



UNE ENQUÊTE SUR L'USAGE DU VÉLO EN ZONE PEU DENSE

Comment faire évoluer les comportements ?



Rue de l'Avenir (plus de 30 ans d'existence) est reconnue par les services de l'état pour son engagement en faveur d'un meilleur partage et d'une réappropriation de l'espace public ; sujet d'autant plus d'actualité dans le contexte que nous venons vivre avec la Covid. La préoccupation de sécurité et d'environnement ont nécessité de mieux prendre en compte les modes actifs (marche et vélo). Les déplacements à vélo et plus particulièrement l'avènement du VAE, vélo à assistance électrique, sont une opportunité pour modérer sensiblement l'usage de la voiture individuelle et notamment sur les courtes distances (moins de 10 km). Tout particulièrement dans les collectivités peu denses sans trop d'alternative à la voiture et où bon nombre de déplacements sont propices à la pratique du vélo. Encore faut-il que les itinéraires soient adaptés et qu'on puisse identifier les contraintes pour appréhender les actions à mener.

En partenariat avec les services de l'état (DSR), Rue de l'Avenir s'est vu confier une étude afin de mieux connaître les leviers pouvant favoriser l'usage du vélo et en particulier celui du VAE. Approche qui a été mise en œuvre sur une commune rurale en périphérie de Nantes Métropole avec l'appui des psychologues sociaux Xavier Brisbois et Christopher Octobre.

La distance physique à respecter n'est finalement que la bonne mesure pour se sentir à l'aise, pour circuler et séjourner dans l'espace public, pour utiliser la ville quand on est une personne à mobilité réduite ou en situation de handicap.



LE CAS DE LA HAYE-FOUASSIÈRE

Commune de 5000 ha en périphérie de la métropole nantaise dont les hameaux sont à moins de 2km500 du bourg. La nouvelle équipe municipale, dont la mise en place d'un schéma cyclable sur son territoire était une des priorités, a accueilli avec enthousiasme cette enquête, d'autant plus opportune que la commune vient de mettre en place un comité consultatif sur ce sujet. Pour elle les retours de cette enquête sont des données intéressantes afin de mieux identifier les contraintes, avérées ou ressenties, pour se déplacer à vélo, voire le « refus » de le pratiquer.



Un 1^{er} questionnaire (5 à 7mn),

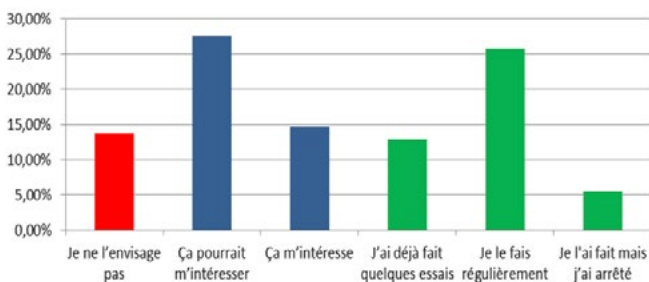
diffusé par le biais de la newsletter de la commune (plus de 500 abonnés pour 2000 foyers locaux) et relancé une semaine plus tard. Soit une dizaine de questions fermées sur les pratiques : mode, fréquence, motifs, trajets sur la commune ... (*), et quelques autres ouvertes (commentaires libres). Cette 1^{ère} démarche a recueilli près de 200 réponses et plus de la moitié des interrogés ont accepté de répondre à un 2^{ème} questionnaire.

Un 2^{ème} questionnaire (environ 15 mn)

beaucoup plus élaboré avec une quarantaine de questions, dont plus de la moitié consacrée à 3 situations concrètes d'itinéraires propices à l'usage du vélo. Chacune proposant différentes orientations de traitement (scénario). L'objet était de percevoir si ces différentes orientations pourraient faire évoluer ou non la pratique et l'usage du vélo. Cette 2^{ème} démarche a recueilli près de 100 réponses et près des 2/3 des répondants ont accepté de participer à une ½ journée consacrée à la restitution de cette étude et l'essai de VAE.

