

ENQUÊTE SUR LA PRATIQUE DU VÉLO ET LES LEVIERS ET FREINS À SON DÉVELOPPEMENT PARMIS LES HABITANTS DES VILLES MOYENNES

JUIN 2022

VOS CONTACTS IPSOS FRANCE

Etienne Mercier
etienne.mercier@ipsos.com

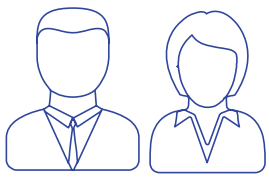
Mathieu Gallard
mathieu.gallard@ipsos.com



GAME CHANGERS



FICHE TECHNIQUE – MÉTHODE DE L'ENQUÊTE



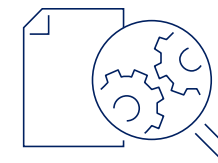
ÉCHANTILLON

2 000 personnes constituant un échantillon national représentatif de la population de l'ensemble des villes moyennes et de leurs unités urbaines, âgée de 16 ans et plus.



DATES DE TERRAIN

du 11 au 20 juin 2022.



METHODOLOGIE

Échantillon interrogé par Internet via l'Access Panel Online d'Ipsos.

Méthode des quotas :
sexe, âge, profession de la personne interrogée, catégorie d'agglomération, région.

Enquête réalisée pour



Note de lecture : tous les résultats sont exprimés en pourcentage (%)



Ce rapport a été élaboré dans le respect de la norme internationale ISO 20252 « Etudes de marché, études sociales et d'opinion ».
Ce rapport a été relu par Etienne Mercier, Directeur de département Opinion & Santé (Ipsos Public Affairs).

FICHE TECHNIQUE – STRUCTURE DE L'ÉCHANTILLON

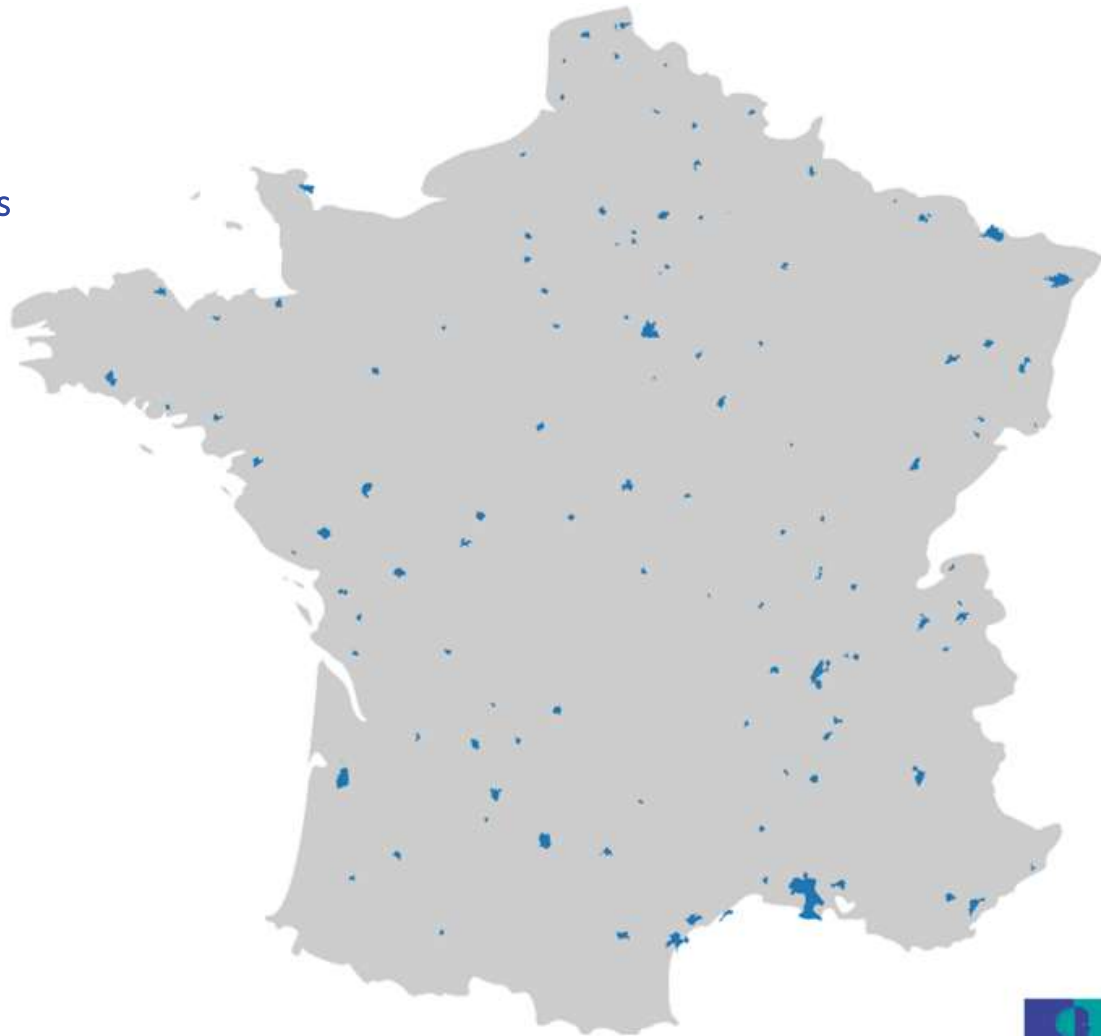
| Ensemble | 2 000 |
|---------------------------------|---------------|
| Selon le genre | |
| Femmes | 1 068 (53,4%) |
| Hommes | 932 (46,6%) |
| Selon l'âge | |
| 16 à 24 ans | 272 (13,6%) |
| 25 à 34 ans | 266 (13,3%) |
| 35 à 49 ans | 456 (22,8%) |
| 50 à 64 ans | 482 (24,1%) |
| 65 ans et plus | 524 (26,2%) |
| Région | |
| Ile-de-France | 50 (2,5%) |
| Nord-Ouest | 529 (26,4%) |
| Nord-Est | 653 (32,6%) |
| Sud-Ouest | 218 (10,9%) |
| Sud-Est | 551 (27,5%) |
| Zonage en aires urbaines | |
| Ville centre | 1 191 (59,6%) |
| Banlieue | 712 (35,5%) |
| Périurbain | 97 (4,9%) |

| Ensemble | 2 000 |
|---------------------------------------|---------------|
| Selon la catégorie socio-prof. | |
| Prof. indépendantes | 58 (2,9%) |
| Cadres | 144 (7,2%) |
| Prof. intermédiaires | 272 (13,6%) |
| Employés | 350 (17,5%) |
| Ouvriers | 264 (13,2%) |
| Inactifs | 312 (15,6%) |
| dont Elèves/Étudiants | 116 (5,8%) |
| Retraités | 596 (29,8%) |
| Selon le revenu du foyer | |
| 15k€ et moins | 363 (18,2%) |
| 15k€ à 24k€ | 471 (23,6%) |
| 24k€ à 36k€ | 505 (25,3%) |
| Plus de 36k€ | 487 (24,4%) |
| Situation familiale | |
| Seul(e) | 814 (40,7%) |
| En couple | 1 186 (59,3%) |
| Avec enfant(s) | 798 (39,9%) |

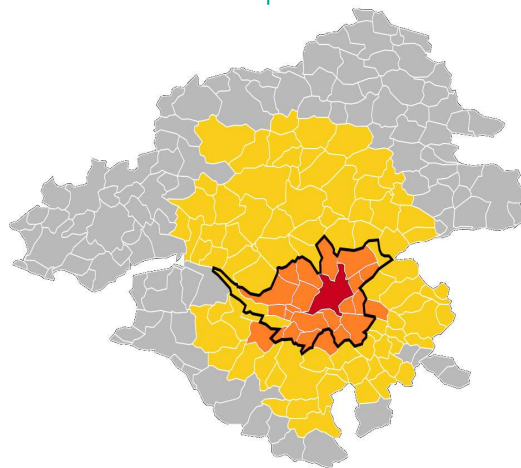
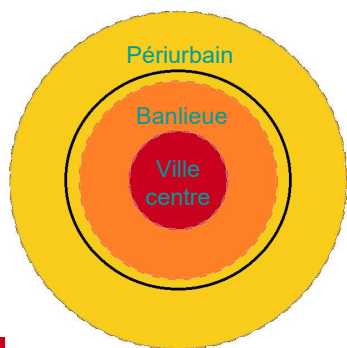
FICHE TECHNIQUE – CARTOGRAPHIE DES COMMUNES CIBLÉES

Ont été ciblées 115 villes moyennes de France métropolitaine, qui comptent entre 35 000 habitants (Esbly) et 176 000 habitants (Dunkerque).

Les habitants de ces communes et des communes de leur *unité urbaine* ont été pris en compte dans l'échantillonnage de l'enquête, soit au total 8,1 millions de personnes résidant dans 1 060 communes.



Exemple de Nantes



- Ville centre
- Banlieue / Unité urbaine (INSEE)
- Périurbain / Aire urbaine (INSEE)
- Limite des EPCI

FICHE TECHNIQUE – LES DONNÉES ADDITIONNELLES À L'ENQUÊTE

Afin de contextualiser et d'enrichir l'analyse, deux types de données externes à l'étude ont été prises en compte :

Les données INSEE sur le recensement de la population effectué en 2018, qui, pour l'ensemble des communes de France métropolitaine, permettent de caractériser les modes de transports utilisés par les habitants pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail. Les modes de transports suivants sont pris en compte : marche à pied, vélo, deux-roues motorisé, voiture / camion / fourgonnette, transports en commun.

