	<b>Démocratie Participative</b> <b>Analyse de l'enquête</b> <b>« Mobilité et déplacements doux »</b>	<b>Auteurs : C. BERLENGI</b>
		<b>Date : 12/12/2018</b>

## 1. Rappel de la démarche

La Ville de Riedisheim a thématisé l'année 2018 « Année du vélo et des déplacements doux ». Dans ce cadre, et en lien avec la volonté de développer la participation des habitants au travers de la Démocratie Participative, un groupe de travail « vélo et déplacements doux » a été animé tout au long de l'année.

Composé d'élus, de citoyens volontaires et d'associations, il a porté plusieurs actions que vous avez pu observer dans Riedisheim : Ballades urbaines à vélo autour du marché de Pâques, participation à l'étape du Tour Alsace en Août, première « Fête du vélo » à Riedisheim le 26 septembre dernier.

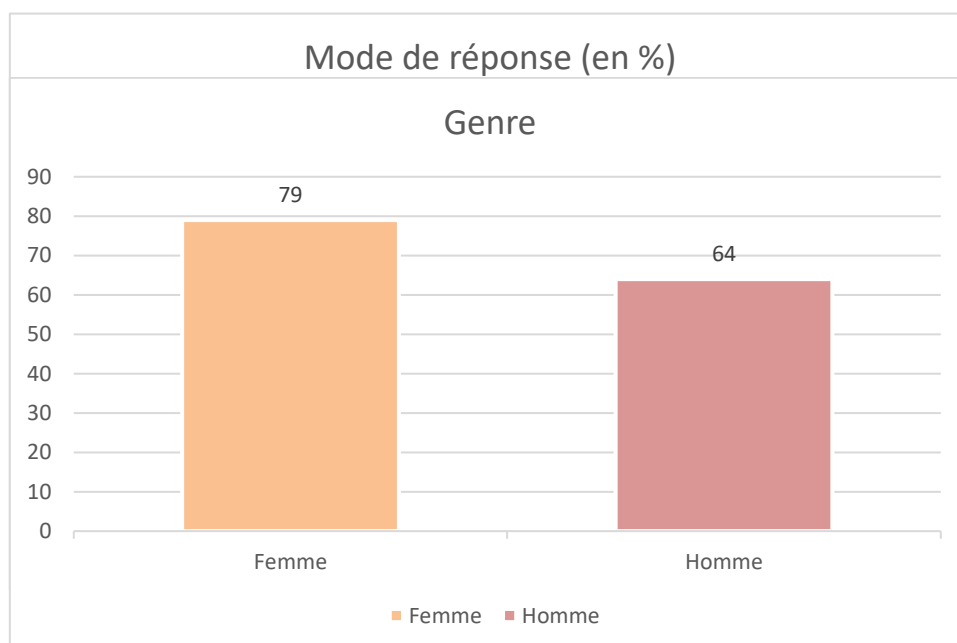
Le groupe de travail a également le rôle d'apporter une expertise citoyenne sur les projets d'aménagements urbains dédiés aux mobilités douces ainsi que d'être force de proposition pour la Municipalité.

