

Résultats d'enquête sur l'usage du vélo en zone peu dense



Rue de l'avenir

Services de l'état (DSR)

Commune de la Haye-Fouassière (Loire-Atlantique)

Xavier Brisbois et Christopher Octobre, psychologues
sociaux

Finalité

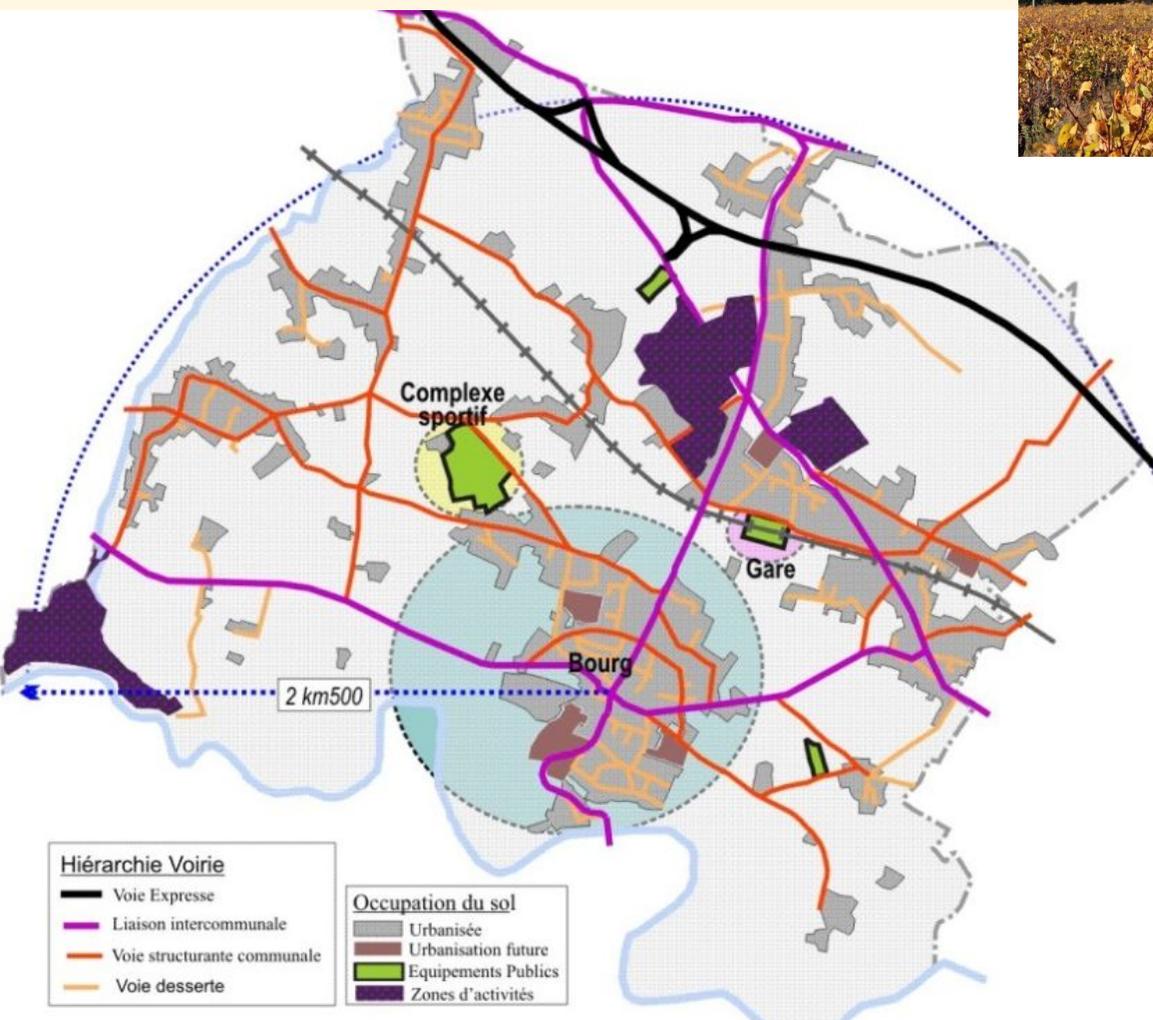
- Quelles alternatives à la voiture en zone peu dense ?
- Selon les territoires : le vélo et particulièrement le VAE
- Des freins importants existent

- Peut-on faciliter ces pratiques ?