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/5395852?sommaire=5395900#dictionnaire>

L'indicateur de « taux de cyclabilité de la voirie » qui a été développé par Vélo & Territoires au niveau des communes françaises et qui mesure le rapport entre le linéaire de voirie cyclable et le linéaire de l'ensemble de la voirie.

Une variante pour laquelle où la voirie cyclable est augmentée de l'ensemble des zones et voiries limitées à 30 km/h a aussi été mise en place et est parfois utilisée dans le rapport.

<https://www.velo-territoires.org/actualite/2022/05/11/indicateur-de-cyclabilite/#>

LA FAMILIARITÉ AVEC LE VÉLO PARMIS LES HABITANTS DES VILLES MOYENNES :

une familiarité avec ce mode de
déplacement, mais une pratique qui
reste encore limitée



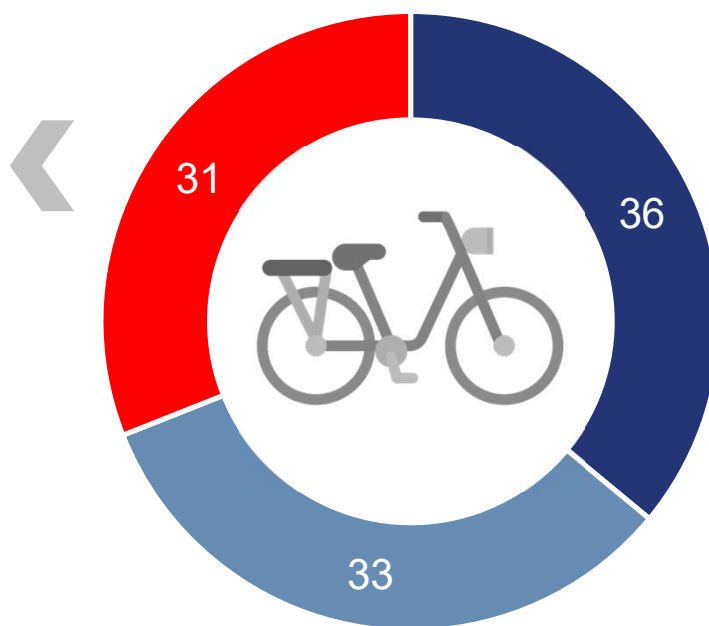
SEPT PERSONNES SUR DIX DISPOSENT D'AU MOINS UN VÉLO À LEUR DOMICILE – UNE SITUATION FORTEMENT LIÉE AUX CONDITIONS FAMILIALES ET SOCIO-ÉCONOMIQUES DES INDIVIDUS

Question : « A votre domicile, combien y a-t-il de vélos en état de marche ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)

Aucun vélo : 31%

- Ne possède aucune voiture : 53%
- Revenus modestes : 44%
- Vit dans un appartement : 43%
- Diplôme inférieur au bac : 42%
- Habite seul : 42%
- 65 ans et plus : 42%
- Femmes : 36%



Au moins un vélo : 69%

- Ménage avec au moins un enfant : 83%
- Possède deux voitures ou plus : 82%
- Revenus aisés : 79%
- Vit dans une maison individuelle isolée : 79%
- Cadres : 78%
- Moins de 35 ans : 77%
- En couple : 76%
- Hommes : 74%
- Diplômés de bac+3 et plus : 74%

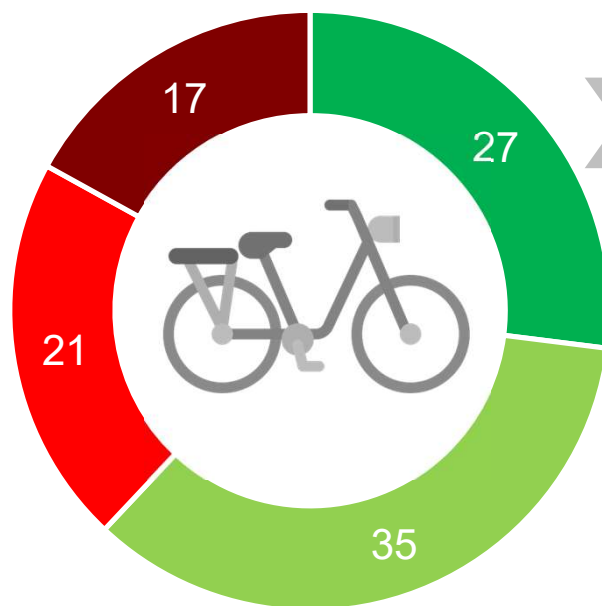
PLUSIEURS

UN

AUCUN

SEULS SIX FRANÇAIS SUR DIX SE DISENT ASSEZ À L'aise À VÉLO, ET UN QUART EST À L'aise « DANS TOUTES LES SITUATIONS OU PRESQUE »

Question : « Vous personnellement, diriez-vous que de manière générale, vous êtes à l'aise ou pas à l'aise à vélo ? »
 (base: Ensemble de l'échantillon)



Fait du vélo tous les jours ou presque : 70%
 Cadres : 42%
 Ouvriers : 39%
 Hommes : 37%
 Moins de 35 ans : 37%
 Revenus aisés : 31%
 A des enfants : 31%

% SE DISANT À L'aise DANS TOUTES LES SITUATIONS À VÉLO

| | Hommes | Femmes |
|----------------|--------|--------|
| 16-34 ans | 52% | 25% |
| 35-64 ans | 37% | 17% |
| 65 ans et plus | 26% | 9% |

A L'aise DANS TOUTES LES SITUATIONS OU PRESQUE

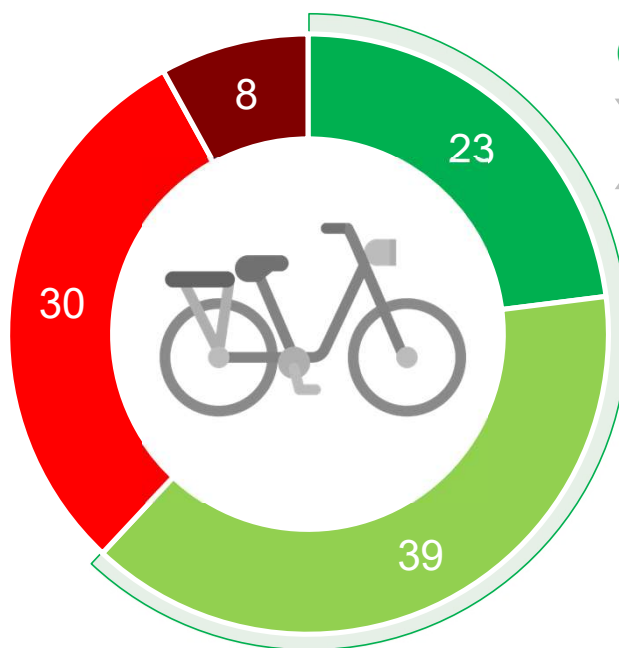
A L'aise DANS LA PLUPART DES SITUATIONS

PAS À L'aise DANS UN CERTAIN NOMBRE DE SITUATION

PAS À L'aise DU TOUT

SIX FRANÇAIS SUR DIX DÉCLARENT SAVOIR ENTREtenir ET, AU BESOIN, RÉPARER UN VÉLO

Question : « Et diriez-vous que de manière générale, vous savez gérer un vélo, c'est-à-dire l'entretenir et, si besoin, le réparer ? »
 (base: à ceux qui sont un minimum à l'aise avec le vélo - 83% de l'échantillon)



OUI : 62%

- Fait du vélo tous les jours ou presque : 85%
- A l'aise à vélo dans toutes les situations : 83%
- Ouvriers : 73%
- Diplôme inférieur au bac. : 68%

% SACHANT ENTREtenir UN VÉLO

| | Hommes | Femmes |
|----------------|--------|--------|
| 16-34 ans | 76% | 54% |
| 35-64 ans | 80% | 41% |
| 65 ans et plus | 82% | 30% |

OUI, TOUT À FAIT

OUI, PLUTÔT

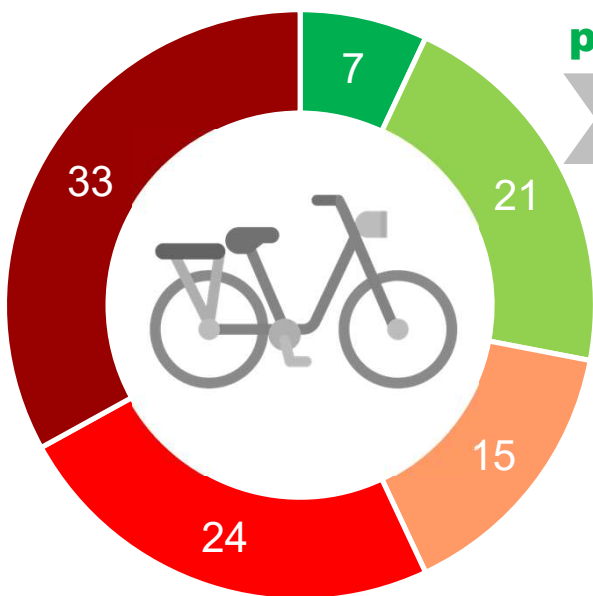
NON, PLUTÔT PAS

NON, PAS DU TOUT

PLUS DU QUART DES HABITANTS DES VILLES MOYENNES FAIT DU VÉLO AU MOINS UNE FOIS PAR SEMAINE, MAIS UN TIERS N'EN FAIT JAMAIS