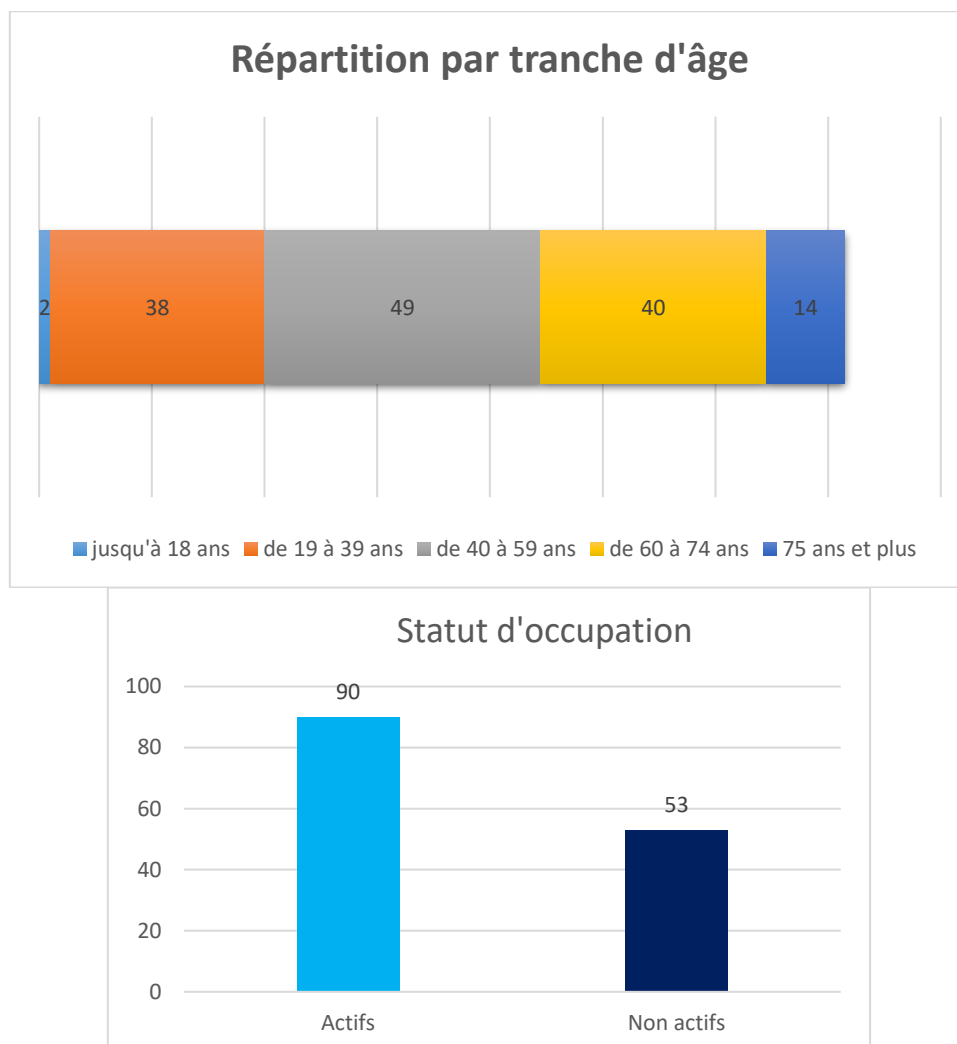
Afin d'étayer leur réflexion, le groupe a proposé tout au long de l'été et de l'automne une grande enquête sur les usages des Riedisheimois en matière de déplacements quotidiens.

## 2. L'enquête

### a. Profils des répondants

143 personnes ont répondu à l'enquête au total.



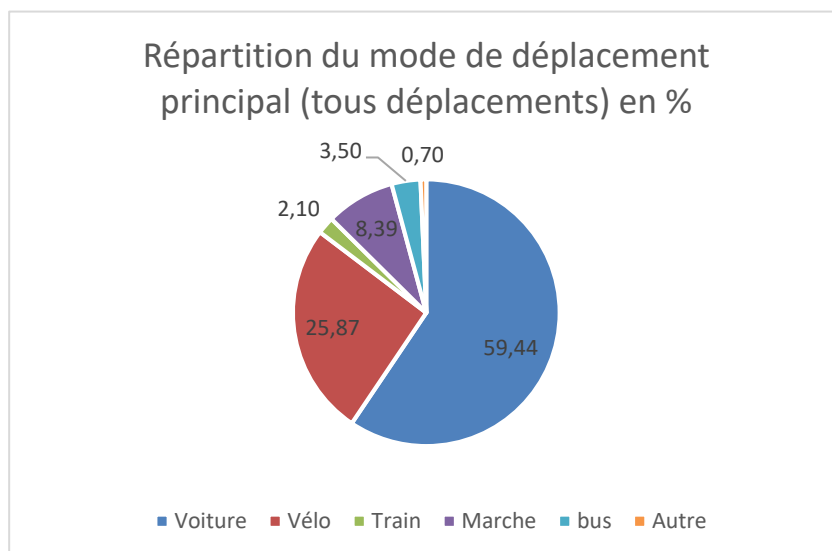


Les actifs regroupent les personnes ayant un emploi ou en recherche d'emploi. Les inactifs regroupent les retraités, étudiants, mères au foyer, invalides (définition INSEE).

