel de la distance (quelques automobiles seulement). Une personne effectuant probablement un déplacement utilitaire passe en vélo.

Variante par Saint-Genix-sur-Guiers et discussion à l'office du tourisme

Les paysages agricoles se prolongent si l'on choisit de prendre la variante vers Saint-Genix-sur-Guiers. La ViaRhôna emprunte de petites routes de campagne. Elle passe à proximité de la confluence du Guiers et du Rhône, lieu qui malgré l'absence de soleil de ce jeudi 9 mars, possède selon celui qui écrit ces lignes un certain charme. L'entrée dans le bourg de Saint-Genix s'effectue en traversant une zone résidentielle. Le bourg accueille un patrimoine bâti assez typique des villages de la région.








Vers et à Saint-Genix-sur-Guiers (Matthieu Adam)

Une visite à l'Office de Tourisme Val Guiers (Saint-Genix-sur-Guiers) corrobore le ressenti des personnels de celui de Belley. Selon la personne rencontrée, les visiteurs qui s'intéressent à la ViaRhôna sont essentiellement des habitants des environs et particulièrement des familles. Elle précise que les personnes sont nombreuses à venir d'Isère (le département n'est qu'à une jetée de pont de l'office de tourisme), d'autres viennent aussi à vélo de Chambéry et ses environs, plutôt en été. De manière comparable à Belley, l'essentiel des touristes étrangers sont Allemands, Néerlandais ou Belges, il s'agit surtout d'un public familial qui vient en résidence et saisit l'occasion pour faire du vélo sur la ViaRhôna à la journée ou à la demi-journée. Comme à Belley, des cyclosportifs locaux ou de passage se renseignement régulièrement sur les boucles qu'ils peuvent faire dans les environs (plutôt dans la vallée du Guiers que le long du Rhône). Il arrive parfois que des itinérants appellent l'office du tourisme pour avoir des renseignements afin de préparer leur voyage. Le contact est pris pour récupérer les données de fréquentation de l'office de tourisme relativement aux demandes spécifiques à la ViaRhôna.

Barrage de Brégnier-Cordon

Le retour vers la ViaRhôna depuis Saint-Genix-sur-Guiers se fait selon le même chemin que l'aller, on suit plus ou moins le cours du Guiers sans toutefois le voir. On retrouve ensuite le contact direct avec le Rhône et les paysages vallonnés.




Au niveau du barrage de Brégnier-Cordon (Matthieu Adam)

Le barrage est le second et dernier du trajet. Il témoigne à nouveau visuellement de la forte présence de la CNR le long du Rhône. Comme tout le long du trajet, cette présence est aussi matérialisée par de nombreux panneaux à l'attention des cyclistes et piétons soulignant le danger que représente le fait de s'approcher du lit du cours d'eau. L'absence d'usagers ce jeudi 9 mars n'a pas permis d'établir si le site est fréquenté ou non, notamment si les cyclistes s'arrête momentanément. Sa situation, et particulièrement la présence du Lac de la Pierre, semble néanmoins s'y prêter. Des visites ultérieures permettront de confirmer s'il s'agit bien d'un lieu qui pourrait être favorable à la passation de questionnaires.

Du barrage de Brégnier-Cordon à Évieu, par Brégnier-Cordon

Jusqu'à Évieu, la ViaRhôna longe à nouveau le Rhône quasiment sur sa totalité, avec un petit passage dans le village de Brégnier-Cordon. Où l'on constate notamment que le Musée Escale Haut-Rhône, qui aurait pu être un lieu potentiel de passation de questionnaires. Fermé aussi, mais momentanément, l'Office du Tourisme Bugey-Sud, qui accueille La Maison des Îles, fera l'objet d'une visite ultérieure.





Passage dans et à proximité de Brégnier-Cordon (Matthieu Adam)

Au croisement qui mène vers le Mémorial d'Izieu, un groupe de cinq cyclosportifs a décliné immédiatement ma proposition de discussion autour de leur pratique. Cette fin de non-recevoir immédiate difficile à analyser en dehors du fait que la demande vienne interrompre une sortie qui n'était probablement pas terminée.








Parking et patrimoine naturel à Évieu (Matthieu Adam)

À Évieu, un parking dédié permet l'accès direct à la ViaRhôna. Il peut être un lieu pour passer des questionnaires auprès des riverains et touristes. Le lieu donne à voir la diversité du patrimoine écologique du Rhône, notamment avec vue sur une lône et accès visuel direct au fleuve.

D'Évieu au port de Groslée

La dernière partie du tronçon est remarquable puisqu'on passe dans des hameaux et qu'on est en même temps toujours au contact de zones humides diverses (Rhône, lônes, tourbières, étangs, canaux). La diversité du patrimoine écologique y est immédiatement accessible visuellement et à certains endroits olfactivement en raison de l'odeur singulière des zones d'eau stagnante. L'intrication des zones agricoles (maraîchages, vergers), bâties et naturelles est aussi particulièrement flagrante (notamment lorsque les zones humides servent de pépinières). La faune et la flore y est aussi diversifiée. Du point de vue sensible de l'auteur de ces lignes, ce passage est très agréable, surtout par sa diversité et l'alternance du regard entre les éléments naturels et anthropiques immédiatement accessibles ainsi que le grand paysage (falaises, collines, cours du Rhône).








Diversité du patrimoine et des paysages entre Évieu et Groslée (Matthieu Adam)

La ViaRhôna longe enfin le Rhône sur la digue pour les ultimes kilomètres du tronçon étudié. Le tracé passe à côté de nombreuses fermes en pisée et de tourbières. Comme les abords du Rhône, celles-ci sont pourvues en panneaux de la CNR indiquant le danger qu'il y a à s'aventurer dans des zones humides. La présence continue de telles indications ainsi que leur situation parfois très éloignée à la fois du fleuve et des aménagements hydroélectriques interroge tant au point de vue du caractère « agressif » du message que de son caractère compréhensible pour les usagers, notamment quand, placés dans une tourbière et sans explications supplémentaires, ils n'ont qu'un lien visuellement distant avec le lit du Rhône et ses variations dues aux barrages.









Zones humides (étangs, tourbières) entre Évieu et Groslée (Matthieu Adam)

Au port de Groslée

Au port de Groslée, un parking, des tables de pique-nique, des jeux pour enfants et un boulodrome laissent présager le fait qu'il s'agit aux beaux jours d'un lieu fréquenté. Le site semble idoine pour la passation de questionnaires, permettant a priori d'y croiser des usagers variés. À proximité, le village de Groslée donne à voir un patrimoine bâti assez ancien (constructions en pierre essentiellement, quelques bâtiments en pisée). Au port, le regard croise à la fois un Rhône assez large au paysage « naturel » et un pont en acier.




Au port de Groslée (Matthieu Adam)

Une discussion commence avec un cyclosportif qui rentre d'une sortie d'environ 70 km. Il a garé sa camionnette au port de Groslée avant de faire un aller-retour sur la ViaRhôna. Malgré deux tentatives, il décline la proposition de réaliser un entretien plus approfondi. Il déclare trouver, ainsi que les autres cyclosportifs avec qui il a l'habitude de rouler, que la ViaRhôna est un aménagement agréable surtout en dehors de l'été et en semaine. Les principales qualités qu'il lui reconnait sont son caractère sécurisé et à l'écart de la circulation automobile. L'été et les week-ends ensoleillés, le tracé devient, dit-il, « infréquentable » en raison de la quantité de personnes qui le parcourent et du frein qu'elles représentent pour une pratique sportive. Il déclare retourner lors de ces périodes avec les voitures. Sans qu'il ne soit bien sûr possible d'en extrapoler une quelconque généralité, l'homme rencontré semble assez indifférents aux paysages traversés ou à la présence du Rhône et davantage concentré lors de ses sorties sur des enjeux de performance et d'activité physique.

Enseignements du repérage sur le secteur amont

Le tronçon Belley-Groslée semble être bien adapté aux objectifs du projet. Il s'agit d'un trajet parcouru quasiment intégralement en zone rurale avec de nombreux paysages agricoles et naturels, marqués par la présence des falaises alentours. Les principales traces industrielles sont celles des aménagements CNR et d'anciennes carrières. La ViaRhôna y longe le Rhône sur l'essentiellement du trajet, parfois derrière la digue. Le patrimoine bâti est aussi assez présent, que ce soient par les forteresses ou vestiges de forteresses, les anciennes grottes habitées mais aussi des habitations et édifices religieux pour l'essentiel en pierre, parfois en pisée.

Les discussions avec les personnels des offices de tourisme de Belley et Saint-Genix-sur-Guiers semblent montrer que la population fréquentant la ViaRhôna dans le Bugey sont surtout des « locaux », en particulier des familles. L'observation confirme aussi la présence, en l'occurrence un jour de semaine à la météo relativement médiocre, de nombreux cyclosportifs. Les tentatives de contact avec ceux-ci ont été infructueuses, passer par des clubs ou identifier les cafés ou certains se retrouvent à l'issue de leur sortie semble une piste à suivre.

Le repérage permet de suggérer plusieurs points de diffusion de l'enquête :

- Le port de Virignin ou, à proximité, le port des Ecassaz ;
- Le barrage de Brégnier-Cordon et le Lac de la Pierre (distants de quelques centaines de mètres) ;
- Au besoin, le parking d'accès la ViaRhôna à Évieu ;
- Le port de Groslée qui, outre ses qualités d'accueil, a l'avantage d'être « l'arrivée officielle » du tronçon.

Des contacts ont été pris avec deux personnes en vue d'entretiens préparatoires :

- Un homme âgé, vivant à La Balme depuis 40 ans, ayant grandi dans la région et qui utilise la ViaRhôna quotidiennement à vélo pour « se maintenir en forme » ;
- Un jeune retraité habitant le Bugey et préparant un voyage en itinérance au long cours, testant le jour de la rencontre son matériel de randonnées « en conditions réelles ».

Au plan sensible, ce parcours amont est comparativement plus divers et plus agréable que le parcours médian entre Vienne et Sablons. Les grands paysages et le rapport au patrimoine naturel et agricole est particulièrement sont les éléments les plus remarquables, avec néanmoins une présence d'un patrimoine bâti intéressant (grotte fortifiée, constructions en pisée, etc.).

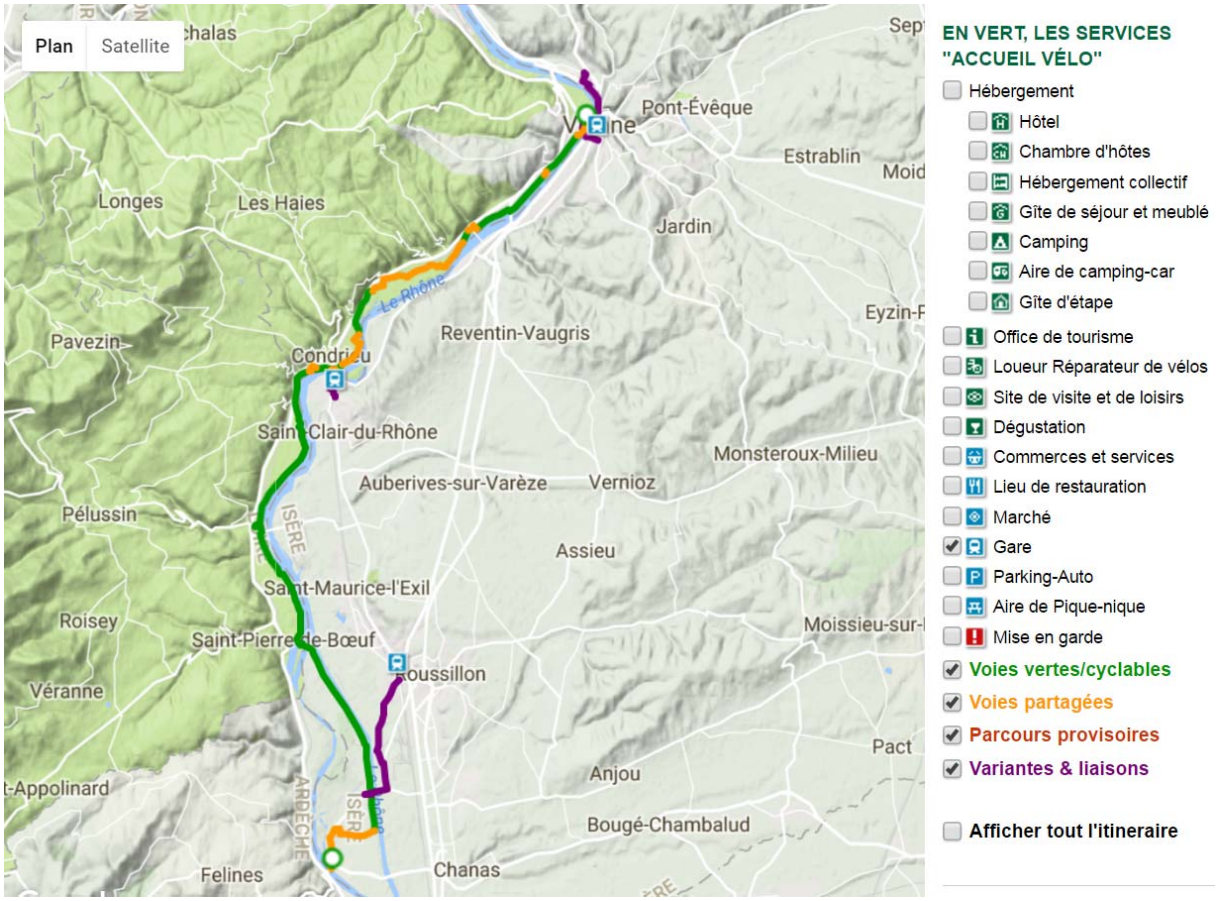
2. Repérage du terrain médian, de Vienne à Sablons

La visite a eu lieu le lundi 13 mars 2017. L'aller et retour entre Vienne et Sablons a été effectué intégralement en vélo.

Informations sur le secteur 11 disponibles sur le site viarhona.com

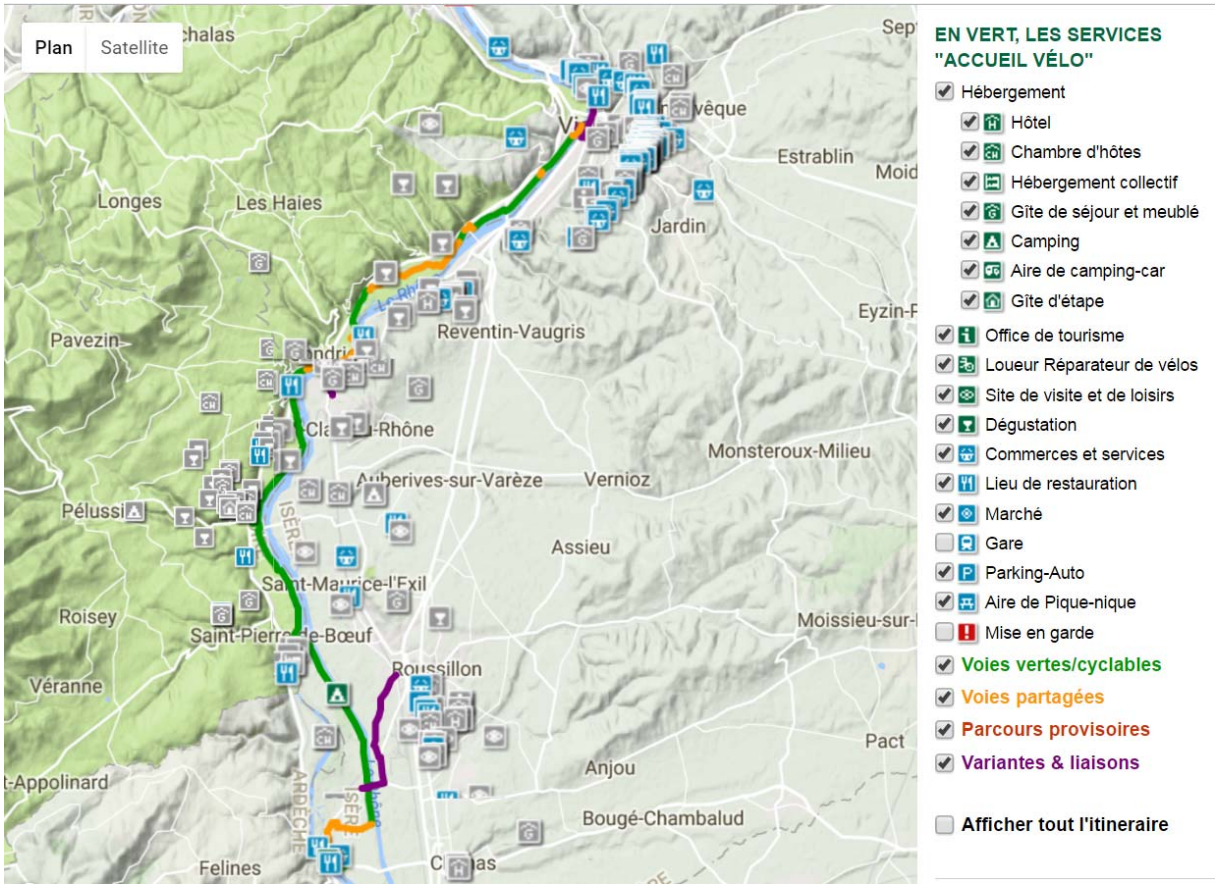
Le trajet de Vienne à Sablons, secteur 11, est présenté comme mesurant 33 km. À l'exception des derniers kilomètres dans une sorte de presqu'île, il descend intégralement sur la rive droite du fleuve. Le tronçon est classé par le site comme au « niveau famille », ce qui se justifie sur le terrain par le fait qu'il est en grande majorité sur voie verte avec quelques passages partagés sur de petites routes très fréquenté et qu'il ne présente aucune difficulté particulière. L'étape est présenté comme « *remarquable* » et offrant « *une grande variété de paysages* ». Ce jugement ne tient pas compte, selon l'auteur de ces lignes, du dernier tiers du trajet, entre Saint-Pierre-de-Bœuf et Sablons, qui est très monotone (cf. ci-

après). Les éléments mis en avant sur le site officiel sont, à l'exception de la réserve naturelle l'Île-du-Beurre, surtout les différentes composantes du patrimoine social (agriculture, gastronomie, vignoble) et bâti du Pays Viennois : « *Depuis Vienne, ancienne capitale de la Gaule romaine à la réserve naturelle de l'île du Beurre, témoin du Rhône sauvage, en passant par les vignobles en terrasse, dont la prestigieuse Côte-Rôtie et les premiers vergers de la vallée du Rhône* ». Le territoire traversé est en effet très anthropisé. Le site ajoute que les « *amoureux de la nature, de l'histoire et de la gastronomie seront comblés* ». Outre les bases de loisirs de Roches de Condrieu et de Saint-Pierre-de-Bœuf, le site recommande la visite des îles Barlet, du Beurre et de la Platière, ainsi que de faire une excursion au Parc naturel du Pilat. Le caractère antique des vignes de Côte-Rôtie et de la ville de Vienne sont valorisés, de même que le festival de jazz estival de la ville.



Carte du tronçon 11 sur le site officiel (viarhona.com)

S'il longe les vignobles sur les coteaux et traverse des zones agricoles dans l'étroite plaine de la rive droite, le tronçon Vienne-Sablons traverse essentiellement des espaces densément peuplés, urbains ou périurbains. La densité de commerces et services y est conséquente. Surtout, la zone étant très touristique, la densité d'hôtels, gîtes ou chambres d'hôtes ainsi que de camping et lieu d'hébergement collectifs y est élevée. Il en va de même pour les restaurants et, vignobles prestigieux faisant, de lieux de dégustation.



Carte des services et commerces du tronçon 11 (viarhona.com)

Discussion à l'Office de Tourisme de Vienne et du pays viennois

L'office du tourisme loue des vélos. Les personnes qui les louent font essentiellement des circuits courts, pour quelques heures ou une demi-journée, plus rarement à la journée. L'essentiel des vélos loués vont sur la ViaRhôna.

Comme dans le Bugey, les personnes qui viennent se renseigner sur la ViaRhôna (ou louer des vélos) sont surtout des familles habitant dans les environs. Le directeur de l'office du tourisme mentionne le passage d'étrangers en itinérance qui « font tout le parcours de la ViaRhôna », les nationalités citées sont les mêmes : belge, allemande, néerlandaise. Une employée mentionne le fait que le club handisport de Vienne semble utiliser la ViaRhôna comme terrain d'entraînement (constatation visuelle).

Les retours faits à l'office du tourisme sont assez courants. Ils portent pour l'essentiel sur le tronçon Lyon-Vienne que nombre de personnes souhaiteraient voir rapidement réalisé. De ce fait, le constat fait à l'office du tourisme est que l'essentiel des parcours démarrent en direction du Sud. Certaines personnes souhaiteraient pouvoir louer des vélos sur plusieurs jours ou pouvoir les déposer plus tard, la contrainte actuelle étant que ceux-ci partent et reviennent au même point.

Informations complémentaires :

- Une étude sur la fréquentation de la ViaRhôna a été effectuée en 2011 par le Parc Naturel du Pilat[162] ;
- Les cyclistes et les piétons ne sont pas les seuls à parcourir la ViaRhôna dans le pays viennois : l'office de tourisme organise des visites en petit train qui empruntent la véloroute avant de circuler dans les vignobles de Côte-Rôtie.

Départ de Vienne

Depuis la gare, les cyclistes ont un rapide aperçu du patrimoine viennois avant d'emprunter une passerelle piétonne pour traverser le fleuve.




Départ de Vienne vers le Sud (Matthieu Adam)

À la sortie de Vienne, la ViaRhôna longe d'abord une nationale (N86/D386) et le Rhône. Les paysages sont urbains sur les deux berges du fleuve, avec rapidement l'apparition des premiers vignobles. Le trafic de la départementale est relativement élevé, ce qui influence notamment l'ambiance sonore. On rejoint rapidement un parking à Saint-Cyr-sur-Rhône qui marque l'entrée sur la voie verte. Autour de ce parking, une aire de jeu, des tables de pique-nique et un restaurant (Les Barges, ouvert à partir du mercredi soir). Malgré la faible affluence le lundi matin, le lieu apparaît comme un site potentiel pour la passation de questionnaire en raison de la diversité des publics susceptibles de le fréquenter (familles, promeneurs plus âgés, cyclosportifs). Cette impression est confirmée par la visite collective de l'équipe de RhônaVel'eau le mercredi après-midi 15 mars, jour ensoleillé où le parking est déjà quasiment plein.

[162] Son résumé est accessible en ligne ici : http://www.pilat-tourisme.fr/images/pilat-tourisme/pdf/espace-pro/renduvoiefin.pdf (page consultée le 23 mars 2017).






Sortie Sud de Vienne et parking à Saint-Cyr-sur-Rhône (Matthieu Adam)

De Saint-Cyr-sur-Rhône à l'écluse de Vaugris

On circule sur la berge, avec quelques passages sur une piste gravillonneuse, entre le Rhône et les canaux de la CNR alors jusqu'à l'usine-écluse et pont routier de Vaugris, premier ouvrage majeur de la CNR sur le trajet. La proximité de l'autoroute (A7/E15), de la départementale (D386), de la nationale (N7) et de la voie ferrée ainsi que la vue sur les usines de la rive gauche et la zone industrielle de la rive droite donnent à cette partie du tronçon une ambiance très industrielle. En même temps, quelques maraîchers font leur apparition et la vue sur les coteaux donne la possibilité d'observer les vignobles en terrasse de Côte-Rôtie.







Paysage de Saint-Cyr-sur-Rhône à l'écluse de Vaugris (Matthieu Adam)

À noter en ce lundi matin, la présence de plusieurs groupes de femmes âgées pratiquant la marche rapide.

De l'écluse de Vaugris au château d'Ampuis

Le passage de l'écluse de Vaugris m'a semblé complexe en termes d'orientation. L'aménagement de la CNR marque en effet une rupture entre dans la circulation et la justesse de la signalétique interroge. À l'aller comme au retour je me suis retrouvé sur la départementale sans savoir véritablement comme retrouver la ViaRhôna, pourtant parfois visible en contrebas. À l'aller, j'ai fini par me frayer un chemin en passant sous la voie ferrée, au retour j'ai traversé le parking d'un commerce de matériaux de bricolage. Un passage ultérieur permettra de confirmer ou d'infirmer ce problème, certes faible mais pénible.




Lotissement périurbain et château à Ampuis (Matthieu Adam)

Une fois la ViaRhôna rejointe, on se dirige vers le château d'Ampuis (construit au XIV^{e} siècle, profondément remanié deux siècles plus tard) en traversant une zone périurbaine le long du Rhône. Le château lui-même, aujourd'hui cœur d'un domaine viticole, est entouré d'habitat pavillonnaire.

Du Château d'Ampuis à l'Île du Beurre

D'Ampuis à l'Île du Beurre, on quitte à la fois la proximité immédiate du Rhône et les lotissements récents pour circuler au milieu de maraîchages et de vergers (pêchers, abricotiers)

tout en conservant la vue sur les vignobles en terrasse. La route est partagée mais très peu emprunté et ce passage est particulièrement calme. Vers midi le lundi, les agriculteurs au travail sont nombreux. La présence de la faune (oiseaux, chevreuils) est remarquable. La voie ferrée comme la départementale et l'habitat pavillonnaire ne sont jamais loin, rappelant régulièrement les usagers de la ViaRhôna vers un autre type d'ambiance, visuelle comme sonore.



Zone agricole et vignoble d'Ampuis à l'Île du Beurre (Matthieu Adam)

L'Île du Beurre

L'entrée sur l'Île du Beurre se fait en traversant la lône de la Chèvre (en réalité on passe d'abord sur l'Île de la Chèvre et on longe ensuite, par la rive droite, l'Île du Beurre sans y pénétrer puisqu'elle est interdite aux humains). Des barrières imposent aux cyclistes de mettre pied à terre régulièrement. Sur une partie du passage, les chemins pour piétons et vélos sont séparés. On pénètre dans un espace à l'apparence souhaité naturel mais pourtant profondément anthropisé : tout le cheminement est balisé (afin d'éviter les incursions dans les zones réservées à la faune et à la flore locale) et l'ambiance sonore, si elle fait la part belle aux chants d'oiseaux, ne fait pas abstraction de la proximité de la route départementale et de la voie ferrée (particulièrement présente les 13 et 15 mars alors que des travaux de rénovation sont en cours sur celle-ci). Au plan sensible, l'ambiance y est néanmoins très agréable et tranche totalement avec les autres secteurs du tronçon n°11 de la ViaRhôna, à la fois par le calme qui y règne et par le passage en sous-bois, inédit entre Vienne et Sablons.






Passage à l'Île du Beurre (Matthieu Adam)

Un observatoire à oiseaux permet d'avoir une vue directe sur la lône du Beurre, sans cela impossible, et de voir les très nombreux hérons qui gîtent le long de celle-ci. Parce qu'elle est un endroit d'arrêt quasiment systématique, mettre pied à terre y étant impératif, et parce qu'il s'agit d'un endroit calme dans lequel c'est essentiellement le patrimoine écologique qui est valorisé et visibilisé, l'Île du Beurre apparaît comme un lieu adapté à la passation des questionnaires.

Discussion avec une personne de l'observatoire de l'Île du Beurre

Cette possibilité est confirmée par la discussion eue avec un employé du Centre d'Observation de la Nature de l'île, centre qui expose (aquariums, photothèque, panneaux, etc.) et valorise la faune et la flore rhodanienne (sensibilisation auprès des scolaires notamment). Le centre est ouvert au grand public tous les dimanches et jours fériés ainsi qu'en semaine durant les vacances scolaires.




Centre d'observation et éco-compteur à l'Île du Beurre (Matthieu Adam)

Avant un entretien plus approfondi, il donne des informations sur la fréquentation des lieux. L'éco-compteur situé non loin du Centre (il y en a deux sur l'Île du Beurre) a comptabilisé 120 000 passages en 2016 soit, si on considère que l'essentiel des sorties se fait sur un aller-retour, environ 60 000 personnes (information à affiner avec les données précises sur le sens et la distinction piétons/cyclistes). Parmi celles-ci, 6000 ont poussé la porte du Centre. L'importance de ce chiffre, considérant que le Centre n'est pas ouvert tous les jours permet de le cibler comme un point ou faire passer des questionnaires (l'employé rencontré suggère de le faire devant le Centre ou sur la digue du Rhône à la sortie de l'île (direction Sud). Le Centre d'Observation sera très intéressé par les résultats.

Interrogé sur le degré de connaissances du patrimoine écologique rhodanien des visiteurs de l'Île du Beurre qu'il rencontre, il l'estime faible voire très faible à l'exception des personnes âgées des environs.

De l'Île du Beurre à Condrieu

À la sortie de l'Île du Beurre, on retrouve le Rhône. Au plan sensible, c'est sa largeur et son débit qui frappent. Des panneaux d'informations sur le patrimoine écologique du fleuve ont été installés sur la rive par le Parc Naturel du Pilat.





Panneaux et berge au sortir de l'Île du Beurre (Matthieu Adam)

On pénètre sur le territoire de la commune de Condrieu. La ViaRhôna longe d'abord le fleuve sur la digue durant quelques centaines de mètres avant que l'on traverse des vergers puis qu'on rencontre des pavillons. On retrouve aussi les canaux de la CNR et leur omniprésente signalisation. Entre ceux-ci et le Rhône se situent les campings de l'Île des Pêcheurs et de Belle Rive, fermés à cette période de l'année mais dans lesquels séjournent potentiellement des usagers de la ViaRhôna l'été. La présence de la base nautique de Roches de Condrieu s'annonce par la présence de panneaux signalant la pratique du ski nautique sur le Rhône.









Ski nautique, zone agricole, camping et canal à Condrieu (Matthieu Adam)

L'arrivée à Condrieu, avec la vue sur Roches de Condrieu, de l'autre côté du fleuve, marque les retrouvailles avec un paysage momentanément urbain. La présence de lieu d'accueil touristique et de maisons secondaires ainsi que le soin apporté à la rénovation du patrimoine bâti sont flagrants. Sur quelques centaines de mètres, une promenade suit le Rhône. Peu occupé le lundi 13 mars vers h 13h, cet espace public l'est bien davantage à environ 17h le mercredi 15 avec notamment la présence d'enfants dans et autour des aires de jeux. Fréquenté, piétonnisé, agréable et facilement accessible en voiture, cet espace semble être un troisième terrain adapté au passage de questionnaires.



Promenade en bord de Rhône à Condrieu (Matthieu Adam)

De Condrieu à Saint-Pierre-de-Bœuf

Après Condrieu, le trajet suivi par la ViaRhôna change de physionomie. Jusqu'au barrage de Saint-Pierre-de-Bœuf, les cyclistes circulent essentiellement entre la digue et les canaux de la CNR. Les paysages de coteaux s'éloignent. Ils laissent place à des alternances, rive droite, entre zones agricoles, habitat et zones industrielles périurbaines. Rive gauche, lorsque la vue de celle-ci n'est pas masquée par la digue, le paysage est assez uniforme et industriel : les usines (chimie notamment, mais aussi la centrale nucléaire de Saint-Alban-du-Rhône) occupent l'essentiel des bords de Rhône. Lorsque cet enchaînement s'interrompt apparaît le patrimoine bâti de quelques villages, notamment celui de Saint-Alban. Le fait que les automobiles ne soient jamais loin renforce l'aspect industriel de l'ambiance. Visuelle et sonore, celle-ci est parfois complétée par les effluves de l'industrie pétrochimique. Moins monotone que les kilomètres qui séparent Saint-Pierre-de-Bœuf de Sablons, cette partie est malgré tout assez peu variée, bien moins en tous cas que les précédentes, en termes de paysages et de patrimoine rhodanien (dans toutes ses acceptions). Notons qu'à certains points, des activités « non dites » (prostitution, lieux de rencontres) sont présentes.






Paysages de Condrieu à Saint-Pierre-de-Bœuf (Matthieu Adam)

Barrage, base nautique et village de Saint-Pierre-de-Bœuf

Outre un barrage CNR, le village de Saint-Pierre-de-Bœuf accueille aussi une base nautique, l'espace Eaux-Vives, un plan d'eau, un camping et différents gîtes (notamment la Maison de la Lône, adaptée aux vélos). Si mi-mars, les lieux semblent peu fréquentés, il est probable qu'il y ait là surtout un aspect saisonnier et le lieu pourrait être un site de passation de questionnaires complémentaire à l'été 2017.




Barrage et village de Saint-Pierre-de-Bœuf (Matthieu Adam)

De Saint-Pierre-de-Bœuf à Sablons

Ce secteur est le plus monotone : l'essentiel du trajet (environ 7,5 km sur les 9) se déroule sur une véloroute en ligne droite, laquelle longe en grande partie une route départementale relativement fréquentée (D503). Le regard n'a que peu de distractions pendant ce long tronçon. La rive gauche du fleuve est masquée par la digue durant l'essentiel du parcours, des passages plus proches laissant parfois deviner la présence continue d'installations industrielles. À droite, s'enchaînent des paysages agricoles de plaine et quelques sous-bois avec, au loin, les collines qui se dessinent.



Paysages de Saint-Pierre-de-Bœuf à Sablons (Matthieu Adam)

Pour arriver à Sablons, on quitte la digue pour traverser d'abord des terres agricoles, longer ensuite des lotissements périurbains, avant de rentrer dans le village. À l'arrivée, le pont et le village de Serrières sont plutôt séduisants.