(*) Afin de mieux appréhender le profil des sondés était demandé entre autres le lieu de résidence et leur âge. Ainsi près de la moitié des répondants résident au centre bourg (le 1/3 des habitants de la commune). Globalement deux habitants sur 3 ont plus de 45 ans.

Aujourd'hui, êtes-vous disposé à la pratique du vélo/VAE utilitaire ?



Sur la pratique :

Le vélo est le troisième mode de déplacement utilisé au quotidien après la marche (70%) et la voiture (90%).

Si 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 équilibré de la voiture et du vélo pour leurs déplacements utilitaires au quotidien, et 6% ont une utilisation majoritaire du vélo par rapport à la voiture.

Sur l'ouverture au changement (pour l'adoption du vélo utilitaire) :

Une majorité des répondants (44%) auraient déjà franchi le pas de la pratique du vélo pour des déplacements utilitaires,

42% seraient ouverts au changement, c'est-à-dire qu'ils seraient intéressés pour essayer d'intégrer le vélo dans leurs déplacements quotidiens sans l'avoir déjà fait pour le moment,

14% n'envisagent pas du tout d'intégrer le vélo dans leurs options de déplacement,

2 personnes sur 3 jugent le VAE utile par rapport au vélo classique,

72% considèrent que le vélo est un mode de transport valorisé par leur entourage.

Sur les freins à l'utilisation du vélo au quotidien

Le frein perçu le plus important est celui du danger induit par la circulation automobile (77%),

Le 2^{ème} frein vient des conditions climatiques (60%)

La crainte de la dégradation ou du vol des vélos n'est pas neutre (50%)



ENFIN DES ARGUMENTS DE PROMOTION DU VÉLO SONT TESTÉS

Leur impact est réduit mais présent, particulièrement pour l'argument santé qu'un tiers des personnes jugent faire évoluer leur envie d'utiliser le vélo au quotidien (32 %), un peu moins pour les bénéfices économique (26 %) et encore un peu moins pour la durée des trajets (22 %).

Des scénarios pour juger de l'impact de différentes pistes d'aménagements.

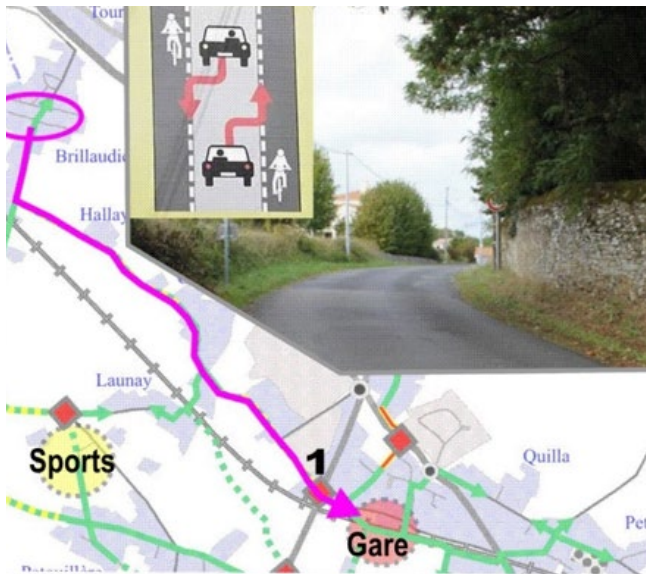
Afin d'approcher au mieux la plupart des situations locales, l'enquête s'est appuyée sur 3 Scénarios contrastés reliant les villages, le bourg et les équipements publics, décrits et analysés ci-après :

Un premier itinéraire de 2,5 km, peu circulé supportant un trafic plutôt local et 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 à vélo pour la situation actuelle mais relativement dangereux.

Les améliorations proposées (chaucidou sur la petite route, et écluse ou plateau surélevé au carrefour (1) sont jugées avoir un impact très faible sur le danger perçu du trajet.

Il ressort des commentaires que les chaucidou, écluse, plateau surélevé aux carrefours ne suffisent pas à répondre à l'inquiétude concernant la vitesse des véhicules motorisés. Le chaucidou est peu convaincant. Nombreuses sont les demandes de voies vraiment séparées.