⇒ 54 répondants sur 143 ont 60ans et plus (38%), et 53 répondants sur 143 sont inactifs ; alors que la part des Riedisheimois ayant plus de 60ans dans la population totale est de 26% (source INSEE recensement 2007). Il y a une surreprésentation des 60 retraités dans les réponses au questionnaire. Inversement, avec seulement 2 répondants de moins de 18ans, les jeunes n'apparaîtront pas dans l'analyse de cette enquête.

b. Les usages en termes de déplacement des Riedisheimois

Voiture	85
Vélo	37
Marche	12
Bus	5
Train	3
Autre	1
Total	143



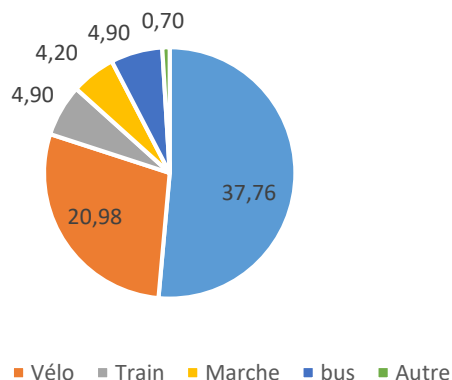
On constate une part importante d'usagers cyclistes derrière l'omniprésente voiture. C'est un retour plutôt positif de l'enquête. Cependant, la part de personnes déclarant comme mode de déplacement principal le vélo pourrait être surévaluée par la nature de l'enquête, qui a peut-être mobilisé davantage les militants et les convaincus de la petite reine.

Cela a toutefois été compensé par des actions de sondage sur le terrain (devant les écoles, au marché de Riedisheim) en sélectionnant des personnes de manière aléatoire.

En conséquence, sans avoir développé une logique de panel représentatif et toutes les règles d'une enquête statistiquement fiable, on peut espérer de cette enquête qu'elle soit assez fidèle de la réalité du terrain.

Voiture	54
Vélo	30
Train	7
Bus	7
Marche	6
Autre	1
Non réponse	38
Total	143

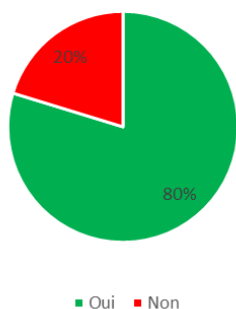
Mode de déplacement principal (déplacement professionnel) en %



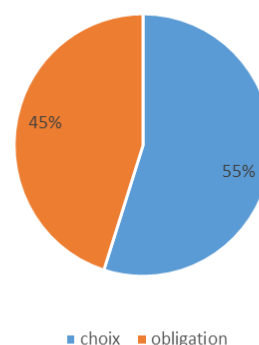
La répartition des modes de transports pour les déplacements professionnels est analogue à celle de la question « tout déplacements », dès lors que l'on fait abstraction de la part importante de « non réponse », liée au nombre important de retraités / inactifs ayant répondu au questionnaire.

On peut en conclure qu'il n'y a pas de particularisme entre les déplacements professionnels et les autres. Les personnes interrogées maintiennent leur mode de déplacement privilégié quel qu'en soit la raison.

**Etes-vous satisfait de votre mode de déplacement principal?**




**Est-ce un choix ou une obligation?**



Les répondants se déclarent dans une large majorité satisfaits de leur mode de déplacement principal. Cependant, le caractère obligatoire de ce dernier est plus nuancé.