Arrivée à Sablons et vue sur Sablons et Serrières (Matthieu Adam)

Enseignements du repérage sur le secteur médian

Le tronçon Vienne-Sablons semble correspondre aux objectifs du projet, notamment parce qu'il se distingue clairement du tronçon Belley-Groslée, la partie qui mène de Vienne à Condrieu semble la plus intéressante, à la fois en ce qui concerne le patrimoine voisin, la diversité des paysagers et la proximité avec la Rhône ainsi que dans la localisation des lieux de passation de questionnaires potentiels. Le parcours traverse des zones industrielles, agricoles, urbaines et périurbaines. Le patrimoine valorisé par les offices du tourisme et les panneaux de la ViaRhôna, aussi immédiatement visible depuis la véloroute est, bien d'avantage qu'écologique, surtout bâti et gastronomique (viticulture notamment). Comme sur le trajet Belley-Groslée, la présence de la CNR est constamment rappelée par des panneaux prévenant du danger encouru si l'on s'approche de leurs aménagements.

Les discussions avec les personnels de l'Office de tourisme de Vienne et du Centre d'Observation de la Nature de l'Île du Beurre vont dans le même sens que celles eues dans le Bugey : les usagers de la ViaRhôna semblent être surtout des familles en loisirs, pour l'essentielle riveraines ou des environs proches (difficile de parler, par exemple, d'échelle départementale sur ces deux terrains en comptant trois à quatre limitrophes mais ce sont les échelles mentionnées par ces acteurs) ainsi que des cyclosportifs. Les nationalités des touristes en résidence ou en itinérance citées sont aussi les mêmes dans le Bugey et dans le pays viennois : belge, néerlandaise, allemande. L'échange à l'Île du Beurre permet aussi

d'émettre l'hypothèse que le niveau de connaissance du patrimoine écologique rhodanien par les usagers de la ViaRhôna est faible, ce qui ne dit rien, en revanche, de leur intérêt potentiel pour le sujet et de la valeur qu'ils lui accordent.

Le repérage permet de suggérer plusieurs points de diffusion de l'enquête :

- Le parking de Saint-Cyr-sur-Rhône, entrée dans le parcours, doté de table de pique-nique et manifestement très fréquentée (cf. visite collective du mercredi 15 mars) ;
- L'Île-du-Beurre, lieu d'arrêt récurrent des cyclistes et piétons, lieu de visites et d'éducation à l'environnement. Le « pied à terre » étant obligatoire pour les cyclistes, l'arrêt est potentiellement assez facile. Les personnels de l'observatoire sont d'accord (lieux suggérés : devant le Centre d'observation, sur la digue vers Condrieu) ;
- Pour certains publics spécifiques, possibilité de passer des questionnaires à l'office de tourisme de Vienne. Cela serait possible d'après les personnes rencontrées ;
- En complément : la promenade le long du Rhône à Condrieu, manifestement empruntée à la fois par des familles avec des enfants et par des personnes âgées des environs. La présence de maisons secondaires et la proximité des camping laisse penser qu'il sera possible d'y rencontrer en été des touristes en résidence.
- En complément pour certains publics spécifiques (touristes en résidence particulièrement) : plan d'eau et/ou base de loisirs « Eaux Vives » à Saint-Pierre-de-Bœuf.

Le contact est pris avec une personne du Centre d'observation de l'Île du Beurre en vue d'un entretien (à la fois « acteurs » de la ViaRhôna et préparation aux entretiens (particulièrement sur le niveau de connaissance du patrimoine écologique).

Au plan sensible, ce tronçon médian se divise en deux parties : avant et après Condrieu. De Vienne à Sablons, les paysages sont diversifiés et donnent accès à un patrimoine qui l'est tout autant : bâti (depuis l'antique), agricole (maraîchages, vergers), viticole (vignes en terrasses), naturel (lônes, zones humides, faune) et industriel (usines et installations CNR). De Condrieu à Sablons, le trajet est monotone, essentiellement parce que le tracé de la ViaRhôna emprunte une grande ligne droite séparé du Rhône par la digue et que les paysages données à voir sont, d'un côté, une succession d'usines et, de l'autre, essentiellement des terres d'agriculture intensive mitées par quelques lotissements périurbains et quelques zones d'activités. Sur la totalité du parcours, y compris l'Île du Beurre, le caractère anthropique, plus particulièrement industriel mais aussi agricole, périurbain et « automobile », de l'environnement est permanent. L'ambiance visuelle, sonore et ponctuellement olfactive marque ainsi un contraste fort avec le secteur parcouru dans le Bugey.

3. Repérage du terrain aval, de Rochemaure à Bourg-Saint-Andéol

La visite a eu lieu en deux épisodes en mars 2017. Le terrain a été intégralement parcouru à vélo.

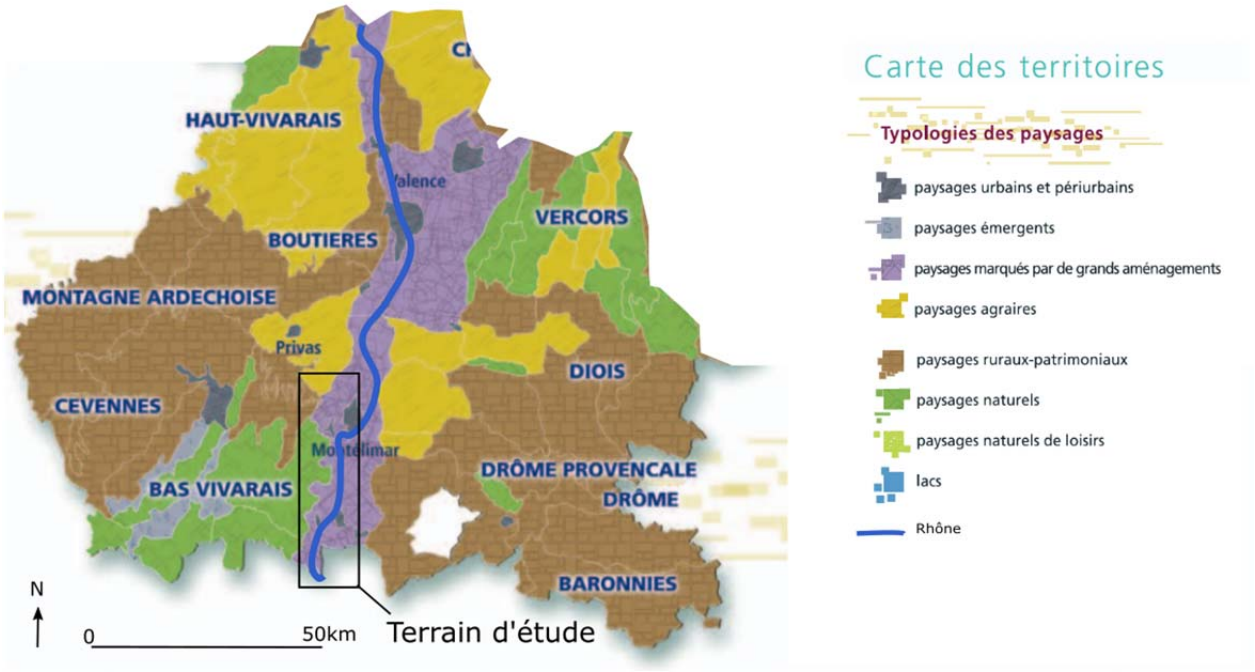


Carte et photographies du terrain aval (Laure Coussout)

Des paysages marqués à différents degrés par l'Homme

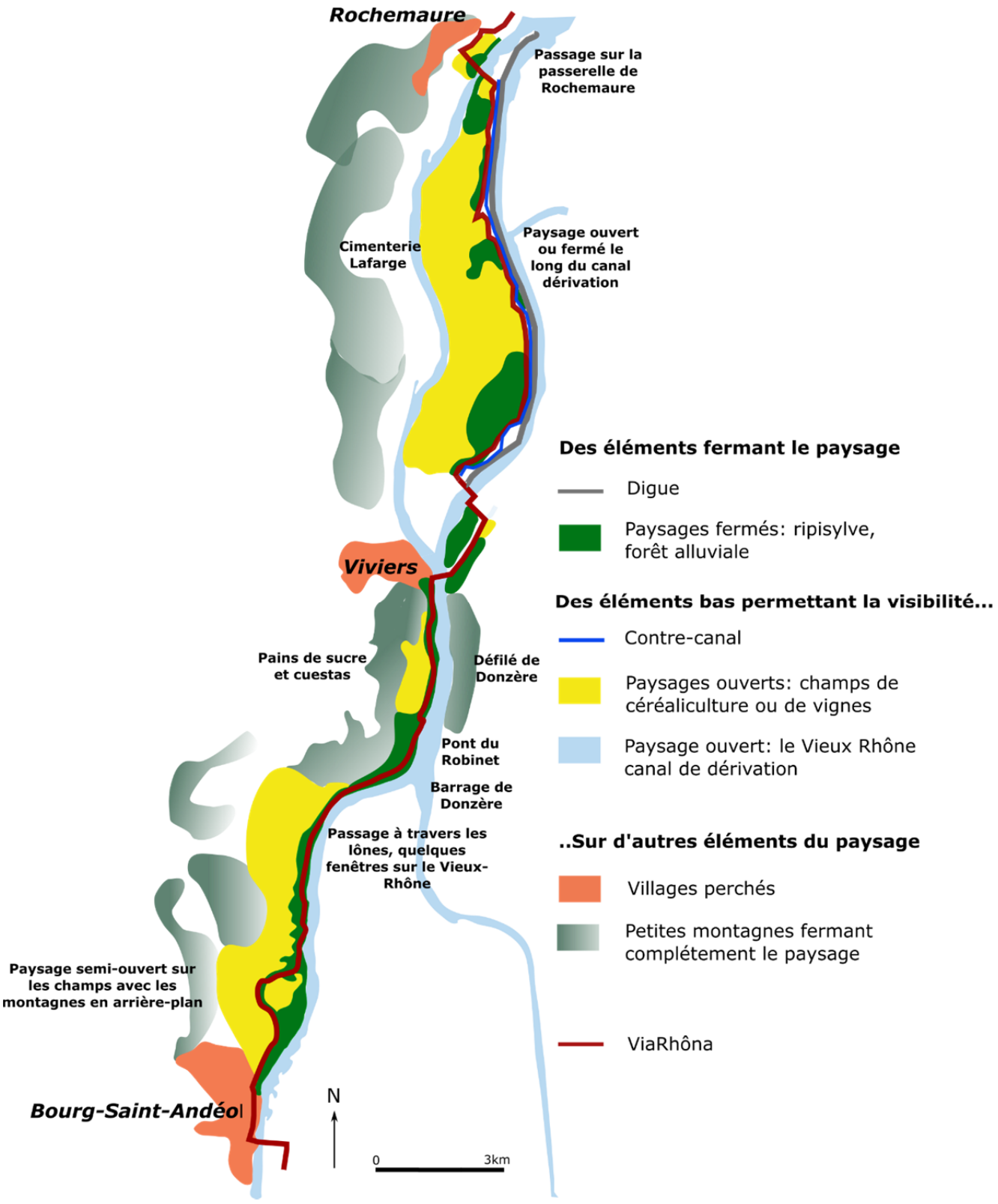
Le tronçon aval traverse principalement des paysages marqués par les grands aménagements, mais également les paysages naturels du Bas-Vivarais selon la typologie de la Direction Régionale de l'Environnement (DIREN) Auvergne-Rhône-Alpes, comme nous pouvons le voir sur la carte ci-dessous(Figure 11) (DIREN, 2005). Les paysages marqués par les grands aménagements correspondent selon la DIREN à des fonds de vallées où les infrastructures routières et ferroviaires se sont implantées, mais aussi les grands aménagements du fleuve tels que les canaux et contre-canaux. Ces grands axes marquent la perception des individus et donnent une forte importance dans le paysage à des ouvrages ponctuels tels que les centrales nucléaires, barrages hydroélectriques et aux carrières. Ces infrastructures sont des témoins des périodes d'aménagement du fleuve que nous avons vu en première partie.

Celles-ci se sont implantées au sein de paysages naturels et ruraux et l'urbanisation le long des axes routiers effectue ce que la DIREN appelle un « colmatage » dans ces espaces, gommant les diversités paysagères. Le paysage naturel est la deuxième entité paysagère présente sur notre terrain d'étude selon la DIREN. Ces paysages laissent place à une végétation spécifique du territoire donnant une impression sensitive d'être dans une nature vaste et sauvage, où l'empreinte humaine reste discrète.



Localisation du terrain aval par rapport aux catégories de paysages de la DIREN (Source : donnees.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr)

La ViaRhôna entre Rochemaure et Bourg-Saint-Andéol parcourt 31 kilomètres. A cette échelle, les paysages traversés par les usagers sont plus variés que ce qui apparait sur la carte présentée ci-dessus. Nous les présentons du Nord au Sud, car c'est dans ce sens que la plupart des cyclotouristes parcourent la ViaRhôna. Nous considérons que nous pouvons découper ce secteur en deux parties. De Rochemaure à Viviers, les paysages sont fortement marqués par les grands aménagements liés au fleuve, mais également par l'agriculture et l'entreprise Lafarge. De Viviers à Bourg-Saint-Andéol les paysages sont plus naturels, notamment car ils longent le Vieux Rhône et les paysages fluviaux sont moins aménagés. A partir de nos sorties sur le terrain, nous avons effectué une lecture paysagère résumée par la carte ci-dessous, et plus détaillée ci-après.



Carte des paysages ouverts et fermés et des entités paysagères présentes sur le secteur aval (Laure Coussout)

De Rochemaure à Viviers : Une forte présence anthropique dans les paysages

Sur la partie nord de notre terrain d'étude, la ViaRhôna traverse le Vieux-Rhône par la passerelle de Rochemaure avant de longer le canal de dérivation sur une quinzaine de kilomètres.

Depuis la passerelle nous avons une vue surplombant le Vieux-Rhône, en contre-bas du village médiéval de Rochemaure. En arrière-plan sur la rive droite, des moyennes montagnes arborées ferment le paysage, ce sont les Monts d'Ardèche. Le Vieux-Rhône se caractérise par un tracé ondulé fermé visuellement par la ripisylve avec la présence de petites îles, la végétation y est spontanée. La passerelle de Rochemaure a été restaurée pour permettre la circulation des usagers de la ViaRhôna, de plus, c'est un élément fort du paysage de par sa taille mais également son architecture.



Les paysages fluviaux du Vieux-Rhône autour de Rochemaure (Laure Coussout)

Durant une quinzaine de kilomètres, la ViaRhôna traverse un paysage peu varié, qui peut apparaitre comme monotone de par sa longueur. La circulation s'effectue sur la rive droite du canal de dérivation. La ViaRhôna est pour une partie sur la digue, offrant un paysage ouvert avec sur la rive droite des contre-canaux puis des boisements avec les montagnes en arrière-plan. En arrivant au niveau de la ville du Teil, nous pouvons observer que ces petites montagnes ont été fortement aménagées. En effet, les grandes carrières de l'entreprise Lafarge, sont visibles sur plusieurs kilomètres. De l'autre côté, la vue se pose sur les formes rectilignes du canal de dérivation avec une vue sur la centrale nucléaire de Cruas. Au sud, la ViaRhôna borde le contre-canal se situant en contre-bas de la digue et au pied des boisements. Son tracé est rectiligne et la vue fermée, donnant un effet de perspective structuré par la digue, le contre-canal et les boisements.



Les paysages marqués par les aménagements du fleuve (Laure Coussout)

La ViaRhôna s'éloigne parfois du canal de dérivation pour s'ouvrir sur des paysages agricoles de céréaliculture dans la plaine alluviale du fleuve avec au loin une vue sur les montagnes et les carrières.



Paysages en contre-bas de la digue et ouverture sur les plaines agricoles (Sylvie Morardet)

Pour rejoindre Châteauneuf-du-Rhône, la ViaRhôna traverse le canal de dérivation par l'imposante centrale hydro-électrique Henri Poincaré. Elle longe par la suite un autre contre-canal à l'apparence plus naturelle, car la végétation y est plus abondante et spontanée avec une vue sur le village médiéval perché de Viviers. La ViaRhôna rejoint ce village par le pont éponyme de la ville au-dessus de la confluence entre le canal de dérivation et le Vieux Rhône et offre une vue plus proche du village de Viviers et de son port de plaisance.



Des paysages à proximité du Rhône avec un ouvrage CNR, un contre canal et la vue sur le village de Viviers. (Sylvie Morardet, Anne-Laure Collard et Laure Coussout)

De Viviers à Bourg-Saint-Andéol : Des paysages à plus forte naturalité, mais toujours marqués par la main de l'Homme

Sur ce tronçon d'une quinzaine de kilomètres, le paysage présente une naturalité plus forte. D'une part, les reliefs y sont plus présents, proches et variés que le long du canal de dérivation. Au sud de Viviers, des reliefs abrupts, et se caractérisant par de nombreux affleurements de roche, sont très proches de la ViaRhôna. Parmi ces reliefs s'élèvent des pains de sucre et des cuestas dans un environnement boisé. Sur la rive gauche du Vieux-Rhône de petites montagnes s'élèvent sur quelques kilomètres pour former le défilé de Donzère, qui marque le paysage par sa posture imposante au-dessus du Rhône. Liées à une géologie karstique, ces falaises ont été creusées par le Rhône au fil du temps. En s'approchant de Bourg-Saint-Andéol, la plaine alluviale s'élargit et ces montagnes s'éloignent.



Les différentes formes de relief au sud de Viviers (Laure Coussout)

Ce tronçon offre des paysages plus « naturels », car le tracé de la ViaRhôna serpente le long du Vieux-Rhône et traverse des lônes et la ripisylve. Contrairement au secteur amont longeant le canal de dérivation, l'ambiance est plus fraîche et intime avec des paysages fermés par la végétation avec quelques fenêtres sur le fleuve. Le Vieux-Rhône accueille encore aujourd'hui quelques îles. En effet, le Vieux-Rhône est le lit naturel du fleuve qui a perdu de son caractère naturel avec la mise en place du canal Donzère-Mondragon. Ainsi, son fonctionnement a été modifié avec une perte de débit qui a déconnecté certaines lônes du Rhône. En amont de Bourg-Saint-Andéol, la ViaRhôna longe plusieurs bras-morts telle que la lône de la Grange Ecrasée bordée d'une végétation de milieux humides, tels que des peu-

pliers. Les paysages, qui jusqu'à présent étaient relativement fermés dans la ripisylve, s'ouvrent et dévoilent de vastes plaines céréalières puis des jardins partagés.



Un paysage fluvial marqué par le passage à gué des lônes sous la ripisylve (Laure Coussout)

Certains éléments témoignent de l'aménagement du Rhône dans le paysage. Le barrage de Donzère constitue une infrastructure imposante dans le paysage et est un indicateur marquant l'entrée du canal de Donzère-Mondragon. Celui-ci a modifié le fonctionnement naturel du Rhône lors de sa mise en place en 1952. En l'approchant, la ViaRhôna se situe derrière une haute digue et longe brièvement un contre-canal. D'autres digues sont présentes près de Viviers. Plus basses, elles protègent les champs et de vieilles bâtisses des crues.



L'ancien Rhône avec ses nombreuses îles et son rétrécissement après la mise en place du canal Donzère-Mondragon (Source: IGN, carte d'état-major (1820-1866) et photographie aérienne (2007))



Différents aménagements ponctuent le paysage (Laure Coussout)

D’autres éléments façonnent le paysage qui est donné à voir depuis la ViaRhôna. C’est le cas du pont de Viviers et de celui du Robinet. Les champs céréaliers, les alignements d’arbres et d’anciennes granges témoignent également de l’appropriation de la plaine alluviale pour l’agriculture.



Différents éléments paysagers rappellent l'appropriation humaine du territoire (Laure Coussout)

Ainsi, les paysages traversés par la ViaRhôna sur notre terrain d’étude rappellent à des degrés divers l’aménagement du fleuve, parfois discrètement avec la déconnexion de certaines lônes ou de manière plus évidente le long du canal de dérivation. Les paysages offrent des ambiances différentes entre l’amont et l’aval de ce secteur marqués par la proximité des montagnes, le passage dans les ripisylves et la présence d’aménagements du fleuve.

ANNEXE 2. GRILLE D'ENTRETIEN DES USAGERS

Je vous remercie de me recevoir. Comme j'ai pu vous le dire lors de la prise de contact, je fais partie d'une équipe qui démarre un projet de recherche qui s'appelle RhônaVel'eau. Ce projet est mené dans le cadre du plan Rhône avec le soutien financier de l'Agence de l'eau, d'EDF et de l'Etat. Je suis…

Notre projet s'intéresse au patrimoine fluvial du Rhône notamment à travers le regard de ses usagers.

Au cours de notre rencontre, nous discuterons de votre expérience de la ViaRhôna, de vos habitudes de déplacement, de votre rapport au Rhône et à l'environnement. Je vais enregistrer la conversation, elle sera ensuite anonymisée et intégralement retranscrite.

Attention à l'adaptation en fonction du fait qu'on parle à des locaux ou à des touristes/itinérants et à employer le moins de termes connotant la discussion (patrimoine écologique, expérience paysagère, par ex) afin de bien identifier le vocabulaire employé qui pourra servir pour le questionnaire.

(A) Quelles pratiques de la ViaRhôna

-

1. Pour quoi faire ? (utilitaire, loisir/ promenade, itinérance…)
2. Quel mode de transport ? (vélo, pied, trot…)
3. Avec qui ?
4. Depuis quand utilisez-vous la ViaRhôna ?
5. A quelle fréquence utilisez-vous la ViaRhôna ?
6. Quels tronçons ? Pourquoi ceux-là ?
7. Quels lieux visités, quels arrêts ? Pourquoi ici ?
8. Pourquoi avez-vous choisi d'emprunter la ViaRhôna plutôt qu'un autre itinéraire (a. pour vos loisirs, b. pour vous rendre à votre travail, c. pour vos vacances) ?
9. De manière générale, quelles sont vos attentes vis-à-vis de votre fréquentation de la ViaRhôna ? Que venez-vous chercher ici ?
10. Avez-vous déjà pratiqué d'autres véloroutes ? Lesquelles ? Et en quoi la ViaRhôna est elle plus ou moins satisfaisante que ces itinéraires alternatifs par rapport à ce que vous recherchez ?
11. Quels sont les autres lieux où vous pratiquez la même activité que celle que vous pratiquez sur la ViaRhône (balade, tourisme, autres activités en fonction de ce qui a été présenté par la personne avant) ?

-

(B) La ViaRhôna et le paysage rhodanien

-

12. Etiez-vous familier du Rhône, de sa vallée et de ses paysages avant d'en faire l'expérience par la ViaRhôna ? Quelle expérience en aviez-vous ?
13. Si vous deviez décrire ces paysages à quelqu'un qui ne les connait pas, que lui diriez-vous ? Qu'est ce qui le compose et qu'est ce qui en fait la spécificité, l'identité ?

14. Est-ce que vous avez été surpris, lors de votre cheminement par des éléments auxquels vous ne vous attendiez pas ?
15. Est-ce que les paysages visibles depuis la ViaRhôna (sur les secteurs que vous avez fréquentés) vous plaisent, vous déplaisent ? Y êtes-vous attachés ?
16. Pourquoi êtes-vous attaché au Rhône, existe-t-il une raison particulière ? Cet attachement a-t-il évolué avec la mise en place de la ViaRhôna ?
17. Au sein de ces paysages, quels éléments devraient être préservés/protégés en priorité ? Et pourquoi ? En d'autres termes, si l'on ne pouvait pas tout préserver, notamment pour des questions budgétaires, quels éléments du paysage du Rhône cibleriez-vous ?
18. Au contraire, quels éléments devraient disparaître ou devraient être transformés ? Pourquoi ?
19. Saviez-vous que certains écosystèmes spécifiques du Rhône sont restaurés (c'est-à-dire qu'on fait des travaux pour les remettre en bonne santé) ?
20. Ces travaux vous paraissent ils utiles ou inutiles et pourquoi ?

-

(C) La ViaRhôna et le patrimoine rhodanien

Nous allons maintenant aborder la question du patrimoine lié au Rhône. Par patrimoine, j'entends à la fois l'environnement lié au fleuve Rhône ainsi que les liens que les sociétés ont pu tisser avec lui au cours du temps et qu'il est important de préserver et de transmettre aux générations futures.

21. D'après cette définition, quels patrimoines liés au Rhône identifiez-vous ? C'est-à-dire, selon vous, lesquels ont de la valeur et méritent d'être préservés ? Pouvez-vous m'en donner des exemples sur le tracé de la ViaRhôna
22. Ces patrimoines peuvent-ils être facilement observés aux abords de la ViaRhôna sur les secteurs que vous avez fréquentés ? Le tracé de la ViaRhôna vous paraît-il approprié pour les découvrir ? Si non, pourquoi ?
23. Au cours de votre parcours de la ViaRhôna, avez-vous reçu d'une manière ou d'une autre de l'information sur le patrimoine lié au Rhône ?
    a. Quel en était le support ? Des panneaux, des cartes, des guides, des visites (musées, lieux…) ?
    b. Quel type d'information avez-vous notamment reçu ?
24. Comment avez-vous préparé (si question pertinente vis-à-vis de l'enquêté) votre voyage/balade sur la ViaRhôna avant de l'effectuer ?
    a. Par quels moyens (internet, guides de voyage, magazine ViaRhôna, salons etc.) ?
    b. De quelles informations disposiez-vous ?
25. Cette information était-elle selon vous satisfaisante :
    a. Dans sa quantité ? En auriez-vous voulu plus ou moins ?

b. Dans son contenu ? Quel type d'information sur le patrimoine aimeriez-vous avoir au fil de votre parcours ?
c. Dans la manière dont elle est donnée ? Quels types de supports, d'outils aimeriez-vous voir développés pour que le patrimoine lié au Rhône vous soit présenté ?

-
-
-

(D) Impact de la ViaRhôna

-

26. Est-ce que la création de la ViaRhôna a modifié vos pratiques : (Ne s'adresse qu'aux riverains ?)
- En termes de mobilité ?
- En termes de loisir ?
- D'un autre point de vue ?

27. Est-ce que votre expérience de la ViaRhôna a pu modifier l'image et les connaissances que vous aviez du Rhône et des patrimoines qui lui sont liés ? Si oui, de quel point de vue ?

-

28. Avez-vous d'autres remarques/ constats sur la question de la ViaRhôna et de son rôle dans la découverte du Rhône et de ses patrimoines ?

(E) Renseignements

-

Âge ? Profession ? Lieu de résidence ? Depuis combien de temps ?

Diriez-vous qu'à vélo vous êtes : très à l'aise/ moyennement à l'aise / peu à l'aise ?

Avez-vous effectué des dépenses (ou avez l'habitude) avant, pendant, après? Avant ? Lesquelles (matériel, loisir, nourriture, produits locaux, etc.) ? Pour quel montant ?

ANNEXE 3. QUESTIONNAIRE USAGERS

Site :

Date :

Questionnaire RhônaVel'eau

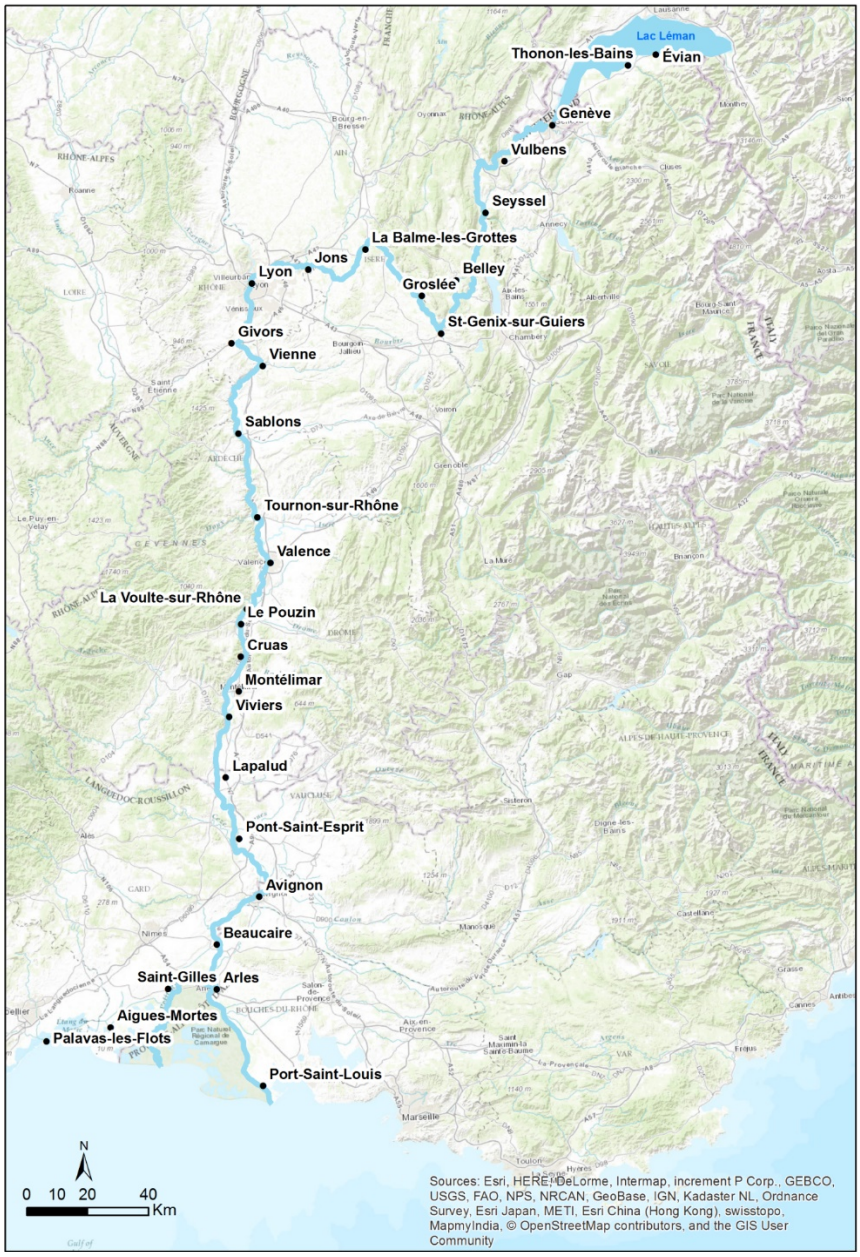
Le projet de recherche RhônaVel'eau s'intéresse à vos pratiques de la ViaRhôna, à vos connaissances et à votre rapport au Rhône. Afin de mieux connaître votre avis, merci de consacrer quelques minutes à répondre aux questions suivantes.

Pour des informations ou des renseignements sur le projet RhônaVel'eau, contactez Matthieu : *matthieu.adam@ens-lyon.fr*

Sources iconographiques : laboratoire EVS (Lyon), IRSTEA (Montpellier) et Wikipédia

I. Vos pratiques de la ViaRhôna

1. Sur cette carte, entourez les secteurs de la ViaRhôna que vous avez fréquentés aujourd'hui et par le passé



Le Rhône, du lac Léman à la mer Méditerranée

2. Si vous êtes venu·e sur la ViaRhôna aujourd'hui, c'est d'abord pour ? (une seule réponse)

☐ A. Être au bord du Rhône

☐ B. Vous rendre sur un lieu particulier, précisez :

- ○ B.1. Lieu commercial
- ○ B.2. Travail
- ○ B.3. École
- ○ B.4. Site de loisirs
- ○ B.5. Site d'observation de la nature
- ○ B.6. Lieu de pêche
- ○ B.7. Autre, précisez :

☐ C. Vous promener / prendre l'air

☐ D. Randonner

☐ E. Faire du sport

☐ F. Promener votre chien

☐ G. Autre, précisez : .....

3. Aujourd'hui, vous vous déplacez sur la ViaRhôna (plusieurs réponses possibles)

☐ À vélo ☐ À pied ☐ En fauteuil roulant / en handbike

☐ En rollers / à trottinette ☐ Avec une poussette ☐ Autre, précisez : .....

4. Depuis quand fréquentez-vous la ViaRhôna ?

☐ C'est la première fois que je l'emprunte *(si oui, passez directement à la question 6)*

☐ Depuis moins d'un an ☐ Depuis 1 à 2 ans ☐ Depuis 2 à 5 ans ☐ Depuis plus de 5 ans

5. À quelle fréquence utilisez-vous la ViaRhôna ?

☐ Tous les jours ☐ Plusieurs fois par semaine ☐ Une à plusieurs fois par mois

☐ Occasionnellement dans l'année

6a. Avant la création de la ViaRhôna, à quelle fréquence vous rendiez-vous le long du Rhône ?

☐ Tous les jours ☐ Plusieurs fois par semaine ☐ Une à plusieurs fois par mois

☐ Occasionnellement dans l'année ☐ Jamais

6b. Avant la création de la ViaRhôna, où alliez-vous le long du Rhône ?

☐ Sur le même secteur qu'aujourd'hui

☐ Sur d'autres secteurs, précisez :

.....

..... ……..

7. Pour pratiquer votre activité, pourquoi avez-vous choisi la ViaRhôna plutôt qu'un autre itinéraire ? (Choisissez au maximum 3 réponses)

☐ La ViaRhôna est un espace sécurisé/sécurisant

☐ La ViaRhôna est l'endroit le plus accessible/proche de chez moi

☐ La ViaRhôna est le chemin le plus court/rapide pour réaliser mon trajet

☐ La ViaRhôna est un espace de circulation confortable (topographie, revêtement, protection du vent)

☐ La ViaRhôna est un itinéraire balisé

☐ La ViaRhôna permet de longer le Rhône

☐ La ViaRhôna traverse des paysages plaisants

☐ La ViaRhôna permet de rejoindre la Méditerranée

☐ Autre, précisez : .....