Question : « Et vous personnellement, vous arrive-t-il de faire du vélo, que ce soit pour vous déplacer, pour faire du sport ou pour faire des promenades ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)



Au moins une fois par semaine : 28%

Cadres : 38%
Hommes : 35%
Moins de 35 ans : 35%
Habitants d'une ville-centre : 31%

Question : « Et dans le passé, y a-t-il eu des périodes où vous avez fait assez régulièrement du vélo ? »

(base: à ceux qui ne font jamais / très rarement du vélo – 33% de l'échantillon)



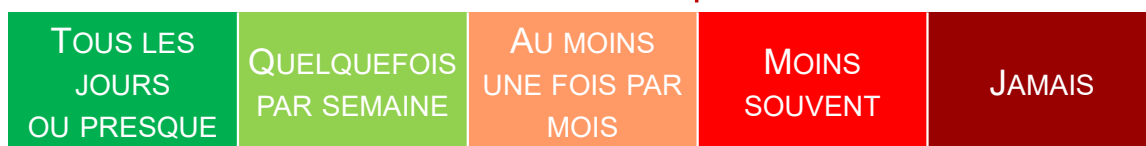
Oui, vous avez déjà fait régulièrement du vélo dans le passé

61



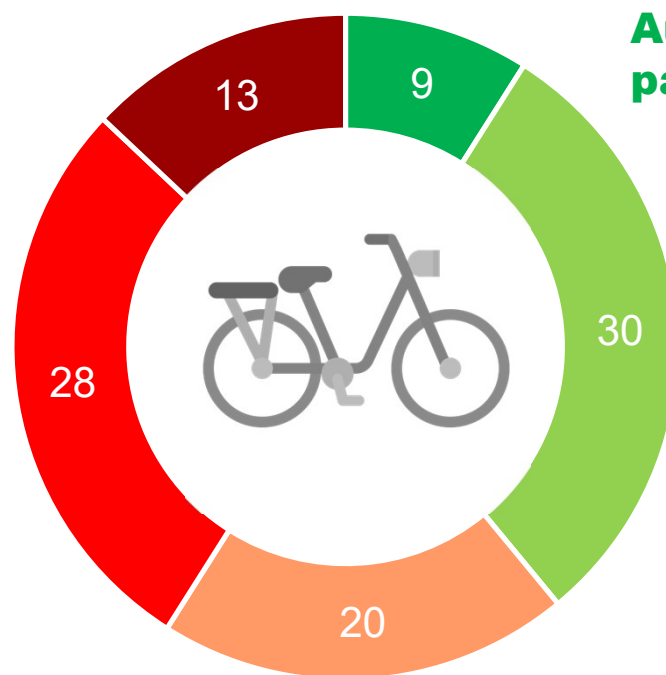
Non, vous n'avez jamais fait de vélo de manière régulière

39



SANS SURPRISE, LA PRATIQUE DU VÉLO EST NETTEMENT PLUS FORTE CHEZ CEUX QUI EN POSSÈDENT AU MOINS UN À LEUR DOMICILE : QUATRE SUR DIX EN FONT AU MOINS UNE FOIS PAR SEMAINE

Question : « Et vous personnellement, vous arrive-t-il de faire du vélo, que ce soit pour vous déplacer, pour faire du sport ou pour faire des promenades ? »
(base: personnes qui possèdent un ou plusieurs vélos à leur domicile)



Au moins une fois par semaine : 39%

TOUS LES JOURS
OU PRESQUE

QUELQUEFOIS
PAR SEMAINE

AU MOINS
UNE FOIS PAR MOIS

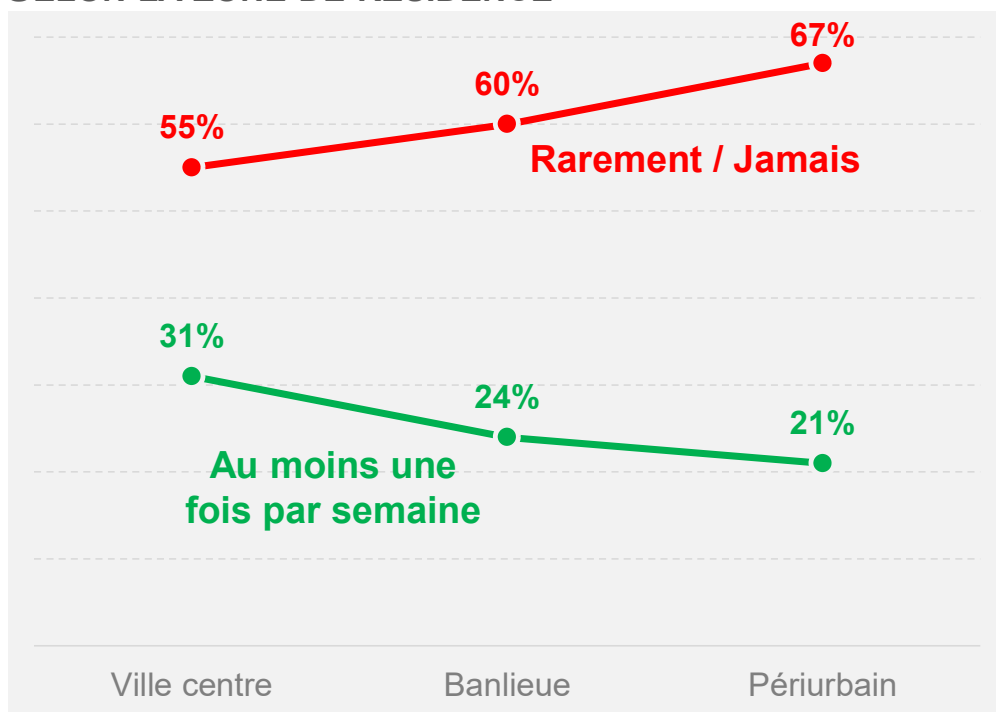
MOINS SOUVENT

JAMAIS

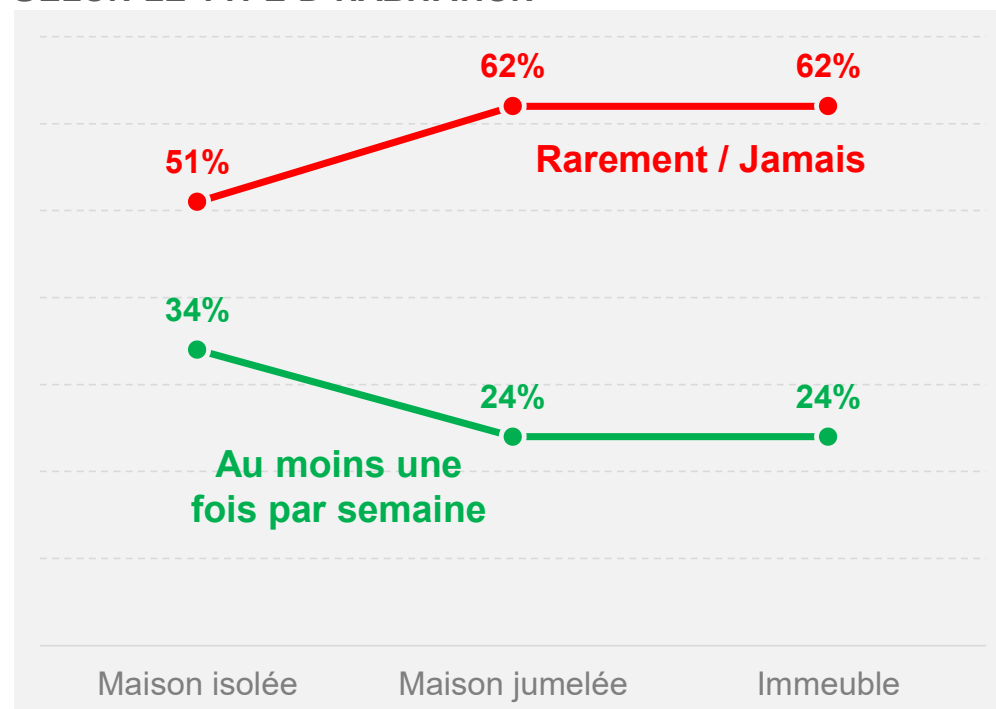
LA PRATIQUE DU VÉLO EST NETTEMENT PLUS FORTE PARMIS LES HABITANTS DES VILLES CENTRES, AINSI QUE CHEZ CEUX QUI RÉSIDENT DANS UNE MAISON INDIVIDUELLE ISOLÉE

Question : « Et vous personnellement, vous arrive-t-il de faire du vélo, que ce soit pour vous déplacer, pour faire du sport ou pour faire des promenades ? »
(base: Ensemble de l'échantillon)

SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE



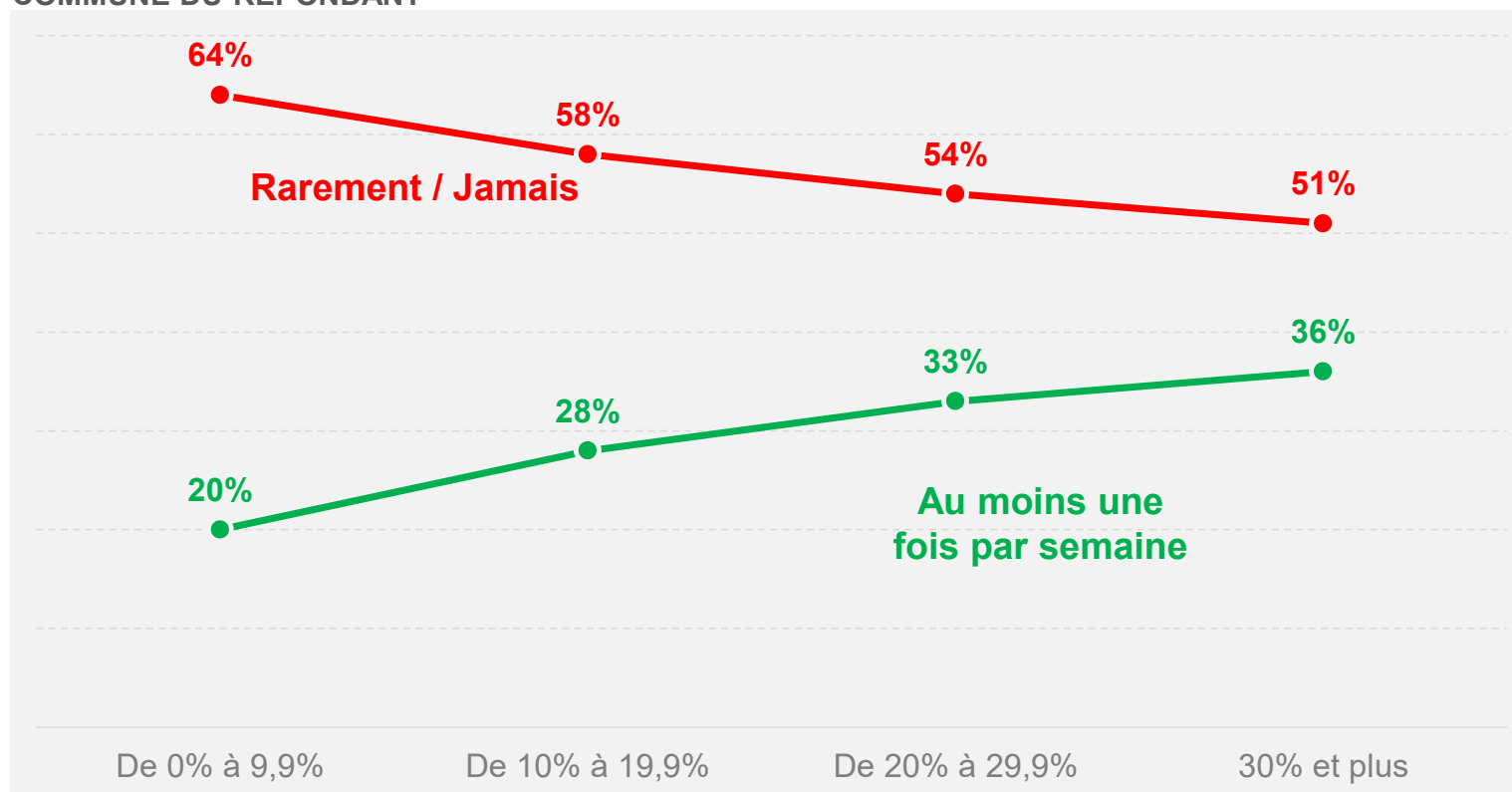
SELON LE TYPE D'HABITATION



DE MÊME, LA PRATIQUE DU VÉLO EST BIEN PLUS FORTE DANS LES COMMUNES QUI COMPTENT UN GRAND NOMBRE DE VOIES CYCLABLES

Question : « Et vous personnellement, vous arrive-t-il de faire du vélo, que ce soit pour vous déplacer, pour faire du sport ou pour faire des promenades ? »
(base: Ensemble de l'échantillon)

SELON LA PART DE VOIES CYCLABLES (INCLUANT LES VOIES LIMITÉES À 30 KM/H)* DANS LA COMMUNE DU RÉPONDANT



* Taux de cyclabilité de la voirie, Vélo & Territoires, 2022

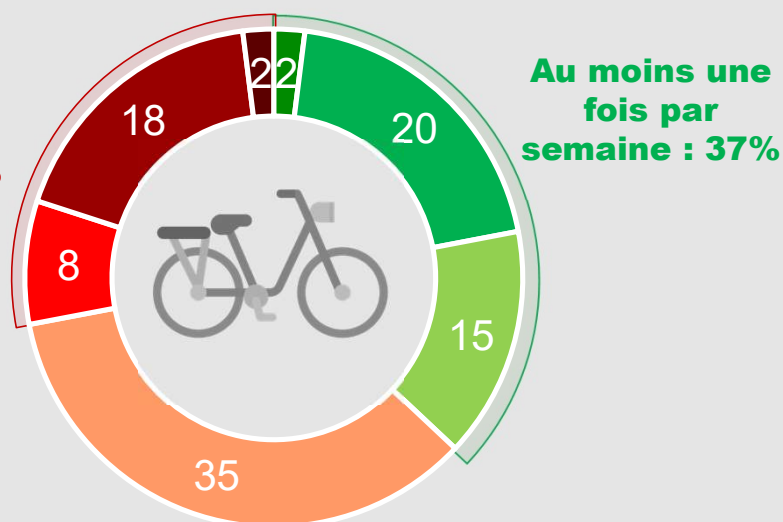
DANS LES VILLES MOYENNES, LA PRATIQUE FRÉQUENTE COMME L'USAGE TRÈS RARE DU VÉLO SEMBLE PLUS RÉPANDUS QU'AILLEURS



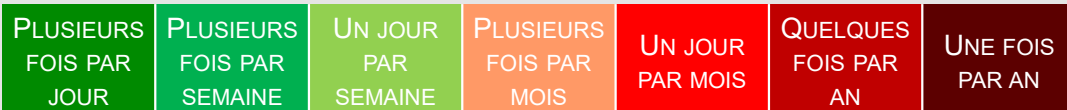
Question : « À quelle fréquence pratiquez-vous le vélo ? »
 (base: ensemble des Français qui disent avoir fait du vélo au moins une fois au cours des 12 derniers mois)

Résultats issus de l'enquête « Les Français et le vélo » réalisée en mars 2022 par l'Union Sport et Cycle et AG2R La Mondiale auprès d'un échantillon représentatif de l'ensemble de la population française.

Moins de plusieurs fois par mois : 28%



Au moins une fois par semaine : 37%

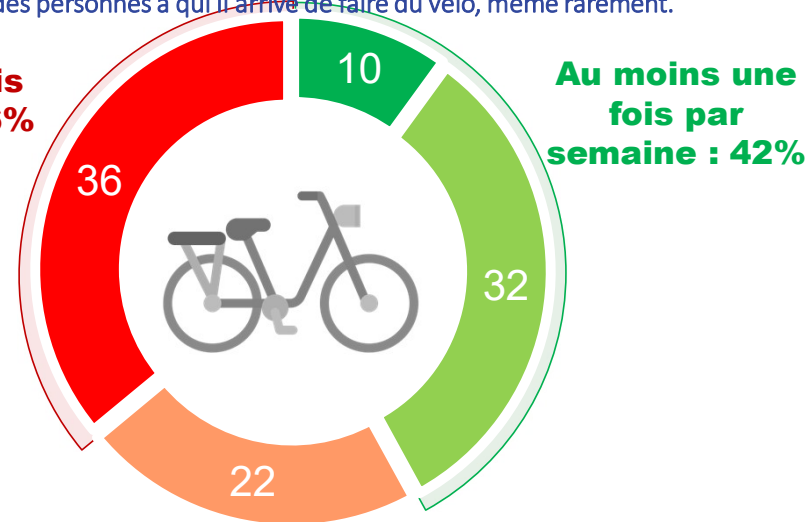


Question : « Et vous personnellement, vous arrive-t-il de faire du vélo, que ce soit pour vous déplacer, pour faire du sport ou pour faire des promenades ? »

(base: habitants des villes moyennes à qui il arrive de faire du vélo, même rarement)

Pour comparer les résultats de notre enquête avec ceux de l'Union Sport et Cycle/AG2R La Mondiale, les résultats ont été recalculés sur la base des personnes à qui il arrive de faire du vélo, même rarement.