Objectifs de l'étude

- Documenter les freins à l'usage, perçus par les habitantes et habitants
- Tester différentes approches propices à valoriser l'usage du vélo/VAE
 - Argument **économique** : faire réfléchir pour considérer les coûts réels
 - Argument **temporel** : faire réfléchir pour prendre conscience des temps réels
 - Argument **santé** : message sur les bénéfices santé
- Tester l'impact de différents scénarios d'aménagement sur les ressentis quand à la pratique du vélo
- Mesurer l'effet d'un tel questionnaire sur l'envie de se déplacer à vélo

Le cas de la Haye-Fouassière



- Commune de 5000 ha
- Périphérie de la métropole nantaise
- Des hameaux à moins de 2,5 km du bourg
- Equipe municipale a comme priorité la mise en place d'un schéma cyclable

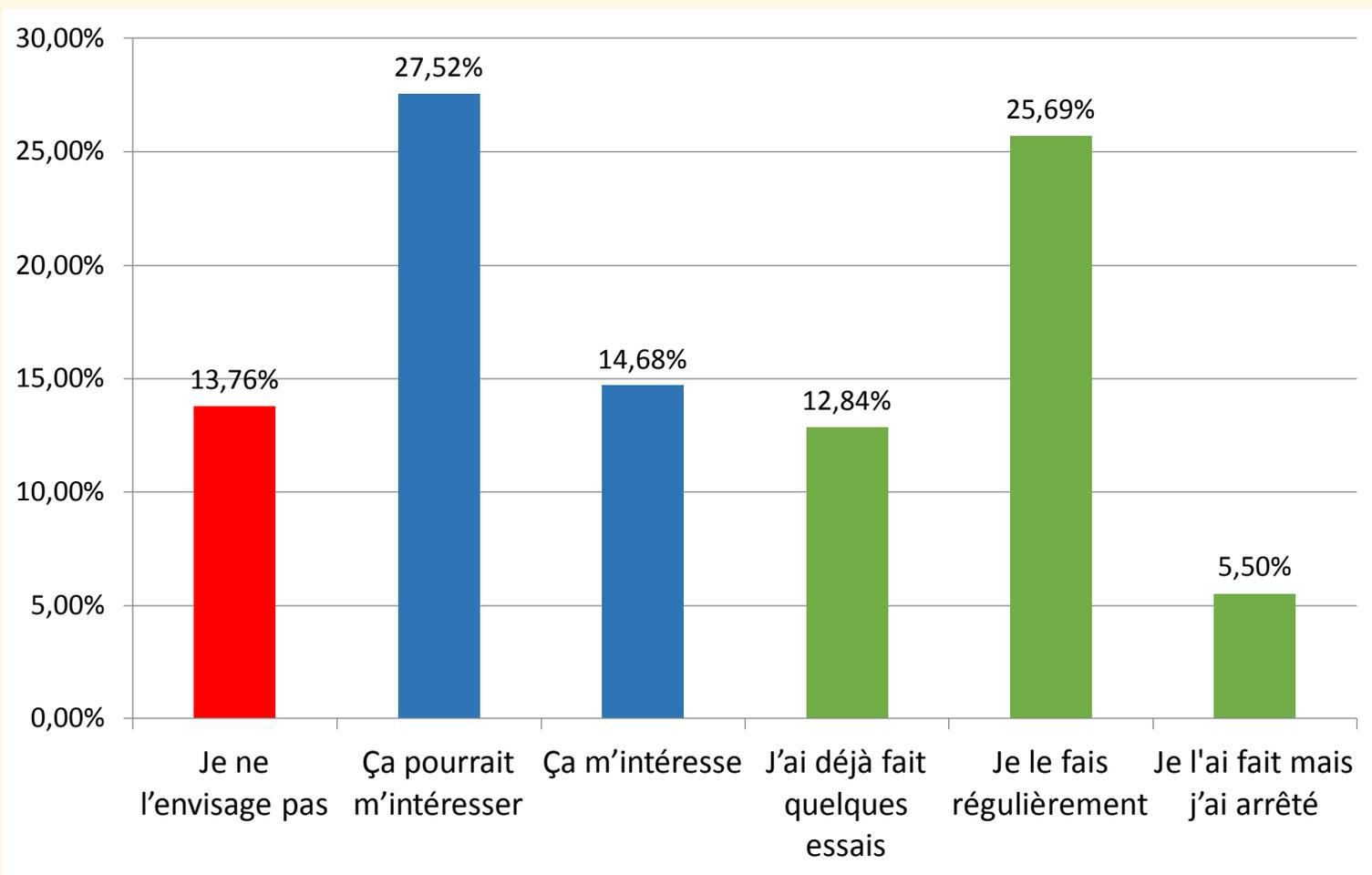
Méthodologie et participants

- Un premier questionnaire « court »
 - Diffusé par les canaux de la commune et sur les réseaux sociaux
 - 190 répondants
- Un questionnaire « long »
 - Diffusé aux participantes et participants du premier questionnaire qui avaient accepté
 - 76 réponses complètes (109 en tout)
- Population de répondant.e.s
 - 53 % de femmes
 - Age moyen : 53 ans

Pratiques de déplacements

- Le vélo est le troisième mode de déplacement utilisé au quotidien après la marche (70%) et la voiture (90%)
- 34 % des interviewés sont des « automobilistes purs » au quotidien
- 23 % pratiquent plusieurs fois par mois le vélo pour des déplacements utilitaires.
- 18 % d' «automobilistes-cyclistes » ont un usage équivalent de la voiture et du vélo pour leurs déplacements utilitaires au quotidien
- 6 % ont une utilisation majoritaire du vélo par rapport à la voiture