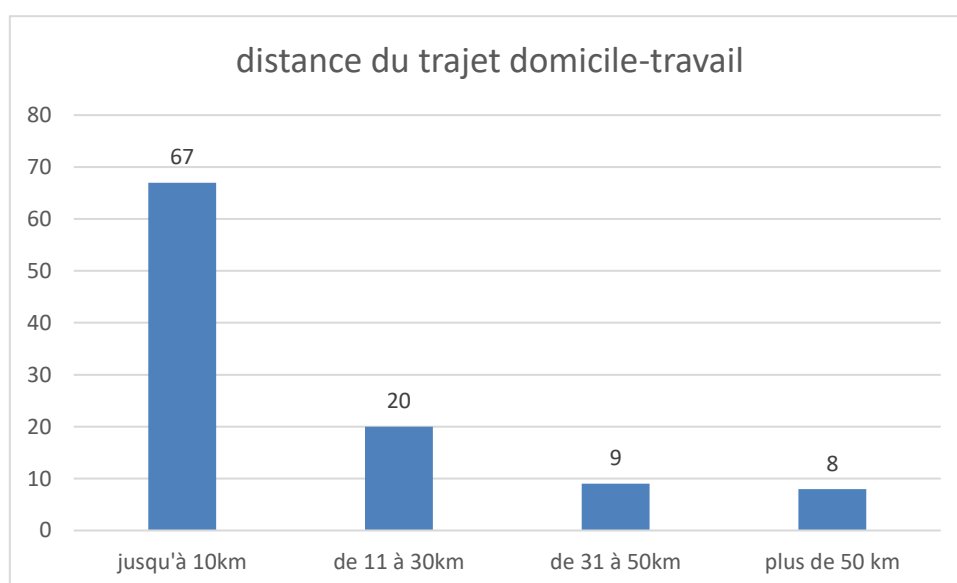
De plus, dans les commentaires ouverts, l'usage de la voiture est souvent justifié par les termes « praticité, commodité, habitude » plus que par une nécessité absolue. Seuls 13 répondants sur 85

	<b>Démocratie Participative</b> <b>Analyse de l'enquête</b> <b>« Mobilité et déplacements doux »</b>	<b>Auteurs : C. BERLENGI</b>
		<b>Date : 12/12/2018</b>

déclarant la voiture comme mode de déplacement principal l'associent à une nécessité, dont une partie pour des raisons de santé et de difficultés à se déplacer.

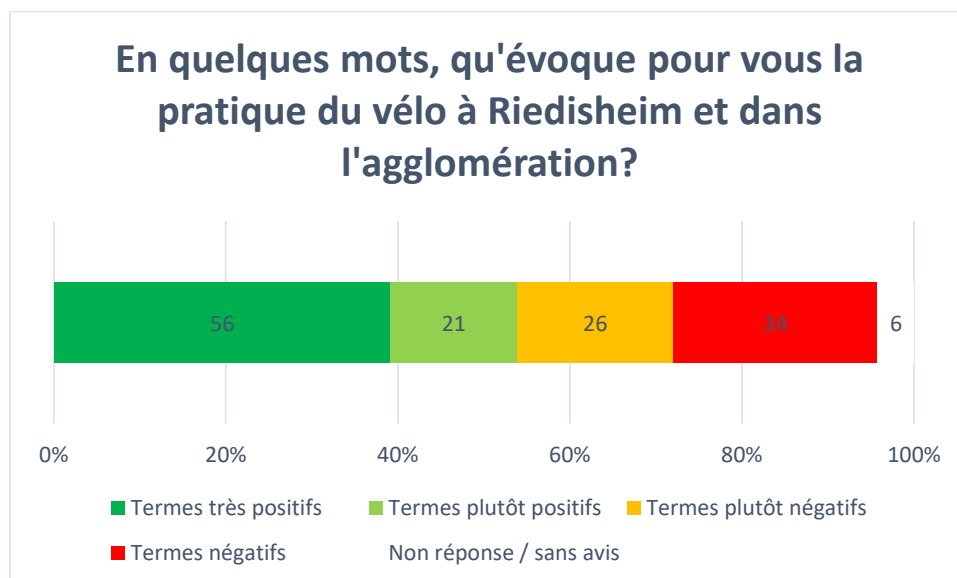
⇒ Les habitudes sont difficiles à changer, mais cela ouvre une possibilité d'évolution des comportements vers les modes doux à moyen ou long terme (facteur économique, incitations, campagnes de communication). La voiture n'est pas forcément vue comme un outil indispensable. C'est avant tout l'image de praticité et de rapidité de la voiture qui est mise en avant. S'il est possible de démontrer la plus grande praticité du vélo sur les distances courtes ou les trajets intra-urbains par exemple, il est envisageable d'inciter à une pratique renforcée du vélo.

⇒ *Par extrapolation, on pourrait faire le parallèle avec l'absence de « gilets jaunes » sur Riedisheim. Les Riedisheimois ne se sentiraient pas forcément « prisonniers » de l'automobile, et ne se seraient en conséquence pas retrouvés dans le mouvement social lancé suite à l'augmentation des taxes sur le carburant.*




Sur les personnes ayant renseigné une distance domicile-travail, 67 sur 104 (64%) déclarent un trajet inférieur ou égal à 10km.