Moins de plusieurs fois par mois : 36%



Au moins une fois par semaine : 42%



LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT DANS LES VILLES MOYENNES :

si la voiture domine et reste souvent perçue comme incontournable, le vélo est une piste de plus en plus envisagée grâce aux évolutions sociétales et techniques

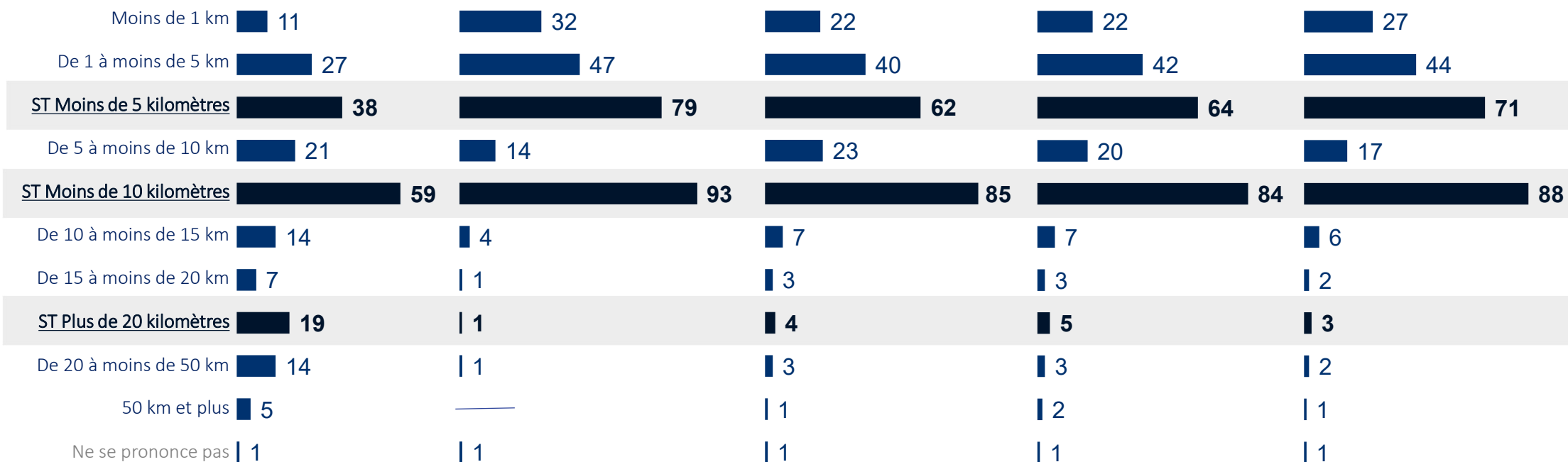
2

DES DISTANCES PARCOURUES RELATIVEMENT RÉDUITES POUR LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, À L'EXCEPTION DU LIEU DE TRAVAIL

Question : « Pour chacun des déplacements du quotidien suivants, à combien de kilomètres se situent-ils approximativement de votre domicile ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)

| Votre travail (dont stage, alternance, etc.) ou votre lieu d'étude | Les commerces de proximité que vous fréquentez le plus souvent (boulangerie, pharmacie, salon de coiffure, supérettes...) | Vos principales activités de loisirs ou sportives | Votre médecin généraliste | L'école de vos enfants (école, collège, lycée) |
|--|--|---|---------------------------|---|
|--|--|---|---------------------------|---|



UNE DISTANCE PARCOURUE MOYENNE QUI CACHE DE FORTES DISPARITÉS EN FONCTION DU LIEU D'HABITATION OU DE L'ÉQUIPEMENT DU FOYER

Question : « Pour chacun des déplacements du quotidien suivants, à combien de kilomètres se situent-ils approximativement de votre domicile ? »
(base: Ensemble de l'échantillon)

% de la population ayant plus de 20km pour se rendre sur son lieu de travail / d'études

... en fonction du lieu d'habitation



15% des habitants d'une ville centre font plus de 20km pour se rendre sur leur lieu de travail / d'études



25% des habitants de la petite couronne font plus de 20km pour se rendre sur leur lieu de travail / d'études



35% des habitants du périurbain font plus de 20km pour se rendre sur leur lieu de travail / d'études

... en fonction de l'équipement en voiture du foyer



9% des personnes n'ayant aucune voiture à domicile font plus de 20km pour se rendre sur leur lieu de travail / d'études



16% des personnes ayant une voiture à domicile font plus de 20km pour se rendre sur leur lieu de travail / d'études



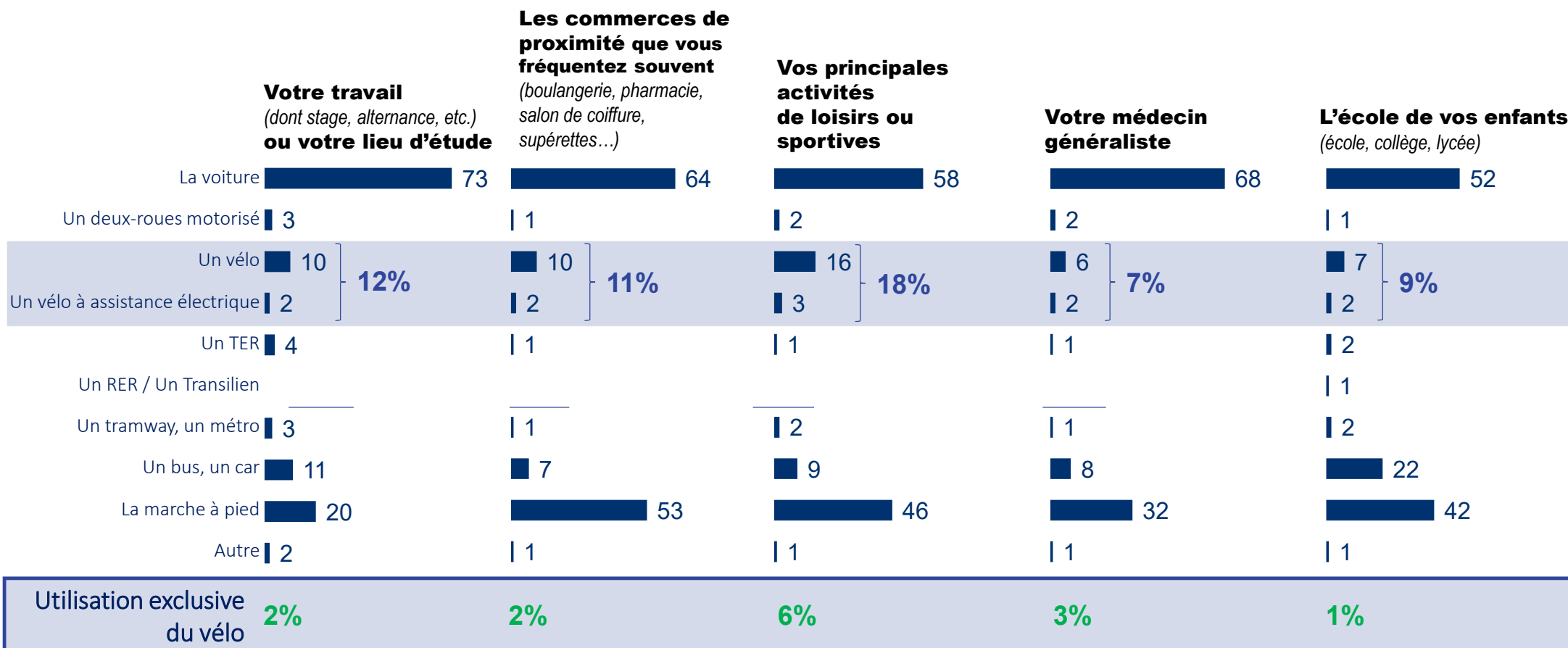
23% des personnes ayant deux voitures à domicile font plus de 20km pour se rendre sur leur lieu de travail / d'études



42% des personnes ayant trois voitures ou plus à domicile font plus de 20km pour se rendre sur leur lieu de travail / d'études

LA VOITURE RESTE, ET DE LOIN, LE MODE DE TRANSPORT LE PLUS UTILISÉ POUR LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN DANS LES VILLES MOYENNES

Question : « Et parmi les différents modes de déplacements suivants, quels sont ceux que vous utilisez régulièrement pour rejoindre ces destinations ? »
Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100% - (base: Ensemble de l'échantillon)