8. À quel point les raisons suivantes vous ont-elles amené·e à venir sur la ViaRhôna

(Tracez une croix sur chacune des échelles ci-dessous)

A. Pour m'éloigner de ma famille un moment

Pas du tout ▬▬▬

E. Pour tester mon endurance

Pas du tout ——— Totalement

F. Pour faire quelque chose en famille

Pas du tout ——— Totalement

G. Pour être avec les membres de mon « groupe »

Pas du tout ——— Totalement

H. Pour rencontrer de nouvelles personnes

Pas du tout ——— Totalement

I. Pour partager mes connaissances et mes compétences avec les autres

Pas du tout ——— Totalement

J. Pour apprendre de la nature

Pas du tout ——— Totalement

K. Pour être au contact du Rhône

Pas du tout ——— Totalement

L. Pour être proche de la nature

Pas du tout ——— Totalement

M. Pour faire de l'exercice

Pas du tout ——— Totalement

N. Pour me relaxer physiquement

Pas du tout ——— Totalement

O. Pour m'éloigner de la ville

Pas du tout ——— Totalement

P. Pour évacuer les tensions

Pas du tout ——— Totalement

Q. Pour faire l'expérience de la solitude

Pas du tout ——— Totalement

II. Le Rhône et paysages

9. Veuillez écrire ci-dessous les 5 mots (ou expressions) qui vous viennent spontanément à l'esprit quand vous pensez au Rhône

A :

B :

C :

D :

E :

10. La ViaRhôna vous a-t-elle permis de découvrir des éléments caractéristiques du Rhône que vous ne connaissiez pas…

Des éléments naturels ?

☐ Oui ☐ Non |

Donnez un exemple des éléments naturels découverts :

……

……

Des éléments bâtis ?

☐ Oui ☐ Non |

Donnez un exemple des éléments bâtis découverts :

……

……

Des éléments industriels ?

☐ Oui ☐ Non |

Donnez un exemple des éléments industriels découverts :

……

……

Des éléments culturels ?

☐ Oui ☐ Non |

Donnez un exemple des éléments culturels découverts : .

……

……

Pour chaque paire de photos ci-dessous, merci de répondre aux questions A et B

11.





A. À quel point ce qui est représenté sur les deux photos est-il emblématique et caractéristique du Rhône ? (Tracez une croix sur l'échelle-ci-dessous)

Pas du tout ▬▬▬

13.





A. À quel point ce qui est représenté sur les deux photos est-il emblématique et caractéristique du Rhône ?

Pas du tout ▬▬▬

15.





A. À quel point ce qui est représenté sur les deux photos est-il emblématique et caractéristique du Rhône ?

Pas du tout ▬▬▬

17.





A. À quel point ce qui est représenté sur les photos est-il emblématique et caractéristique du Rhône ?

Pas du tout ▬▬▬

☐ Oui ☐ Non *Si non, passez directement à la question 21*

20. Si oui, sur quels types d'informations ?

……

……

21. Durant votre parcours sur la ViaRhôna, avez-vous effectué des arrêts ?

☐ Oui ☐ Non *Si non, passez directement à la question 23*

22. Si oui, vous êtes-vous arrêté·e pour… (plusieurs réponses possibles) :

☐ observer la nature	☐ profiter de l'ambiance des lieux
☐ visiter un village / une ville	☐ visiter un site/monument historique
☐ visiter un musée	☐ visiter un espace naturel
☐ manger, boire, dormir	☐ observer les barrages ou les centrales hydroélectriques
☐ pêcher	☐ autre, précisez : .....

23. Durant votre parcours sur la ViaRhôna, avez-vous déjà pris des photographies ?

☐ Oui ☐ Non *Si non, passez directement à la question 25*

24. Si oui, vous avez pris des photographies de/d'… (plusieurs réponses possibles) :

☐ espaces naturels	☐ animaux	☐ végétaux
☐ ville/village	☐ sites/monuments historiques	☐ paysages
☐ barrages centrales hydroélectriques	☐ personnes	☐ autre, précisez : .....

25. Diriez-vous que votre expérience de la ViaRhôna a modifié l'image que vous aviez du Rhône ?

(Tracez une croix sur l'échelle-ci-dessous)

Pas du tout ▬▬▬

☐ car il représente un patrimoine que je souhaiterais transmettre

☐ car il permet de me sentir mieux physiquement et mentalement

☐ car il maintient des espaces sauvages

30. Pensez-vous que la valeur que vous attribuez au Rhône a évolué depuis que vous utilisez la ViaRhôna ?

(Tracez une croix sur l'échelle-ci-dessous)

Diminuée ▬▬▬

☐ Oui ☐ Non

36. Si vous n'avez pas fait l'aller-retour depuis votre domicile dans la journée, où dormiez-vous la nuit précédant la réception de ce questionnaire (ville et type d'hébergement) ?

Ville : ..... Type d'hébergement : .....

37. Quelle est votre année de naissance ?

.....

38. Aujourd'hui, sur la ViaRhôna, vous voyagez… (plusieurs réponses possibles)

☐ Seul·e ☐ En couple ☐ En famille avec des enfants

☐ En famille sans enfants ☐ Avec des amis ☐ En club

☐ En groupe avec une agence ou un tour opérateur ☐ Autre, précisez : .....

39. Faites-vous partie d'une ou plusieurs association(s) à vocation…

☐ Aucune ☐ Historique ☐ Environnementale ☐ Touristique

☐ Sportive ☐ Artistique ☐ Culturelle ☐ Riverains/Quartier

☐ Politique ☐ Citoyenne ☐ Autre, précisez : .....

40. Quelle est votre profession ?

.....

41. Quel est le revenu net mensuel de votre ménage ?

☐ Moins de 500 €/mois ☐ De 2001 à 2500 €/mois ☐ De 5001 à 6000 €/mois

☐ De 501 à 1000 €/mois ☐ De 2501 à 3000 €/mois ☐ De 6001 à 7000€/mois

☐ De 1001 à 1500 €/mois ☐ De 3001 à 4000 €/mois ☐ Plus de 7001 €/mois

☐ De 1501 à 2000 €/mois ☐ De 4001 à 5000 €/mois ☐ Je préfère ne pas répondre

42. Avez-vous des remarques ou des suggestions à formuler ?

……
……
……

ANNEXE 4. CODES R DE QUELQUES OUTILS STATISTIQUES DEVELOPPES

Les fonctions et codes présentés ici sont quelques éléments des calculs et tests utilisés pour le traitement statistique des questionnaires. Elles ont été développées par Lise Vaudor pour les besoin du projet de recherche et mises en œuvre par Matthieu Adam.

→ Fonction test d'indépendance statistique entre deux variables

```
test_pval=function(x,y){
  modex="quanti"
  modey="quanti"
  if(mode(x)=="character"){modex="quali"}
  if(mode(y)=="character"){modey="quali"}
  type=paste0(modex,modey)
  if(type=="quantiquali"){
    z=y;y=x;x=z
    type="qualiquanti"}

  # quali vs quanti
  if(type=="qualiquanti"){
    pvalue=anova(lm(y~x+0))[1,5] }
  # quali vs quali
  if(type=="qualiquali"){
    pvalue=chisq.test(table(x,y))$p.value  }
  # quanti vs quanti
  if(type=="quantiquanti"){
    pvalue=anova(lm(y~x))[1,5]  }
  return(pvalue)}

test_pvalstar=function(x,y){
  pvalue=test_pval(x,y)
  pvaluestar=cut(pvalue,c(0,0.001,0.01,0.05,0.1,1))
  levels(pvaluestar)=c("***","**","*",".","x")
  pvaluestar=as.vector(pvaluestar)
  return(pvaluestar)}
```

ANNEXE 5. LISTE DES ARTICLES UTILISANT LA METHODE DE MODELISATION DES CHOIX MULTI-ATTRIBUTS POUR L'EVALUATION DES SERVICES FOURNIS PAR LES FLEUVES ET RIVIERE, DONT LES ACTIVITES RECREATIVES

Auteurs, date	Pays	Sites	Activités ré-créatives	Population en-quêtée
Alvarez-Farizo *et al.*, 2007	Espagne	rivière Cidacos en Navarre	pêche de loisirs	résidents de la région de Saragosse
Brouwer *et al.*, 2016	Autriche, Hongrie, Roumanie	trois projets de restauration écologique le long du Danube	pêche et autres	résidents du bassin-versant (maximum 50 km de la rivière)
Doherty *et al.*, 2014	Irlande	masses d'eau en Irlande en général (rivières, lacs, mer)	marche, vélo, pêche, bateau, baignade, kayak, etc.)	ensemble de la population en Irlande
Hampson *et al.*, 2017	Royaume-Uni	River Yare (Norfolk)	pêche, baignade, canoë	résidents du bassin-versant
Holland et Johnston, 2017	USA	rivières avec un projet de restauration de la végétation riveraine (Merriland, Branch Brook, et Little River dans le Maine, USA)	pêche, baignade	résidents du bassin-versant
Kainzinger *et al.*, 2016, 2017	Autriche, USA	deux rivières aux USA (Lower Youghiogheny River and the North Umpqua River) Salza River (Autriche)	kayak, rafting	usagers présents sur les deux sites
Meyerhoff *et al.*, 2010	Allemagne	différents sites de baignade dans la région de Berlin-Brandebourg	baignade	résidents de la région de Berlin
Meyerhoff *et al.*, 2014	Allemagne	trois rivières dans l'aire métropolitaine de Berlin (Spree, Havel et Dahme)	baignade	résidents de la région de Berlin
Morardet *et al.*, 2013	France	rivière Vistre	promenade	résidents du bassin-versant

Auteurs, date	Pays	Sites	Activités récréatives	Population enquêtée
Mueller *et al.*, 2017	USA	sources du parc national de Grand Canyon	randonnée	résidents des Etats-unis
Paulrud et Laitila, 2004	Suède	Kaitum river	pêche sportive	pêcheurs
Poirier, 2008	France	4 sites récréatifs sur la côte (Côte Fleurie) ou en bord de rivière (Dives, Touques, Vie) en Normandie	pêche, baignade	résidents de la zone d'étude
Stithou *et al.*, 2012	Irlande	Boyne river	pêche de loisirs	résidents du bassin-versant

ANNEXE 6. COMPARAISON DES ENONCES DE L'ECHELLE REP UTILISEE PAR DIFFERENTES ETUDES SUR LES MOTIVATIONS POUR LES ACTIVITES RECREATIVES DE PLEIN AIR

Dimensions	**Sub-dimensions**	**Kil et al. 2015**	**Sotomayor et al., 2014**	**Anderson & Fulton, 2008**	**Budruk et al 2013**	**Smith & Moore 2013**
Achievement / Stimulation	Reinforcing self-image	Challenge myself and achieve personal goals		gain a sense of self-confidence		
	Social recognition		-			to show others I can do it
	Skill development			develop my skills and abilities		
	Competence testing	Depend on my skills and abilities				
	Excitement		experience excitement	experience excitement		
	Endurance					to test my endurance
	Telling others					
Autonomy / Leadership	Independence	feel a sense of independence		gain a greater sense of independence		
	autonomy			to be on my own		to be on my own
	control-power			to do things my own way		
Risk taking		take risks				take risks
Equipment			use my equipment	use my equipment		
Family togetherness		be with friends and family	do something with my family	do something with my family		do something with my family
		strengthen family kinship				

Dimensions	Sub-dimensions	Kil et al. 2015	Sotomayor et al., 2014	Anderson & Fulton, 2008	Budruk et al 2013	Smith & Moore 2013
Similar people	being with friends being with similar people		be with people with similar values	be with friends be with other people who enjoy the same things I do	be with friends be with members of my group	be with members of my group
New people	meeting new people observing other people			talk to new and varied people		meet new people
Learning	general learning exploration geography study learn more about nature	learn about the natural environment of the area	experience new and different things learn more about nature	experience new and different things learn about the natural history of the area learn more about nature	learn more about things here develop knowledge of things here understand things better here experience the sense of discovery involved	learn about the countryside
Enjoy nature	scenery		view the scenic beauty	view the scenic beauty		enjoy the view along the river

Dimensions	Sub-dimensions	Kil et al. 2015	Sotomayor et al., 2014	Anderson & Fulton, 2008	Budruk et al 2013	Smith & Moore 2013
	general nature experience	explore the area and the natural environment enjoy nature	enjoy the smell and sounds of nature	enjoy the smell and sounds of nature see wildlife experience nature	to be close to nature enjoy the smell and sounds of nature	to be close to nature
Introspection	spiritual introspection		think about my personal and/or spiritual values	think about my personal values	to reflect on my personal religious values to develop personal spiritual values to help me understand better what my life is about to think about who i am	think about my personal values
Creativity				do something creative such as take photographs		do something creative such as sketching, painting, taking photographs
Nostalgia			recall good times from the past			
Physical fitness		promote physical fitness	get exercise	to maintain physical fitness		get exercise
Physical rest						relax physically

Dimensions	Sub-dimensions	Kil et al. 2015	Sotomayor et al., 2014	Anderson & Fulton, 2008	Budruk et al 2013	Smith & Moore 2013
Escape personal-social pressures	tension release slow down mentally escape role overloads		give my mind a rest have a change from my daily routine	release tension, relieve stress getaway from the usual demand of life		help reduce built-up tension
Escape physical pressures	tranquillity privacy escape crowds escape physical stressors	escape noise/crowds	experience solitude	experience solitude get away from family for a while get away from crowds of people get away from the noise back home	experience solitude to be where it is quiet	experience solitude get away from family for a while
Social security						
Teaching – leading others	teaching-sharing skills with others leading others		share my agritourism skills	help other develop their skilss help other develop values and ethics	share with others what I have learned teach others about history here help others learn about history here	share my skills and knowledge with others
Risk reduction						

ANNEXE 7. GUIDE D'ANIMATION DE LA PREMIERE SERIE D'ATELIERS – DISCUSSION DES ATTRIBUTS

Durée totale : 2h théoriques

[But : discuter des attributs les plus importants pour les personnes présentes catégorie par catégorie (catégories = voie, signalisation, services dont multi-activité, patrimoines/paysages dont éléments naturels)].

- Accueil : 18h30

  (10') Accueil chaleureux des participants, les inviter à prendre une collation. Petit buffet ?

- Introduction : 18h40 – 18h50

  Présentation Sylvie M. – Samantha F. (Rôle, Statut). Mettre à l'aise les participants / Explication sur les objectifs de la réunion, son déroulement et quelques principes de base But : Eviter d'installer une hiérarchie entre les participants et entre les organisateurs (nous) et les participants.

Bonsoir et merci à tous de nous accorder du temps pour cet atelier de discussion sur le Rhône et la ViaRhôna.

Samantha/Sylvie et moi-même travaillons à Irstea qui est un centre public de recherche sur des questions relatives à l'environnement et à l'agriculture. Nous faisons partie de l'unité de recherche G-eau qui s'intéresse à la gestion de l'eau. Nous travaillons actuellement sur le programme de recherche RhonaVel'eau qui s'intéresse aux usagers de la ViaRhôna, et à la valeur qu'ils accordent au fleuve et à ses aménagements.

Dans cette optique nous sommes en train de construire un questionnaire qui sera administré par internet. Nous avons besoin de votre aide pour concevoir certaines des questions de l'enquête, afin qu'elles correspondent aux intérêts des usagers et qu'elles soient faciles à comprendre.

Nous avons donc réuni ce soir des personnes qui utilisent la ViaRhôna, et qui ont des intérêts différents. Ce mélange est volontaire afin d'avoir des points de vue différents à échanger au cours de notre discussion.

L'idéal serait que tout le monde puisse donner son avis sur les différentes questions abordées, nous souhaitons connaître les opinions et expériences de chacun d'entre vous.

Nous enregistrons notre discussion afin de conserver les idées émises, mais ces données resteront anonymes. Nous utiliserons donc nos prénoms ce soir, que vous pouvez marquer sur le carton devant vous. Pour que l'enregistrement soit audible, je vous demande de bien vouloir parler les uns après les autres.

Nous avons à peu près 2 heures devant nous pour discuter de ces sujets. N'hésitez pas à vous servir tout au long de la discussion en boissons et biscuits.

Vous avez devant vous une pochette contenant :

- une petite fiche de données personnelles à remplir avant de partir

- les quelques diapositives que nous vous présenterons ce soir
- des photos décrivant les éléments que nous souhaitons discuter avec vous

Si mes questions ou explications ne sont pas claires, n'hésitez pas à me le dire.

Tour de table : Avant de vous présenter plus en détail ce programme de recherche et les objectifs de la réunion de ce soir, je vous propose de nous présenter mutuellement : Pouvez-vous donner votre prénom, votre lieu de résidence et votre profession et en expliquer en quelques mots ce qui vous relie au Rhône et à la ViaRhôna ?

Présentation du projet de recherche RhonaVel'Eau: équipe de recherche, objectifs, grandes étapes, objectifs de l'étude économique, méthode envisagée, objectifs de l'atelier

- Perception des éléments paysagers de 1er plan : 18h50

(30') **A partir d'une série de photos représentant divers éléments paysagers de 1er plan, les participants établissent un classement.** Comprendre quelles sont les préférences des participants en termes d'éléments paysagers de la ViaRhôna et du Rhône.

Questions :

1. Quels sont les secteurs de la ViaRhôna ou du Rhône que vous connaissez ?
2. Ces éléments sont-ils, selon vous, caractéristiques du Rhône que vous connaissez ?
3. Lesquels de ces éléments paysagers sont déterminants dans vos choix d'aller au bord du Rhône ou de fréquenter la ViaRhôna ? Etablissez un classement et expliquez votre choix.
4. Quels sont les autres éléments du paysage qui vous semblent importants ?
5. Est-ce que les photos sont bien choisies pour illustrer les caractéristiques qui sont, selon vous, les plus importantes ?

- Pause : 19h20

(5') Boissons – Café – Amuse-bouche

- Perception des aménagements et services offerts par la ViaRhôna ? : 19h25

(25') **A partir d'une série de photos représentant différents attributs, les participants établissent un classement de ces attributs par catégorie, du plus important au moins important.** Comprendre quels sont les attributs les plus importants selon les participants / usagers de la ViaRhôna, ainsi que l'importance de leur existence sur la voie cyclable.

Questions :

6. Parmi les éléments suivants, lesquels vous semblent les plus importants ? Etablissez un classement pour chacune des catégories, et expliquez votre choix.
7. Pensez-vous qu'il serait pertinent de grouper les attributs, ou au contraire, de se focaliser seulement sur certains ?

- Questions supplémentaires : 19h50

(25') Discuter d'autres aspects qui peuvent influencer la fréquentation de la ViaRhôna/des bords du Rhône : des conflits d'usages, des risques liés au Rhône ainsi que des sens qui sont sollicités lors de visites sur la ViaRhôna.

Questions :

8. Pensez-vous qu'il y ait des tensions entre les différents types d'usagers de la ViaRhôna ? Est-ce que ces tensions peuvent avoir un impact sur la fréquentation, les choix de visite ou les moments/horaires de visite ?
9. Est-ce que les risques liés au Rhône sont un facteur important dans vos choix d'utilisation de la ViaRhôna ?
10. En dehors de la vue, y a-t-il des éléments qui font appel à d'autres sens (odorat, ouïe) qui sont importants dans vos choix d'aller sur la ViaRhôna/au bord du Rhône, des secteurs que vous fréquentez et qui influencent l'expérience que vous en avez ?

- <u>Conclusion : 20h15</u>

(10') Récapitulatif des résultats de chaque étape. Remerciements. Rappel sur l'anonymat des informations recueillies et rappel de leurs modes d'exploitation. Questions ouvertes. (avis sur l'atelier)

Nous arrivons au terme de notre atelier, y a-t-il un sujet qui vous semble avoir été oublié au cours de la discussion ou une question que vous souhaitez poser pendant les quelques minutes qui nous restent ?

Merci à tous d'avoir participé. Je vous rappelle que les informations recueillies ce soir resteront strictement anonymes. Nous allons les utiliser pour concevoir notre questionnaire d'enquête.

Nous organisons une deuxième série d'atelier fin mai à Lyon, si vous connaissez des personnes qui pourraient être intéressées par notre projet, vous pouvez nous laisser leurs noms ou nous les communiquer plus tard.

Pensez à remplir la fiche avant de partir et n'hésitez pas à vous resservir en boissons et autres avant de partir.

- <u>Fin : 20h30</u>

ANNEXE 8. COMPTE-RENDU DE LA PREMIERE SERIE D'ATELIERS – DISCUSSION DES ATTRIBUTS

Atelier de Vienne, 2 mai 2018

Participants : Jean-Claude, Philippe, Colette, André, Thomas, Hervé, Stéphane, Rudy, Karl, Denis (10 participants)

Animation : Sylvie Morardet et Samantha Février (Irstea, G-eau)

1) **Introduction** par Sylvie Morardet : présentation du projet, de l'enquête économique, de la question de recherche et des objectifs de l'atelier (voir présentation en annexe)

2) Tour de table

Jean-Claude : habitant de Communay, il utilise la ViaRhôna (VR) pour « sortir des flux des voitures », « c'est compliqué de rouler même sur les petites routes » à cause du trafic de voitures, et du comportement des automobilistes (distance de sécurité non respectée, excès de vitesse). Ensuite par le paysage. Il va plutôt vers le sud, car « il n'y a pas de raccord facile vers le nord ». Ce qui m'intéresse c'est la partie goudronnée. Il y a des panneaux qui ne sont pas très clairs. Il apprécie la nature (par exemple l'Ile du Beurre, qui est une halte magnifique) les champs, la présence de l'eau, en aval de Vienne il y a un endroit où il y a un petit bistro, des bancs et de buvette. Il regrette le manque de clarté des panneaux. L'accessibilité à tous les types de vélos (vélos cargos, vélos avec grosses sacoches) est à développer.

Thomas : habite Sablons à côté du Rhône, il utilise la VR vers le nord et vers le sud : « deux tronçons splendides ! ». Il apprécie les « réaménagements » du Rhône (restauration écologique) en cours au niveau de Péage-de-Roussillon : les digues ont été enlevées pour recréer du courant et remobiliser les limons. « Cela va redonner de l'eau pour la nappe (elle devrait remonter de 50 cm théoriquement) ». Les paysages sont magnifiques jusqu'à Tournon. Il aime bien aller sur la VR le matin pour voir les lapins qui traversent. Il apprécie aussi les paysages différents à chaque saison, et de discuter avec les pêcheurs. Il aime bien renseigner les cyclistes itinérants.

Karl : habite à 10 km à l'est de Vienne. Il utiliserait plus la VR s'il y avait autre chose que des pistes cyclables qui longent le Rhône. Il a parcouru l'ensemble de la VR une fois. Il trouve qu'ici c'est la portion la plus jolie. Pour les itinérants, il manque des campings, l'hébergement est compliqué le long du parcours surtout quand on est nombreux. Il y a une partie en Ardèche qui est assez dangereuse car non aménagée. Il pensait qu'on verrait plus le Rhône depuis la VR, qu'on serait plus proche du Rhône.

Hervé : habite à proximité de Vienne et travaille à Saint-Vallier. Il utilise la VR de Saint-Vallier à Vienne en « vélotaf » occasionnellement pour fuir la route. Par rapport à d'autres itinéraires faits en itinérance, il déplore le manque de points de halte pour les familles. Il manque beaucoup d'informations le long du parcours : le balisage est problématique dans certains cas : on retrouve des cyclistes sur la nationale car ils se sont perdus.

Thomas : à Sablons les gens perdent le fil à cause du pont.

Karl : l'itinéraire fait parfois des sacrés détours. Quand on est du coin, on est tenté de prendre des raccourcis.

Rudy a un usage pluriel : familial et professionnel. Il utilise la VR avec ses enfants. Il regrette le manque de sécurité à certains endroits : passage brutal de la voie sécurisée à la voie non sécurisée. Il l'utilise aussi pour se déplacer avec ses élèves. Il l'utilise aussi pour se déplacer vers Condrieu. La qualité du bitume joue sur l'utilisation en roller. Un service appréciable : la possibilité de faire un aller ou un retour en train (mais tous les trains ne prennent pas les vélos). La possibilité de faire des parcours combinés vélos-kayak devrait être développée.

Stéphane : habite à Condrieu, et vient travailler à Vienne en vélo. Il utilise aussi la VR pour son plaisir (par exemple l'Ile du Beurre). La VR pourrait devenir une vraie voie de circulation pour se déplacer à vélo (pour faire des courses pour aller travailler), notamment avec le développement du vélo électrique. Mais il existe des passages difficiles (par exemple l'Ile du Beurre) pour les grands vélos, les personnes en fauteuils, etc. « Combien de cyclomoteurs veut-on empêcher d'accéder à la VR ? et combien de cyclistes ou d'autres usagers en sont gênés ? ». Il faudrait aussi améliorer les indications depuis les communes avoisinantes pour réorienter sur la VR par exemple à la sortie sud de Vienne, après le barrage de Reventin, rien ne dit que la VR est de l'autre côté du barrage, et les gens se retrouvent plus loin sur la départementale. Financièrement ce ne serait pas forcément très coûteux (petit balisage, mettre des barrières ou en rajouter).

Denis : utilise la VR personnellement mais aussi comme outil de travail éducatif. Il s'occupe de la section sportive au collège de Condrieu. Cela permet à ses élèves de s'entraîner sur ce type d'espace. Il a eu l'occasion d'aller jusqu'à la mer avec eux. Il regrette la signalétique déficiente, les « bouts qui manquent » (pour aller à Lyon, c'est pas possible), l'état de la piste dans certains coins. Il est hôte « warm showers » (forum pour les cyclotouristes) et reçoit des cyclistes itinérants (2-3 contacts par mois d'avril à octobre). La traversée de l'ile du Beurre, le sud de Lyon, la traversée de Valence posent problème. Sinon c'est quand même un bel endroit et pour se balader et pour travailler.

Colette : elle connait la VR de Givors à Saint-Vallier et l'utilise quelques fois pour aller travailler à Chanas. A l'Ile du Beurre, les chicanes font perdre du temps. Il y avait des portions dégradées qui ont été refaites. Quand on fait un tour dans le Pilat, la VR est pratique pour revenir.

Philippe : utilise la VR pour faire du tourisme entre Givors et Condrieu. Les barrières sont contraignantes. Il rencontre souvent des voyageurs perdus. Les manifestations des villages, les choses à voir, ne sont pas assez signalées aux usagers de la VR (exemple la fête du Vin et de la Rigotte le week-end dernier).

André : 40 ans de pratique du vélo (il faisait des courses cyclistes et parcourait jusqu'à 20000 km par an, seulement 10000 km aujourd'hui). De par sa profession, il a beaucoup voyagé dans le monde et a fait du vélo dans différents pays, il peut donc comparer la VR avec ce qui se fait ailleurs. Il se demande comment la construction a été programmée. Parce que si elle avait été programmée on aurait évité certains détours. Il se plaint du manque de coordination entre les ac-

teurs : « tout le monde travaille dans son coin ». Il est dangereux de faire du vélo sur la route avec la densité de voitures et le comportement peu respectueux des automobilistes.

Jean-Claude : Je croise souvent des étrangers avec des sacoches énormes qui sont sur le CD12 ou sur la N7. Il y a aussi dans d'autres pays (par exemple le long du Danube) des itinéraires qui posent problème.

Hervé : dans certains cas les élus n'ont pas compris l'attrait du vélo. Peut-être il manque un comptage.

Stéphane (conseiller municipal à Condrieu) : ce n'est pas forcément un manque d'intérêt, mais la question du vélo est relativement récente dans l'histoire des communes et on a tout simplement oublié de signaler la fête du Vin et de la Rigotte depuis la VR.

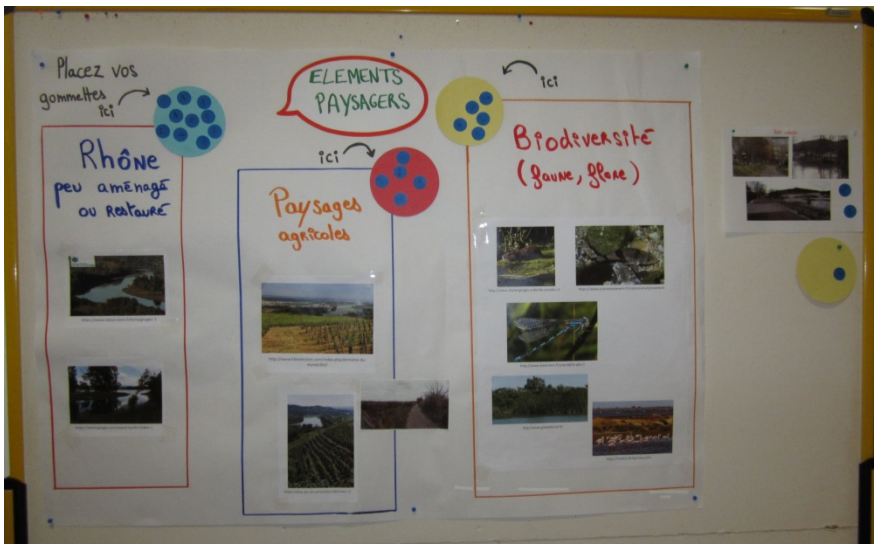
André : en Norvège ou en Suède les itinéraires cyclistes sont balisés comme les routes.

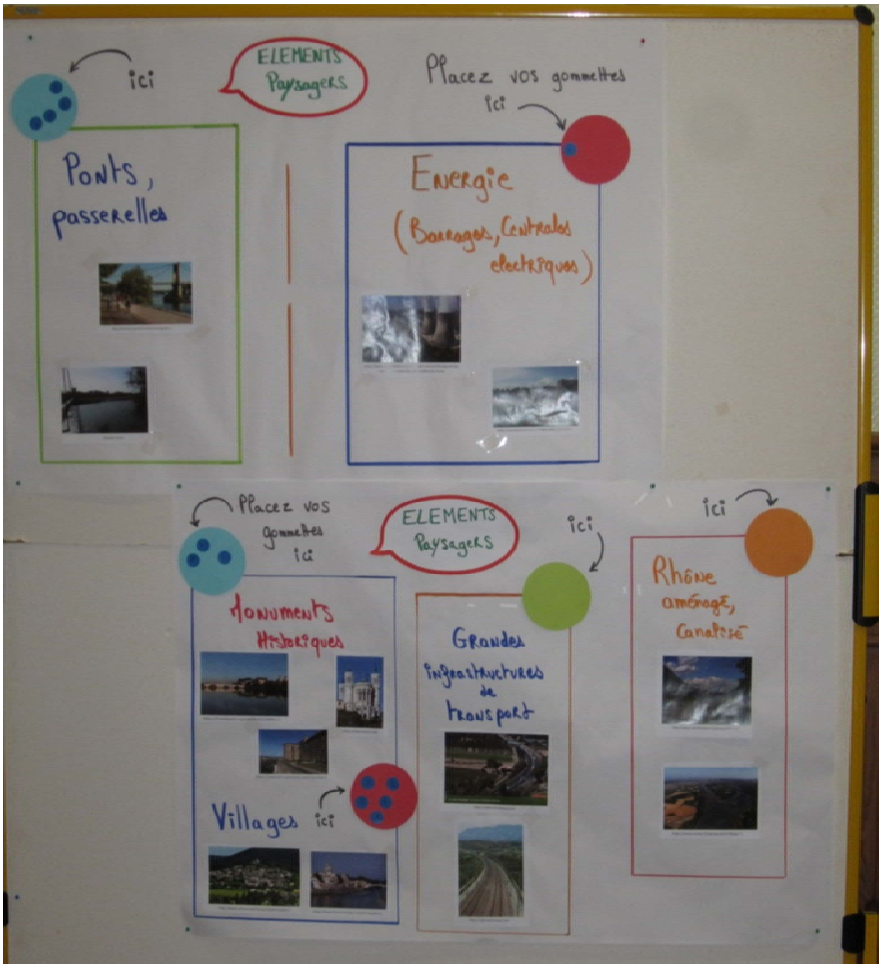
3) Choix des éléments paysagers les plus importants

Les personnes présentes avaient 4 gommettes numérotées de 1 à 4 (1 le plus important à 4 moins important) à répartir sur les éléments qu'elles jugeaient les plus importants dans leur choix de visite sur la VR.

Eléments paysagers	1er	2ème	3ème	4ème	Total
Ponts, passerelles	1	1	1	1	4
Energie (barrages, centrales nucléaires)				1	1
Grandes infrastructures de transport					0
Monuments historiques	1			2	3
Villages remarquables	1	1	2	1	5
Rhône aménagé, canalisé					0
Rhône peu aménagé, restauré	5	2	1	2	**10**
Paysages agricoles	1	3	1		5
Paysages péri-urbains		1	1	1	3
Biodiversité		1	3	1	5

(9 votants)





Des éléments manquants dans les éléments paysagers listés :

Karl : on a souvent une image du péri-urbain très moche, mais je trouve que quand on entre à Lyon par la VR cela donne une autre image. Hervé : en roulant sur les berges du Rhône en VTT depuis Givors jusqu'à Gerland, c'est joli ! Mais il ne faut pas le faire quand le Rhône est en crue car on ne passe pas.