- ⇒ Des études (cf ADEME) démontrent que sur les trajets inférieurs à 6km, le vélo est le mode de transport le plus rapide. Jusqu'à 10km, le vélo peut rester le mode de déplacement le plus efficient en fonction des particularités du trajet (notamment s'il est intra-urbain).
- ⇒ Les répondants avançant comme raisons principale du choix de la voiture la « rapidité » ou la « praticité » et ayant un trajet court sont des personnes qui potentiellement pourraient être amenées à privilégier le vélo ou un autre mode de déplacement s'il était possible de démontrer les avantages du vélo sur les courts trajets en ville. Un lien avec l'émergence du vélo à assistance électrique est certainement à rechercher pour convaincre ce « public cible ».



Répartition par tranche d'âge de la perception de la pratique du vélo (en %)

	Termes très positifs	Termes plutôt positifs	Termes plutôt négatifs	Termes négatifs	Nombre de répondants
0 à 30 ans	47 %	21 %	11 %	21 %	19
31 à 60 ans	31 %	16 %	25 %	28 %	71
Plus de 60 ans	53 %	13 %	13 %	21 %	47

	<b>Démocratie Participative</b> <b>Analyse de l'enquête</b> <b>« Mobilité et déplacements doux »</b>	<b>Auteurs : C. BERLENGI</b>
		<b>Date : 12/12/2018</b>

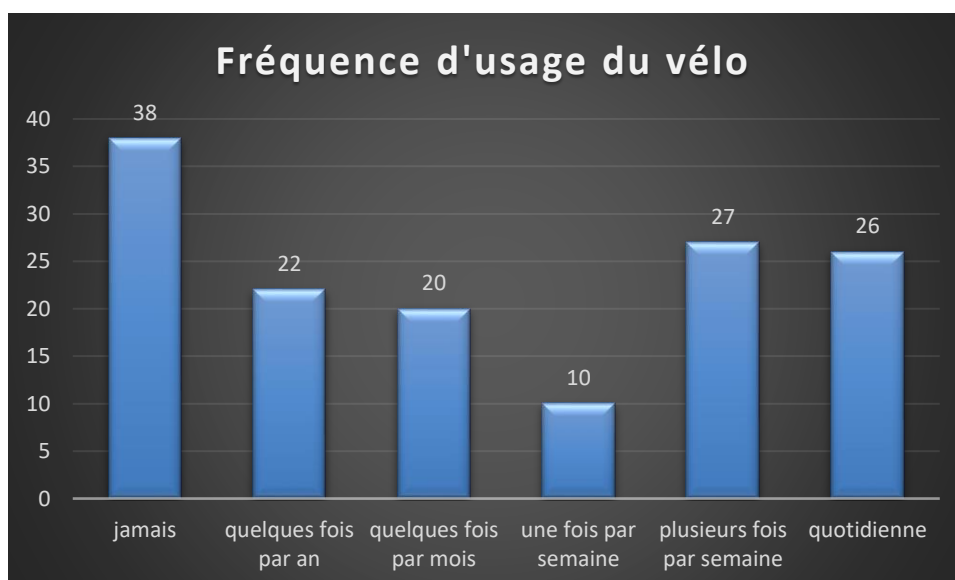
Au global, une majorité de répondants ont une vision positive du vélo et de son usage, souvent toutefois nuancé par des risques sécuritaires à sa pratique, ou un manque de praticité / commodité pour les courses ou pour les personnes ayant des enfants.

Les 30 à 60 ans sont les personnes ayant l'image la plus négative de la pratique du vélo, souvent lié à des craintes sécuritaires.

- ⇒ Ce sont les personnes étant le plus fréquemment parents, ce qui peut expliquer ces résultats.
- ⇒ C'est aussi (plus pour les personnes entre 40 et 60 ans), les représentants d'une génération « tout voiture », dont les habitudes sont peut-être plus difficiles à changer.