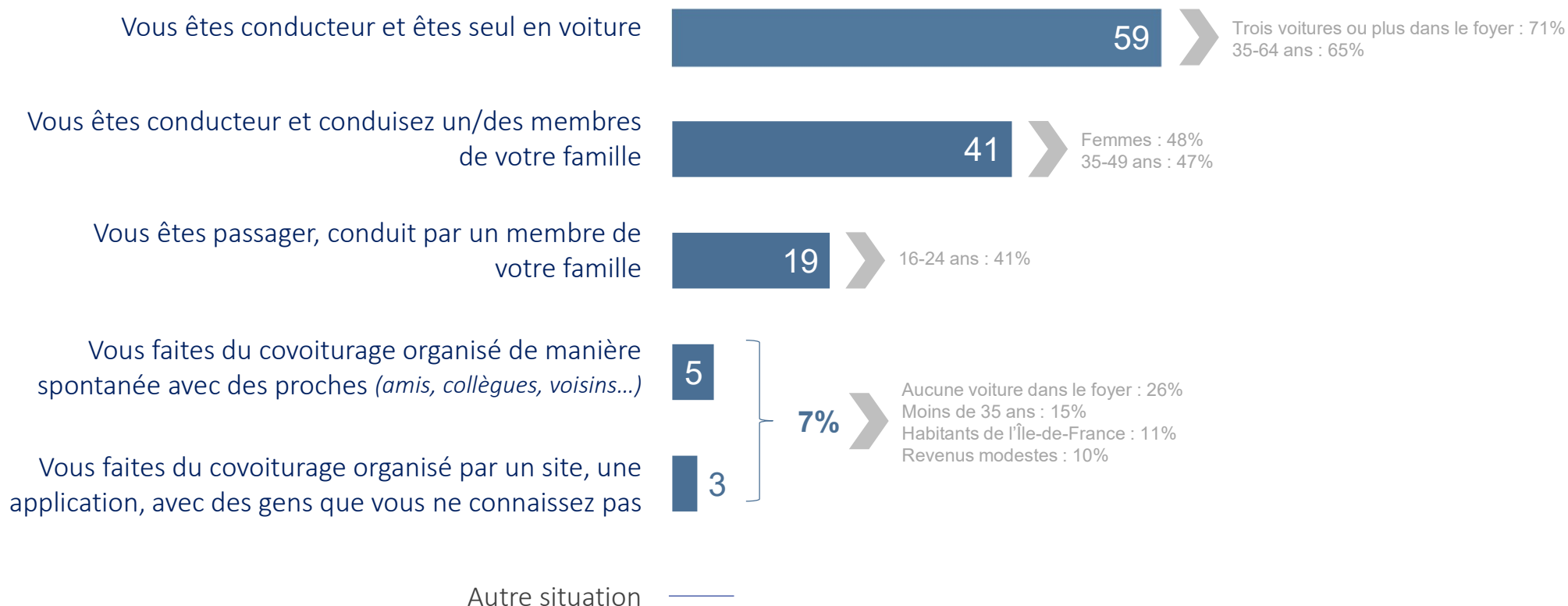


A - Focus voiture



L'UTILISATION DE LA VOITURE SE FAIT LE PLUS SOUVENT SEUL, ET TRÈS MAJORITAIREMENT DANS UN CADRE FAMILIAL

Question : « Le plus souvent, quand vous utilisez la voiture pour vos déplacements du quotidien, dans quelle situation êtes-vous ? »
(base: à ceux qui utilisent la voiture pour leurs déplacements – 85% de l'échantillon) – Total supérieur à 100 car deux réponses possibles

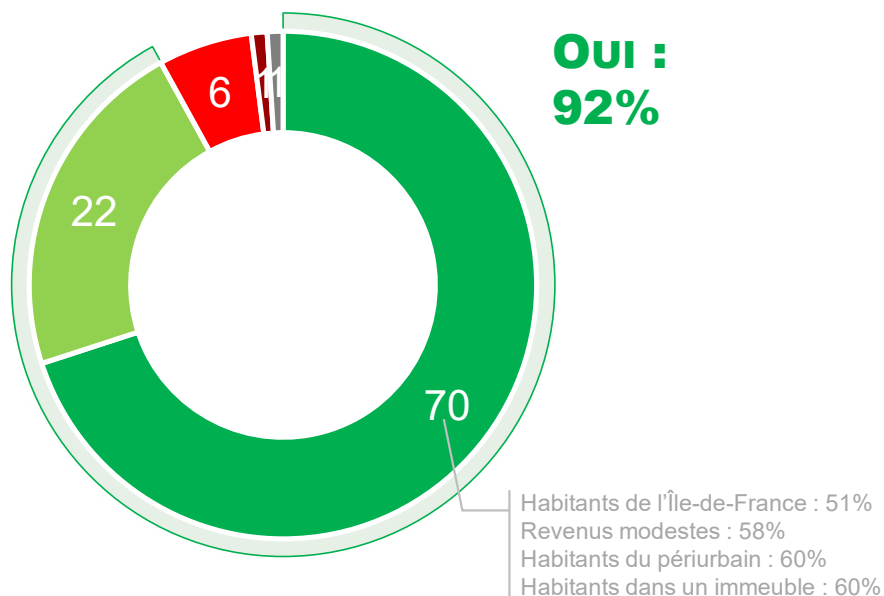


DES PROBLÈMES DE STATIONNEMENT CONTENUS ET QUI RESTENT CANTONNÉS A CERTAINES CATÉGORIES SPÉCIFIQUES DE LA POPULATION

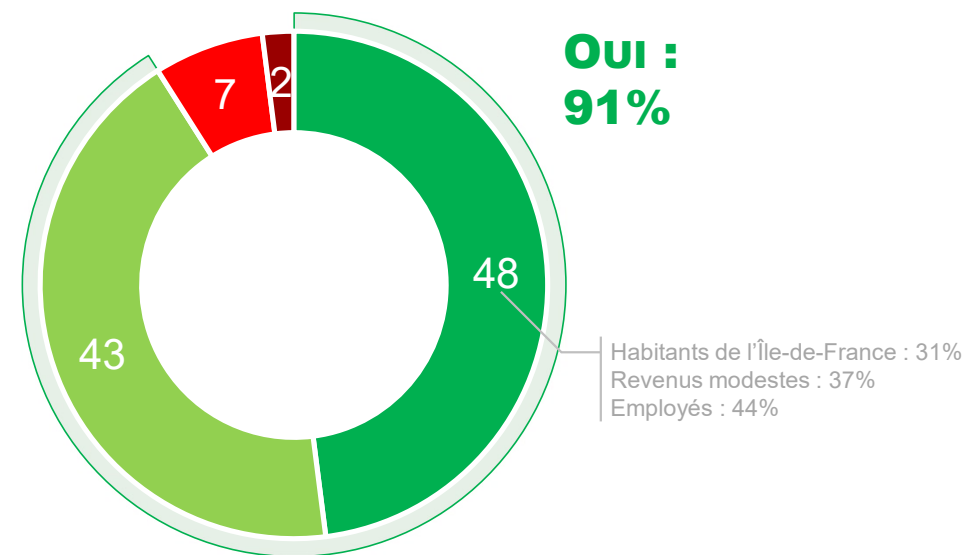
Question : « De manière générale, est-il facile de stationner votre voiture... ? »

(base: à ceux qui possèdent au moins une voiture – 92% de l'échantillon)

... à votre domicile ou près de votre domicile



... dans vos lieux de destination du quotidien (travail, loisirs, courses...)



OUI, TOUT À FAIT

OUI, PLUTÔT

NON, PLUTÔT PAS

NON, PAS DU TOUT

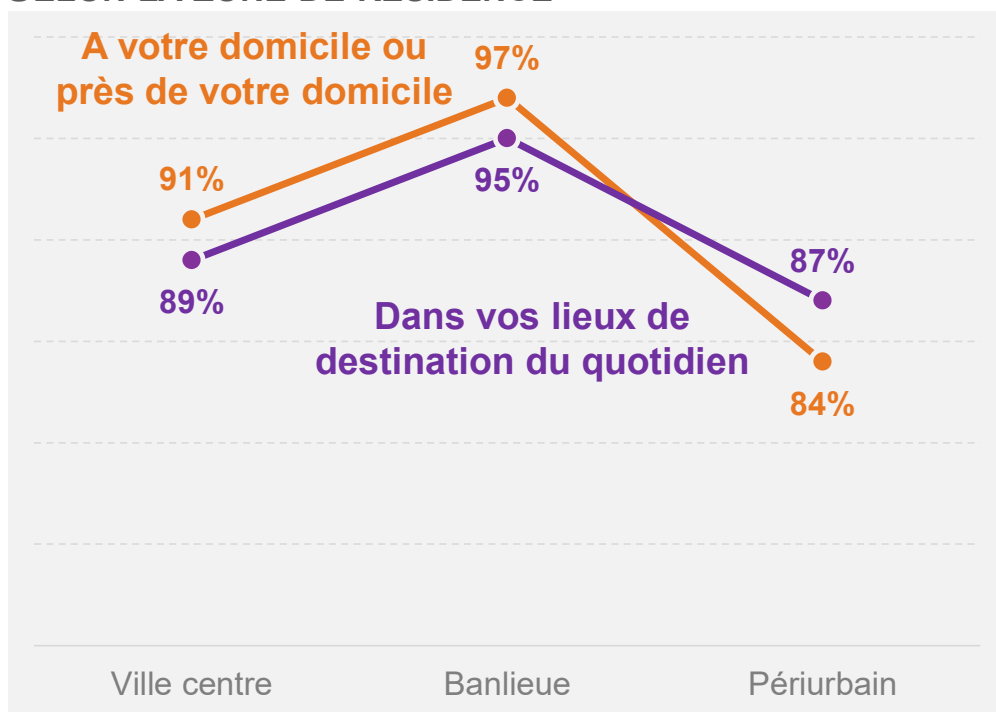
NE SE PRONONCE PAS

POUR LES AUTOMOBILISTES VIVANT DANS LE PÉRIURBAIN OU EN IMMEUBLE, LE STATIONNEMENT EST LÉGÈREMENT PLUS PROBLÉMATIQUE

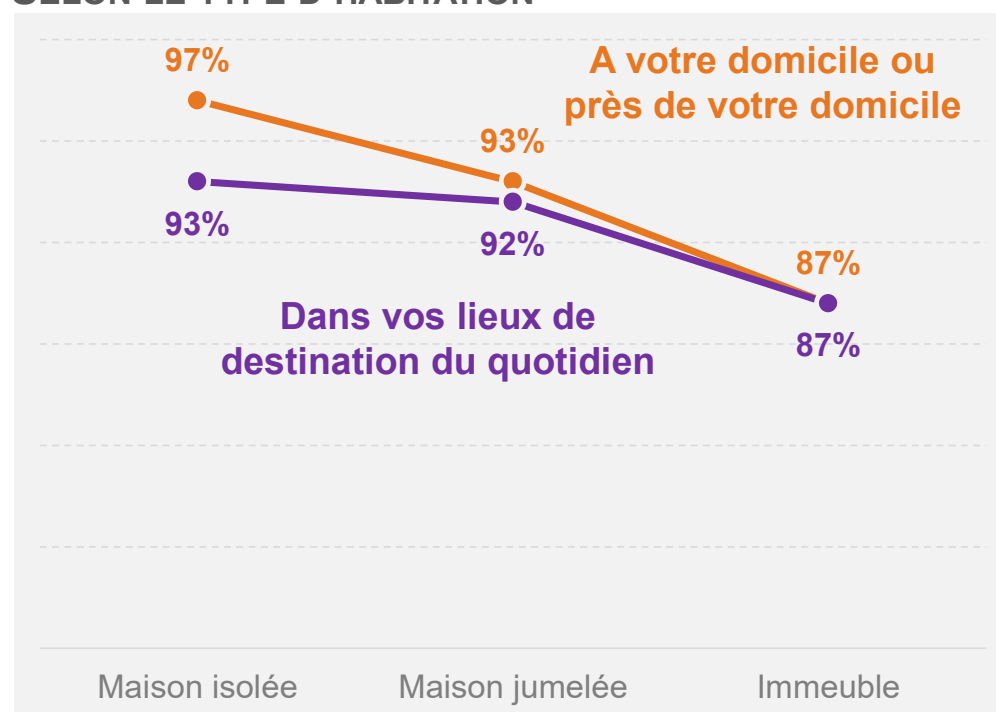
Question : « De manière générale, est-il facile de stationner votre voiture... ? »