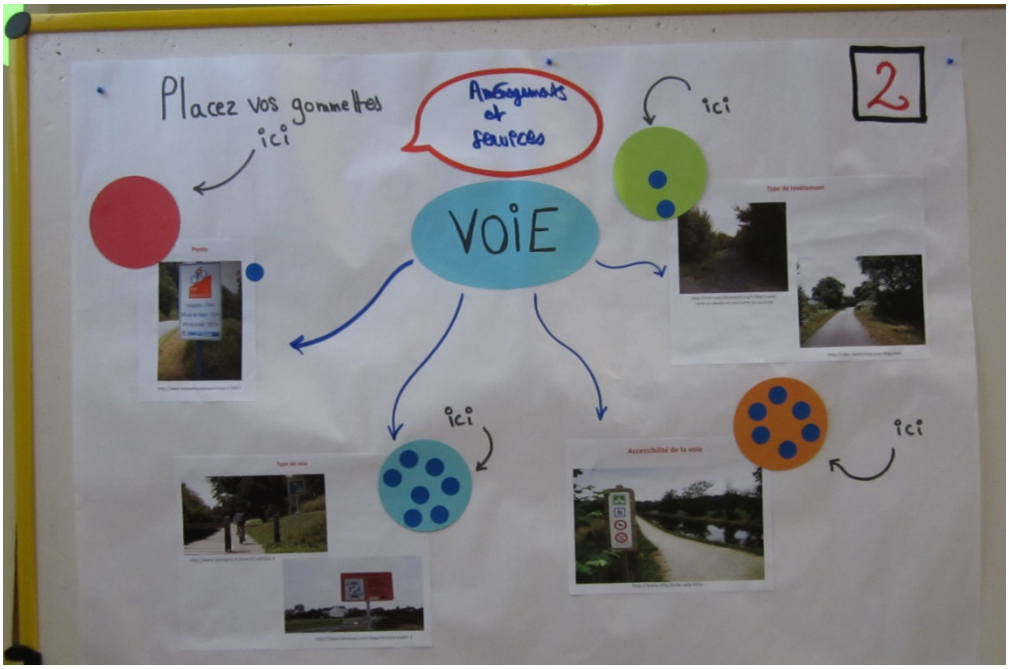
4) Choix des éléments relatifs au type de voie

Les personnes présentes avaient 2 gommettes (non numérotées) à répartir sur les éléments qu'elles jugeaient les plus importants dans leur choix de visite sur la VR.

Pente	1
Type de voie (partagée, site propre)	7
Accessibilité de la voie	6
Type de revêtement	2

(8 votants)

Jean-Claude : pour l'enquête il est important de savoir quel type de vélo les gens utilisent (vélo de route, VTT, cyclotourisme, vélo-cargo, etc.), car le type de voie (revêtement) est plus ou moins important selon le type de vélo.



5) Choix des éléments relatifs aux services

Les personnes présentes avaient 4 gommettes (non numérotées) à répartir sur les éléments qu'elles jugeaient les plus importants dans leur choix de visite sur la VR.

Commerces	4
Wi-fi	0
Réparateurs vélo	4
Aires de jeu	2
Restauration, buvette	4
Aire de pique-nique	0
Sanitaires	4
Points d'eau	8
Campings, hébergements	6

(8 votants)



6) Choix des éléments relatifs à la signalisation

Les personnes présentes avaient 3 gommettes (non numérotées) à répartir sur les éléments qu'elles jugeaient les plus importants dans leur choix de visite sur la VR.

Balisage	2
Points de vue	0

Signalisation des patrimoines à visiter aux alentours	3
Signalisation des commerces et services à proximité	6
Signalisation des itinéraires alternatifs/ boucles	6
Information sur les paysages, les éléments naturels, la patrimoine industriel	4

(7 votants)



7) Choix des éléments relatifs aux activités de loisirs

Les personnes présentes avaient 6 gommettes (non numérotées) à répartir sur les éléments qu'elles jugeaient les plus importants dans leur choix de visite sur la VR.

Tourisme fluvial	3
Plage	1
Canoë-kayak, aviron	4
Baignade	3
Course à pied	1
Ressources culturelles	8

Postes d'observation de la nature	8
Cyclisme	5
Activités nautiques motorisées	1
Randonnées	4
Sites de sensibilisation à l'environnement	8
Pêche	1

(8 votants)



Hervé : Là j'ai répondu avec mon regard de cycliste, pas avec mon regard d'habitant local des bords du Rhône. Les choix d'attributs dépendent en effet de la pratique des personnes.

8) Remarques

L'un des participants suggère de développer le balisage ainsi que la signalisation des gares, des trains et des industries présentes à proximité de la VR. Un autre évoque la possibilité d'auto-partage et/ou de location de voiture pour faire un tour à partir de la ViaRhôna.

9) Questions supplémentaires

- Pensez-vous qu'il y ait des tensions entre les différents types d'usagers de la ViaRhôna ?

Colette : les personnes qui font du vélo de route ne prennent pas la VR. Hervé prend le vélo de route en semaine pour se rendre au travail, en revanche il ne l'empreinte pas le week-end car il y a trop de monde. Le pire selon lui est « le chien avec la laisse télescopique, ainsi que les poteaux en bois en plein milieu de la ViaRhôna ».

Karl : est-ce que les décideurs font du vélo eux-mêmes ? Hervé : sur Vienne ils ont pris l'engagement d'intégrer le vélo et les personnes à mobilité réduite dans les rénovations d'infrastructures routières de la communauté de communes.

Hervé : les représentants de l'AF3V (cyclisme itinérants) sont complémentaires des associations locales. Jean-Claude : le plus souvent l'AF3V cherchent à contacter « le local » mais la plupart du temps il n'y a pas de discussion. Ils sont aussi peu nombreux.

Hervé : fait partie du Conseil de développement du pays Viennois, qui a fait appel à l'expertise du Cerema.

Hervé soulève la question de la représentativité des personnes présentes par rapport à l'ensemble des usagers. Autour de la table on a tous raisonné vélo, alors qu'il y a des piétons, des parents avec des poussettes.

- Les risques liés au Rhône sont-ils un facteur important dans vos choix d'utilisation de la ViaRhôna ?

Les risques évoqués par les participants sont la proximité de la berge par rapport à la voie ainsi que l'absence éventuelle de sécurisation.

- En dehors de la vue, y a-t-il des éléments qui font appel à d'autres sens (odorat, ouïe) qui sont importants dans vos choix d'aller sur la ViaRhôna ou au bord du Rhône, des secteurs que vous fréquentez et qui influencent l'expérience que vous en avez ?

La ViaRhôna permet d'être au calme car elle est éloignée des grandes voies de circulation et d'être éloignée des industries chimiques. En revanche, la proximité des voies de circulation, avec un bruit de trafic trop intense, dés-incite à visiter la voie sur ces tronçons, même si la voie est sécurisée.

10) Conclusion

- **Observation des résultats de chaque attribut selon les catégories associées**

On constate dans la catégorie des éléments paysagers que ce sont les 4 sous catégories Villages remarquables, Rhône peu aménagé ou restauré, Paysages agricoles ainsi que Biodiversité qui sont les plus appréciées par les participants.

Dans la catégorie « Voie », les 2 attributs les plus appréciés sont le type de voie (partagée ou site propre) ainsi que l'accessibilité de la voie.

Dans la catégorie « Services », les 4 attributs les plus appréciés sont d'abord la présence de points d'eau ainsi que de campings/hébergements, puis de commerces, de réparateurs vélo, de restauration/buvette, et de sanitaires.

Dans la catégorie « Signalisation et balisage », les 3 attributs les plus appréciés sont la signalisation des patrimoines à visiter aux alentours, celle des commerces et services à proximité, ainsi que celle des itinéraires alternatifs/ boucles.

Enfin, dans la catégorie « Multi-Activité autour de la ViaRhôna », les 6 attributs les plus appréciés sont en premier lieu les postes d'observation de la nature, les sites de sensibilisation à l'environnement, les ressources culturelles, et ensuite le canoë-kayak/aviron, le cyclisme, les randonnées.

Atelier de Châteauneuf-du-Rhône, 3 mai 2018

Participants : Hélène, Marielle (maire), Bertrand, Thierry, Jean-Pierre, Olivier, Catherine (journaliste à la Tribune) (7 participants)

Animation : Sylvie Morardet et Samantha Février (Irstea, G-eau)

11) **Introduction** par Sylvie Morardet : présentation du projet, de l'enquête économique, de la question de recherche et des objectifs de l'atelier (voir présentation en annexe)

12) **Tour de table**

Bertrand : habite à Châteauneuf-du-Rhône. Il utilise la ViaRhôna pour faire le tronçon Cruas – Bourg-Saint-Andéol régulièrement. Il a remarqué que la ViaRhôna était renseignée sur le site internet Google Maps, et la trouve agréable. La sécurité est correcte sauf sur certaines parties. Il fait remarquer que la durabilité de l'aménagement doit être un critère important à prendre en compte lors de sa construction et fait référence aux racines des arbres qui détruisent parfois la ViaRhôna et pose un problème pour la pratique du roller. « La ViaRhôna n'est pas agréable pour les rollers si elle est bosselée ». Il fait également remarquer qu'il manque certaine partie de tronçons.

Hélène : utilise la ViaRhôna pour aller faire ses courses ainsi que pour se rendre à ses activités sportives. Elle déplore les inondations parfois non signalées sur la ViaRhôna qui empêche de prendre l'itinéraire, et fait remarquer le risque de glissade qui en découle. Elle a déjà été « coincée par une lône remplie d'eau, non signalée. Cela aurait pu être dangereux ». Elle signale aussi des arbres endommagé par des castors ou des ragondins qui pourraient tomber sur la voie. Elle regrette également les détritus parfois laissés par les usagers sur la voie. Elle apprécie la présence de bancs et de tables et parle de la ViaRhôna comme un espace de détente très appréciable. Par contre elle aime moins certaines parties qui sont trop droites. Elle fait remarquer que selon elle « c'est plus joli vers Bourg-Saint-Andéol ».

Marielle (Maire de Châteauneuf-du-Rhône) : Elle utilise la ViaRhôna d'avantage pour la marche que pour le vélo. Elle apprécie la sécurité, les paysages traversés différents ainsi que la proximité du Rhône, qui permet un autre regard sur le fleuve. En tant qu'élue, elle trouve en revanche que la ViaRhôna est un outil non optimisé. Elle pense qu'une mise en place de panneaux indiquant commerces, lieux de restauration, campings ainsi que patrimoine à visiter à proximité est nécessaire, afin de développer l'économie locale. Il faudrait signaler les « incontournables » de la zone. Les communes auraient besoin d'un accompagnement pour valoriser le patrimoine : lacs, vieux villages. « C'est un super outil pour les locaux et les touristes ! ». Elle demande également « à qui s'adresser pour implanter ce type de panneaux indicatifs et apparaître sur la carte ? ». Elle apprécie la biodiversité présente le long et sur la ViaRhôna. Elle apprécie la sécurité pour les enfants sur la ViaRhôna ainsi que la possibilité de faire du sport et/ou de s'y remettre.

Thierry (mari de Marielle) Il utilise la ViaRhôna depuis 2 ans environ de Valence à Bourg-Saint-Andéol. C'est un outil nouveau pour lui. Il apprécie la richesse des paysages autour du Rhône, ainsi que la sécurité lorsqu'on empreinte la ViaRhôna avec des enfants. Il déplore le manque de communication sur les hébergements ainsi que la restauration. Il a un futur projet de descente dans le

Sud par étapes, et se demande si des aires de bivouac sont présentes le long de la ViaRhôna. « Comment s'organiser pour faire le trajet jusqu'aux aires de bivouac ? ».

Catherine : utilise la ViaRhôna à pied. Elle déplore le non-respect des piétons par certains utilisateurs de la ViaRhôna tels que les cyclo-sportifs et les voitures lors des tronçons en voie partagée. « Les piétons ne sont pas les bienvenus sur la voie. Il faudrait un panneau pour rappeler de respecter les piétons, car il y en a qui bourrent ! ». Elle indique la forte présence de piétons sur des courtes distances. Elle suggère d'implanter davantage de panneaux de sensibilisation et d'indications de ce qu'il y a à voir à proximité de la ViaRhôna ou sur la ViaRhôna, cela rendrait la ViaRhôna « plus vivante ».

Marielle évoque un projet de mise en place d'œuvres d'art sur la ViaRhôna, programmé par le département de la Drôme puis abandonné. Celui-ci aurait pourtant été intéressant à ses yeux. Elle se demande si « les communes ont le droit de faire ce qu'elles veulent » (le long de la ViaRhôna).

Sylvie : indique l'existence d'une bourse à projets, cofinancée par l'Etat et propose d'envoyer le lien. Elle indique aussi l'existence du site ViaRhôna destiné aux usagers classiques, mais aussi d'un autre site ViaRhôna destiné aux professionnels.

Jean-Pierre utilise la ViaRhôna du côté Ardèche. Il indique la disparité entre les départements. Il évoque un nombre trop important de tronçons en voie partagée, tel que sur le tronçon Viviers – Bourg-Saint-Andéol par exemple. Il déplore certaines parties de voies détruites par les inondations parfois, et considère ce problème comme un danger. Il indique également que certains cyclistes roulent trop vite sur la ViaRhôna, ce qu'il qualifie de dangereux. « Des gars la prennent pour un circuit de course ! ».

Olivier est un usager très fréquent de la ViaRhôna. Il l'utilise tous les week-ends et y fait beaucoup de sorties vélos avec la mairie (environ tous les premiers week-ends du mois). Il déplore également que certains cyclo-sportifs roulent trop vite. « Certains l'utilisent comme un circuit, c'est dangereux ». Il indique aussi que la ViaRhôna permet de découvrir certains éléments (tel que la passerelle de Rochemaure, le barrage de Châteauneuf) et les bords du Rhône. Il apprécie la faune et la flore qui y sont présentes.

Hélène : Certaines parties sont dangereuses. La traversée de certains ponts n'est pas toujours sécurisée, tel que le pont de Viviers.

Jean-Pierre : « On pourrait aménager le côté de la rive gauche entre ici et Donzère jusqu'au pont du Robinet ». Marielle : « Cela aurait pu être plus sécurisé ». Il semblerait que l'aménagement de la ViaRhôna n'a pas pu se faire en rive gauche en raison de l'existence de voies privées de la SNCF (utilisées pour l'entretien de la voie ferrée) et des berges appartenant à la CNR (évoqué par Hélène).

13) Choix des éléments paysagers les plus importants

Les personnes présentes avaient 4 gommettes numérotées de 1 à 4 (1 le plus important à 4 moins important) à répartir sur les éléments qu'elles jugeaient les plus importants dans leur choix de visite sur la VR

Eléments paysagers	1er	2ème	3ème	4ème	Total
Ponts, passerelles	1		2	1	4
Energie (barrages, centrales nucléaires)			1		1
Grandes infrastructures de transport					0
Monuments historiques			3	2	5
Villages remarquables	2		1	1	4
Rhône aménagé, canalisé				1	1
Rhône peu aménagé, restauré	2	2			4
Paysages agricoles		2		1	3
Paysages péri-urbains				1	1
Biodiversité	2	3			5



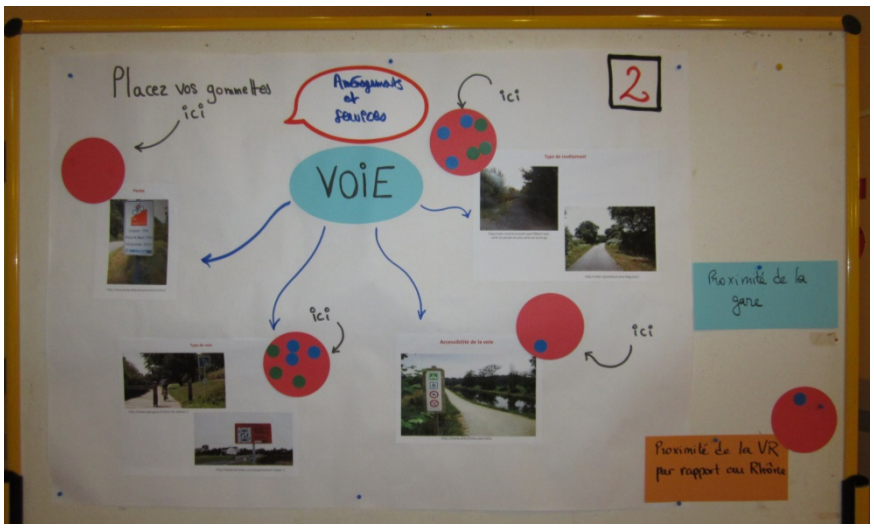




14) Choix des éléments relatifs au type de voie

Les personnes présentes avaient 2 gommettes (non numérotées) à répartir sur les éléments qu'elles jugeaient les plus importants dans leur choix de visite sur la VR

Pente	0
Type de voie (partagée, site propre)	6
Accessibilité de la voie	1
Type de revêtement	6
Proximité du Rhône	1



15) Choix des éléments relatifs aux services

Les personnes présentes avaient 4 gommettes (non numérotées) à répartir sur les éléments qu'elles jugeaient les plus importants dans leur choix de visite sur la VR

Commerces	4
Wi-fi	0
Réparateurs vélo	5
Aires de jeu	1
Restauration, buvette	3
Aire de pique-nique	3
Sanitaires	2
Points d'eau	4
Campings, hébergements	6



16) Choix des éléments relatifs à la signalisation

Les personnes présentes avaient 3 gommettes (non numérotées) à répartir sur les éléments qu'elles jugeaient les plus importants dans leur choix de visite sur la VR

Balisage	2
Points de vue	3
Signalisation des patrimoines à visiter aux alentours	5
Signalisation des commerces et services à proximité	3
Signalisation des itinéraires alternatifs/ boucles	6
Information sur paysages, éléments naturels, usines hydro	2



17) Choix des éléments relatifs aux activités de loisirs

Les personnes présentes avaient 6 gommettes (non numérotées) à répartir sur les éléments qu'elles jugeaient les plus importants dans leur choix de visite sur la VR.

Tourisme fluvial	4
Plage	3
Canoë-kayak, aviron	3
Baignade	3
Course à pied	1
Ressources culturelles	5
Postes d'observation de la nature	7
Cyclisme	1
Activités nautiques motorisées	1
Randonnées	4
Sites de sensibilisation à l'environnement	6
Pêche	3



Discussion

Type de revêtement : Pour Bertrand : le type de revêtement ne joue pas vraiment car même si on le connait à l'avance on y va quand même. Pour Olivier par contre, cela influe sur ses choix : pour faire du vélo de route ou du roller, il ne va que sur le goudron. Il est alors suggéré de développer le signalement des types de revêtements sur la voie.

Signalisation : il manque des panneaux indiquant la proximité de la ViaRhôna par rapport à la gare. Il faudrait signaler les trains ainsi que les bateaux pouvant embarquer des vélos.

Multi-activité : La possibilité de pratiquer plusieurs types d'activités sur la ViaRhôna est un élément intéressant et apprécié. Il est proposé par exemple d'organiser de façon récurrente des découvertes guidées de la faune et de la flore.

Marielle : il faudrait signaler si les activités à proximité ou sur la ViaRhôna sont payantes ou non.

Rentabilité de l'aménagement : Catherine s'interroge sur la rentabilité de la ViaRhôna. D'autres participants pensent que ce type d'aménagement n'a pas nécessairement besoin d'être rentable car il apporte de nombreux bénéfices aux usagers, qui sont difficiles à quantifier. Bertrand : « Faut-il absolument que ce soit rentable ? »

Marielle signale que « Le panier moyen d'un usager lambda sur la ViaRhôna est de 70 € ».

Marielle : « La biodiversité pourrait être aussi un élément de retombées économiques. La ViaRhôna permet également de réconcilier les gens avec l'activité physique».

18) Questions supplémentaires

- Pensez-vous qu'il y ait des tensions entre les différents types d'usagers de la ViaRhôna ?

Des tensions entre cyclo-sportifs et piétons (notamment ceux qui ont des chiens en laisse) ou avec les voitures sont évoquées.

Bertrand : suggère d'instaurer des règles de priorité entre les différents usagers : les piétons seraient prioritaires sur les cyclistes et ces derniers sur les automobilistes. On pourrait aussi établir une vitesse maximale pour les cyclistes lorsque des piétons sont présents, ainsi qu'une séparation entre vélos et piétons, établir deux types de voies, « rendre les cyclistes plus responsables ».

Marielle : évoque l'existence à Port Camargue d'une séparation de la piste entre vélos et piétons pour éviter les tensions.

Malgré ces quelques tensions, celles-ci ne sont en revanche pas un critère déterminant de visite sur la ViaRhôna, sauf peut-être pour les cyclo-sportifs qui évitent certains horaires.

- Est-ce que les risques liés au Rhône sont un facteur important dans vos choix d'utilisation de la ViaRhôna ?

Les risques d'inondations peuvent être un facteur important dans les choix d'utilisation de la ViaRhôna. Au cours de certaines saisons, la ViaRhôna peut être impraticable (ex : inondations). Olivier : « A Bourg-Saint-Andéol, les inondations ont tout détruit, notamment les passages à gué. ».

Bertrand se demande si « les lâchers de barrages, est-ce que cela peut venir recouvrir la voie ? »

- En dehors de la vue, y a-t-il des éléments qui font appel à d'autres sens (odorat, ouïe) qui sont importants dans vos choix d'aller sur la ViaRhôna ou au bord du Rhône, des secteurs que vous fréquentez et qui influencent l'expérience que vous en avez ?

Pour certains participants, la ViaRhôna est plus appréciable quand elle est entretenue et quand les herbes autours ont été taillées. La faune y est plus visible. Hélène évoque un problème d'ambroisie le long de la ViaRhôna.

ANNEXE 9. GUIDE D'ANIMATION DE LA DEUXIEME SERIE D'ATELIERS – DISCUSSION DES NIVEAUX DES ATTRIBUTS, DU FORMAT DES CARTES DE CHOIX ET DES DOCUMENTS D'INFORMATION POUR L'EXERCICE DE CHOIX

Durée totale : 2h théoriques

[Objectif : discuter des attributs du questionnaire, de leur mode de représentation et de l'attribut monétaire (catégories = restauration écologique, type de voie, signalisation, services, loisirs)].

Introduction **18h30** (5 mn)

Bonsoir et merci à tous de nous accorder du temps pour ce groupe de discussion sur le projet RhônaVel'eau. Samantha et moi-même travaillons à l'Irstea, un centre de recherche public qui travaille sur des problématiques liées à l'agriculture et à l'environnement.

Le projet RhônaVel'eau, inscrit dans le plan Rhône, est mené par le CNRS de Lyon et l'Irstea de Montpellier dans le cadre de la Zone Atelier Bassin du Rhône. Il est soutenu financièrement par l'Etat, l'Agence de l'eau, ainsi que EDF.

Notre objectif dans ce projet est de comprendre en quoi la création de la ViaRhôna peut modifier les perceptions et les représentations qui sont associées au fleuve, ainsi que la valeur qui lui est attribuée par les usagers.

Dans cette optique nous sommes en train de construire un questionnaire qui sera administré par internet. Dans celui-ci nous proposerons aux personnes interrogées de choisir leurs scénarios d'aménagement préférés parmi un panel de scénarios possibles. C'est pour les construire que nous vous sollicitons aujourd'hui car ceux-ci doivent correspondre aux attentes que peuvent avoir les usagers de la ViaRhôna, et être compréhensibles et faciles à distinguer les uns des autres.

Nous avons donc à peu près 2 heures devant nous pour discuter. Notre objectif est de valider avec vous un certain nombre d'éléments que nous avons préparés au préalable.

L'idéal serait que tout le monde puisse donner son avis sur les différentes questions abordées.

Nous enregistrons notre discussion afin de conserver les idées émises, mais ces données resteront anonymes. Vous pouvez marquer votre prénom sur l'étiquette blanche ronde présente dans la pochette bleue devant vous.

Tour de table **18h35** (15 mn)

Pouvez-vous vous présenter en donnant votre prénom, votre commune de résidence, les secteurs de la ViaRhôna que vous fréquentez habituellement et l'usage que vous en faites. Vous pouvez expliquer aussi en quoi le projet vous intéresse.

Vous pouvez dans le même temps répondre aux questions **1, 2 et 3** de la fiche « Questionnaire » que vous avez devant vous.

Discussion Fiche descriptive « Restauration écologique » **18h50** (20 mn)

Nous allons maintenant vous laisser 5 mn pour lire la fiche intitulée « Restauration écologique du Rhône » pour pouvoir en discuter par la suite. Vous pouvez dans le même temps répondre à la question **n°4** de la fiche « Questionnaire ».

Questions :

- Pensez-vous que les illustrations choisies pour représenter l'attribut « Restauration écologique du fleuve » sont claires et facilement compréhensibles ?
- Est-ce que vous préférez que l'attribut soit représenté par des photos ou par des dessins ?
- Le texte accompagnateur vous parait-il clair ?

Discussion fiches descriptives « Type de voie/Services/Signalisation/Multi-activités » **19h10** (20 mn)

Nous vous invitons maintenant à prendre les fiches intitulées « Type de voie », « Services », « Signalisation » et « Multi-activités » que vous avez devant vous. Nous allons vous laisser 5 mn pour les lire et les regarder. Nous en discuterons par la suite. Vous pouvez, dans le même temps, répondre aux questions **5, 6 et 7** de la fiche « Questionnaire ».

Questions :

- Le texte accompagnateur vous parait-il clair ?
- Comprenez-vous le sens de chacun des niveaux ?
- Leur représentation est-elle claire ?
- Les options sont-elles faciles à distinguer et compréhensibles ?

Choix du scénario préféré **19h30** (20 mn)

Nous allons maintenant vous inviter à faire le choix de votre scénario préféré. Pour cela prenez la carte de choix sous format A3 ainsi que les 10 billes disposées devant vous, et allez à la **page 2** de la fiche « Questionnaire ».

Quels critères sont les plus important lorsque vous choisissez de venir sur la ViaRhôna ? Pour chaque critère (Type de voie, Services etc..) choisissez votre option préférée puis répartissez les 10 billes entre ces options.

Vous pouvez dans le même temps, inscrire vos choix sur la page **n°2** de la fiche « Questionnaire » prévue à cet effet.

Questions :

- Comment avez-vous fait votre choix ?
- Quelles difficultés avez-vous rencontrées ?

Discussion attribut monétaire 19h50 (15 mn)

Comme nous vous l'avons dit, le projet ViaRhôna est financé par le plan Rhône, qui regroupe l'Etat, l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée et Corse, les régions, EDF, la CNR et VNF. Nous vous invitons ici à répondre aux questions **10, 11 et 12** de la fiche « Questionnaire ». Nous en discuterons ensuite.

Questions : (Voir Mini Questionnaire)

- Proxy Distance
- Amélioration aménagements
- Restauration écologique
- Montant (en 1 fois)

Discussion modalités de paiement 20h05 (10 mn)

Nous allons maintenant discuter des modalités de paiement à employer pour verser ce montant maximal. Pour cela nous vous invitons à répondre à la question **n°13** de la fiche « Questionnaire ».

- En tant que résidents de communes riveraines de la ViaRhôna, quels modes de paiement vous paraissent préférables pour payer ce montant ? Cochez les 3 modes qui vous paraissent les plus adaptés dans la colonne intitulée « Résidents »
- Si vous étiez un touriste excursionniste ou itinérant, quelles seraient les 3 modalités de paiement qui vous paraissent les plus adaptées ? Cochez les 3 modes préférés dans la colonne « Touristes excursionnistes » ainsi que 3 modes préférés dans la colonne « Touristes itinérants ».

Pouvez-vous expliquer vos choix ?

Question de clôture 20h15

Nous arrivons au terme de notre session.

- Y a-t-il un sujet qui vous semble avoir été oublié au cours de la discussion ou une question que vous souhaitez poser, pendant les quelques minutes qui nous restent ?
- Si vous avez des remarques à faire sur l'atelier vous pouvez les écrire sur les papiers rouges (points négatifs) et verts (points positifs)

Remerciements

Questionnaire

1. Quelle est votre commune de résidence ? _____

2. Quel(s) secteur(s) de la ViaRhôna fréquentez-vous habituellement ? _____

3. Quel est votre usage habituel de la ViaRhôna ? _____

4. Sur le(s) secteur(s) de la ViaRhôna que vous fréquentez habituellement, à combien estimez-vous la proportion du linéaire qui longe des secteurs du Rhône « naturels » ou restaurés ?

   ____ %

5. Sur le(s) secteur(s) de la ViaRhôna que vous fréquentez habituellement, à combien estimez-vous la proportion du linéaire en voie verte ?

   ____ %

6. Parmi les services suivants, cochez les 3 qui vous semblent les plus importants :

   Points d'eau ☐ Sanitaires ☐ Aires de jeu ☐ Réparateur de vélo ☐ Wifi ☐
   Aires de pique-nique ☐ Restauration ☐ Commerces à proximité ☐ Autre ☐ (précisez)

7. Parmi les types d'activités suivants, cochez les 3 que vous aimez ou aimeriez pratiquer sur ou à proximité de la ViaRhôna :

   Canoë ☐ Baignade ☐ Cyclisme ☐ Découvertes culturelles ☐ Observation de la nature ☐
   Plage ☐ Course à pied ☐ Randonnée ☐ Marche ☐ Activités nautiques motorisées ☐
   Roller ☐ Autre ☐ (précisez) Aucune ☐

Choix de votre scénario préféré

8. Pour chacun des critères, cocher votre option préférée

9. Quels critères sont les plus importants lorsque vous choisissez de venir sur la ViaRhôna ? Répartir **10 billes** entre les critères selon vos préférences

Type de voie

Option 1 : Voie verte à revêtement en enrobé ☐
Option 2 : Voie verte à revêtement sablé ☐ ____ bille(s)
Option 3 : Voie partagée à revêtement en enrobé ☐

Services

Option 1 : Services nombreux et divers ☐ ____ bille(s)
Option 2 : Aucun service ☐

Signalisation

Option 1 : Signalisation abondante et diversifiée ☐
Option 2 : Signalisation limitée aux grandes directions et distances ☐ ____ bille(s)
Option 3 : Aucune signalisation ☐

Multi-activités

Option 1 : Activités de loisirs diverses ☐
Option 2 : Activités de base ☐ ____ bille(s)

Restauration écologique du fleuve

Option 1 : Plus de 50 % du trajet suit le Rhône « naturel » ou restauré ☐ ____ bille(s)
Option 2 : 25 à 50 % du trajet suit le Rhône « naturel » ou restauré ☐
Option 3 : Plus de 75 % du trajet suit le Rhône canalisé ☐

10. Par rapport à la distance que vous parcourez habituellement depuis votre domicile ou votre lieu de villégiature pour rejoindre la ViaRhôna, quelle distance supplémentaire seriez-vous prêt à parcourir pour rejoindre un tronçon comportant toutes vos options préférées ? (Entourez votre réponse)

0 km 0.5 km 2 km 5 km 10 km 20 km 50 km

Autre : _____ km

11. Les aménagements envisagés ont un coût, auquel vous pourriez être amenés à contribuer. Seriez-vous prêts à payer pour l'amélioration des aménagements de la ViaRhôna ? (Entourez votre réponse)

Oui Non

Pourquoi ?

_____

- Et pour la restauration écologique du fleuve ?

Oui Non

Pourquoi ?

_____

12. Plusieurs modalités de paiement sont possibles pour les résidents des communes riveraines du fleuve et pour les touristes. Quelles sont celles qui vous paraissent les plus adaptées selon la catégorie d'usagers de la ViaRhôna?
(Cochez 3 réponses maximum pour chaque catégorie d'usager)

	Résidents	Touristes excursionnistes	Touristes itinérants
Droit d'entrée (parking)			
Carte multi-services (parkings, sanitaires, etc.)			
Augmentation du coût global de visite (chambre hôtel, location vélo, etc.)			
Taxe de séjour			
Contribution volontaire à un fonds spécifique			
Impôts locaux			
Impôts sur le revenu			
Taxe additionnelle à l'impôt sur le revenu dédiée à l'aménagement			
Facture d'eau (pour la restauration écologique)			
Adhésion à une association locale			
Adhésion à une association nationale ou internationale			

_____

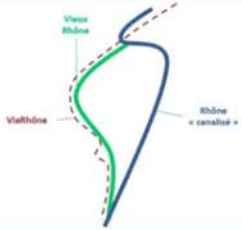
Pouvez-vous expliquer votre choix ?

_____

13. Si vous êtes prêts à payer pour l'amélioration des aménagements de la ViaRhôna, ou pour la restauration écologique du fleuve, quel est le montant maximum *que vous seriez prêt à payer* (en une seule fois) via votre modalité de paiement préférée, pour voir votre scénario préféré se réaliser ? (Entourez votre réponse)

1€ 2€ 5€ 10€ 20€ 50€ 100€

Autre : _____ €

	Option 1	Option 2	Option 3
Type de voie	Voie verte à revêtement en enrobé 	Voie verte à revêtement sablé 	Voie partagée à revêtement en enrobé 
Services	Option 1 Services nombreux et divers 	Option 2 Aucun service 	
Signalisation	Option 1 Signalisation abondante et diversifiée 	Option 2 Signalisation limitée aux grandes directions et distances 	Option 3 Aucune signalisation 
Multi-activités	Option 1 Activités de loisirs diverses 	Option 2 Activités de base 	
Restauration écologique du fleuve	Option 1 Plus de 50% du trajet suit le Rhône « naturel » ou restauré 	Option 2 25 à 50% du trajet suit le Rhône « naturel » ou restauré 	Option 3 Plus de 75% du trajet suit le Rhône canalisé 

ANNEXE 10. COMPTE-RENDU DE LA DEUXIEME SERIE D'ATELIERS

Atelier de Lyon, Pignon sur rue, Mercredi 13 juin 2018

18h30 – 20h30

Début 18h35

→ **Introduction par Sylvie**

→ **Tour de table (18h45)**

- Amélie connaît l'itinéraire de la partie Suisse à la mer. Elle a utilisé chaque portion au moins une fois en cyclotourisme pour se balader et visiter. Elle fait également parfois des plus petites portions pour rejoindre certains endroits tels que le Luberon ou le Vercors.
- Pierre a utilisé la ViaRhôna une seule fois entre Miribel et les Salins de Giraud, en continuant par la suite sur Toulouse par le canal du Midi. Cela a été son seul usage en continu. Habitant de Miribel, il utilise les voies présentes autour de son domicile.
- Delphine connaît principalement la ViaRhôna d'Evian les bains à Lyon et dans la Drôme aux alentours de Montélimar où elle a de la famille. Elle utilise la ViaRhôna pour faire des petites ballades à la journée, et n'a jamais réalisé un voyage sur la partie de Lyon à la mer.
- Ludovic : Habitant de Lyon depuis quelques années, il utilise la ViaRhôna le week-end pour aller se baigner et pour se balader. Les plus grandes portions qu'il ait réalisées sont : Givors – Valence et Valence – Montélimar sur la journée. Il soulève le problème de la sortie au sud de Lyon, « J'aimerais bien partir de chez moi et pouvoir me rendre à Givors sans prendre le train ». Il a un usage de ballade.