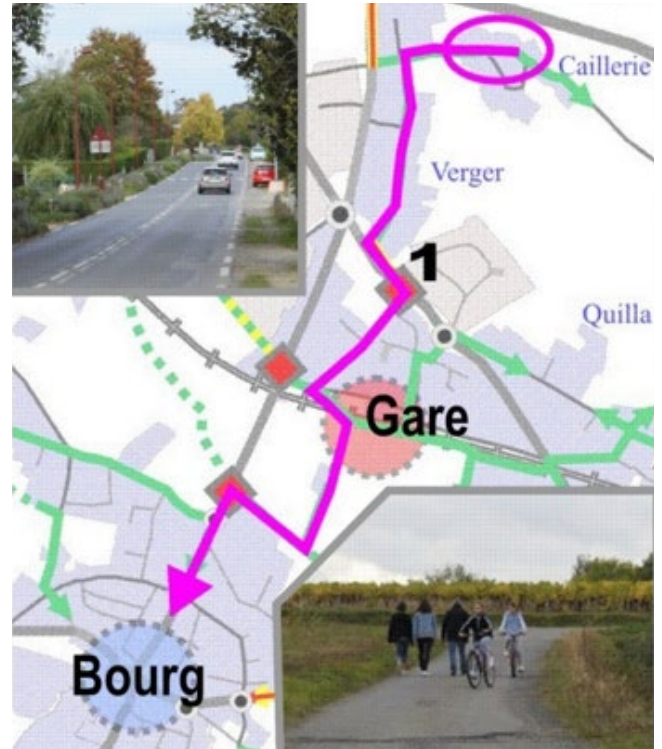


Un second Itinéraire de 2,7 km parallèle à un axe structurant (liaison intercommunale et fortement circulée) avec des points singuliers conflictuels (1) plus ou moins incitatifs à l'usage du vélo.

Trajet également 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. Nous voyons aussi que c'est la voie verte séparée qui

fait la différence. Cela est particulièrement dû semble-t-il aux réponses d'automobilistes, qui ne veulent pas de ralentisseurs, et également à des cyclistes qui en voient aussi les limites. C'est le problème de l'acceptabilité par tous des solutions proposées ! A entendre les différentes voix, il faudrait idéalement améliorer la sécurité des cyclistes sans nuire au confort des automobilistes.



Un troisième Itinéraire de 1,5 km empruntant une départementale limitée à 80km/h sans aménagements cyclables (réseau secondaire).

Trajet jugé le moins pertinent à faire à vélo pour la situation actuelle. La dangerosité perçue est aussi 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 sur tous les critères d'évaluation et produisent notamment le plus faible niveau de dangerosité perçue à travers cette partie dès lors qu'on y associe la mise en place de pistes cyclables.





UNE ÉTUDE PROPICE À AIDER LES ÉLUS DANS LEUR DÉMARCHE DE MISE EN PLACE D'UN SCHÉMA CYCLABLE

Ce type d'étude s'avère être un bon révélateur et une aide aux collectivités pour la mise en place d'une politique en faveur du développement et de l'usage du vélo. Tant par son apport sur la connaissance des pratiques modales et des freins à l'usage du vélo mais aussi pour appréhender les leviers possibles et leurs effets pour favoriser son développement et renforcer son usage.

Pour la municipalité de la Haye-Fouassière cette étude est et sera un apport complémentaire pour son comité consultatif dont la mission est de co-construire un plan de circulation apaisée favorisant les déplacements non-motorisés. Un premier travail a permis de définir un « schéma communal voies douces » validé dans ces grands principes en Conseil Municipal à l'automne 2021.

Au-delà de cette contribution, l'étude de psychologie sociale, par ses propositions d'aménagements réalistes sur des itinéraires concrets est un bon support pour évaluer les éventuels changements de comportement. Cette étude apporte également des éléments pour communiquer, échanger avec les administrés et contribue à la réalisation concrète de projet sur le terrain, voire pour tester ponctuellement des expérimentations en amont du projet (exemple ci-dessous la mise en place de chaudiou sur une portion d'itinéraire tel que proposé lors de l'enquête).

Cette approche méthodologique est une expérience réutilisable par d'autres communes, et aussi souhaitée du point de vue de l'outil pour améliorer cette première application.