(base: à ceux qui possèdent au moins une voiture – 92% de l'échantillon)

SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE



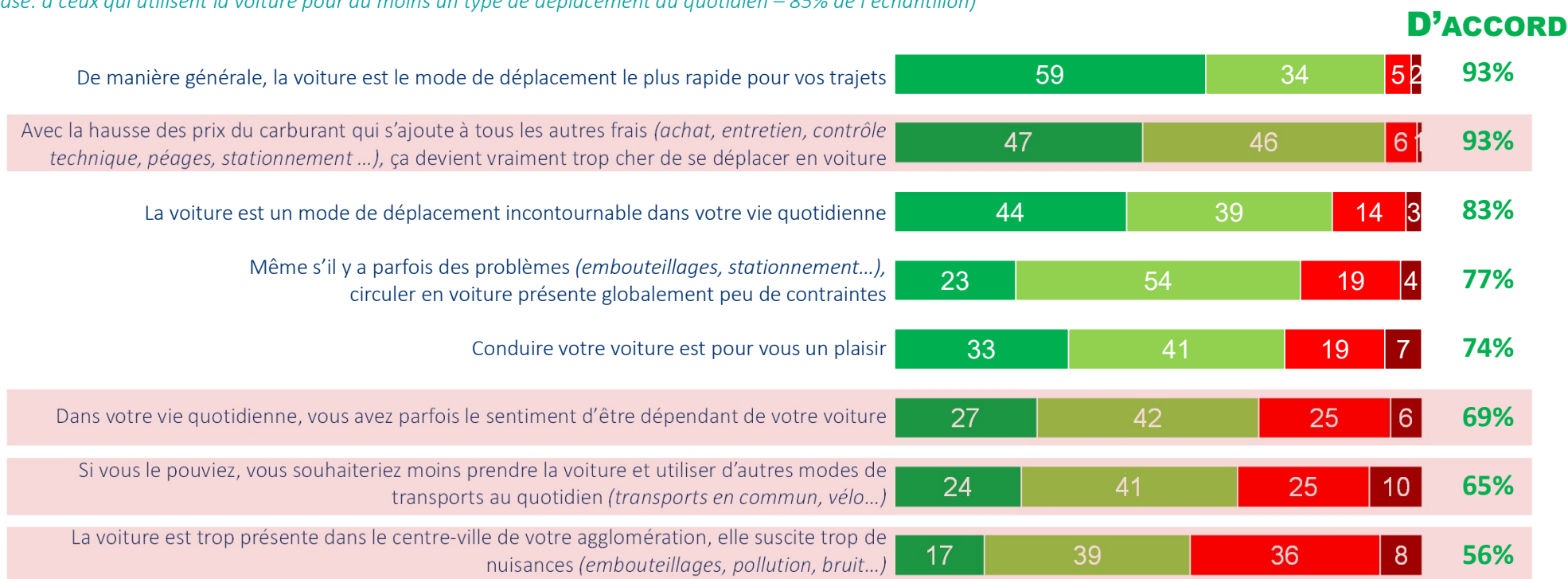
SELON LE TYPE D'HABITATION



LE COÛT GLOBAL CROISSANT DE L'UTILISATION DE LA VOITURE EST LA PRINCIPALE CRITIQUE ADRESSÉE À CE MODE DE TRANSPORT

Question : « A propos de votre utilisation de la voiture pour vos déplacements du quotidien, diriez-vous que vous êtes plutôt d'accord ou plutôt pas d'accord avec les phrases suivantes ? »

(base: à ceux qui utilisent la voiture pour au moins un type de déplacement du quotidien – 85% de l'échantillon)



TOUT À FAIT D'ACCORD

PLUTÔT D'ACCORD

PLUTÔT PAS D'ACCORD

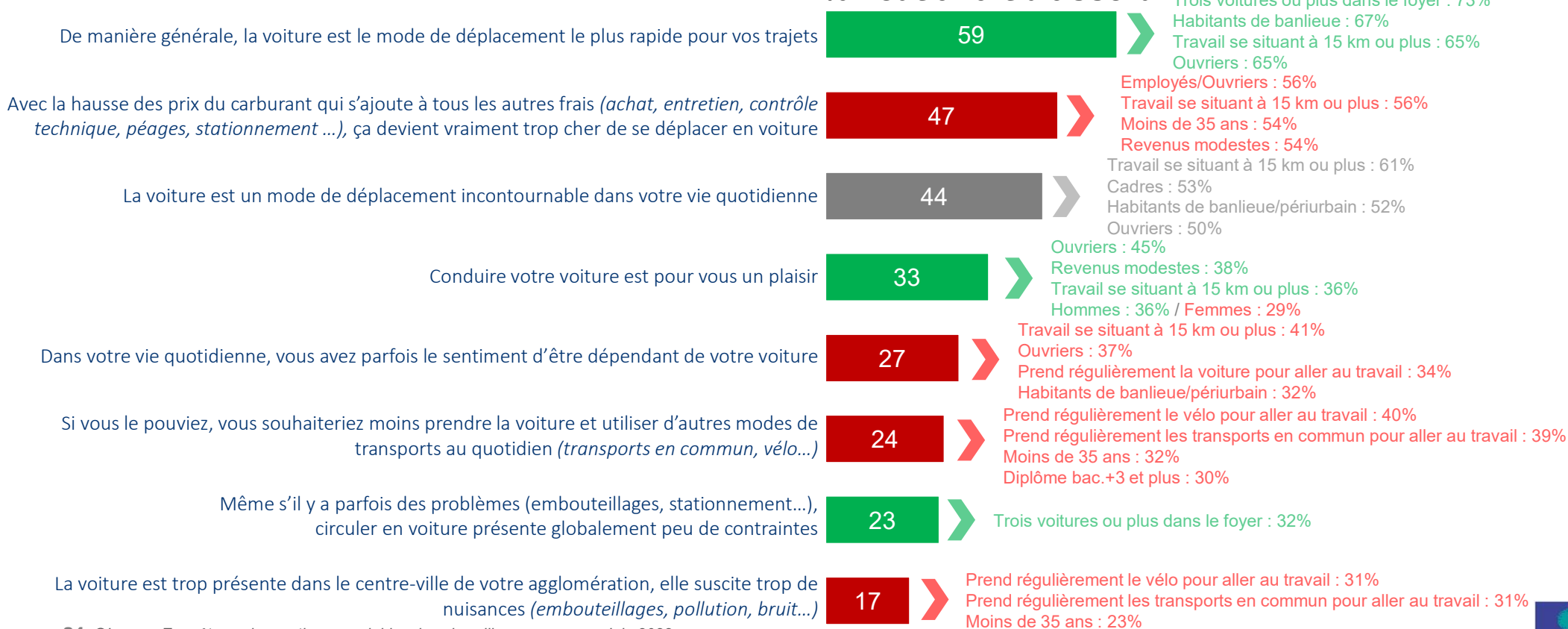
PAS D'ACCORD DU TOUT

UN RAPPORT À LA VOITURE TRÈS LIÉ AU LIEU D'HABITATION, À L'ÂGE ET AU MILIEU SOCIAL DES HABITANTS

Question : « A propos de votre utilisation de la voiture pour vos déplacements du quotidien, diriez-vous que vous êtes plutôt d'accord ou plutôt pas d'accord avec les phrases suivantes ? »

(base: à ceux qui utilisent la voiture pour au moins un type de déplacement du quotidien – 85% de l'échantillon)

% Tout à fait d'accord



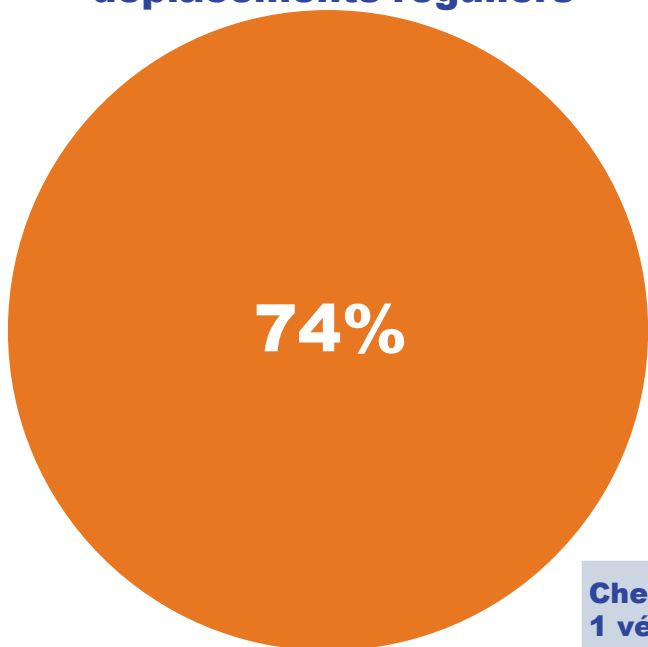
B - Focus vélo



UN QUART DES HABITANTS UTILISENT FRÉQUEMMENT LE VÉLO POUR AU MOINS UN DE LEURS DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