Disposition à l'usage du vélo utilitaire



Bonne diversité de répondants

- Beaucoup de gens bien disposés
- Des pratiquants
- Quelques réfractaires

Réponses à comprendre en fonction de ça

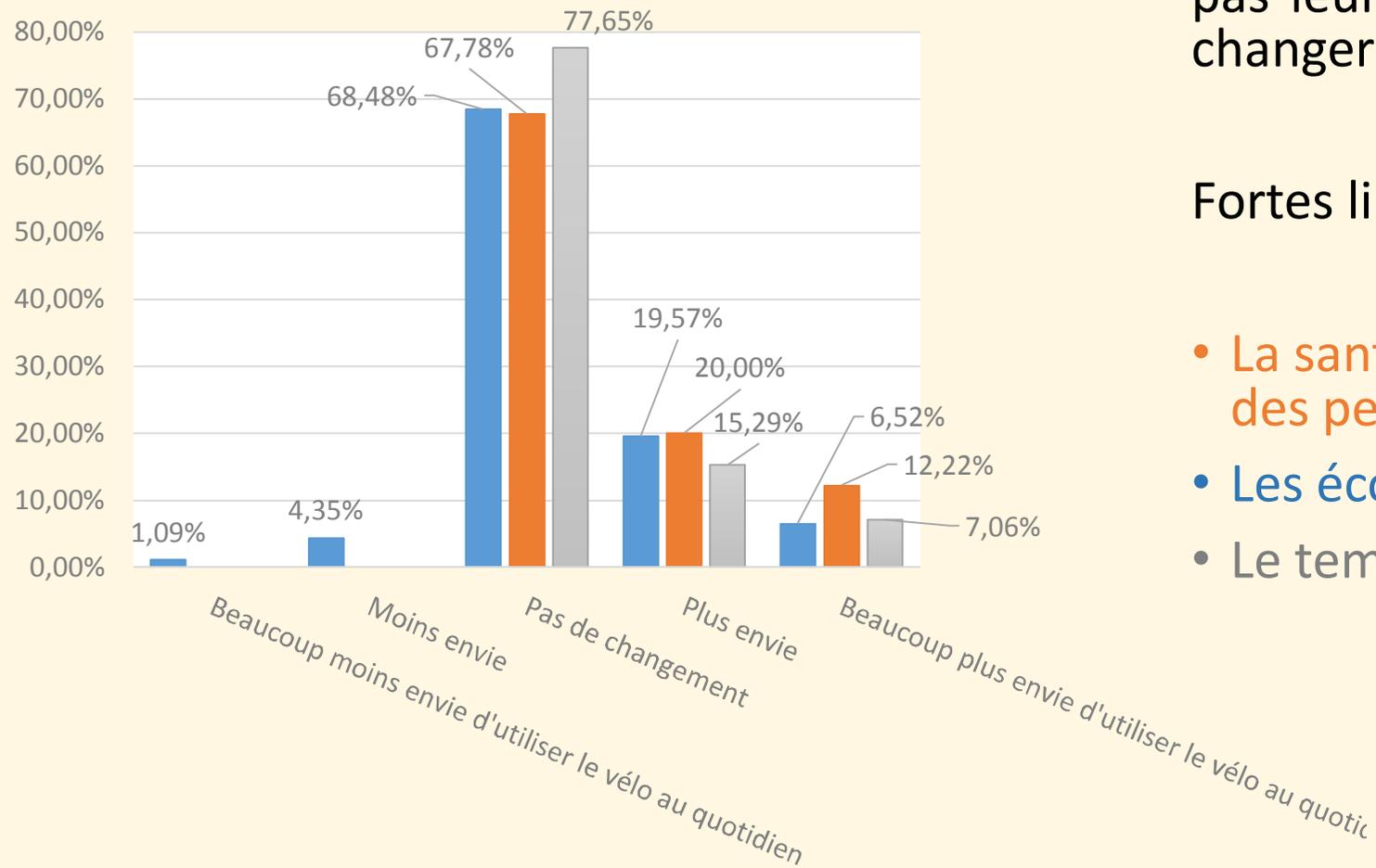
Population plutôt favorable à la réduction de l'usage de la voiture

Freins à la pratique du VAE

- Danger induit par la circulation automobile : **77 %** des personnes y voient un frein