- *Reprise par Sylvie : Présentation de la méthode utilisée pour identifier les 5 critères retenus : Restauration écologique du Rhône, Services, Signalisation, Type de voie et Multi-activités.*

→ **Discussion de la fiche descriptive « Restauration écologique du Rhône » (18h55)**

- Delphine : « L'objectif derrière le projet de recherche, quel est-il ? le développement touristique de certains tronçons ? Quel est l'objectif final ? »

- *Réponse de Sylvie : C'est avant tout un projet de recherche, mais il vise aussi à apporter des informations utiles pour les aménageurs. Ce qui nous intéresse est de savoir quel est le poids du milieu aquatique et fluvial dans les choix de fréquentation de la ViaRhôna. L'agence de l'eau est également intéressée à savoir si les gens attachent de l'importance à la restauration écologique du fleuve.*
- *Marylise : « Dans le comité de pilotage du projet il y a à la fois des acteurs économiques et du tourisme qui eux ont pour objectif d'utiliser la ViaRhôna pour faire du développement territorial, et faire venir des gens sur la voie pour qu'ils participent au développement local. L'agence de l'eau finance à moitié le projet et a, elle, plus des enjeux écologiques tel que comprendre si les gens, grâce à la ViaRhôna, ont un peu plus de connaissances sur le fonctionnement des écosystèmes et soutiennent davantage les actions réalisées en faveur du fleuve. Le plan Rhône est une conjonction d'intérêts. Travailler ensemble est essentiel. »*

- *Reprise par Sylvie : Quelques explications données sur la fiche restauration écologique du Rhône. Compléments d'informations sur la question n°4 de la fiche questionnaire.*

- Amélie fait une critique de la fiche. Selon elle, la troisième option concernant les pourcentages des trajets suivant un Rhône naturel n'est pas tournée dans le même sens que les deux premières options. « Pour la dernière option, la question est posée dans le sens inverse des deux précédentes ». Les poser de la même manière éviterait d'embrouiller les personnes qui répondent au questionnaire. « Le mot « canalisé » ne désigne pas un Rhône naturel, et il faut donc relire deux fois le texte de l'option pour bien la comprendre ».
- Pierre et Delphine trouvent les schémas proposés très clairs.
- Pierre fait une remarque sur les photos proposées à la page 4 de la fiche. Il indique « que les hauteurs d'eau du fleuve sont différentes d'une saison à une autre et qu'il faudrait les indiquer (les saisons) pour que les personnes répondant au questionnaire aient tous les mêmes éléments de compréhension concernant ces photos. En Juillet et Juin, les hauteurs d'eaux ne sont pas forcément les mêmes ». Il indique qu'un secteur était impraticable en Ardèche car le tronçon, au moment des inondations, était « sous l'eau ». Il indique que les deux dernières photos proposées à la page 5 de la fiche sont plus démonstratives que les 4 précédentes.
- Delphine : « Il faudrait mettre le même type de légende sous les photos « avant » et « après » restauration, plutôt que de partir sur des dates ». Elle précise que cela peut perturber sinon.
- Pierre fait remarquer qu'en effet, les photos alternatives sont presque contre productives. « On a presque envie de préférer la photo A à la photo B ».

- *Reprise par Sylvie : le critère « restauration écologique » pourrait aussi être appelé paysage fluvial ». Lequel est, selon vous, le plus parlant ?*

- Delphine : « Le terme « Paysage fluvial » laisse la possibilité que ce soit un paysage qui n'a pas été touché depuis des siècles, tandis que le terme restauration renvoie lui à « l'acte », et suggère que l'homme y a touché. »
- Pierre : « Le paysage est ce qu'on voit, la restauration est plus un objectif de «caractérisation Biotope». Ce sont deux points de vue différents. »

- *Reprise par Sylvie : « Sur les secteurs de la ViaRhôna que vous connaissez, êtes-vous capable d'estimer la proportion du linéaire qui longe des secteurs naturels ou restaurés, ou des secteurs plus artificialisés ? »*

- Delphine a une vision très schématique : au Nord de Lyon c'est plutôt naturel, et au sud c'est plutôt canalisé. « Ma vision est très schématique, ce n'est certainement pas la réalité. Il y a certainement des variantes entre Lyon et Arles. Ce n'est pas un secteur qui m'attire parce que j'ai l'impression que je vais rouler tout droit pendant des kilomètres ».
- Amélie : « On ne parle que des parties qui sont déjà ViaRhôna ? J'ai la sensation que la ViaRhôna est en majorité canalisée et monotone, même si je sais que certains tronçons ne le sont pas. Mais cela donne cette impression. Avec du recul, mon impression est peut-être biaisée par cet aspect monotone et par mon sentiment de déception qui y est associé ».
- Delphine a cette même impression, mais pas sur la partie Genève – Lyon. Le Rhône ne donne pas une image d'un fleuve sauvage.
- Pierre exprime une vision presque opposée, et ne possède pas la même perception. Il indique qu'il y a des segments qui sont en effet assez linéaires, mais qu'ils sont cependant relativement courts. Les modifications du paysage au cours du parcours sont subtiles, et le Rhône n'est selon lui pas le même tout le long de l'itinéraire. Il indique qu'il faut être sensible à ces modifications du paysage, qui font que « St Vallier n'est pas Lyon, et que Lyon n'est pas Ge-

nève ». Il indique le problème de la sortie de Lyon. « C'est un scandale, c'est honteux ! ». Il indique également un problème à la sortie d'Avignon « Même combat, même punition, même motif. C'est scandaleux ».

- Amélie indique que lorsqu'on est dans la partie Arbres fruitiers, c'est assez linéaire. Les arbres de la Drôme ne sont pas les mêmes non plus.
- Pierre indique que la personnalité du fleuve est extrêmement et subtilement changeante. « En 100 km, les paysages changent ! »

→ **Discussion des fiches descriptives « Services, Signalisation, Type de voie et Multi-activités » (19h25)**

- Pierre indique que « *l'échantillonnage pose un problème d'exhaustivité* », selon les catégories de personnes enquêtées, les réponses peuvent différer.

- *Réponse de Sylvie : « L'an dernier il y a eu une enquête de fréquentation sur la ViaRhôna réalisée par le bureau d'étude Inddigo et financée par la région PACA. Nous avons donc des estimations assez solides de la fréquentation des différents tronçons à différentes périodes de l'année, ainsi que des différents modes, types itinérants, locaux, excursionnistes, et cela va nous permettre de pondérer les résultats. Tous les types d'usagers nous intéressent ».*

- Delphine demande par quel moyen le questionnaire sera relayé. « Par le site de la ViaRhôna ou par une association, type AF3V ? ».

- *Réponse de Sylvie : « Par l'intermédiaire de la presse, les mairies, les offices de tourisme, les associations locales ou encore les clubs locaux ».*

▪ <u>Discussion sur le type de voie</u>

- Pierre trouve la fiche très claire.

- *Marylise demande si ce n'est pas biaisé de mettre le terme « nuisances sonores », ainsi que « moins sécurisé » alors que les autres options ne possèdent pas ces termes. « Vous insistez seulement sur les points négatifs dans cette option ».*

- Amélie indique que la photo choisie pour représenter l'option 3 ne correspond pas à une vraie voie partagée. Elle fait remarquer qu'une voie partagée n'a pas de barrière. « Il faudrait préciser « accessible seulement aux vélos ».

▪ <u>Discussion sur les services</u>

- Amélie demande si « c'est que l'on préfère qu'il y ait des services ou non, ou si c'est que l'on préfère qu'ils soient indiqués ou pas ? Parce que personne ne peut préférer l'option 2 ». Suggère de mettre le terme « Services minimum ».
- Pierre indique que cela serait mieux de mettre le même nombre de niveaux par critère. Il indique également que les hôtels ne sont pas représentés parmi les pictogrammes.
- Amélie note qu'il faudrait également rajouter le terme « superette », en plus de celui de « restaurant. »
- Pierre fait remarquer qu'il faudrait également indiquer les types d'hébergements. « Pour le moment la signalétique est un problème ».

▪ <u>Discussion sur la signalisation</u>

- Pierre indique que les panneaux sont selon lui très bien faits, et très explicatifs. Il ajoute qu'il est difficile de revenir sur la ViaRhôna parfois, et que celle-ci devrait être plus indiquée.
- Amélie note que l'option « Aucune signalisation » est peut-être un peu exagérée.
- Delphine indique qu'une signalisation au sol pourrait être intéressante. « Parfois on cherche les panneaux pendant très longtemps, et à l'inverse parfois les panneaux se répètent ».
- Pierre : Une homogénéité (de la fréquence des panneaux) sur le tracé serait intéressante. « Qu'il n'y ait pas de tronçons trop surchargés, et au contraire, pas de désert ». Il note également qu'il y a la signalisation sur la ViaRhôna, et autour de celle-ci.
- Amélie indique qu'il serait également intéressant de signaliser régulièrement aux cyclistes les campings ou types d'hébergements, même s'il n'y en a pas à proximité afin de prendre en compte les besoins du cycliste.
- Delphine fait remarquer que 2 options pourraient être pertinente. Dans un premier temps indiquer les services présents sur la ViaRhôna, puis dans un deuxième temps les services présents à proximité tels que campings, gares ou réparateurs vélos.

- *Marylise note que les aménageurs trouvent que trop de panneaux peut nuire à l'expérience de l'usager sur la ViaRhôna. Un juste milieu est à trouver.*

- Pierre : « La ViaRhôna est globalement balisée ».

▪ <u>Discussion sur la multi-Activités</u>

- Amélie demande des précisions sur les différentes options. « C'est donc le fait d'avoir la possibilité d'avoir une offre touristique supplémentaire en terme d'activité ? Soit on en propose donc, soit on en propose pas de supplémentaire »
- Pierre indique une ambigüité sur les niveaux du critère. Il indique également que le dimanche après-midi, la présence de familles nombreuses sur la ViaRhôna est parfois dangereuse, et propose de « distinguer les flux : à savoir, les flux de piétons et les flux de cyclistes. »
- Pierre : Question de curiosité. Y a-t-il des usages habituels ? Y a-t-il des gens qui utilisent 3 fois par semaine la ViaRhôna ou qui l'utilisent tous les jours pour aller au travail ?

- *Réponse de Marylise : 7% des usagers de la ViaRhôna l'utilisent pour réaliser le trajet domicile – travail.*

- Amélie indique qu'il faudrait donner une note pour indiquer l'importance accordée à chaque type d'activité.

→ **Choix du scénario préféré 19h50**

- Delphine fait remarquer le risque de vouloir trop uniformiser les tronçons et note que ce qui peut être pourtant intéressant, c'est de passer d'un tronçon très sauvage à un tronçon où on trouve une offre culturelle variée. « Je suis donc partagée ».

- *Sylvie indique que c'est ce qui est compliqué à mettre en œuvre dans ce type de méthode sur un aménagement très long comme celui-ci. Le public est varié. Elle précise que les chercheurs se demandent aussi si les préférences varient selon le type d'usagers.*

- Pierre indique que les tronçons sauvages sont agréables à parcourir.

Résultats du « Choix du scénario préféré »

Critère	Options	Résultats (*)
Type de voie	1 – Voie verte à revêtement en enrobé	0
	2 – Voie verte à revêtement en sablé	2
	3 – Voie partagée à revêtement en enrobé	0
Services	1 – Services nombreux et divers	3
	2 – Aucun service	0
Signalisation	1 – Signalisation abondante et diversifiée	3
	2 – Signalisation limitée aux grandes directions et distances	0
	3 – Aucune signalisation	0
Multi-activités	1 – Activités de loisirs diverses	2
	2 – Activités de base	0
Restauration écologique du fleuve	1 – Plus de 50 % du trajet suit le Rhône naturel	20
	2 – 25 à 50 % du trajet suit le Rhône naturel ou restauré	0
	3 – Plus de 75 % du trajet suit le Rhône canalisé	0

(*) nombre total de billes attribuées

- *Sylvie : Comment avez-vous fait votre choix ?*

- Amélie attache le plus d'importance au caractère naturel. Puis elle reconnait tout de même par la suite que la signalisation est importante, ainsi que les services. Elle n'a pas choisi le revêtement, ni la multi-activité qui lui semblent moins importants.
- Pierre a réparti 1 bille sur chacun des items, et 6 pour le critère ayant trait au caractère naturel du Rhône.
- Delphine : Le caractère naturel lui semble également très important. « Est-ce que je regarde exclusivement ma propre pratique où je n'ai pas besoin de beaucoup de services, ou est-ce que je pense de manière collective pour développer ce critère ? » Un bel enrobé lisse lui semble important et agréable. Une alternance des revêtements le long du linéaire est appréciable.
- Amélie indique qu'une voie partagée permet d'aller voir un autre site à proximité qui vaut le coup. En étant que sur un enrobé près du Rhône « on rate tout ça ».

→ **Discussion du consentement à parcourir une distance supplémentaire (20h00)**

- Delphine note que cela serait pertinent de réaliser un ratio en fonction du nombre de kilomètres réalisés depuis le domicile pour se rendre sur la ViaRhôna.
- Amélie fait remarquer qu'il faudrait également indiquer le nombre de jours passés sur la ViaRhôna ainsi que le nombre de kilomètres réalisés par jour.
- Pierre indique que les pratiques sont très diverses. « Des gens en ont une utilisation très pointue ».

→ **Discussion modalités de paiement (20h05)**

- Amélie note qu'il faut préciser « quel que soit le mode de paiement » lorsque l'on pose la question « Si oui, quel est le montant maximum que vous seriez prêt à payer (en une seule fois) pour voir votre scénario préféré se réaliser ? ». Elle note que les répondants ont besoin d'informations également sur le coût de l'aménagement.
- Amélie précise que le financement d'un guide ainsi que le crowdfunding peuvent être intéressants comme type de participation.
- Pierre fait remarquer que la déambulation du citoyen est un service public.
- Amélie note qu'il faudrait poser la question d'une autre façon, et qu'il faudrait demander aux répondants d'indiquer la manière dont ils seraient prêts à participer. Elle suggère une augmentation d'impôts pour les résidents par exemple.
- Pierre évoque l'idée d'adhérer à une association locale œuvrant pour le Rhône et sa restauration.
- Amélie propose d'inverser l'ordre des questions n°11, 12 et 13 de la fiche questionnaire, et de placer la question n°11 en dernier. Elle suggère de calculer la somme des montants que le répondant est prêt à payer pour chacune des modalités, ainsi que d'autres types de modalités telles que des dons ou encore l'adhésion à une association œuvrant pour la restauration écologique du Rhône.
- Pierre demande des explications sur la différence entre « Excursionniste » et « Itinérant ».
- Amélie fait remarquer que s'il faut payer pour accéder à la ViaRhôna, cela pourrait dés-inciter les usagers à venir la visiter.
- Delphine propose l'augmentation de la taxe de séjour pour les touristes.
- Pierre : Selon lui, un droit d'entrée n'est pas possible et n'est pas une bonne idée. « Il faudrait imaginer une taxe de parking ? Comment faire ? »
- Delphine : « Ah non, là ça devient vraiment un parc d'attraction si les parkings deviennent payants ».
- Amélie : « Cela peut couper l'accès à la petite famille qui n'a pas beaucoup de revenu et qui voulait faire une petite ballade sympa sur la ViaRhôna ».
- Delphine indique que les droits d'entrée ne sont pas trop acceptables. En revanche la taxe de séjour (pour les touristes) la dérange moins, si une partie de la taxe va à la restauration écologique du fleuve.

→ **Conclusion**

→ **Remerciements**

Arles, jeudi 14 juin 2018

18h30 – 20h30

Début 18h35

→ **Introduction par Sylvie**

→ **Tour de table (18h45)**

- Astrid est chargée de mission - Animation du réseau Rhône méridional au CPIE. Elle est intéressée par cette réunion pour connaitre le projet. Habitante de Lyon, elle connait une petite portion de la ViaRhôna.
- Béatrice est une voyageuse à vélo et habite à Arles. Elle a fait la ViaRhôna il y a deux ans. Elle voit des portions se faire et se rajouter et se dit qu'elle la refera dans deux ou trois ans pour voir les changements qui ont été effectués sur l'itinéraire. Elle indique que sur la portion Lyon – Arles, la ViaRhôna est « bien faite ». La ViaRhôna a changé sa perception de la vallée du Rhône. « *Pour moi le Rhône jusqu'à présent c'était longer l'autoroute et puis c'est tout. J'ai voulu la faire par curiosité. Je me suis posée les questions suivantes : Qu'ont-ils à me montrer ? Pourquoi ont-ils fait la ViaRhôna le long du Rhône ?* »
- Nathalie est enseignante en collège et lycée en langue et culture régionales. Elle a découvert le fleuve avec le Poème du Rhône de Frédéric Mistral. Depuis elle a une passion dévorante pour le Rhône depuis 25 ans. « *C'est un être vivant avec qui j'ai besoin de vivre. J'ai besoin de venir le voir, de le toucher, de l'entendre, de le sentir respirer. J'ai une telle passion pour ce fleuve sous tous les aspects, que j'ai décidé depuis 3 ans maintenant de mener des projets à vélo avec mes élèves. J'ai donc fait appel à Alain Michel qui a était un partenaire fabuleux*. » Elle a réalisé la portion Vienne – Avignon, ainsi que la Camargue. Elle indique avoir eu une déception sur cette portion. « *On cherche le Rhône* ». Alors que sur la portion Vienne – Avignon « *les élèves se sont éclatés* ».
- Alain est délégué régional de l'association française pour le développement des véloroutes et voies vertes (AF3V). Il organise des animations pour faire découvrir les itinéraires et est l'organisateur de la randonnée « Plus belle la voie » depuis quelques années. « *Nous avons découvert avec Nathalie plusieurs portions de la ViaRhôna tels que Vienne – Avignon et la Camargue* ». Il ne connait pas la partie Nord, de Vienne à Genève. « *J'ai participé aux comités techniques ViaRhôna, et je m'occupe de la Méditerranée à Vélo – EuroVélo 8. La première partie qui a été inaugurée sur Arles – Mas-Thibert, j'avais organisé la « Journée des voies vertes » à l'occasion de l'inauguration, en partenariat avec la mairie d'Arles et le Conseil départemental en 2013. Il y a eu un reportage sur France 3* ». Il a également contribué à la fiche action « Vélo et territoires » qui a été diffusée par la FUB et Départements et Régions Cyclables de France. « *On voit les élèves de Nathalie sur la photo* ». Il a également rédigé un article sur le journal de la FUB « Vélo cité » sur leur premier voyage scolaire à vélo avec Nathalie et ses élèves, et a également présenté ce voyage lors du forum « Voyage à vélo » à Chambéry.

- *Reprise par Sylvie : Présentation de la méthode utilisée pour identifier les 5 critères retenus : Restauration écologique du Rhône, Services, Signalisation, Type de voie et Multi-activités. Présentation des objectifs de la réunion.*

- Alain demande des précisions sur les aménagements Girardon.

→ **Discussion de la fiche descriptive « Restauration écologique du Rhône » (19h10)**

- Astrid indique qu'il est en effet important d'avoir un éclairage sur le critère.
- Béatrice note que le texte peut être un peu trop long et elle évoque le risque de « perdre des gens dès la première page ».
- Nathalie fait remarquer qu'il serait important de rajouter une note expliquant ce que sont les aménagements Girardon.
- Béatrice trouve les illustrations très bien. Elle fait remarquer que le vocabulaire n'est pas le même dans les différents schémas. « *Vous parlez de Rhône canalisé ainsi que de Rhône aménagé. Vous parlez aussi de Vieux Rhône et de lônes. Du coup la différence de langage fait qu'il y a un petit moment perturbant* ». Elle souligne qu'il faudrait donc utiliser le même langage. « J'utiliserais les termes « Rhône restauré » et « Rhône aménagé » ».
- Nathalie fait remarquer qu'il faudrait utiliser les termes « anciens bras » ou « Vieux Rhône ».
- Astrid souligne que sur les photos avant/après, l'abondance de la végétation est différente. « *On a plus envie d'aller dans celle de Mathan* ».
- Alain : La photo de droite sur Mathan donne envie d'y aller selon lui. « On a envie d'y naviguer ».

    - Discussion sur la question n°4 du questionnaire : « Sur le(s) secteur(s) de la ViaRhôna que vous fréquentez habituellement, à combien estimez-vous la proportion du linéaire qui longe les secteurs du Rhône « naturels » ou restaurés ? »

- Béatrice indique qu'elle estime la proportion du linéaire qui longe des secteurs du Rhône naturel ou restauré selon ses souvenirs. Elle indique 25%.
- Alain note qu'entre Vienne et Avignon c'est « *50 – 50. Il y a beaucoup de passages au bord des lônes et en même temps quelques passages au bord du Rhône aménagé*. »
- Nathalie : « *La question n'est pas très bien posée* ». Elle propose de la revoir et de la poser d'une autre manière.

→ **Discussion des fiches descriptives « Services, Signalisation, Type de voie et Multi-activités » (19h25)**

    - Discussion sur le type de voie

- Béatrice fait remarquer que la photo correspondant à l'option 3 n'est pas une voie partagée. « *Une voie partagée est une voie où on est directement sur la route* ». Elle suggère donc de changer de photo. Elle fait remarquer que les voies en revêtement sablé ont presque disparu sur la ViaRhôna et que les voies sont en goudron désormais, sauf à l'entrée de Lyon. Les voies « sablés » peuvent bloquer certains (ceux qui utilisent des vélos de route).
- Alain pense qu'il est tout de même pertinent de garder l'option 2 même si peu de portions sont en revêtement sablé maintenant. « *On a l'impression que la photo 2 est un sentier plus*

étroit par rapport à la voie verte qui est plus large sur la photo n°1 ». Il demande si certaines portions de la ViaRhôna sont accessibles aux cavaliers, en effet celles qui sont en revêtement sablé « ou stabilisé » peuvent effectivement leur être plus adaptées. Il précise que le vocabulaire utilisé à l'AF3V est le terme « stabilisé ».

- Discussion sur les services

- Alain note qu'il est important d'indiquer les points d'eau aux cyclistes, les commerces alimentaires de proximité ainsi que les aires de pique-nique disponibles sur la voie. Il note qu'à l'issue de l'enquête Inddigo, ce qui ressortait des avis des enquêtés c'était l'absence de wifi sur la voie et de réparateurs vélos.
- Béatrice indique que les hébergements sont importants à indiquer aux cyclistes également. « *Cela peut être pratique de savoir où se trouvent des possibilités d'hébergements, tels que des campings par exemple* ». Note aussi qu'il est important de signaler les toilettes.

- Discussion sur la signalisation

- Béatrice souligne que la signalisation est parfois illisible ou absente sur la voie. « *D'abord ils font les aménagements, puis un an après les panneaux* ».
- Alain fait remarquer que la signalisation est également parfois obsolète, et qu'il serait bien de signaler les villages que l'on peut visiter à proximité de la voie « *parce que parfois, on passe à côté. On l'a dépassé et puis c'est trop tard* ».
- Béatrice indique que les campings, les gares ainsi que les connexions sont à signaler par l'intermédiaire de panneaux.
- Alain précise que pour lui, le plus important est la signalisation des gares et des distances. « Il faut qu'il y ait au moins ces signalisations-là ».
- Nathalie pense qu'une actualisation régulière de la signalisation est importante.

- Discussion sur la multi-activités

- Alain indique qu'il n'aime pas le terme « cyclisme » et qu'il préfèrerait les termes « vélotourisme » ou « tourisme à vélo ». Il suggère d'insérer le terme Bicyclette.

→ **Choix du scénario préféré (19h50)**

Résultats « Choix du scénario préféré »

Critère	Options	Résultats
Type de voie	1 – Voie verte à revêtement en enrobé	**8**
	2 – Voie verte à revêtement en sablé	**3**
	3 – Voie partagée à revêtement en enrobé	**0**
Services	1 – Services nombreux et divers	**9**
	2 – Aucun service	**0**
Signalisation	1 – Signalisation abondante et diversifiée	**9**
	2 – Signalisation limitée aux grandes directions et distances	**0**

	3 – Aucune signalisation	**0**
Multi-activités	1 – Activités de loisirs diverses	**3**
	2 – Activités de base	**2**
Restauration écologique du fleuve	1 – Plus de 50 % du trajet suit le Rhône naturel	**4**
	2 – 25 à 50 % du trajet suit le Rhône naturel ou restauré	**2**
	3 – Plus de 75 % du trajet suit le Rhône canalisé	**0**

- *Sylvie : Comment avez-vous fait votre choix ?*

- Nathalie indique que les voies en enrobé sont plus agréables pour rouler dessus, et qu'elle a ainsi choisi cette option pour le critère type de voie. Elle a tout de même hésité avec la voie en sablé, car ces voies-là sont souvent plus ombragées et moins linéaires. Au niveau des services, elle indique avoir choisi l'option 1 mais souligne qu'il ne faut pas excéder un certain nombre. Elle a également choisi la première option pour le critère signalisation, mais indique qu'il ne faut pas non plus en mettre trop (4 panneaux maximum à la fois « sinon on ne voit plus rien »). Elle a par contre choisi l'option 2 pour le critère Multi-activité, « *J'y vais pour faire du vélo* ». Observation de la nature » est cependant une activité intéressante. Enfin elle a choisi l'option 2 pour le critère « restauration écologique ».
- Béatrice a choisi pratiquement les mêmes réponses que Nathalie, sauf sur le critère multi-activités, car elle aime réaliser des activités différentes pendant et après sa ballade sur la ViaRhôna. Elle aime « *s'évader quand elle arrive à la fin de son étape objectif* ». Elle a choisi l'option 1 pour le critère « restauration écologique » car ce sont toutes ces zones non rectilignes et avec beaucoup de forets qui ont changé ses perceptions sur la vallée du Rhône.

- *Sylvie : Pour le critère multi-activités, il faut préciser « En cours » ou « à la fin de l'étape » dans la description du critère.*

- Astrid a choisi les options suivantes : voie en enrobé même si elle apprécie tout de même le revêtement en sablé, services nombreux, signalisation abondante et diversifiée, activités diverses parce qu'elle pense que c'est bien aussi de « *pouvoir faire autre chose en cours de ballade ou le soir à la fin de l'étape* » et plus de 50 % pour le critère « restauration écologique ».
- Alain indique le nombre de billes réparties sur chaque critère : 2 billes pour la voie verte en enrobé, et 2 pour la voie verte en revêtement sablé. « *Je trouve que c'est la voie verte qui est l'aménagement le plus intéressant plutôt que la voie partagée. Cette option voie verte au bord du Rhône est vraiment super* » ; Services nombreux et divers : 2 billes ; Signalisation : 2 billes. « *Plus il y a de services, mieux c'est, plus il y a de signalisation, mieux c'est aussi* » ; Activités de loisirs : 1 bille. « *Je fais du vélo, mais j'ai également coché Observation de la nature et baignade* » ; Critère restauration écologique : 1 bille sur l'option 1. « *Et le plus naturel possible, bien entendu* ». « *La ripisylve de la Durance est très jolie aussi* ».
- Béatrice souligne qu'il y a beaucoup de panneaux d'interdiction de baignade le long de la ViaRhôna.

→ **Discussion du consentement à parcourir une distance supplémentaire (20h00)**

- *Sylvie : Dans le questionnaire, il faudra demander aux répondants « Comment/par quel moyen » ils se sont rendus sur la ViaRhôna et combien de temps ils ont passé dessus. Il faudra préciser également si la distance correspond à un aller seulement ou à un aller-retour. Une de nos questions de recherche est de voir si les préférences des usagers varient selon le type d'usage.*

- Alain : 50km. « Parce que j'habite à 50 km de la ViaRhôna ».
- Béatrice : « Moi 5km ».

- *Sylvie : « Donc finalement, la distance par rapport à la maison est le point de référence ».*

- Nathalie indique en effet qu'il faut préciser la question et être « plus pointu ».

→ **Discussion sur les modalités de paiement (20h05)**

- Béatrice : « *Il y a déjà assez de retombées économiques pour les aménageurs. On le sait, ce sont les aménagements les plus rentables. Un moment s'il faut que nous aussi on mette la main au portefeuille, il est où le retour ? Si dans 7 ans c'est rentable, dans 7 ans, je veux des intérêts* ». Elle n'est donc pas prête non plus à contribuer financièrement.
- Alain n'est pas prêt à contribuer financièrement de manière personnelle et directe à l'aménagement de la ViaRhôna. « *D'après l'étude, la véloroute V65 de Nice à Saintes-Maries-de-la-Mer, est la voie verte qui aurait le plus fort retour sur Investissement. Au bout d'un an cet aménagement engendrera 250 000 € de retombées économiques sur la côte. Le coût d'aménagement de la ViaRhôna dépend du revêtement. Cela va de 150 000 €/km à 250 000 €/km* ».
- Nathalie n'est pas prête non plus à contribuer financièrement.
- Alain indique que cela peut faire peur aux gens de leur donner les chiffres des coûts d'aménagements d'une voie verte. « *Au bout d'un moment, les gens s'approprient l'aménagement. Ils viennent avec les enfants, les vélos, les trottinettes... Et si on leur disait qu'on aller fermer la voie verte, il y aurait là un tollé général* ».
- Béatrice indique que si on doit donner ces chiffres, il faut les comparer au coût d'un Km d'autoroute, de route, d'aménagement d'un tramway ou d'un rondpoint.

- *Sylvie donne des explications sur les modalités de paiement. Elle précise aussi la signification des termes excursionnistes et itinérants. Les excursionnistes ne viennent qu'une journée sur la ViaRhôna.*

Résultats des choix sur les modalités de paiement

	Résidents	Touristes excursionnistes	Touristes itinérants
Droit d'entrée (parking)	0	**1**	0
Carte multi-services (parkings, sanitaires, etc.)	0	0	**1**
Augmentation du coût global de visite (chambre hôtel, location vélo, etc.)	0	**2**	**2**
Taxe de séjour	0	**3**	**2**

Contribution volontaire à un fonds spécifique	**3**	**1**	**1**
Impôts locaux	**1**	0	0
Impôts sur le revenu	0	0	0
Taxe additionnelle à l'impôt sur le revenu dédiée à l'aménagement	0	0	0
Facture d'eau (pour la restauration écologique)	**2**	0	0
Adhésion à une association locale	**3**	**1**	0
Adhésion à une association nationale ou internationale	0	0	**2**

- Discussion sur la restauration écologique

- Alain est prêt à contribuer par l'intermédiaire d'une opération de nettoyage du fleuve par exemple.
- Béatrice est également prête à contribuer par l'intermédiaire d'une adhésion à une association locale qui s'occupe de la restauration écologique du Rhône. « *Il est important de savoir à qui cet argent serait donné* ».
- Astrid serait prête à contribuer par une implication physique par exemple, donner de son temps au sein d'une association.
- Béatrice indique que les modalités de paiement idéales selon elle pour les résidents serait l'adhésion à une association locale œuvrant pour la restauration écologique, une contribution volontaire à un fond spécifique pour l'aménagement, et une augmentation de la facture d'eau, si c'est optionnel et qu'on me rend des comptes. Elle indique également que les modalités de paiement idéales selon elle pour les excursionnistes seraient un droit d'entrée pour les parkings, une augmentation du coût global de visite ainsi que l'augmentation de la taxe de séjour. Enfin pour les itinérants, la mise en place d'une carte multi-services à payer. « *Je suis prête à payer un peu plus cher si c'est pour aider à améliorer les choses* ».
- Alain : Selon lui, la mise en place d'une taxe de séjour pour les usagers excursionnistes serait intéressante. Une contribution volontaire à un fonds spécifique ainsi que l'adhésion à une association locale pour les résidents seraient des modalités de paiement à envisager. « *Je reste sur une participation volontaire et non imposée* ».

- *Sylvie indique qu'on pourrait aussi demander aux répondants : Parmi ce que financent les impôts quelles sont les choses que vous êtes prêts à sacrifier pour pouvoir améliorer la restauration du fleuve?*

- Alain connaît des personnes qui seraient prêtes à payer pour venir sur la ViaRhôna. « *Pour achever le schéma régional des véloroutes et voies vertes cela coûterait l'équivalent de 2 km de tramway. Je comprends que l'on puisse vouloir donner de l'argent pour ce type d'aménagement*.».

- Nathalie : « *Je suis franchement opposée. Personnellement, je trouve que je paye déjà suffisamment d'impôts, pour en plus, donner de l'argent pour l'aménagement des voies vertes* ».
- Alain indique que toutes ces décisions sont le produit de choix politiques. Une solution serait d'inciter les gens à participer bénévolement par exemple par le biais d'une contribution physique pour aider à nettoyer le fleuve par exemple. « *Il y a d'autres manières d'agir que de payer* ».

→ **Conclusion**

→ **Remerciements**

ANNEXE 11. QUESTIONNAIRE D'ENQUETE USAGERS (2NDE ENQUETE D'EVALUATION ECONOMIQUE)

La ViaRhôna permet-elle un nouveau regard sur le Rhône ?

Bienvenue sur cette enquête sur **les usages de la ViaRhôna et les valeurs accordées au Rhône**.

Cette enquête est menée dans le cadre du **programme de recherche RhônaVel'eau**, conduit par les laboratoires EVS (CNRS, Lyon) et G-EAU (Irstea, Montpellier) dans le cadre de la Zone Atelier Bassin du Rhône. Il est soutenu financièrement par l'Etat, l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée et Corse et EDF.

La **ViaRhôna** a pour objectif de développer un tourisme de qualité et de mettre en valeur le patrimoine rhodanien. Cette véloroute permettra à terme de **longer le Rhône sur 815 kilomètres** du Lac Léman à la Méditerranée. Initiée en 1997 par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) et Voies Navigables de France (VNF), la ViaRhôna est aujourd'hui aménagée dans le cadre du Plan Rhône.