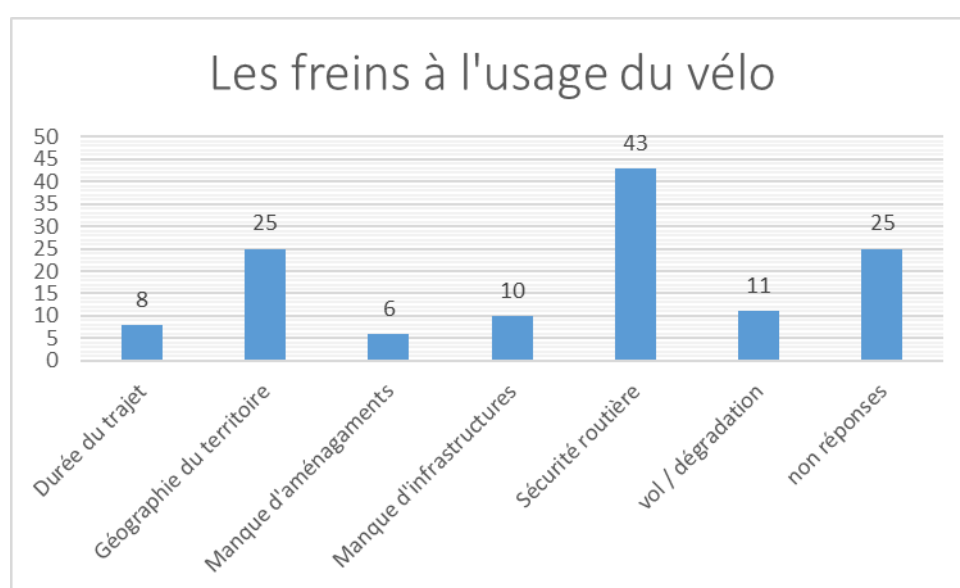
Au contraire des moins de 30 ans (même si le nombre de répondants est trop faible pour en faire une réelle tendance) et les plus de 60 ans ont une représentation largement plus favorable de la pratique du vélo.

- ⇒ Ces résultats permettent d'envisager avec les nouvelles générations une dynamique positive en matière de développement des modes doux et alternatifs à la voiture.



Si l'on considère qu'un usage régulier du vélo se détermine à partir de la catégorie « plusieurs fois par semaine », 53 répondants sur 143 (37%) peuvent être classés comme usagers réguliers.

Si ces résultats sont plutôt positifs, il faut, comme évoqué plus en amont, ce type d'enquête mobilise généralement plus fortement les adeptes du vélo, qui sont surreprésentés dans le panel de répondants. On constate également qu'il n'y pas réellement de « demi-mesure » dans l'usage du vélo par les enquêtés. En généralisant quelque peu les résultats, soit on n'utilise jamais son vélo, soit on est un utilisateur régulier.

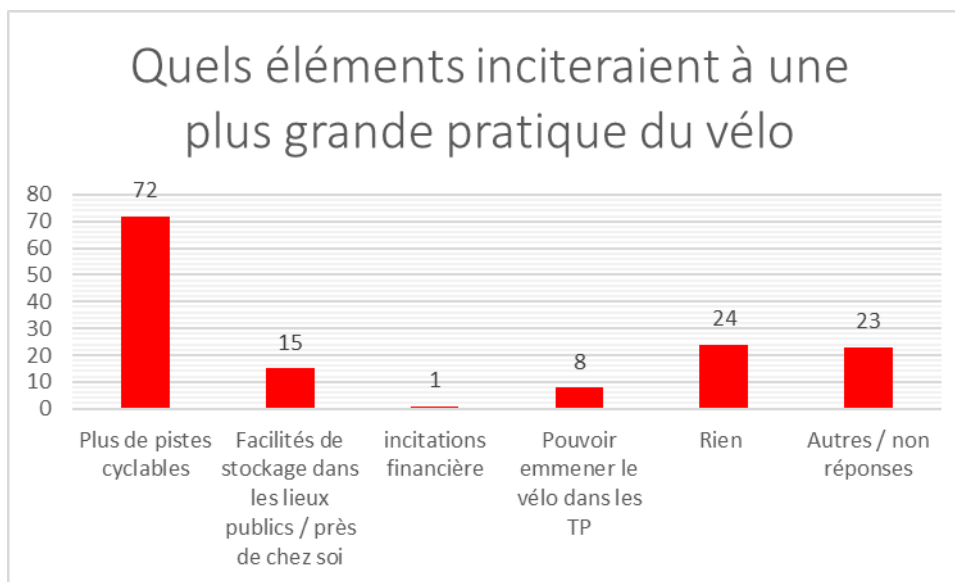


Sans surprise, sont exprimés comme principaux freins à l'usage du vélo :