- Conditions climatiques : **60 %**
- Crainte de la dégradation ou du vol des vélos : **50 %**
- Distances à parcourir : **30 %**

En outre, si des contraintes caractérisent un trajet (horaire à tenir, présence d'un enfant, tenue, etc.), l'envie de le réaliser à vélo chute

Impacts des « arguments »



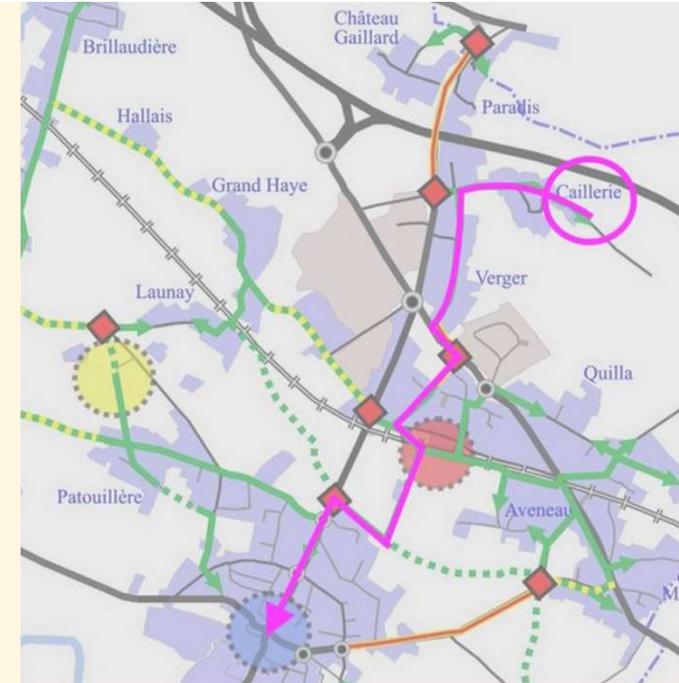
Effets réduits, la majorité ne voient pas leur « envie d'utiliser le vélo » changer