Le programme de recherche RhônaVel'eau (2016-2019) vise à étudier dans quelle mesure cette véloroute a modifié la perception que ses usagers ont du Rhône et la valeur qu'ils lui accordent. Il cherche également à identifier les facteurs déterminants des choix de fréquentation de la ViaRhôna. Les informations recueillies par cette enquête pourront donc être utiles aux gestionnaires du fleuve pour éclairer leurs choix d'aménagement.

Les données collectées ne seront utilisées que pour les fins de cette étude, et seront traitées de manière strictement anonyme. Toutes les réponses sont valables, il n'y a pas de bonne ou mauvaise réponse.

Merci d'avance du temps que vous prendrez pour répondre à ce questionnaire. Il prend environ 25 minutes.

Si vous souhaitez des informations sur le projet de recherche RhônaVel'eau et cette enquête, merci de nous contacter sur : projet.rhonaveleau@irstea.fr

Vos usages de la ViaRhôna

1. Quel est le pays, la commune et le code postal de votre résidence ?

Pays : Commune : Code postal :

2. En vous référant à la carte ci-dessous, cochez le(s) secteur(s) de la ViaRhôna que vous avez déjà parcourus

- ☐ Saint-Gingolph – Thonon
- ☐ Thonon – Genève
- ☐ Genève – Vulbens
- ☐ Vulbens – Seyssel
- ☐ Seyssel – Belley
- ☐ Belley – Groslée
- ☐ Groslée – La Balme-les-Grottes
- ☐ La Balme-les-Grottes – Jons
- ☐ Jons – Lyon
- ☐ Lyon – Saint-Romain-en- Gal / Vienne
- ☐ Saint-Romain-en- Gal / Vienne – Sablons
- ☐ Sablons – Tournon-sur-Rhône / Glun
- ☐ Tournon-sur-Rhône / Glun – Valence
- ☐ Valence – le Pouzin
- ☐ Le Pouzin – Châteauneuf-du-Rhône / Viviers
- ☐ Châteauneuf-du-Rhône / Viviers – Lapalud
- ☐ Lapalud – Caderousse
- ☐ Caderousse – Avignon
- ☐ Avignon – Beaucaire
- ☐ Beaucaire – Saint-Gilles
- ☐ Saint Gilles – Aigues-Mortes
- ☐ Aigues-Mortes – Palavas-les-Flots
- ☐ Palavas-les-Flots – Sète
- ☐ Beaucaire – Arles
- ☐ Arles – Port-Saint-Louis-du-Rhône

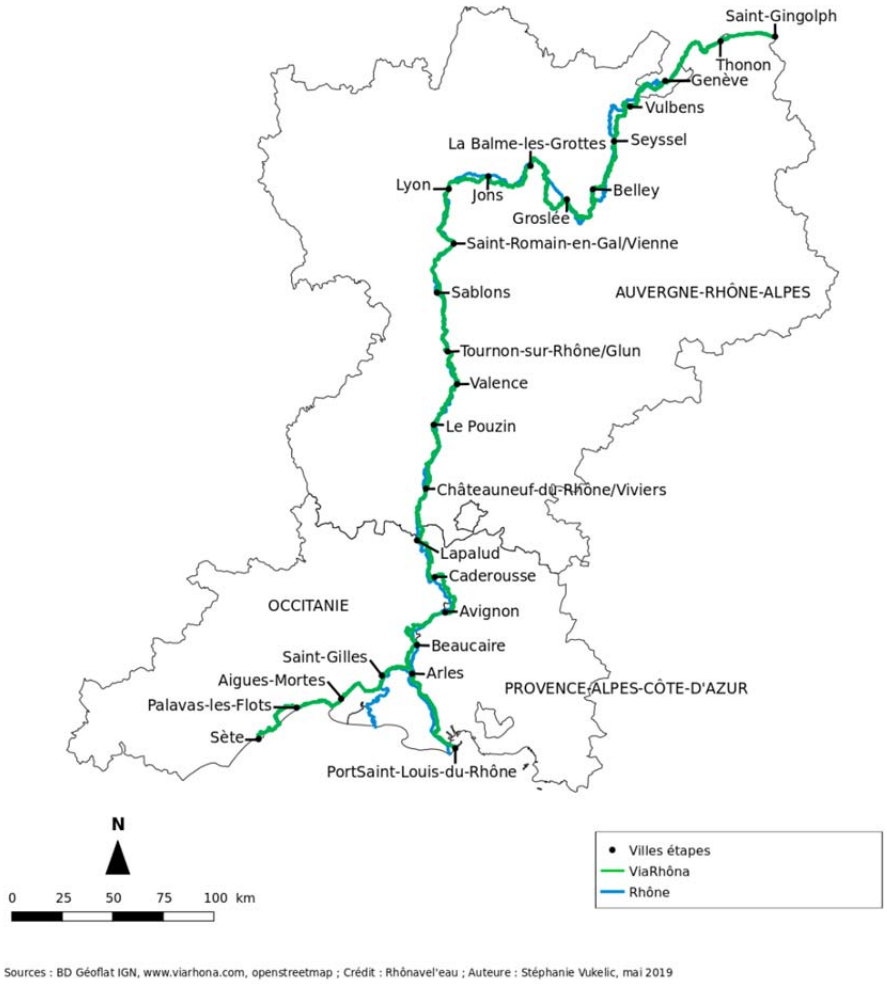


Figure 104.

3. Depuis quand fréquentez-vous la ViaRhôna ? *(une seule réponse)*

a. Depuis moins d'un an ☐ b. Depuis 1 à 2 ans ☐

c. Depuis 2 à 5 ans ☐ d. Depuis plus de 5 ans ☐

4. A quelle fréquence utilisez-vous la ViaRhôna ? *(une seule réponse)*

a. Tous les jours ☐ b. Plusieurs fois par semaine ☐

c. Une à plusieurs fois par mois ☐ d. Occasionnellement dans l'année ☐

e. Je ne l'ai empruntée qu'une seule fois ☐

*Les questions suivantes sont relatives à **votre dernière sortie sur la ViaRhôna***

5. A quelle date (mois/année) êtes-vous sorti.e sur la ViaRhôna pour la dernière fois ?

6. En vous référant à la carte précédente, pouvez-vous indiquer le(s) secteur(s) de la ViaRhôna que vous avez visité(s) **lors de votre dernière sortie** ?

- ☐ Saint-Gingolph – Thonon
- ☐ Thonon – Genève
- ☐ Genève – Vulbens
- ☐ Vulbens – Seyssel
- ☐ Seyssel – Belley
- ☐ Belley – Groslée
- ☐ Groslée – La Balme-les-Grottes
- ☐ La Balme-les-Grottes – Jons
- ☐ Jons – Lyon
- ☐ Lyon – Saint-Romain-en- Gal / Vienne
- ☐ Saint-Romain-en- Gal / Vienne – Sablons
- ☐ Sablons – Tournon-sur-Rhône / Glun
- ☐ Tournon-sur-Rhône / Glun – Valence
- ☐ Valence – le Pouzin
- ☐ Le Pouzin – Châteauneuf-du-Rhône / Viviers
- ☐ Châteauneuf-du-Rhône / Viviers – Lapalud
- ☐ Lapalud – Caderousse
- ☐ Caderousse – Avignon
- ☐ Avignon – Beaucaire
- ☐ Beaucaire – Saint-Gilles
- ☐ Saint Gilles – Aigues-Mortes
- ☐ Aigues-Mortes – Palavas-les-Flots
- ☐ Palavas-les-Flots – Sète
- ☐ Beaucaire – Arles
- ☐ Arles – Port-Saint-Louis-du-Rhône

7. Précisez quel profil correspond le mieux à votre pratique **lors de votre dernière sortie** sur la ViaRhôna ? *(une seule réponse)*

a. je suis sportif.ve, j'ai un vélo de course, des chaussures à cales, je fais une sortie de plus de 50 km environ ☐
b. je randonne en itinérance à vélo sur plusieurs jours ☐
c. j'effectue un déplacement de proximité (achat, travail, école, accès à un site de loisirs) ☐
d. je fais une randonnée/balade à vélo de moins de 50 km environ ☐
e. je fais une balade à pied de moins de 20 km ☐
f. je fais du jogging ou de la course à pied ☐
g. je fais du roller ou de la trottinette ☐
h. autre ☐

Si autre, précisez :.....
.....

Si réponse c, allez à la question 8, sinon allez à la question 9

8. Précisez votre destination **lors de votre dernière sortie** sur le ViaRhôna *(plusieurs réponses possibles)*

a. Lieu commercial ☐
b. Travail, école ☐
c. Lieu de pêche ☐
d. Site de loisirs ☐
e. Site d'observation de la nature ☐
f. Autre ☐

Précisez……

9. Pouvez-vous préciser le type d'équipement(s) que vous avez utilisé(s) **lors de votre dernière sortie** : *(plusieurs réponses possibles)*

a. Vélo de route ☐
b. Vélo de cyclotourisme ☐
c. Vélo à assistance électrique ☐
d. VTT ☐
e. Roller / trottinette ☐
f. Fauteuil roulant / handbike ☐
g. Poussette ☐
h. Autre ☐
i. Sans équipement ☐

Précisez :_____

10. **Lors de votre dernière sortie**, pourquoi avez-vous choisi la ViaRhôna par rapport à d'autres sites ? (*3 réponses maximum*)

a. La ViaRhôna est un espace sécurisé / sécurisant ☐
b. La ViaRhôna est un itinéraire balisé ☐
c. La ViaRhôna traverse des paysages plaisants ☐

d. La ViaRhôna permet de rejoindre la Méditerranée ☐
e. La ViaRhôna est un espace de circulation confortable (topographie, revêtement, protection contre le vent) ☐
f. La ViaRhôna permet de longer le Rhône ☐
g. La ViaRhôna est le chemin le plus court / rapide pour réaliser mon trajet ☐
h. La ViaRhôna est l'endroit le plus accessible / proche de chez moi ☐
i. Autre ☐, précisez……

11. Combien de kilomètres avez-vous parcouru **lors de votre dernière journée** sur la ViaRhôna ?

☐ moins de 10 km
☐ de 10 à moins de 20 km
☐ de 20 à moins de 30 km
☐ de 30 à moins de 40 km
☐ de 40 à moins de 50 km
☐ de 50 à moins de 6à km
☐ 60 km ou plus

12. **Lors de votre dernière sortie**, quel(s) moyen(s) de transport avez-vous utilisé(s) pour vous rendre sur la ViaRhôna depuis votre résidence principale ou votre lieu d'hébergement? (*plusieurs réponses possibles*)

a. à pied ☐
b. à vélo ☐
c. Voiture ☐
d. Camping-car ☐
e. Train ☐
f. Bus urbain ou car ☐
g. Bateau ☐
h. Autres précisez : ☐

13. *Si réponse c ou d*, combien de personnes ont voyagé (y compris vous-même) dans votre voiture ou votre camping-car ?_____personnes

14. **Lors de votre dernière sortie**, quelle distance (aller simple) avez-vous parcourue pour accéder à la ViaRhôna depuis votre domicile ou votre lieu d'hébergement ?

☐ moins de 1 km
☐ de 1 à moins de 3 km
☐ de 3 à moins de 7 km
☐ de 7 à moins de 13 km
☐ de 13 à moins de 20 km
☐ de 20 à moins de 40 km
☐ plus de 40 km

15. **Lors de votre dernière sortie** sur la ViaRhôna, avez-vous fait l'aller-retour depuis votre résidence principale dans la journée ?

Oui ☐ Non ☐

Si oui allez directement à la question 21,

Si non et si réponse b à la question 7 (vous faites un voyage en itinérance), allez à la question 17, sinon allez à la question 16

POUR LES TOURISTES NON ITINERANTS

16. Dans quelle commune étiez-vous logé.e la nuit précédant votre dernière sortie sur la ViaRhôna (ou la nuit suivante si c'était le premier jour de votre séjour) ? _____

Passer à la question 21

POUR LES TOURISTES ITINERANTS

17. Combien de jours a duré votre randonnée à vélo ? _____ jour(s)

18. Combien de kilomètres avez-vous parcouru au total sur la ViaRhôna sur l'ensemble de votre parcours ?

☐ moins de 100 km
☐ 100 à moins de 200 km
☐ 200 à moins de 300 km
☐ 300 à moins de 400 km
☐ 400 à moins de 600 km
☐ 600 à moins de 800 km
☐ 800 à moins de 1000 km
☐ 1000 km et plus

19. Quelle était la commune de départ de votre randonnée sur la ViaRhôna ? _____

20. Quelle était la commune d'arrivée de votre randonnée sur la ViaRhôna ? _____

POUR TOUS

21. **Lors de votre dernière sortie** sur la ViaRhôna, avez-vous voyagé avec des enfants ?

☐ Oui ☐ Non

22. À quel point les raisons suivantes vous ont-elles amenées à venir sur la ViaRhôna

1 : pas du tout importante, 5 : Très importante, NSP : ne sait pas (Cochez une case pour chaque raison)

	1	2	3	4	5	NSP
a. Pour faire une expérience stimulante et excitante						
b. Pour faire quelque chose en famille						
c. Pour apprendre des choses sur la nature						
d. Pour faire de l'exercice						
e. Pour être seul un moment						
f. Pour exprimer ma créativité par le dessin, la photo...						
g. Pour montrer aux autres que je peux le faire						
h. Pour prendre du recul sur moi-même						
i. Pour être au contact du Rhône						
j. Pour me relaxer physiquement						
k. Pour tester mes capacités / mon endurance						
l. Pour être avec mes amis ou les membres de mon « groupe »						
m. Pour m'éloigner du bruit ou de la foule						
n. Pour partager mes connaissances et mes compétences avec les autres						
o. Pour être proche de la nature						
p. Pour rencontrer de nouvelles personnes						
q. Pour évacuer les tensions accumulées						
r. Pour explorer la région et découvrir son patrimoine						

Le Rhône et vous

23. Avant la création de la ViaRhôna, à quelle fréquence vous rendiez-vous le long du Rhône ? *(une seule réponse)*

a. Tous les jours ☐ b. Plusieurs fois par semaine ☐ c. Une à plusieurs fois par mois ☐
d. Occasionnellement dans l'année ☐ e. Jamais ☐

24. Diriez-vous que votre expérience de la ViaRhôna a modifié l'image que vous aviez du Rhône ?

Figure 105. 0 : pas du tout, 10 : totalement (*une seule réponse*)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Si réponse 5 ou plus, aller à la question 25, sinon aller directement à la question 26

25. Si oui, en quoi diriez-vous que cette image a changé ?

_____

26. Quelle valeur accordez-vous au Rhône après votre expérience de la ViaRhôna ?

Figure 106. **0 : aucune, 10 : très élevée** (*une seule réponse*)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

27. Dans quelle mesure les raisons suivantes sont-elles importantes pour expliquer la valeur que vous accordez au Rhône ?

Figure 107. **1 : aucune importance, 5 : une très grande importance** (*Cochez une case pour chaque raison*)

	1	2	3	4	5
a. ses paysages, vues, sonorités, odeurs sont agréables					
b. il génère des bénéfices économiques pour les territoires					
c. il offre des opportunités de loisirs					
d. il participe à la préservation des ressources (air, sols, eau)					
e. il nous apprend des choses sur notre environnement					
f. il abrite une grande variété de plantes et animaux sauvages					
g. il est source de spiritualité pour moi					
h. il est le témoin de l'histoire des sociétés et des processus naturels					
i. il a une valeur en soi					
j. il représente un patrimoine que je souhaite transmettre aux générations futures					
k. il me permet de me sentir mieux mentalement et physiquement					
l. il abrite des espaces sauvages					

Les différents scénarios d'aménagement de la ViaRhôna et du Rhône

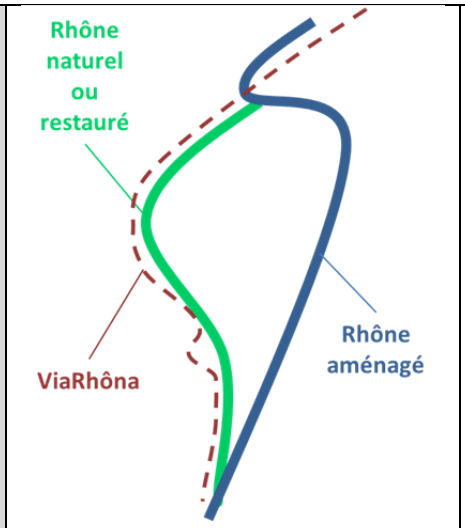
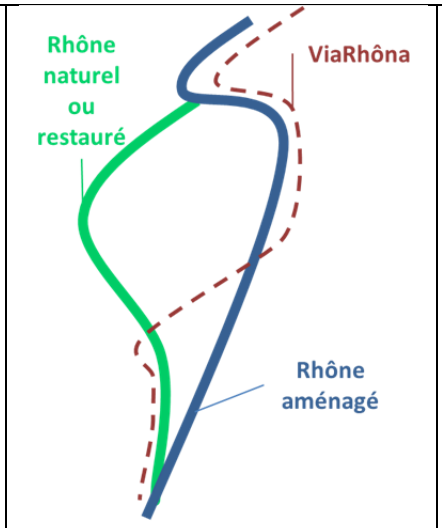
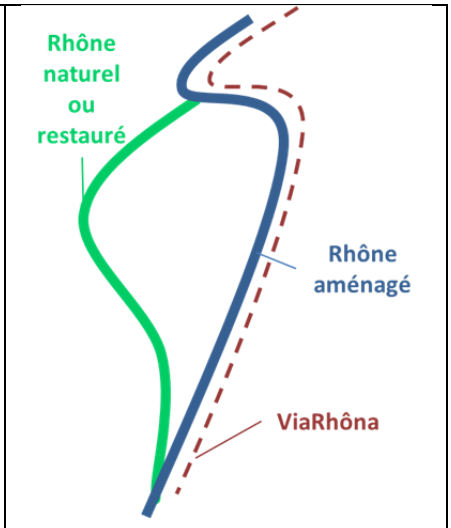
Dans qui suit, nous allons vous demander de faire un certain nombre de choix entre des scénarios d'aménagement de la ViaRhôna et du fleuve lui-même. Chaque scénario correspond à une section de la ViaRhôna que vous pouvez parcourir en une demi-journée ou une journée. Il est décrit par les caractéristiques suivantes :

- **la distance à parcourir pour rejoindre la section** depuis votre domicile ou votre lieu d'hébergement,
- **le type de voie cyclable**,
- **le niveau de signalisation**,
- **le niveau de services offerts** sur ou à proximité de la voie,
- la possibilité de pratiquer des **activités multiples de loisirs** en plus des activités de base que sont la marche et le vélo, et
- l'importance de la **restauration écologique du Rhône**.

Nous vous demandons d'imaginer les sections proposées et de considérer si vous seriez prêt.e.s à les visiter. Tous les scénarios présentés sont hypothétiques : ils n'existent pas dans la réalité. Le but de ces questions est d'avoir une idée sur les caractéristiques de l'aménagement qui sont les plus importantes du point de vue des usagers de la ViaRhôna. Il n'y a pas de bonnes ou mauvaises réponses, puisque ce sont juste vos choix à vous

Vous trouverez ci-après des informations sur les différentes caractéristiques des scénarios et leurs options possibles.

Type de voie	***Option 1*** Voie verte en enrobé 	***Option 2*** Voie verte à revêtement sablé 	***Option 3*** Voie partagée 
Services	***Option 1*** Services nombreux et divers 	***Option 2*** Services intermédiaires 	***Option 3*** Services de base 
Signalisation	***Option 1*** Abondante et diversifiée 	***Option 2*** Limitée aux grandes directions et distances 	***Option 3*** 
Activités de loisirs	***Option 1*** Nombreuses et diversifiées 	***Option 2*** Peu nombreuses 	***Option 3*** Activités de base (marche, vélo…)
Restauration écologique du fleuve	***Option 1*** Plus de 50% du trajet suit le Rhône naturel ou restauré	***Option 2*** 25 à 50% du trajet suit le Rhône naturel ou restauré	***Option 3*** Moins de 25% du trajet suit le Rhône naturel ou restauré

						
Distance (aller simple)[163]	***1 km***	***2 km***	***5 km***	***10 km***	***15 km***	***30 km***

[163] Distance par rapport à votre domicile ou lieu de séjour

Les caractéristiques des scénarios

Distance (aller simple) :

Il s'agit de la distance (aller simple) pour rejoindre la ViaRhôna **à partir de votre domicile ou lieu de séjour**.

Type de voie :

La ViaRhôna comporte des sections en voie verte (site propre) et d'autres en voie partagée avec les véhicules motorisés. Le revêtement varie également le long de l'itinéraire. Il peut être goudronné sur certaines portions et sablé ou en graviers sur d'autres, ce qui ne permet pas la pratique de tous les types d'activités (par exemple le roller ou le vélo de route). Les conditions de sécurité et de confort sont donc variables selon le degré d'aménagement.

Option 1	***Option 2***	***Option 3***
Voie verte en enrobé	Voie verte en revêtement sablé	Voie partagée
		

Services :

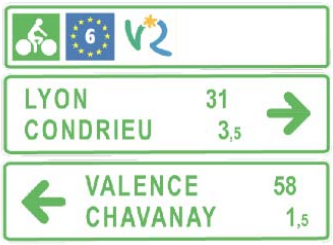
Une offre de services diversifiée est proposée le long de la ViaRhôna par des opérateurs publics ou privés : sanitaires, points d'eau, aires de jeux, commerces, hébergements et restauration de différents types, etc. Cependant, leur densité et diversité varient le long du parcours.

Option 1	***Option 2***	***Option 3***
Services nombreux et divers	Services intermédiaires	Services de base
		

Signalisation :

Les panneaux de signalisation présents sur la ViaRhôna permettent de faciliter la circulation en indiquant les directions à suivre et les distances par rapport aux principaux villes et

villages. Ils indiquent aussi aux usagers les services et activités disponibles à proximité et

Option 1	***Option 2***	***Option 3***
Abondante et diversifiée 	Limitée aux grandes directions et distances 	Aucune 

leur fournissent des informations sur les patrimoines naturels, culturels et industriels visibles à proximité de la véloroute. Cependant, l'abondance et la diversité de la signalisation diffèrent selon les secteurs.

Activités de loisirs :

La ViaRhôna est aménagée avant tout pour la pratique du cyclisme. Elle est aussi souvent utilisée pour la promenade à pied, la pratique du roller ainsi que la course à pied. Cependant, les usagers de la ViaRhôna peuvent également être intéressés par la pratique d'autres activités en complément de leur activité principale au cours ou à la fin de leur sortie sur la ViaRhôna. Des aménagements complémentaires ou une offre touristique spécifique peuvent être développés dans ce sens.

Option 1	***Option 2***	***Option 3***
Nombreuses et diversifiées 	Peu nombreuses 	Activités de base seulement (marche, vélo, roller course à pied)

ANNEXE 12. INFORMATION DONNEE AUX REPONDANTS SUR L'ATTRIBUT RESTAURATION ECOLOGIQUE

La restauration écologique du Rhône

Le Rhône, un fleuve fortement aménagé



Aménagement hydro-électrique (Source : CNR)

Depuis plusieurs siècles, le Rhône a subi de **nombreux aménagements** pour la protection contre les inondations, la navigation, la production hydroélectrique (voir figure ci-dessous), et l'irrigation. Ces aménagements ont impacté l'ensemble des milieux, provoqué des changements écologiques profonds (diminution du transport des sédiments, obstacle aux déplacements des poissons, réduction de la diversité des habitats et des espèces) et une banalisation des paysages.

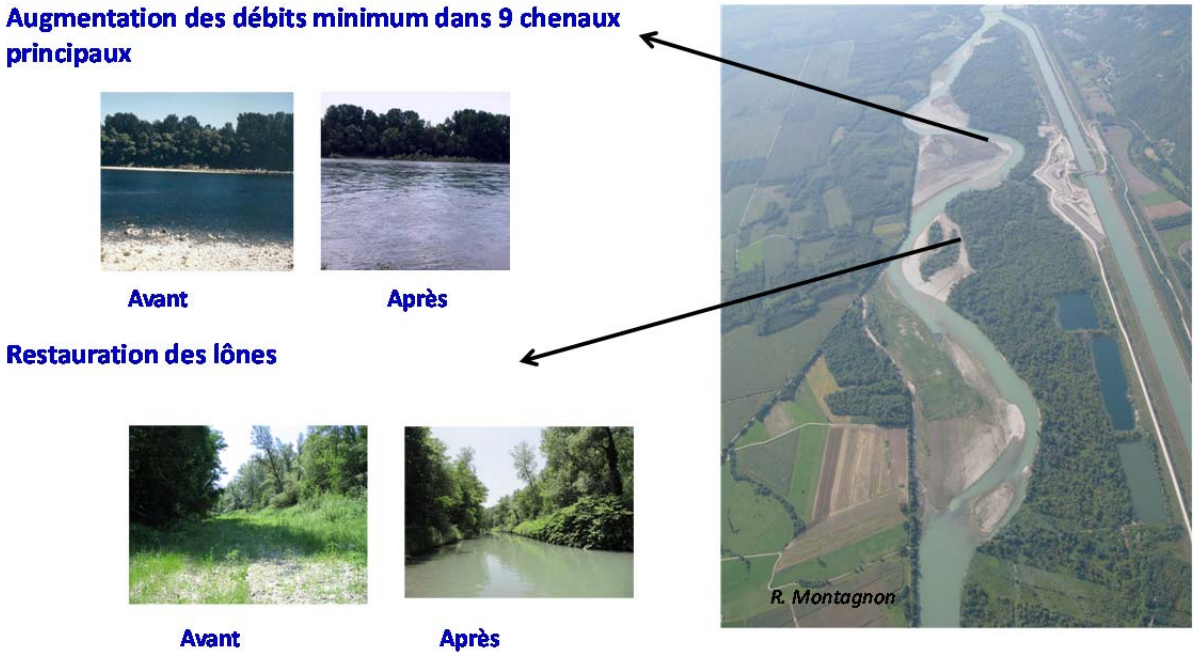
Le programme de restauration écologique du fleuve

Depuis plus de 15 ans, un programme de restauration hydraulique et écologique du fleuve Rhône est engagé pour retrouver un fleuve vif et courant. Il est financé par les collectivités locales, les gestionnaires du fleuve et l'Etat. Il a permis :

- l'augmentation des débits dans 9 anciens bras du Rhône (appelés aussi « Vieux Rhône »), court-circuités par les barrages,
- la restauration de 31 lônes[164] en les reconnectant au cours d'eau (soit 30 km),
- la suppression des obstacles à la circulation des poissons sur 19 sites,
- et depuis peu l'élargissement du fleuve par la suppression partielle des digues et épis latéraux.

Ceci a eu pour effet de diversifier les habitats, d'augmenter la diversité des espèces de poissons et d'invertébrés et l'abondance des espèces d'eau courante.

[164] **Les lônes** sont des bras isolés du lit principal du Rhône, alimentés en eau par la nappe alluviale ou le fleuve lors des crues. Elles constituent des milieux humides emblématiques du fleuve et de son fonctionnement.



(Source : N. Lamouroux, Irstea)

Dans les questions qui suivent, il est réellement important pour notre analyse que vous preniez en compte les distances à parcourir pour rejoindre les sites proposés comme si elles étaient réelles. Ainsi vous devez considérer les conséquences pour votre ménage en termes de temps ou de coût.

A vous maintenant de faire vos choix concernant l'aménagement de la ViaRhôna et du Rhône !

ANNEXE 13. CORRESPONDANCES ENTRE LES RESULTATS DE L'ANALYSE FACTORIELLE DES MOTIVATIONS ET CEUX DE KYLE ET AL., 2004

Items motivations 2019	Facteurs enquête 2019	Facteurs Kyle et al., 2004	Motivations Kyle et al., 2004
Prendre du recul sur moi-même	Introspection et relaxation	AUTONOMY	to think about my personal values
Etre seul un moment			To be on my own
			To experience solitude
Evacuer les tensions accumulées		HEALTH	To help reduce built-up tension
Me relaxer physiquement			To relax physically
M'éloigner du bruit ou de la foule			
Apprendre des choses sur la nature	Appréciation de la nature	LEARN	To learn about the natural history of the area
Etre au contact du Rhône			
Etre proche de la nature		NATURE	To be close to nature
			To enjoy the view
Explorer la région et découvrir son patrimoine		LEARN	To learn about the local history of the area
			To learn about the countryside

Tester mes capacités / mon endurance	Défi & accomplissement	ACTIVITY	To test my endurance
Montrer aux autres que je peux le faire			To show others I can do it
Faire une expérience stimulante et excitante			
		ACTIVITY	To take risks
Rencontrer de nouvelles personnes	Rencontre & partage	SOCIAL	To meet new people
Partager mes connaissances et mes compétences avec les autres		SOCIAL	To share my skill and knowledge with others
Pour exprimer ma créativité par le dessin, la photo...			
Pour être avec mes amis ou les membres de mon « groupe »	Relations sociales proches	SOCIAL	To be with members of my group
Faire quelque chose en famille			
Faire de l'exercice	Faire de l'exercice	HEALTH	To get exercise

ANNEXE 14. GRILLES D'ENTRETIEN ACTEURS

- **Grille d'entretien des acteurs locaux**

Je vous remercie de nous recevoir. Si nous avons sollicité un entretien avec vous, c'est que nous démarrons un projet de recherche qui s'appelle RhônaVel'eau. Ce projet est mené dans le cadre du plan Rhône avec le soutien financier de l'Agence de l'eau, d'EDF et de l'État. Je suis…

Notre projet s'intéresse au patrimoine fluvial du Rhône. Il est composé de deux volets :

- ✓ Le premier s'intéresse aux usagers, à leurs pratiques et à leur perception : il s'agit de comprendre comment la ViaRhôna, en favorisant l'accès au fleuve, peut modifier les perceptions et les connaissances du fleuve et des patrimoines qu'il abrite → des enquêtes in situ
- ✓ Le second volet, qui nous concerne ici plus particulièrement s'intéresse aux acteurs de la ViaRhôna : il s'agit de comprendre comment est mis en œuvre le projet ViaRhôna dans les territoires et comment cette mise en œuvre, les choix qui sont effectués, peuvent traduire des visions convergentes ou divergentes de ce qu'est le patrimoine rhodanien et des moyens de le mettre en valeur.

Ce projet devrait permettre de dégager ce qui, dans la diversité des points de vue, des paysages et des territoires, fait unité (ou lien) et peut constituer le fondement d'un patrimoine commun pour le Rhône.

1- Pouvez-vous me décrire vos missions et me préciser en quoi elles sont en lien avec la ViaRhôna ?

La définition et la réalisation des parcours

2- Pouvez-vous me retracer l'historique du projet ViaRhôna dans votre territoire : c'est-à-dire depuis quand votre structure est-elle engagée dans la démarche ? Avec quels partenaires ? Quelles ont été les grandes étapes de la mise en œuvre de ce projet sur votre territoire ?

3- Aujourd'hui, où en est la réalisation de l'itinéraire ? Pouvez-vous me décrire le parcours actuel ?

4- Qui a participé à la définition des parcours dans votre territoire ? Dans quel cadre ? Qui anime ces échanges ?

5- Quels sont les principaux critères qui ont orienté les choix de parcours ?

6- Ces discussions ont-elles été faciles ou ont-elles donné lieu à des situations conflictuelles ? Quel était le cas échéant le positionnement des différents acteurs ?

La ViaRhôna et le patrimoine rhodanien dans le plan Rhône : définitions et enjeux

7- A votre connaissance, quels étaient les objectifs du projet ViaRhôna lors de son inscription dans le plan Rhône ? Ces objectifs étaient-ils identiques sur votre territoire ou existait-il d'autres enjeux ?

8- La ViaRhôna vise à valoriser le patrimoine fluvial rhodanien, quelle définition en donneriez-vous ?

9- Qu'est ce qui, selon vous, compose le patrimoine fluvial rhodanien ? Pouvez-vous donner des exemples précis ?

10- J'aimerais que l'on s'attarde un peu sur le patrimoine paysager et écologique du Rhône. Qu'est ce qui en fait selon vous la spécificité ? Comment décririez-vous cette spécificité à quelqu'un qui ne connait pas le Rhône ?

11- Cette spécificité du patrimoine paysager et écologique est-elle mise en valeur sur votre territoire ? Sur quels secteurs plus spécifiquement ?

12- Pensez-vous que les opérations de restauration qui sont menées sur le fleuve contribuent à faire connaître le patrimoine paysager et écologique du Rhône auprès des usagers de la ViaRhôna ? Est-il selon vous souhaitable de davantage tirer parti des secteurs concernés et si oui, comment ?

La transcription du projet ViaRhôna dans votre territoire

La valorisation des patrimoines

13- Comment sont identifiés les patrimoines qui vont donner lieu à une valorisation le long de la ViaRhôna sur votre territoire ? Qui est impliqué et selon quelle démarche ?

14- Quels sont, jusqu'ici, les types de patrimoines qui donnent lieu à une valorisation sur votre territoire ?

15- Les patrimoines mis en valeur le long du parcours ViaRhôna représentent-t-il bien selon vous ce qui fonde l'identité du patrimoine fluvial rhodanien sur votre territoire ? Pouvez-vous noter des déséquilibres ou des manques ? Quels patrimoines mériteraient d'être davantage valorisés ?

16- Selon vous, les parcours, tels qu'ils ont été définis, permettent-ils de valoriser le patrimoine rhodanien auprès des usagers de manière satisfaisante ? Y aurait-il des points d'amélioration possibles ?

Les choix techniques/ les outils de la valorisation des patrimoines

17- D'un point de vue plus technique, quels modes de valorisation sont utilisés pour donner à voir le patrimoine fluvial rhodanien sur votre territoire ?