- 1) **La sécurité routière (dangerosité des pistes cyclables, comportement des automobilistes...)**
- 2) **La géographie du territoire de Riedisheim (forte pente)**
- 3) Le risque de vol ou de dégradation, mais avec un nombre de réponses relativement faible, et ne peut en conséquence être considéré comme un facteur déterminant majeur du panel de répondants.

⇒ Les leviers potentiels sur la géographie du territoire étant faibles (vélos à assistance électrique ?), la lecture des résultats de cette enquête (nous verrons cela également lors des propositions faites par les personnes), tendent à confirmer la nécessité de concentrer les politiques publiques en matière de promotion du vélo sur les aménagements contribuant à la sécurité routière (pistes cyclables principalement).





En toute logique au regard des principaux freins exprimés, les réponses à la question « quels éléments inciteraient à une plus grande pratique du vélo » plébiscitent les pistes cyclables comme LA solution / le besoin pour développer l'usage de la bicyclette.

Dans une moindre mesure, mais avec des résultats significatifs, les lieux de stockage dans les lieux publics (si possible sécurisés) à l'instar de ce qui est fait dans les gares ou bien qui a été initié lors des manifestations Riedisheimois en 2018 sous l'impulsion de l'année du vélo.

Les incitations financières ne sont pas du tout relevées comme un facteur favorisant l'usage du vélo.


Il en va de même dans les réponses à la dernière question en réponse libre<sup>1</sup> « remarques, idées ou suggestions ».

Globalement, les personnes s'étant exprimées insistent sur la nécessité d'aménagements sécurisants : pistes cyclables, voies dédiées, ralentisseurs, zones apaisées ou piétonnes...

La pédagogie et l'éducation reviennent aussi dans les propositions, que ce soit pour les jeunes (inciter à utiliser le vélo), les automobilistes (faire évoluer les comportements, respecter le cycliste), mais aussi envers les cyclistes (comportement, vigilance, respect du code de la route).

---

<sup>1</sup> Voir en annexe : recueil des idées et suggestions des participants à l'enquête

	<b>Démocratie Participative</b> <b>Analyse de l'enquête</b> <b>« Mobilité et déplacements doux »</b>	<b>Auteurs : C. BERLENGI</b>
		<b>Date : 12/12/2018</b>

### 3. Conclusions

Cette enquête, menée avec l'appui des citoyens bénévoles impliqués par le biais de la démocratie participative, si elle n'est pas une enquête statistique au strict sens d'une étude de l'INSEE ou d'un organisme de sondage, peut toutefois être prise avec sérieux en raison de plusieurs facteurs :

Le panel de répondants, 143 personnes, est suffisamment important pour dégager de réelles orientations, même si les 0-18ans sont exclus de l'analyse par leur faible présence (2 personnes).

Le questionnaire a été élaboré avec sérieux et basé sur des enquêtes mobilité existante

L'analyse des résultats question par question ainsi que le croisement de données ne relève pas d'incohérence, attestant de la pertinence du questionnaire et de la bonne compréhension de ce dernier par les répondants.

Concernant les résultats, ils sont relativement sans surprises, et permettent de dégager ou de confirmer des axes prioritaires d'intervention en matière de politique de développement des déplacements doux et particulièrement du vélo :

- Continuer / accélérer le renforcement du réseau de pistes cyclables, en ciblant en priorité les ruptures du maillage (raccorder les pistes existantes, améliorer les continuités) et les points noirs (ponts, tunnels, ronds-points...)
- Renforcer les facilités de stationnement et de stockages sécurisés lors des manifestations publiques et à proximité des lieux publics les plus importants
- Travailler la sensibilisation et la promotion du vélo notamment auprès du jeune public
- Faire « de la place » au vélo dans l'espace public et sensibiliser les automobilistes au respect de l'utilisateur cycliste pour renforcer le sentiment de sécurité sur la route

*Pièce jointe :*

- *Recensement des suggestions et propositions des répondants (question libre)*