Fortes limites méthodologiques

- La santé joue en positif pour 32 % des personnes
- Les économies pour 26 %
- Le temps de trajet pour 22 %

Scénarios de trajets et options d'aménagements

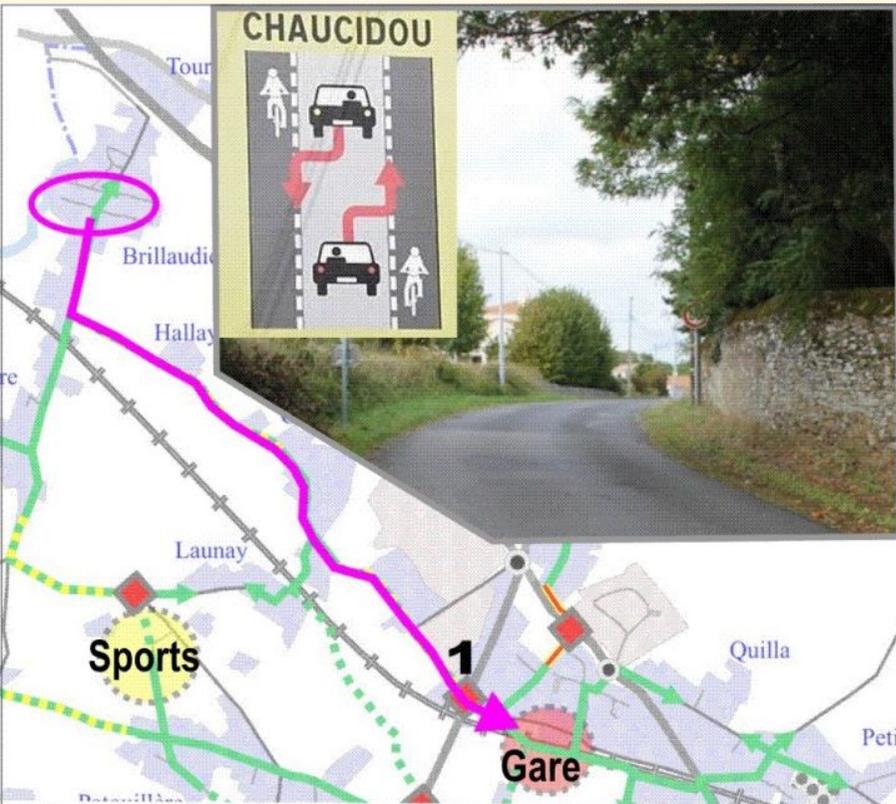
- 3 Trajets sont proposés
 - Une carte les matérialise (les personnes connaissent)
- 3 versions :
 - Une version actuelle
 - Une version améliorée (photos pour illustrer)
 - Une version très améliorée
- 4 questions pour chaque version de chaque trajet :
 - Le VAE est un moyen **pertinent** de réaliser ce trajet ?
 - Le trajet vous paraît **dangereux** à réaliser en VAE ?
 - Le trajet vous paraît **facile** à réaliser en VAE ?
 - Vous auriez **envie** de réaliser ce trajet en VAE ?



Scénario 1

2,5 km, peu circulé - trafic plutôt local - le plus souvent limité à 30 km/h.

Un point difficile (1) avec un carrefour pour traverser une voie un peu plus large.



- Trajet perçu comme **pertinent** à faire en vélo pour la situation actuelle mais relativement **dangereux**.
- Les améliorations proposées (chaucidou sur la petite route, et écluse ou plateau surélevé au carrefour (1) n'ont **guère d'impact** sur le danger perçu du trajet (0,3 point sur 6).
- Commentaires :
 - Solutions insuffisantes à rassurer face à la vitesse des véhicules motorisés.
 - Chaucidou peu convainquant
 - Nombreuses demandes des voies vraiment séparées.

Scénario 2

2,7 km, parallèle à un axe structurant (liaison intercommunale et fortement circulée).

Des points singuliers conflictuels (1).