18- Les modalités techniques de mise en valeur du patrimoine fluvial rhodanien sont-elles selon vous satisfaisantes ou souhaiteriez-vous des évolutions, des innovations ?

Les ressources

19- Avez-vous pu bénéficier de ressources pour vous accompagner dans la mise en œuvre du projet ViaRhôna dans votre territoire ?

20- Mériteraient-elles, selon vous, d'être améliorées ou complétées, et comment ?

Évaluation du projet ViaRhôna et de sa mise en œuvre dans les territoires

Concernant la mise en œuvre du projet

21- Sur votre territoire, quel secteur/ lieu est, à vos yeux, exemplaire pour la mise en valeur du patrimoine le long de la ViaRhôna et pourquoi ?

22- Au contraire, y a-t-il un secteur ou un lieu où la réalisation est selon vous moins satisfaisante et pourquoi ?

23- Lors des discussions pour la mise en œuvre de la ViaRhôna, quels acteurs ont été particulièrement moteurs ? Et au contraire, lesquels se sont opposés à la mise en œuvre de la ViaRhôna, ou l'ont freiné par leur manque d'implication ?

24- Selon vous certains acteurs n'ont-ils pu avoir qu'un faible espace d'expression voire ont pu être oubliés (lesquels vous jugez aujourd'hui qu'il aurait été utile de les associer davantage) ?

Concernant la réception du projet par les usagers et le territoire

25- Aujourd'hui, quelle est la fréquentation de la ViaRhôna sur votre territoire :

-En termes d'effectif ?

-En termes de profil d'usagers (itinérants, excursionnistes, habitants locaux…)

26- Êtes-vous satisfaits des retombées économiques sur votre territoire

27- Avez-vous déjà des retours, de la part des usagers, sur leur expérience de la ViaRhôna et notamment sur la manière dont elle leur peut leur donner accès au patrimoine rhodanien : sont-ils satisfaits ? Ont-ils fait part de critiques et lesquelles ? Avez-vous des idées pour y répondre ?

Clôture de l'entretien

28- Avez-vous d'autres remarques/constats sur la question de la ViaRhôna et de son rôle dans la valorisation du patrimoine rhodanien ?

29- Au vu des questions que je vous ai posées, avez-vous des idées d'acteurs que je pourrai interroger et dont le témoignage serait intéressant ?

- **Grille d'entretien des acteurs régionaux**

Je vous remercie de nous recevoir. Si nous avons sollicité un entretien avec vous, c'est que nous démarrons un projet de recherche qui s'appelle RhônaVel'eau. Ce projet est mené dans le cadre du plan Rhône avec le soutien financier de l'Agence de l'eau, d'EDF et de l'État. Je suis…

Notre projet s'intéresse au patrimoine fluvial du Rhône. Il est composé de deux volets :

- ✓ Le premier s'intéresse aux usagers, à leurs pratiques et à leur perception : il s'agit de comprendre comment la ViaRhôna, en favorisant l'accès au fleuve, peut modifier les perceptions et les connaissances du fleuve et des patrimoines qu'il abrite → des enquêtes in situ

- ✓ Le second volet, qui nous concerne ici plus particulièrement s'intéresse aux acteurs de la ViaRhôna : il s'agit de comprendre comment est mis en œuvre le projet ViaRhôna dans les territoires et comment cette mise en œuvre, les choix qui sont effectués, peuvent traduire des visions convergentes ou divergentes de ce qu'est le patrimoine rhodanien et des moyens de le mettre en valeur.

Ce projet devrait permettre de dégager ce qui, dans la diversité des points de vue, des paysages et des territoires, fait unité (ou lien) et peut constituer le fondement d'un patrimoine commun pour le Rhône.

1- Pouvez-vous me décrire vos missions et me préciser en quoi elles sont en lien avec la ViaRhôna ?

La ViaRhôna et le patrimoine rhodanien dans le plan Rhône : définitions et enjeux

2- A votre connaissance, quels étaient les objectifs de ce projet lors de son inscription dans le plan Rhône ?

3- Quels étaient, selon vous, les principaux enjeux et bénéfices attendus ?

4- Vous me parlez de patrimoine fluvial rhodanien (OU la ViaRhôna vise à valoriser le patrimoine fluvial rhodanien), quelle définition en donneriez-vous ?

5- Qu'est ce qui, selon vous, compose le patrimoine fluvial rhodanien ? Pouvez-vous donner des exemples précis ?

6- Quels sont les éléments du patrimoine rhodanien qui méritent selon vous une valorisation particulière ?

7- J'aimerais que l'on s'attarde un peu sur le patrimoine paysager et écologique du Rhône. Qu'est ce qui en fait selon vous la spécificité ? Comment décririez-vous cette spécificité à quelqu'un qui ne connait pas le Rhône ?

8- Cette spécificité du patrimoine paysager et écologique est-elle mise en valeur le long de la ViaRhôna ? Sur quels secteurs plus spécifiquement ?

9- Pensez-vous que les opérations de restauration qui sont menées sur le fleuve contribuent à faire connaître le patrimoine paysager et écologique du Rhône auprès des usagers de la ViaRhôna ? Est-il selon vous souhaitable de davantage tirer parti des secteurs concernés et si oui, comment ?

La transcription du projet ViaRhôna dans les territoires

La définition des parcours

10- Qui participe à la définition des parcours ? Dans quel cadre ? Qui anime ces échanges ?

11- Quels sont les principaux critères qui orientent les choix de parcours ?

12- Ces critères sont-ils homogènes ou observe-t-on des différences le long du Rhône ? Qu'est-ce qui peut, selon vous, les expliquer ?

L'identification des patrimoine à valoriser

13- Comment sont identifiés les patrimoines qui vont donner lieu à une valorisation le long de la ViaRhôna ? Qui est impliqué et selon quelle démarche ?

14- Quels sont, jusqu'ici, les types de patrimoines qui donnent lieu à une valorisation ?

15- Observe-t-on des choix équivalents sur tout le linéaire ou avez-vous noté des différences ? Qu'est-ce qui peut, selon vous, les expliquer ?

16- Les patrimoines mis en valeur le long du parcours ViaRhôna représentent-t-il bien selon vous ce qui fonde l'identité du patrimoine fluvial rhodanien ? Pouvez-vous noter des déséquilibres ou des manques ? Quels patrimoines mériteraient d'être davantage valorisés ?

Les choix techniques de la valorisation des patrimoines

17- D'un point de vue plus technique, quels modes de valorisation sont utilisés pour donner à voir le patrimoine fluvial rhodanien ?

18- Les pratiques sont-elles comparables le long du Rhône ou observe-t-on des différences territoriales ? Qu'est-ce qui pourrait, selon vous, les expliquer ?

19- Les modalités techniques de mise en valeur du patrimoine fluvial rhodanien sont-elles selon vous satisfaisantes ou souhaiteriez-vous des évolutions ?

Les ressources

20- Existe-t-il des ressources pour accompagner les acteurs locaux dans la mise en œuvre du projet dans les territoires ?

21- Ces ressources sont-elles connues et utilisées ?

22- Mériteraient-elles, selon vous, d'être améliorées ou complétées, et comment ?

Evaluation du projet ViaRhôna et de sa mise en œuvre dans les territoires

23- Quel secteur est, à vos yeux, exemplaire pour la mise en œuvre de la ViaRhôna et pourquoi ?

24- Au contraire, y a-t-il un secteur où la réalisation est selon vous moins satisfaisante et pourquoi ?

25- Lors des discussions pour la mise en œuvre de la ViaRhôna, quels acteurs ont été particulièrement moteurs ? Et au contraire, lesquels se sont opposés à la mise en œuvre de la ViaRhôna, ou l'ont freiné par leur manque d'implication ?

26- Selon vous certains acteurs n'ont-ils pu avoir qu'un faible espace d'expression voire ont pu être oubliés ?

Clôture de l'entretien

27- Avez-vous d'autres remarques/ constats sur la question de la ViaRhôna et de son rôle dans la valorisation du patrimoine rhodanien ?

28- Au vu des questions que je vous ai posées, avez-vous des idées d'acteurs que je pourrai interroger et dont le témoignage serait intéressant ?

ANNEXE 15. FICHE DE METADONNEES ASSOCIEES AU CORPUS DES DEFINITIONS DU PATRIMOINE FLUVIAL RHODANIEN, TRAITE DANS TXM

id	individu	localisation	structure	interet
E1_1	E1	region	region	velo
E2_1	E2	region	etat	transversal
E3_1	E3	region	region	economie
E4_1	E4	region	prive	autre
E5_1	E5	region	region	velo
E6_1	E6	region	association	velo
E7_1	E7	region	region	transversal
E8_1	E8	region	association	nature
E9_1	E9	region	region	velo
E10_1	E10	region	region	culture
E11_1	E11	region	region	transversal
E12_1	E12	region	region	culture
E13_1	E13	region	region	amenagement
E14_1	E14	region	association	culture
E15_1	E15	region	region	velo
E16_3	E16	aval	departement	amenagement
E17_3	E17	aval	departement	velo
E18_3	E18	aval	epci	economie
E19_3	E19	aval	departement	economie
E20_3	E20	aval	departement	amenagement
E21_3	E21	aval	association	nature
E22_2	E22	amont	epci	culture
E23_2	E23	amont	epci	autre
E24_1	E24	region	prive	autre
E25_3	E25	aval	epci	velo
E26_3	E26	aval	epci	autre
E27_3	E27	aval	association	nature
E28_3	E28	aval	association	nature
E29_2	E29	amont	epci	economie
E30_2	E30	amont	epci	autre
E31_2	E31	amont	epci	economie
E32_2	E32	amont	epci	velo
E33_2	E33	amont	prive	economie
E34_2	E34	amont	epci	velo
E35_2	E35	amont	epci	autre

ANNEXE 16. RESULTATS COMPLETS DES ANALYSES LEXICOMETRIQUES DE SPECIFICITE REALISEES SUR LES EXTRAITS D'ENTRETIEN AU SEIN DESQUELS LES ACTEURS INTERROGES DEFINISSENT LE PATRIMOINE FLUVIAL RHODANIEN

Catégorisation par localisation

Localisation amont spécifificité positive

	F total	F amont	I amont	F aval	I aval	F région	I région
plaine	21	17	6	0	-2,8	4	-1,8
pont	29	20	5	0	-3,9	9	-1
ici	16	13	4,7	1	-1,3	2	-2,1
Savoie	7	7	3,8	0	-0,9	0	-1,8
alluvial	28	17	3,4	5	-0,7	6	-2
moment	14	10	2,9	1	-1,1	3	-1,2
vous	51	25	2,7	7	-1,7	19	-0,7
caractéristique	5	5	2,7	0	-0,7	0	-1,3
se	130	52	2,4	27	-1,1	51	-0,9
chose	74	32	2,2	15	-0,9	27	-1
typique	4	4	2,2	0	-0,5	0	-1
flûte	4	4	2,2	0	-0,5	0	-1
esprit	4	4	2,2	0	-0,5	0	-1
endiguement	4	4	2,2	0	-0,5	0	-1
dos	4	4	2,2	0	-0,5	0	-1
artiste	4	4	2,2	0	-0,5	0	-1
Sault-Brénaz	4	4	2,2	0	-0,5	0	-1
Groslée	4	4	2,2	0	-0,5	0	-1
Cordon	4	4	2,2	0	-0,5	0	-1
étage	4	4	2,2	0	-0,5	0	-1
pierre	6	5	2	1	-0,3	0	-1,5
modifier	6	5	2	0	-0,8	1	-0,8
imposer	6	5	2	0	-0,8	1	-0,8
expliquer	6	5	2	0	-0,8	1	-0,8
Haut-Rhône	6	5	2	0	-0,8	1	-0,8
ferré	8	6	2	0	-1,1	2	-0,6
changer	8	6	2	0	-1,1	2	-0,6
montagne	17	10	2	0	-2,3	7	-0,3

Localisation amont spécificité négative

	F total	F amont	I amont	F aval	I aval	F région	I région
patrimoine	168	28	-3,8	55	1,3	85	1,2
Camargue	22	0	-3,3	1	-2	21	6,3
ViaRhôna	35	3	-2,4	12	0,7	20	1
me	40	4	-2,4	13	0,6	23	1,2
vallée	23	1	-2,4	6	-0,2	16	1,9
pouvoir	87	14	-2,4	34	2,1	39	0,3
tu	16	0	-2,4	15	7,6	1	-3
rhodanien	21	1	-2,1	7	0,5	13	1,1

Localisation aval spécificité positive

	F total	F amont	I amont	F aval	I aval	F région	I région
tu	16	0	-2,4	15	7,6	1	-3
Donzère	11	0	-1,6	11	6,3	0	-2,8
vire-vire	6	0	-0,9	6	3,4	0	-1,5
place	6	0	-0,9	6	3,4	0	-1,5
curiosité	6	0	-0,9	6	3,4	0	-1,5
ne	169	41	-1	65	3,3	63	-1,5
pas	163	35	-1,7	63	3,3	65	-0,9
bouger	8	0	-1,2	7	3,2	1	-1,2
secteur	40	16	1,1	20	2,9	4	-5,6
infrastructure	5	0	-0,7	5	2,9	0	-1,3
ainsi	5	0	-0,7	5	2,9	0	-1,3
nom	7	0	-1	6	2,7	1	-1
sauvage	9	1	-0,7	7	2,7	1	-1,4
commune	9	2	-0,3	7	2,7	0	-2,3
peut-être	21	2	-1,5	12	2,5	7	-0,7
milieu	22	3	-1,1	12	2,3	7	-0,8
Viviers	4	0	-0,6	4	2,3	0	-1
Nord	4	0	-0,6	4	2,3	0	-1
vite	6	0	-0,9	5	2,2	1	-0,8
utiliser	6	0	-0,9	5	2,2	1	-0,8
Ardèche	6	1	-0,4	5	2,2	0	-1,5
pouvoir	87	14	-2,4	34	2,1	39	0,3
etc	31	9	0,3	15	2,1	7	-2

Localisation aval spécificité négative

	F total	F amont	I amont	F aval	I aval	F région	I région
relatif aux paysages	36	9	-0,4	0	-4,9	27	3,7
pont	29	20	5	0	-3,9	9	-1
plaine	21	17	6	0	-2,8	4	-1,8
histoire	21	4	-0,6	0	-2,8	17	3,2
navigation	26	13	1,7	1	-2,5	12	0,3
relatif au vin	31	12	0,8	2	-2,3	17	0,8
montagne	17	10	2	0	-2,3	7	-0,3
caractere specifique	16	3	-0,6	0	-2,2	13	2,5
Camargue	22	0	-3,3	1	-2	21	6,3

Localisation région spécificité positive

	F total	F amont	I amont	F aval	I aval	F région	I région
Camargue	22	0	-3,3	1	-2	21	6,3
relatif aux paysages	36	9	-0,4	0	-4,9	27	3,7
espace	43	7	-1,4	5	-1,8	31	3,7
enjeu	13	1	-1,1	0	-1,7	12	3,3
histoire	21	4	-0,6	0	-2,8	17	3,2
relatif au Gard	8	0	-1,2	0	-1,1	8	2,8
caractere specifique	16	3	-0,6	0	-2,2	13	2,5
la	7	0	-1	0	-0,9	7	2,5
aquatique	7	0	-1	0	-0,9	7	2,5
relatif au tourisme	17	3	-0,6	1	-1,4	13	2,1
protéger	6	0	-0,9	0	-0,8	6	2,1
Vienne	6	0	-0,9	0	-0,8	6	2,1

Localisation région spécificité négative

	F total	F amont	I amont	F aval	I aval	F région	I région
secteur	40	16	1,1	20	2,9	4	-5,6
tu	16	0	-2,4	15	7,6	1	-3
Donzère	11	0	-1,6	11	6,3	0	-2,8
défilé	10	4	0,5	6	1,6	0	-2,6
commune	9	2	-0,3	7	2,7	0	-2,3
CNR	29	14	1,7	9	0,4	6	-2,2
faire	146	49	0,9	47	1,1	50	-2,1
ici	16	13	4,7	1	-1,3	2	-2,1
notre	19	10	1,6	6	0,4	3	-2,1
passer	31	15	1,8	9	0,3	7	-2
etc	31	9	0,3	15	2,1	7	-2
aménagement	31	15	1,8	9	0,3	7	-2
alluvial	28	17	3,4	5	-0,7	6	-2

Catégorisation par structure

Structure privée spécificité positive

	F total	F asso	I asso	F dpt	I dpt	F epci	I epci	F etat	I etat	F privé	I privé	F région	I région
dos	4	0	-0,4	0	-0,1	0	-0,7	0	-0,1	4	4,6	0	-0,5
étage	4	0	-0,4	0	-0,1	0	-0,7	0	-0,1	4	4,6	0	-0,5
vieux	10	1	-0,4	0	-0,4	1	-1	3	1,6	5	3,5	0	-1,2
endroit	21	2	-0,7	1	-0,3	2	-2	7	3,5	7	3,4	2	-1,1
loisir	7	1	-0,2	0	-0,3	2	-0,3	0	-0,2	4	3,1	0	-0,9
passer	31	1	-2	1	-0,6	15	1,2	2	-0,2	8	2,9	4	-1
esprit	4	0	-0,4	0	-0,1	1	-0,2	0	-0,1	3	2,9	0	-0,5
bordure	4	0	-0,4	1	0,5	0	-0,7	0	-0,1	3	2,9	0	-0,5
tourner	8	1	-0,3	1	0,3	1	-0,7	0	-0,2	4	2,8	1	-0,4
vivre	13	3	0,3	1	-0,1	0	-2,3	1	0,2	5	2,8	3	-0,2
rivière	5	1	0,2	0	-0,2	1	-0,3	0	-0,1	3	2,5	0	-0,6
préserver	5	0	-0,5	0	-0,2	0	-0,9	0	-0,1	3	2,5	2	0,4
directement	5	0	-0,5	0	-0,2	2	0,3	0	-0,1	3	2,5	0	-0,6
coteau	5	0	-0,5	0	-0,2	0	-0,9	0	-0,1	3	2,5	2	0,4
déjà	22	4	-0,3	1	-0,3	5	-0,7	0	-0,7	6	2,4	6	0,3
pied	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,1	2	2,3	0	-0,2
ouvrer|ouvrir	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,1	2	2,3	0	-0,2
itinérance	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,1	2	2,3	0	-0,2
direct	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,1	2	2,3	0	-0,2
auquel	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,1	2	2,3	0	-0,2
abbaye	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,1	2	2,3	0	-0,2
Yenne	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,1	2	2,3	0	-0,2
Jongieux	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,1	2	2,3	0	-0,2
Chanaz	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,1	2	2,3	0	-0,2
fil	6	1	-0,2	0	-0,2	0	-1,1	1	0,5	3	2,2	1	-0,3
exemple	33	7	0,3	1	-0,6	12	0,3	0	-1	7	2,1	6	-0,6
végétation	12	0	-1,1	1	0,2	5	0,4	0	-0,4	4	2,1	2	-0,4
environnemental	7	1	-0,2	1	0,4	1	-0,6	0	-0,2	3	2	1	-0,3
aquatique	7	0	-0,7	0	-0,3	0	-1,3	0	-0,2	3	2	4	1,2

Structure privée spécificité négative

	F total	F asso	I asso	F dpt	I dpt	F epci	I epci	F etat	I etat	F privé	I privé	F région	I région
tout	197	33	-0,8	25	1,8	73	0,7	14	0,4	4	-2,9	48	-0,3

Structure régionale spécificité positive

	F total	F asso	I asso	F dpt	I dpt	F epci	I epci	F etat	I etat	F privé	I privé	F région	I région
Camargue	22	2	-0,8	0	-0,8	1	-2,9	2	0,4	0	-0,7	17	6,5
relatif au tourisme	17	0	-1,6	1	-0,2	2	-1,4	0	-0,5	1	-0,2	13	5
relatif au Gard	8	0	-0,8	0	-0,3	0	-1,4	0	-0,2	0	-0,3	8	4,9
relatif aux paysages	36	4	-0,9	0	-1,3	9	-0,8	1	-0,5	2	-0,3	20	4,2
espace	43	6	-0,6	2	-0,5	9	-1,3	3	0,3	1	-0,8	22	3,8
long	24	1	-1,4	4	0,9	5	-0,9	0	-0,7	0	-0,8	14	3,4
humain	5	0	-0,5	0	-0,2	0	-0,9	0	-0,1	0	-0,2	5	3,1
delta	5	0	-0,5	0	-0,2	0	-0,9	0	-0,1	0	-0,2	5	3,1
très	102	31	2,2	1	-2,7	25	-1,6	1	-2,2	6	-0,4	38	2,6
diversité	10	0	-1	0	-0,4	0	-1,8	0	-0,3	3	1,5	7	2,5
sel	4	0	-0,4	0	-0,1	0	-0,7	0	-0,1	0	-0,1	4	2,4
métier	4	0	-0,4	0	-0,1	0	-0,7	0	-0,1	0	-0,1	4	2,4
forme	4	0	-0,4	0	-0,1	0	-0,7	0	-0,1	0	-0,1	4	2,4
Sète	4	0	-0,4	0	-0,1	0	-0,7	0	-0,1	0	-0,1	4	2,4
travers	8	0	-0,8	1	0,3	1	-0,7	0	-0,2	0	-0,3	6	2,4
chez	8	1	-0,3	0	-0,3	1	-0,7	0	-0,2	0	-0,3	6	2,4
intéressant	23	2	-0,9	0	-0,8	8	0,3	0	-0,7	1	-0,3	12	2,4
protéger	6	0	-0,6	0	-0,2	0	-1,1	1	0,5	0	-0,2	5	2,4
elle	29	4	-0,5	2	-0,2	5	-1,4	1	-0,4	3	0,5	14	2,3
enjeu	13	4	0,6	0	-0,5	1	-1,5	0	-0,4	0	-0,4	8	2,3
puis	27	2	-1,1	1	-0,5	9	-0,2	1	-0,3	1	-0,4	13	2,2
relatif au vin	31	3	-0,9	0	-1,1	10	-0,3	0	-0,9	4	0,8	14	2

Structure régionale spécificité négative

	F total	F asso	I asso	F dpt	I dpt	F epci	I epci	F etat	I etat	F privé	I privé	F région	I région
secteur	40	18	3,6	5	0,7	15	0,4	0	-1,2	2	-0,3	0	-4,9
CNR	29	6	0,3	3	0,4	20	3,9	0	-0,9	0	-0,9	0	-3,6
cela	179	38	0,5	19	0,9	68	0,8	20	1,8	7	-1,3	27	-2,9
où	51	10	-0,2	3	-0,4	21	0,8	9	2,2	4	0,3	4	-2,7
rhodanien	21	14	5,4	1	-0,3	2	-2	1	-0,2	3	0,7	0	-2,6
bateau	21	7	1	2	0,3	9	0,6	2	0,4	1	-0,3	0	-2,6
Rhône	220	59	2,2	15	-0,5	62	-1,4	26	2,5	21	1	37	-2,5
canal	20	4	0,2	3	0,7	11	1,4	2	0,4	0	-0,6	0	-2,4
par	88	19	0,4	6	-0,4	38	1,4	4	-0,5	10	1	11	-2,4
navigation	26	8	0,9	0	-0,9	13	1,2	0	-0,8	4	1	1	-2,2
ne	169	43	1,4	30	4,6	42	-2,2	17	1,2	9	-0,7	28	-2,1
aménagement	31	11	1,5	1	-0,6	14	0,9	1	-0,4	2	-0,2	2	-2
tu	16	15	9,5	0	-0,6	0	-2,9	1	-0,1	0	-0,5	0	-2

Structure étatique spécificité positive

	F total	F asso	I asso	F dpt	I dpt	F epci	I epci	F etat	I etat	F privé	I privé	F région	I région
trouver	42	6	-0,6	1	-0,9	15	0,3	15	7,4	1	-0,7	4	-1,9
superbe	7	0	-0,7	1	0,4	0	-1,3	6	6,2	0	-0,2	0	-0,9
magique	5	0	-0,5	0	-0,2	0	-0,9	5	5,9	0	-0,2	0	-0,6
moi	61	6	-1,5	4	-0,3	21	0,3	14	4,4	4	-0,3	12	-0,6
voilà	12	2	-0,2	1	0,2	1	-1,3	6	4,2	0	-0,4	2	-0,4
enfin	17	2	-0,5	0	-0,6	4	-0,6	7	4,2	0	-0,5	4	-0,2
Brégnier-Cordon	10	0	-1	0	-0,4	4	0,3	5	3,6	0	-0,3	1	-0,6
endroit	21	2	-0,7	1	-0,3	2	-2	7	3,5	7	3,4	2	-1,1
voir	87	17	-0,3	6	-0,3	24	-0,9	15	3,2	4	-0,6	21	-0,3
côté	34	2	-1,6	4	0,5	12	0,3	8	2,8	0	-1,1	8	-0,3
relatif a la communication	9	4	1,1	1	0,3	0	-1,6	4	2,7	0	-0,3	0	-1,1
totalement	5	0	-0,5	0	-0,2	2	0,3	3	2,6	0	-0,2	0	-0,6
national	5	0	-0,5	0	-0,2	2	0,3	3	2,6	0	-0,2	0	-0,6
Rhône	220	59	2,2	15	-0,5	62	-1,4	26	2,5	21	1	37	-2,5
connaître	32	7	0,4	0	-1,2	13	0,6	7	2,4	0	-1	5	-0,8
torrent	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	2	2,4	0	-0,1	0	-0,2
tellement	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	2	2,4	0	-0,1	0	-0,2
passerelle	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	2	2,4	0	-0,1	0	-0,2
moi|mois	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	2	2,4	0	-0,1	0	-0,2
himalayen	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	2	2,4	0	-0,1	0	-0,2
exprès	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	2	2,4	0	-0,1	0	-0,2
anguille	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	2	2,4	0	-0,1	0	-0,2
agence	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	2	2,4	0	-0,1	0	-0,2
éliminer	2	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,4	2	2,4	0	-0,1	0	-0,2
la|le	41	7	-0,4	2	-0,5	11	-0,7	8	2,3	5	0,8	8	-0,5
bras	6	1	-0,2	0	-0,2	2	-0,2	3	2,3	0	-0,2	0	-0,7
Vienne	6	2	0,5	0	-0,2	0	-1,1	3	2,3	0	-0,2	1	-0,3
où	51	10	-0,2	3	-0,4	21	0,8	9	2,2	4	0,3	4	-2,7
là	64	10	-0,6	5	-0,2	30	1,7	10	2	1	-1,3	8	-1,9
petit	29	0	-2,8	2	-0,2	8	-0,5	6	2	3	0,5	10	0,8

Structure étatique spécificité négative

	F total	F asso	I asso	F dpt	I dpt	F epci	I epci	F etat	I etat	F privé	I privé	F région	I région
très	102	31	2,2	1	-2,7	25	-1,6	1	-2,2	6	-0,4	38	2,6

Structure communale spécificité positive

	F total	F asso	I asso	F dpt	I dpt	F epci	I epci	F etat	I etat	F privé	I privé	F région	I région
commune	9	0	-0,9	0	-0,3	9	4,2	0	-0,3	0	-0,3	0	-1,1
CNR	29	6	0,3	3	0,4	20	3,9	0	-0,9	0	-0,9	0	-3,6
plaine	21	0	-2	0	-0,8	15	3,3	0	-0,6	3	0,7	3	-0,7
Savoie	7	0	-0,7	0	-0,3	7	3,3	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,9
moment	14	0	-1,3	0	-0,5	11	3,1	0	-0,4	0	-0,5	3	-0,3
année	9	1	-0,4	0	-0,3	8	3	0	-0,3	0	-0,3	0	-1,1
avant	39	9	0,4	0	-1,4	23	2,9	3	0,3	0	-1,3	4	-1,7
Donzère	11	0	-1	2	0,7	9	2,8	0	-0,3	0	-0,4	0	-1,3
vous	51	1	-3,7	1	-1,1	28	2,8	2	-0,5	3	-0,3	16	0,8
pont	29	3	-0,8	0	-1,1	18	2,7	0	-0,9	2	-0,2	6	-0,4
notre	19	2	-0,6	0	-0,7	13	2,6	0	-0,6	1	-0,2	3	-0,6
gens	44	8	-0,3	1	-0,9	24	2,4	3	0,2	1	-0,8	7	-0,9
caractéristique	5	0	-0,5	0	-0,2	5	2,3	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,6
barque	5	0	-0,5	0	-0,2	5	2,3	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,6
ainsi	5	0	-0,5	0	-0,2	5	2,3	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,6
ici	16	0	-1,5	1	-0,2	11	2,3	0	-0,5	2	0,5	2	-0,7
poisson	7	0	-0,7	0	-0,3	6	2,1	0	-0,2	0	-0,2	1	-0,3
monde	7	0	-0,7	0	-0,3	6	2,1	0	-0,2	1	0,4	0	-0,9

Structure communale spécificité négative

	F total	F asso	I asso	F dpt	I dpt	F epci	I epci	F etat	I etat	F privé	I privé	F région	I région
vallée	23	12	3,3	2	0,3	1	-3	0	-0,7	0	-0,7	8	0,7
pas	163	45	2,1	24	2,6	37	-3	16	1,1	11	-0,3	30	-1,4
tu	16	15	9,5	0	-0,6	0	-2,9	1	-0,1	0	-0,5	0	-2
milieu	22	13	4,3	2	0,3	1	-2,9	1	-0,2	4	1,2	1	-1,8
Camargue	22	2	-0,8	0	-0,8	1	-2,9	2	0,4	0	-0,7	17	6,5
patrimoine	168	42	1,3	18	0,9	39	-2,8	7	-0,9	10	-0,5	52	1,5
image	14	6	1,4	1	-0,2	0	-2,5	2	0,6	1	-0,1	4	0,3
vivre	13	3	0,3	1	-0,1	0	-2,3	1	0,2	5	2,8	3	-0,2
plan	18	7	1,3	1	-0,2	1	-2,2	3	0,9	1	-0,2	5	0,3
me	40	12	1,1	3	-0,2	6	-2,2	5	0,9	1	-0,7	13	0,8
ne	169	43	1,4	30	4,6	42	-2,2	17	1,2	9	-0,7	28	-2,1
mais	148	42	2,2	22	2,5	36	-2,2	10	0,3	7	-0,8	31	-0,8
rhodanien	21	14	5,4	1	-0,3	2	-2	1	-0,2	3	0,7	0	-2,6
endroit	21	2	-0,7	1	-0,3	2	-2	7	3,5	7	3,4	2	-1,1

Structure départementale spécificité positive

	F total	F asso	I asso	F dpt	I dpt	F epci	I epci	F etat	I etat	F privé	I privé	F région	I région
ne	169	43	1,4	30	4,6	42	-2,2	17	1,2	9	-0,7	28	-2,1
contre	7	0	-0,7	5	4,2	1	-0,6	0	-0,2	1	0,4	0	-0,9
là-dessus	11	1	-0,5	6	4,1	2	-0,7	0	-0,3	2	0,7	0	-1,3
barrage	21	4	-0,2	8	3,9	7	-0,2	1	-0,2	0	-0,7	1	-1,7
launes	3	0	-0,3	3	3,3	0	-0,5	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,4
douze	3	0	-0,3	3	3,3	0	-0,5	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,4
épi	3	0	-0,3	3	3,3	0	-0,5	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,4
relatif a la construction	21	1	-1,2	7	3,1	10	0,9	1	-0,2	0	-0,7	2	-1,1
vélo	11	0	-1	5	3	2	-0,7	0	-0,3	2	0,7	2	-0,3
route	7	0	-0,7	4	2,9	3	0,4	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,9
pas	163	45	2,1	24	2,6	37	-3	16	1,1	11	-0,3	30	-1,4
mais	148	42	2,2	22	2,5	36	-2,2	10	0,3	7	-0,8	31	-0,8
remarquable	5	0	-0,5	3	2,3	0	-0,9	0	-0,1	1	0,5	1	-0,2
infrastructure	5	2	0,6	3	2,3	0	-0,9	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,6
parcourir	2	0	-0,2	2	2,2	0	-0,4	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
médiation	2	0	-0,2	2	2,2	0	-0,4	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
informer	2	0	-0,2	2	2,2	0	-0,4	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
conservation	2	0	-0,2	2	2,2	0	-0,4	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
barge	2	0	-0,2	2	2,2	0	-0,4	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
accrocher	2	0	-0,2	2	2,2	0	-0,4	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
Voulte	2	0	-0,2	2	2,2	0	-0,4	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
Pintegarde	2	0	-0,2	2	2,2	0	-0,4	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
château	6	0	-0,6	3	2,1	0	-1,1	0	-0,2	0	-0,2	3	0,8

Structure départementale spécificité négative

	F total	F asso	I asso	F dpt	I dpt	F epci	I epci	F etat	I etat	F privé	I privé	F région	I région
très	102	31	2,2	1	-2,7	25	-1,6	1	-2,2	6	-0,4	38	2,6
fleuve	109	32	2	2	-2,2	35	-0,4	2	-1,7	12	1,1	26	-0,3
dire	84	24	1,5	1	-2,1	26	-0,5	7	0,5	12	1,8	14	-1,3