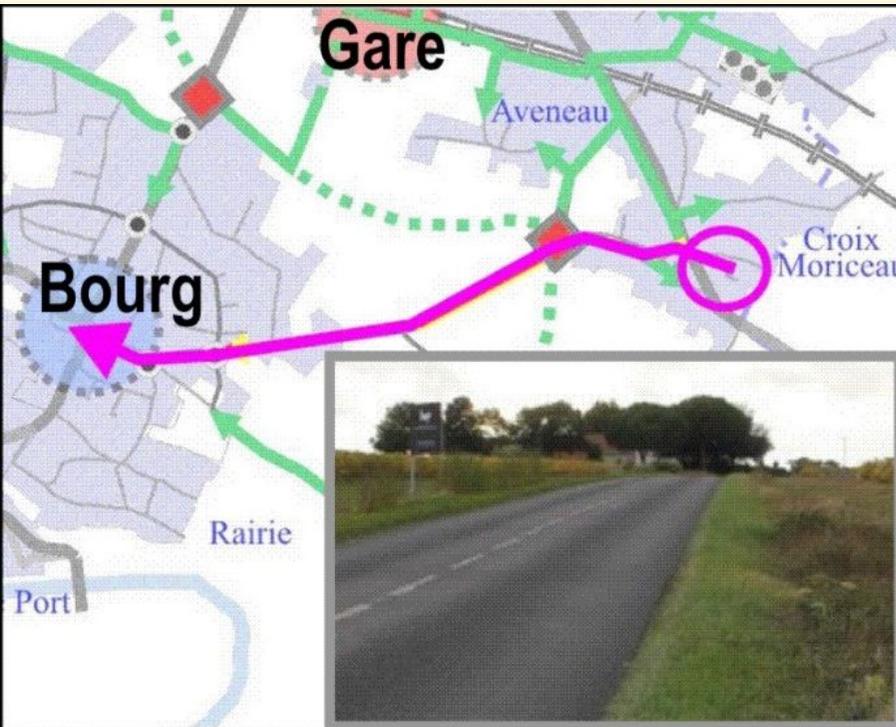


- Trajet perçu comme **plutôt pertinent** à faire à vélo en version actuelle mais moins que le précédent et perçu **comme assez dangereux**, plus que le précédent.
- Les améliorations proposées (voie verte séparée des voitures sur la départementale, et voie verte plus ralentisseurs aux intersections) ont **un effet bien plus net**, le danger ressenti baissant fortement (1,5 point sur 6).
- **C'est la voie verte séparée qui fait la différence.**
 - Automobilistes opposés aux ralentisseurs
 - Cyclistes préfèrent voies séparées

Scénario 3

1,5 km empruntant une départementale limitée à 80km/h.

Sans aménagements cyclables (réseau secondaire).



- Trajet jugé **le moins pertinent** à faire en vélo pour la situation actuelle. Les ressentis y montrent la **dangerosité la plus forte**.
- Les améliorations proposées (ralentisseurs et information d'une part ; ralentisseurs et piste cyclable séparée d'autre part) ont un **effet très tranché**.
- Si pistes cyclables séparée, on a ici le trajet perçu comme le moins dangereux et le plus tentant, et sans le trajet le plus repoussoir.

Bénéfices de l'étude pour la commune

- Support et aide pour la mise en place d'une politique en faveur du développement et de l'usage du vélo
 - Opportunité de communiquer avec les administrés
 - Consultation précise sur des pistes spécifiques
 - Point de départ pour un plan de promotion du vélo (constitution d'un groupe citoyen de suivi)
- Apport sur :
 - La connaissance des pratiques modales
 - Des freins à l'usage du vélo
 - Appréhension des leviers possibles et leurs effets, tels que pensés par leurs usagers potentiels
- Offre aussi la possibilité, au vue des réponses, de mettre en œuvre des expérimentations ponctuelles

Pistes pour la suite

- Méthodologie répliquable à d'autres communes (si implication minimum pour caractériser des trajets pertinents)
- Améliorer la méthodologie pour mieux creuser les effets sur la promotion du vélo/VAE
- Aller vers un outil systématisable qui permet de collecter des données comparables entre différents territoires