Structure associative spécificité positive

	F total	F asso	I asso	F dpt	I dpt	F epci	I epci	F etat	I etat	F privé	I privé	F région	I région
tu	16	15	9,5	0	-0,6	0	-2,9	1	-0,1	0	-0,5	0	-2
rhodanien	21	14	5,4	1	-0,3	2	-2	1	-0,2	3	0,7	0	-2,6
milieu	22	13	4,3	2	0,3	1	-2,9	1	-0,2	4	1,2	1	-1,8
tant	8	7	4,1	0	-0,3	1	-0,7	0	-0,2	0	-0,3	0	-1
secteur	40	18	3,6	5	0,7	15	0,4	0	-1,2	2	-0,3	0	-4,9
Loire	7	6	3,5	0	-0,3	1	-0,6	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,9
vallée	23	12	3,3	2	0,3	1	-3	0	-0,7	0	-0,7	8	0,7
bouger	8	6	3	1	0,3	0	-1,4	0	-0,2	0	-0,3	1	-0,4
vite	6	5	2,8	0	-0,2	0	-1,1	1	0,5	0	-0,2	0	-0,7
aucun	4	4	2,8	0	-0,1	0	-0,7	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,5
usage	20	10	2,6	1	-0,3	7	0,3	0	-0,6	1	-0,2	1	-1,6
toujours	17	9	2,6	1	-0,2	3	-0,9	0	-0,5	0	-0,5	4	-0,2
sauvage	9	6	2,6	1	0,3	2	-0,4	0	-0,3	0	-0,3	0	-1,1
Rhône	220	59	2,2	15	-0,5	62	-1,4	26	2,5	21	1	37	-2,5
important	19	9	2,2	0	-0,7	5	-0,5	1	-0,2	3	0,8	1	-1,5
caractere specifique	16	8	2,2	0	-0,6	3	-0,8	0	-0,5	3	1	2	-0,7
très	102	31	2,2	1	-2,7	25	-1,6	1	-2,2	6	-0,4	38	2,6
témoignage	5	4	2,2	1	0,5	0	-0,9	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,6
chemin	5	4	2,2	0	-0,2	1	-0,3	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,6
chaque	5	4	2,2	0	-0,2	1	-0,3	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,6
énergie	5	4	2,2	0	-0,2	0	-0,9	0	-0,1	0	-0,2	1	-0,2
mais	148	42	2,2	22	2,5	36	-2,2	10	0,3	7	-0,8	31	-0,8
repousser	3	3	2,1	0	-0,1	0	-0,5	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,4
dernier	3	3	2,1	0	-0,1	0	-0,5	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,4
encore	30	12	2,1	2	-0,2	5	-1,5	1	-0,4	0	-1	10	0,7
pas	163	45	2,1	24	2,6	37	-3	16	1,1	11	-0,3	30	-1,4
fleuve	109	32	2	2	-2,2	35	-0,4	2	-1,7	12	1,1	26	-0,3
etc	31	12	2	1	-0,6	13	0,7	0	-0,9	0	-1	5	-0,7

Structure associative spécificité négative

	F total	F asso	I asso	F dpt	I dpt	F epci	I epci	F etat	I etat	F privé	I privé	F région	I région
vous	51	1	-3,7	1	-1,1	28	2,8	2	-0,5	3	-0,3	16	0,8
chose	74	4	-3,3	6	0,3	33	1,4	5	0,3	11	1,8	15	-0,6
petit	29	0	-2,8	2	-0,2	8	-0,5	6	2	3	0,5	10	0,8
bien	44	2	-2,4	2	-0,5	17	0,5	2	-0,4	3	-0,2	18	1,9
passer	31	1	-2	1	-0,6	15	1,2	2	-0,2	8	2,9	4	-1
plaine	21	0	-2	0	-0,8	15	3,3	0	-0,6	3	0,7	3	-0,7

Catégorisation par sensibilité à une thématique

Intérêt aménagement - spécificité positive

	F total	F amén.	I amén.	F autres	I autres	F cul.	I cul.	F éco.	I éco.	F nat.	I nat.	F trans.	I trans.	F vélo	I vélo
relatif a la construction	11	6	4,8	3	0,4	0	-0,5	0	-0,8	0	-0,6	0	-0,6	2	-0,3
épi	3	3	3,7	0	-0,3	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,4
définition	3	3	3,7	0	-0,3	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,4
large	8	4	3,2	0	-0,8	1	0,2	0	-0,6	3	1,2	0	-0,5	0	-1
travers	8	4	3,2	1	-0,3	1	0,2	0	-0,6	0	-0,4	0	-0,5	2	0,2
tout	197	23	2,9	38	-0,3	24	0,6	23	-1	18	-0,8	18	-1,1	53	0,6
infrastructure	5	3	2,7	0	-0,5	0	-0,2	0	-0,4	2	1	0	-0,3	0	-0,6
remarquable	5	3	2,7	0	-0,5	0	-0,2	1	0,3	0	-0,3	1	0,3	0	-0,6
assez	42	8	2,5	7	-0,4	6	0,6	4	-0,6	4	-0,4	5	-0,3	8	-0,6
accrocher	2	2	2,5	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
informer	2	2	2,5	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
parcourir	2	2	2,5	0	-0,2	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
château	6	3	2,4	0	-0,6	0	-0,3	0	-0,4	0	-0,3	1	0,3	2	0,3
foi|fois	35	7	2,4	6	-0,4	2	-0,6	8	0,8	3	-0,4	6	0,6	3	-1,8
route	7	3	2,2	3	0,8	0	-0,3	1	-0,1	0	-0,4	0	-0,4	0	-0,9
patrimoine-patrimonial	175	19	2,1	18	-3,3	38	5	12	-3,1	27	1,1	30	1,3	31	-1,7
donner	8	3	2	1	-0,3	0	-0,4	1	-0,2	0	-0,4	1	-0,1	2	0,2
thématique	3	2	2	0	-0,3	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,2	1	0,5	0	-0,4

Intérêt aménagement - spécificité négative

None : aucun mot dont l'indice est inférieur à -1,8

Intérêt autres - spécificité positive

	F total	F amén	I amén.	F autres	I autres	F cul.	I cul.	F éco.	I éco.	F nat.	I nat.	F trans.	I trans.	F vélo	I vélo
plaine	21	0	-0,6	14	5,4	0	-1	4	0,4	0	-1,1	2	-0,3	1	-1,7
pont	29	1	-0,3	16	4,6	2	-0,4	2	-0,8	0	-1,6	0	-1,7	8	0,4
alluvial	28	0	-0,7	15	4,1	0	-1,4	2	-0,7	7	1,4	3	-0,3	1	-2,4
installer	8	0	-0,2	7	4,1	0	-0,4	0	-0,6	0	-0,4	0	-0,5	1	-0,4
faire	146	8	-0,3	48	3,9	8	-1,6	20	-0,4	13	-0,8	16	-0,5	33	-0,5
CNR	29	2	0,3	15	3,9	0	-1,4	1	-1,3	1	-0,9	0	-1,7	10	0,8
monde	7	0	-0,2	6	3,5	0	-0,3	0	-0,5	0	-0,4	0	-0,4	1	-0,3
par	88	4	-0,4	31	3,3	5	-1,1	12	-0,4	8	-0,6	7	-0,9	21	-0,3
ferré	8	0	-0,2	6	2,9	1	0,2	0	-0,6	0	-0,4	0	-0,5	1	-0,4
modifier	6	0	-0,2	5	2,8	1	0,3	0	-0,4	0	-0,3	0	-0,4	0	-0,7
vire-vire	6	0	-0,2	5	2,8	0	-0,3	0	-0,4	1	0,3	0	-0,4	0	-0,7
Cordon	4	0	-0,1	4	2,8	0	-0,2	0	-0,3	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,5
artiste	4	0	-0,1	4	2,8	0	-0,2	0	-0,3	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,5
caractère	4	0	-0,1	4	2,8	0	-0,2	0	-0,3	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,5
endiguement	4	0	-0,1	4	2,8	0	-0,2	0	-0,3	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,5
flûte	4	0	-0,1	4	2,8	0	-0,2	0	-0,3	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,5
sentier	4	0	-0,1	4	2,8	0	-0,2	0	-0,3	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,5
année	9	0	-0,2	6	2,5	0	-0,4	2	0,4	0	-0,5	0	-0,5	1	-0,5
rien	10	1	0,3	6	2,2	1	-0,1	0	-0,7	1	-0,2	0	-0,6	1	-0,6
arbre	5	0	-0,1	4	2,2	0	-0,2	0	-0,4	0	-0,3	0	-0,3	1	-0,2
barque	5	0	-0,1	4	2,2	0	-0,2	1	0,3	0	-0,3	0	-0,3	0	-0,6
quelqu'un	5	0	-0,1	4	2,2	0	-0,2	0	-0,4	1	0,3	0	-0,3	0	-0,6
village	13	3	1,4	7	2,2	0	-0,6	0	-0,9	1	-0,3	2	0,3	0	-1,6
exemple	33	2	0,2	13	2,1	2	-0,5	4	-0,4	1	-1,1	1	-1,2	10	0,6
agriculture	3	0	-0,1	3	2,1	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,4
botanique	3	0	-0,1	3	2,1	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,4
ciment	3	0	-0,1	3	2,1	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,4
cordon	3	0	-0,1	3	2,1	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,4
couper	3	0	-0,1	3	2,1	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,4
enrochement	3	0	-0,1	3	2,1	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,4
suffire	3	0	-0,1	3	2,1	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,4
dans	121	5	-0,6	35	2	10	-0,6	14	-0,8	14	-0,3	18	0,6	25	-0,7
relatif a la peche	17	0	-0,5	8	2	1	-0,3	2	-0,3	1	-0,4	0	-1	5	0,4
moment	14	0	-0,4	7	2	2	0,4	2	-0,2	0	-0,8	2	0,3	1	-1
truc	11	0	-0,3	6	2	0	-0,5	2	0,3	2	0,4	0	-0,6	1	-0,7

Intérêt autre - spécificité négative

	F total	F amén	I amén.	F autres	I autres	F cul.	I cul.	F éco.	I éco.	F nat.	I nat.	F trans.	I trans.	F vélo	I vélo
patrimoine-patrimonial	175	19	2,1	18	-3,3	38	5	12	-3,1	27	1,1	30	1,3	31	-1,7
naturel	72	1	-1,2	4	-3,2	16	2,6	10	-0,3	13	1,1	9	-0,2	19	0,4
Rhône	220	9	-0,8	28	-2,4	17	-1	34	0,3	42	3	39	1,7	51	-0,4
entre	35	4	0,8	1	-2,4	4	0,3	7	0,6	2	-0,7	6	0,6	11	0,7
endroit	21	0	-0,6	0	-2	1	-0,5	9	2,7	1	-0,6	7	1,9	3	-0,7

Intérêt culture - spécificité positive

	F total	F amén	I amén.	F autres	I autres	F cul.	I cul.	F éco.	I éco.	F nat.	I nat.	F trans	I trans.	F vélo	I vélo
patrimoine-patrimonial	175	19	2,1	18	-3,3	38	5	12	-3,1	27	1,1	30	1,3	31	-1,7
navigation	26	1	-0,3	6	0,4	10	3,8	3	-0,4	1	-0,8	0	-1,5	5	-0,4
marais	7	0	-0,2	0	-0,7	5	3,7	0	-0,5	0	-0,4	1	0,2	1	-0,3
canal	20	0	-0,5	0	-1,9	8	3,2	1	-0,8	1	-0,5	2	-0,3	8	1
rhodanien	21	0	-0,6	4	-0,2	8	3,1	1	-0,8	6	1,5	1	-0,6	1	-1,7
Lavours	3	0	-0,1	0	-0,3	3	2,9	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,4
Haut-Rhône	6	0	-0,2	1	-0,2	4	2,8	0	-0,4	0	-0,3	0	-0,4	1	-0,3
naturel	72	1	-1,2	4	-3,2	16	2,6	10	-0,3	13	1,1	9	-0,2	19	0,4
projet	15	0	-0,4	0	-1,4	6	2,5	4	0,8	1	-0,3	2	0,2	2	-0,6
la	7	0	-0,2	0	-0,7	4	2,5	0	-0,5	0	-0,4	0	-0,4	3	0,6
culturel	11	1	0,3	1	-0,5	5	2,5	0	-0,8	0	-0,6	2	0,4	2	-0,3
également	4	0	-0,1	0	-0,4	3	2,4	0	-0,3	0	-0,2	1	0,4	0	-0,5
Cap	4	0	-0,1	0	-0,4	3	2,4	0	-0,3	1	0,4	0	-0,2	0	-0,5
fleuve	109	5	-0,4	20	-0,4	21	2,4	12	-0,8	23	2,5	8	-1,3	20	-1,1
lien	23	3	0,8	7	0,8	7	2,1	2	-0,5	1	-0,6	1	-0,7	2	-1,3
amarrer	2	0	-0,1	0	-0,2	2	2	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
artificiel	2	0	-0,1	0	-0,2	2	2	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
constitutif	2	0	-0,1	0	-0,2	2	2	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
organiser	2	0	-0,1	0	-0,2	2	2	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
photographique	2	0	-0,1	0	-0,2	2	2	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
rectiligne	2	0	-0,1	0	-0,2	2	2	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2
rite	2	0	-0,1	0	-0,2	2	2	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,1	0	-0,2

Intérêt culture-spécificité négative

	F total	F amén	I amén.	F autres	I autres	F cul.	I cul.	F éco.	I éco.	F nat.	I nat.	F trans	I trans.	F vélo	I vélo
voir	87	3	-0,6	17	-0,3	1	-3,2	16	0,6	9	-0,4	17	1,4	24	0,6

Interêt économie - spécificité positive

	F total	F amén	I amén.	F autres	I autres	F cul.	I cul.	F éco.	I éco.	F nat.	I nat.	F trans	I trans.	F vélo	I vélo
directement	5	0	-0,1	0	-0,5	0	-0,2	5	4,1	0	-0,3	0	-0,3	0	-0,6
relatif au vin	31	1	-0,4	2	-1,4	5	0,7	13	3,6	0	-1,7	1	-1,1	9	0,5
étage	4	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,2	4	3,3	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,5
Sault-Brénaz	4	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,2	4	3,3	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,5
dos	4	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,2	4	3,3	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,5
abord	7	1	0,5	0	-0,7	0	-0,3	5	2,9	1	0,2	0	-0,4	0	-0,9
endroit	21	0	-0,6	0	-2	1	-0,5	9	2,7	1	-0,6	7	1,9	3	-0,7
caractéristique	5	0	-0,1	1	0,2	0	-0,2	4	2,7	0	-0,3	0	-0,3	0	-0,6
là-dessus	11	1	0,3	2	-0,2	1	-0,2	6	2,6	0	-0,6	0	-0,6	1	-0,7
carrière	3	0	-0,1	0	-0,3	0	-0,1	3	2,5	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,4
géologique	3	0	-0,1	0	-0,3	0	-0,1	3	2,5	0	-0,2	0	-0,2	0	-0,4
chose	74	6	0,6	17	0,5	11	0,8	20	2,3	1	-3	9	-0,3	10	-1,8
commune	9	0	-0,2	4	1,1	0	-0,4	5	2,3	0	-0,5	0	-0,5	0	-1,1
imposer	6	0	-0,2	1	-0,2	0	-0,3	4	2,2	0	-0,3	0	-0,4	1	-0,3
pierre	6	0	-0,2	0	-0,6	0	-0,3	4	2,2	1	0,3	0	-0,4	1	-0,3
non	20	0	-0,5	1	-1,1	1	-0,4	8	2,2	4	0,7	2	-0,3	4	-0,4
côté	34	0	-0,9	2	-1,6	0	-1,6	11	2,1	1	-1,1	8	1,2	12	1
lier	35	0	-0,9	5	-0,5	5	0,5	11	2	4	-0,2	6	0,6	4	-1,3

Intérêt économie - spécificité négative

	F total	F amén	I amén.	F autres	I autres	F cul.	I cul.	F éco.	I éco.	F nat.	I nat.	F trans	I trans.	F vélo	I vélo
patrimoine-patrimonial	175	19	2,1	18	-3,3	38	5	12	-3,1	27	1,1	30	1,3	31	-1,7
pouvoir	87	10	1,5	22	0,9	8	-0,4	4	-2,7	12	0,5	12	0,4	19	-0,5
aller	85	4	-0,4	19	0,5	12	0,8	5	-2,1	8	-0,5	10	-0,3	27	1,1

Intérêt nature spécificité positive

	F total	F amén	I amén.	F autres	I autres	F cul.	I cul.	F éco.	I éco.	F nat.	I nat.	F trans.	I trans.	F vélo	I vélo
tu	16	0	-0,4	0	-1,5	0	-0,8	0	-1,1	15	12,8	1	-0,4	0	-1,9
secteur	40	5	1,1	10	0,6	3	-0,4	5	-0,4	17	6,1	0	-2,4	0	-4,9
milieu	22	1	-0,2	3	-0,5	0	-1,1	3	-0,2	12	5,9	2	-0,3	1	-1,8
Loire	7	0	-0,2	0	-0,7	0	-0,3	0	-0,5	6	4,8	0	-0,4	1	-0,3
vallée	23	2	0,4	1	-1,4	5	1,1	0	-1,6	11	4,7	0	-1,4	4	-0,5
bouger	8	1	0,4	0	-0,8	1	0,2	0	-0,6	6	4,2	0	-0,5	0	-1
vite	6	0	-0,2	0	-0,6	0	-0,3	0	-0,4	5	3,9	1	0,3	0	-0,7
sauvage	9	1	0,4	1	-0,4	0	-0,4	0	-0,6	6	3,8	0	-0,5	1	-0,5
caractere specifique	16	0	-0,4	3	-0,2	2	0,3	1	-0,5	8	3,7	0	-0,9	2	-0,7
etc	31	1	-0,4	2	-1,4	3	-0,2	7	0,8	11	3,3	1	-1,1	6	-0,5
très	102	1	-1,8	13	-1,4	15	0,9	16	0,3	24	3,2	11	-0,5	22	-0,5
tant	8	0	-0,2	0	-0,8	1	0,2	0	-0,6	5	3	0	-0,5	2	0,2
Rhône	220	9	-0,8	28	-2,4	17	-1	34	0,3	42	3	39	1,7	51	-0,4
usage	20	2	0,5	4	0,2	2	-0,2	0	-1,4	8	2,9	0	-1,2	4	-0,4
type	9	0	-0,2	1	-0,4	0	-0,4	0	-0,6	5	2,7	1	-0,2	2	-0,2
pas	163	11	0,4	25	-1,1	13	-0,8	28	0,6	32	2,6	26	0,9	28	-1,8
crue	6	0	-0,2	1	-0,2	0	-0,3	0	-0,4	4	2,6	1	0,3	0	-0,7
energie-energetique	6	0	-0,2	0	-0,6	1	0,3	0	-0,4	4	2,6	1	0,3	0	-0,7
plan	18	2	0,5	1	-1	2	0,2	1	-0,7	7	2,5	5	1,2	0	-2,2
image	14	0	-0,4	0	-1,3	3	0,8	3	0,5	6	2,5	2	0,3	0	-1,7
fleuve	109	5	-0,4	20	-0,4	21	2,4	12	-0,8	23	2,5	8	-1,3	20	-1,1
population	7	0	-0,2	3	0,8	0	-0,3	0	-0,5	4	2,3	0	-0,4	0	-0,9
clair	4	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,2	1	0,3	3	2,2	0	-0,2	0	-0,5
mal	16	0	-0,4	0	-1,5	3	0,6	3	0,4	6	2,1	3	0,5	1	-1,2
ne	169	17	1,7	26	-1,1	12	-1,1	28	0,5	31	2,1	26	0,8	29	-1,8
ancien	21	2	0,4	3	-0,4	1	-0,5	3	-0,2	7	2,1	2	-0,3	3	-0,7
aménager	12	0	-0,3	2	-0,2	2	0,4	1	-0,4	5	2,1	0	-0,7	2	-0,4
lui	12	0	-0,3	2	-0,2	0	-0,6	0	-0,8	5	2,1	2	0,3	3	0,2
rendre	8	0	-0,2	1	-0,3	0	-0,4	3	1	4	2	0	-0,5	0	-1

Intérêt nature - spécificité négative

	F total	F amén	I amén.	F autres	I autres	F cul.	I cul.	F éco.	I éco.	F nat.	I nat.	F trans.	I trans.	F vélo	I vélo
chose	74	6	0,6	17	0,5	11	0,8	20	2,3	1	-3	9	-0,3	10	-1,8
vous	51	2	-0,4	15	1,2	6	0,3	9	0,5	0	-2,8	2	-1,5	17	1
relatif aux paysages	36	5	1,2	3	-1,3	5	0,5	1	-1,7	0	-2	4	-0,3	18	3,1

Intérêt transversal - spécificité positive

	F total	F amén	I amén.	F autres	I autres	F cul.	I cul.	F éco.	I éco.	F nat.	I nat.	F trans.	I trans.	F vélo	I vélo
superbe	7	1	0,5	0	-0,7	0	-0,3	0	-0,5	0	-0,4	6	4,6	0	-0,9
trouver	42	2	-0,3	5	-0,9	8	1,2	2	-1,4	1	-1,5	16	4,6	8	-0,6
magique	5	0	-0,1	0	-0,5	0	-0,2	0	-0,4	0	-0,3	5	4,5	0	-0,6
enjeu	13	0	-0,3	0	-1,2	1	-0,2	0	-0,9	4	1,2	8	4,3	0	-1,6
Saône	8	0	-0,2	0	-0,8	0	-0,4	0	-0,6	1	0,2	6	4	1	-0,4
humide	15	0	-0,4	3	0,2	1	-0,3	1	-0,5	1	-0,3	8	3,7	1	-1,1
petit	29	0	-0,8	3	-0,8	1	-0,8	6	0,6	0	-1,6	11	3,3	8	0,4
enfin	17	0	-0,5	0	-1,6	1	-0,3	5	1	2	0,2	8	3,3	1	-1,3
zone	22	1	-0,2	3	-0,5	0	-1,1	2	-0,5	5	1	9	3,1	2	-1,2
réappropriation	5	0	-0,1	1	0,2	0	-0,2	0	-0,4	0	-0,3	4	2,9	0	-0,6
voilà	12	0	-0,3	1	-0,6	0	-0,6	1	-0,4	2	0,4	6	2,7	2	-0,4
cheminement	3	0	-0,1	0	-0,3	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,2	3	2,7	0	-0,4
court	3	0	-0,1	0	-0,3	0	-0,1	0	-0,2	0	-0,2	3	2,7	0	-0,4
moi	61	3	-0,3	13	0,4	5	-0,4	9	-0,2	3	-1,2	16	2,5	12	-0,6
Brégnier-Cordon	10	1	0,3	3	0,5	0	-0,5	1	-0,3	0	-0,5	5	2,3	0	-1,2
champ	7	0	-0,2	0	-0,7	0	-0,3	0	-0,5	0	-0,4	4	2,2	3	0,6
autoroute	4	0	-0,1	0	-0,4	1	0,4	0	-0,3	0	-0,2	3	2,1	0	-0,5
relatif a l'anthropisation	4	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,2	0	-0,3	0	-0,2	3	2,1	1	0,2

Intérêt transversal - spécificité négative

	F total	F amén	I amén.	F autres	I autres	F cul.	I cul.	F éco.	I éco.	F nat.	I nat.	F trans.	I trans.	F vélo	I vélo
secteur	40	5	1,1	10	0,6	3	-0,4	5	-0,4	17	6,1	0	-2,4	0	-4,9

Intérêt vélo - spécificité positive

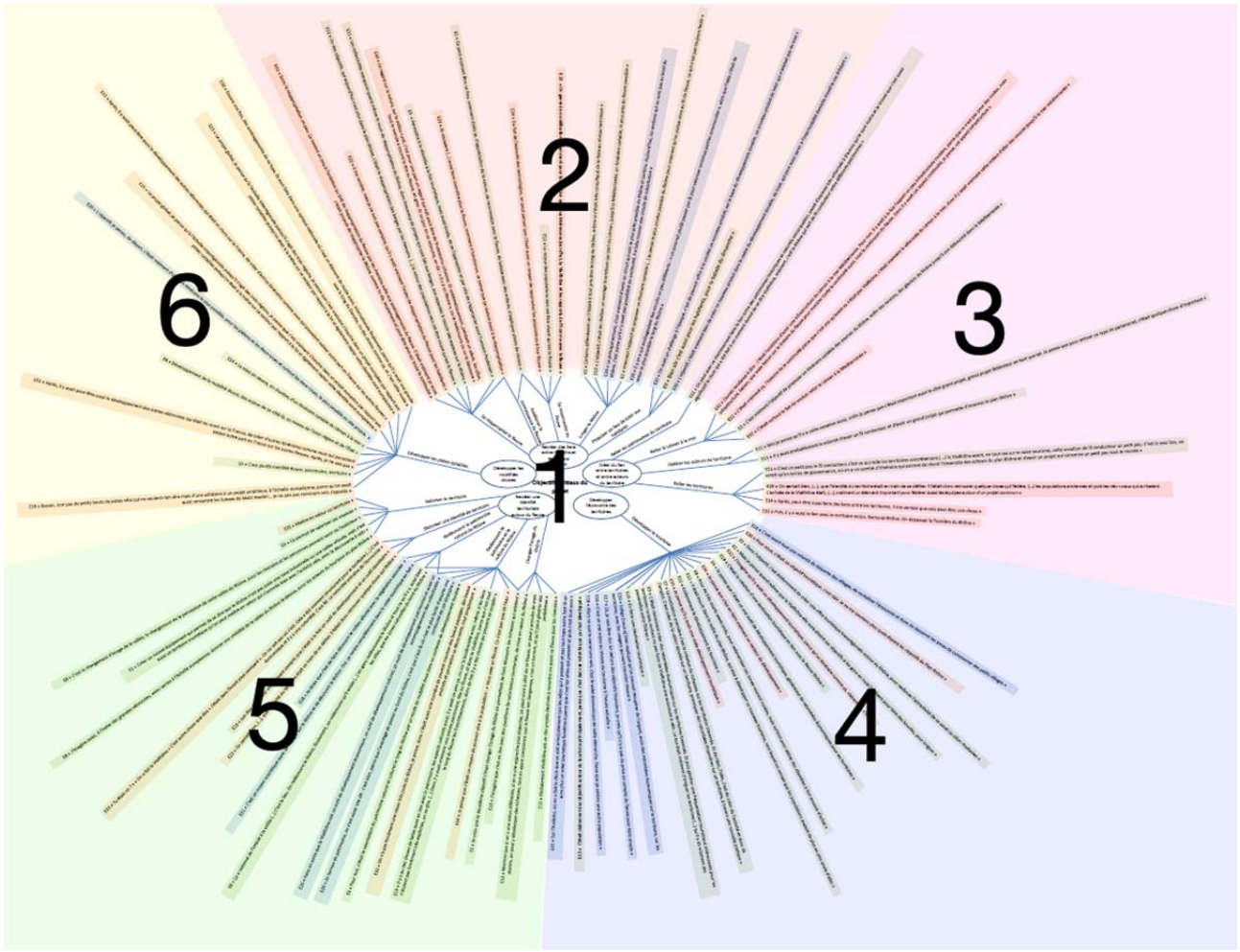
	F total	F amén	I amén.	F autres	I autres	F cul.	I cul.	F éco.	I éco.	F nat.	I nat.	F trans.	I trans.	F vélo	I vélo
relatif au gard	8	0	-0,2	0	-0,8	0	-0,4	0	-0,6	0	-0,4	0	-0,5	8	4,9
Camargue	22	0	-0,6	1	-1,3	2	-0,2	1	-0,9	2	-0,3	2	-0,3	14	4
chez	8	0	-0,2	0	-0,8	0	-0,4	0	-0,6	1	0,2	0	-0,5	7	3,5
relatif aus paysages	36	5	1,2	3	-1,3	5	0,5	1	-1,7	0	-2	4	-0,3	18	3,1
vestige	5	0	-0,1	0	-0,5	0	-0,2	0	-0,4	0	-0,3	0	-0,3	5	3,1
intéressant	23	1	-0,2	1	-1,4	2	-0,3	2	-0,5	2	-0,3	2	-0,4	13	3
Donzère	11	2	0,9	0	-1,1	0	-0,5	1	-0,3	0	-0,6	0	-0,6	8	3
aussi	153	8	-0,4	28	-0,4	13	-0,6	22	-0,3	12	-1,1	16	-0,6	54	2,8
jusque	17	0	-0,5	2	-0,5	0	-0,8	3	0,3	2	0,2	0	-1	10	2,6
relatif au tourisme	17	0	-0,5	1	-0,9	1	-0,3	1	-0,6	0	-0,9	4	0,8	10	2,6
site	20	1	-0,2	1	-1,1	3	0,5	4	0,5	0	-1,1	0	-1,2	11	2,5
Sète	4	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,2	0	-0,3	0	-0,2	0	-0,2	4	2,5
Vieux	4	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,2	0	-0,3	0	-0,2	0	-0,2	4	2,5
métier	4	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,2	0	-0,3	0	-0,2	0	-0,2	4	2,5
sel	4	0	-0,1	0	-0,4	0	-0,2	0	-0,3	0	-0,2	0	-0,2	4	2,5
fait	26	1	-0,3	4	-0,4	1	-0,6	1	-1,1	5	0,7	1	-0,9	13	2,4
Roi	6	0	-0,2	0	-0,6	1	0,3	0	-0,4	0	-0,3	0	-0,4	5	2,4
retrouver	9	2	1	0	-0,9	1	0,2	0	-0,6	0	-0,5	0	-0,5	6	2,1

Intérêt vélo - spécificité négative

	F total	F amén	I amén.	F autres	I autres	F cul.	I cul.	F éco.	I éco.	F nat.	I nat.	F trans.	I trans.	F vélo	I vélo
secteur	40	5	1,1	10	0,6	3	-0,4	5	-0,4	17	6,1	0	-2,4	0	-4,9
alluvial	28	0	-0,7	15	4,1	0	-1,4	2	-0,7	7	1,4	3	-0,3	1	-2,4
plan	18	2	0,5	1	-1	2	0,2	1	-0,7	7	2,5	5	1,2	0	-2,2

ANNEXE 17. TRADUCTION THEMATIQUE DES OBJECTIFS INITIAUX ASSOCIES AU PROJET VIARHONA PAR LES REPONDANTS ET CITATIONS ASSOCIEES

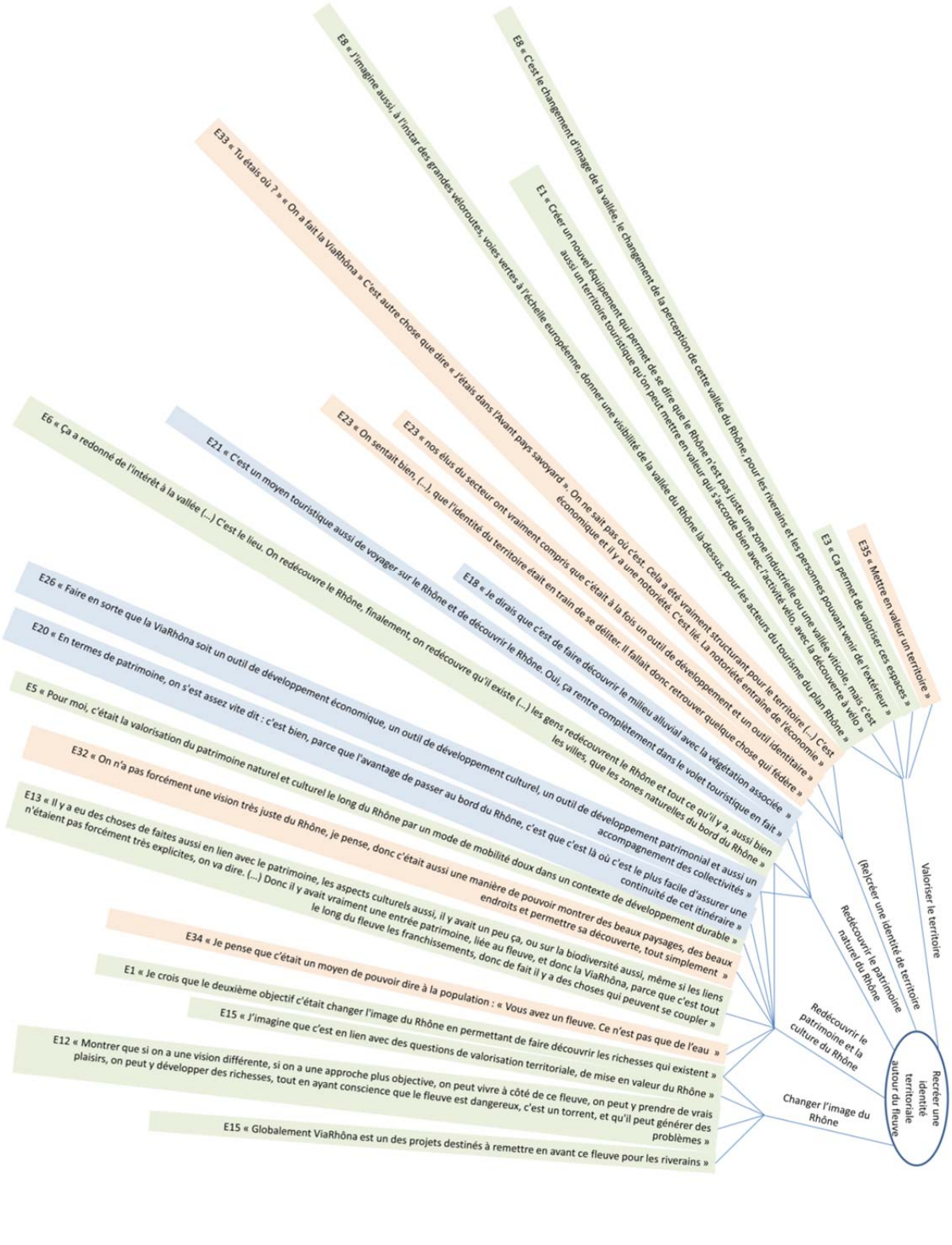
La figure suivante étant de taille trop grande, celle-ci a dû être découpée en six parties.



Stéphanie Vukelic, novembre 2019

Stéphanie Vukelic, novembre 2019

Stéphanie Vukelic, novembre 2019



Stéphanie Vukelic, novembre 2019

Stéphanie Vukelic, novembre 2019