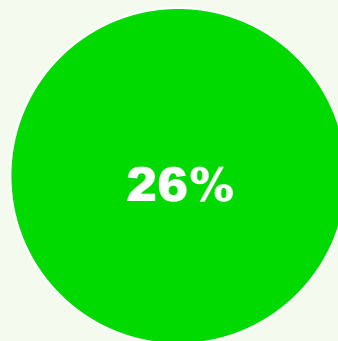
Question : « Et parmi les différents modes de déplacements suivants, quels sont ceux que vous utilisez régulièrement pour rejoindre ces destinations ? »
Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100% - (base: Ensemble de l'échantillon)

N'utilisent jamais le vélo pour leurs déplacements réguliers

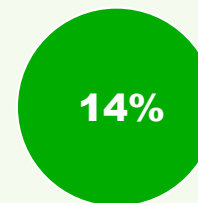


Utilisent le vélo pour...

... au moins un déplacement régulier



... au moins deux déplacements réguliers



... au moins trois déplacements réguliers



Chez les personnes ayant 1 vélo à domicile



32%

16%

7%

Chez les personnes ayant plusieurs vélos à domicile



42%

23%

10%

LE PROFIL DES PERSONNES UTILISANT LE VÉLO POUR AU MOINS DEUX TYPES DE DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN (14% DE L'ÉCHANTILLON)

Question : « Et parmi les différents modes de déplacements suivants, quels sont ceux que vous utilisez régulièrement pour rejoindre ces destinations ? »

Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100% - (base: Ensemble de l'échantillon)

| Ensemble | 14% |
|--------------------------------|-----|
| Selon le genre | |
| Femmes | 10% |
| Hommes | 17% |
| Selon l'âge | |
| 16 à 24 ans | 20% |
| 25 à 34 ans | 15% |
| 35 à 49 ans | 13% |
| 50 à 64 ans | 13% |
| 65 ans et plus | 10% |
| Selon l'âge et le genre | |
| Femmes 16-34 ans | 12% |
| Femmes 35-64 ans | 10% |
| Femmes 65 ans et + | 9% |
| Hommes 16-34 ans | 25% |
| Hommes 35-64 ans | 16% |
| Hommes 65 ans et + | 12% |
| Situation familiale | |
| Seul(e) | 12% |
| En couple | 14% |
| Avec enfant(s) | 16% |

| Ensemble | 14% |
|---------------------------------------|-----|
| Selon la catégorie socio-prof. | |
| Prof. indépendantes | 22% |
| Cadres | 19% |
| Prof. intermédiaires | 15% |
| Employés | 13% |
| Ouvriers | 16% |
| Inactifs | 12% |
| Retraités | 10% |
| Actif en emploi... | |
| ...sur un site | 15% |
| ...sur plusieurs sites | 21% |
| ...à domicile | 9% |
| ...en déplacement | 25% |
| Selon le revenu du foyer | |
| 15k€ et moins | 11% |
| 15k€ à 24k€ | 13% |
| 24k€ à 36k€ | 14% |
| Plus de 36k€ | 17% |

| Ensemble | 14% |
|-------------------------------------|-----|
| Selon la zone d'habitation | |
| Ville centre | 14% |
| Banlieue | 14% |
| Périurbain | 4% |
| Selon le type d'habitation | |
| Maison isolée | 17% |
| Maison jumelée | 12% |
| Immeuble | 11% |
| Selon le nombre de voitures | |
| Aucune | 14% |
| Une | 13% |
| Deux | 15% |
| Trois ou plus | 11% |
| Selon la distance au travail | |
| Moins de 5 km | 20% |
| De 5 à 15 km | 17% |
| Plus de 15 km | 13% |

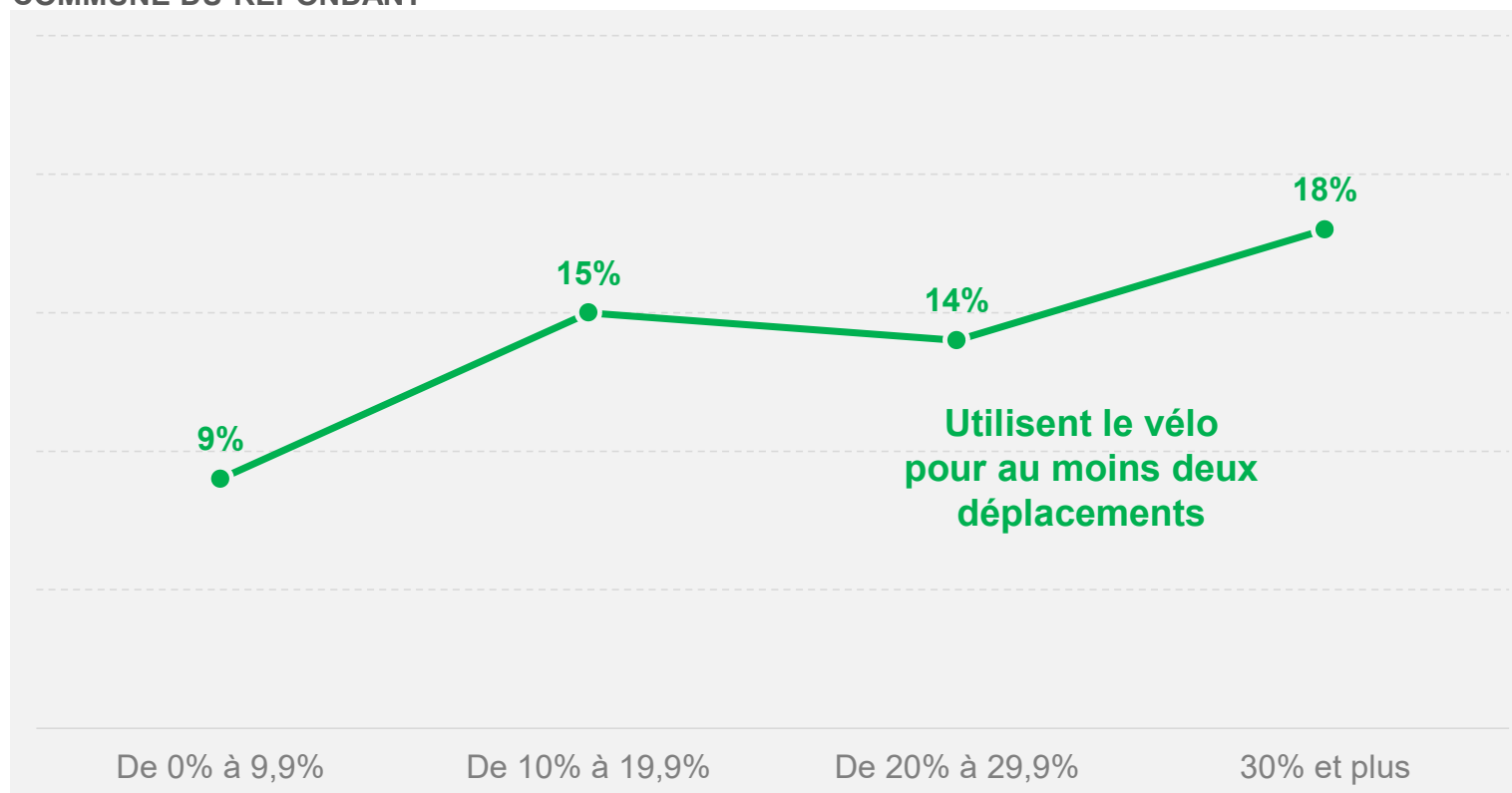
| Ensemble | 14% |
|--------------------------------------|-----|
| Perception du vélo | |
| Loisirs | 8% |
| Sports | 11% |
| Déplacements | 28% |
| Rapport au vélo | |
| Très à l'aise | 25% |
| Plutôt à l'aise | 17% |
| Plutôt pas à l'aise | 4% |
| Pas à l'aise du tout | 1% |
| Implication des pouvoirs pub. | |
| Tout à fait | 17% |
| Plutôt | 15% |
| Plutôt pas | 13% |
| Pas du tout | 9% |
| Adaptation de la voirie/urba. | |
| Tout à fait | 16% |
| Plutôt | 16% |
| Plutôt pas | 12% |
| Pas du tout | 8% |

LA PART D'UTILISATEURS DU VÉLO POUR AU MOINS DEUX DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN EST PLUS FORTE SI LA VOIERIE Y EST ADAPTÉE

Question : « Et parmi les différents modes de déplacements suivants, quels sont ceux que vous utilisez régulièrement pour rejoindre ces destinations ? »

Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100% - (base: Ensemble de l'échantillon)

SELON LA PART DE VOIES CYCLABLES (INCLUANT LES VOIES LIMITÉES À 30 KM/H)* DANS LA COMMUNE DU RÉPONDANT

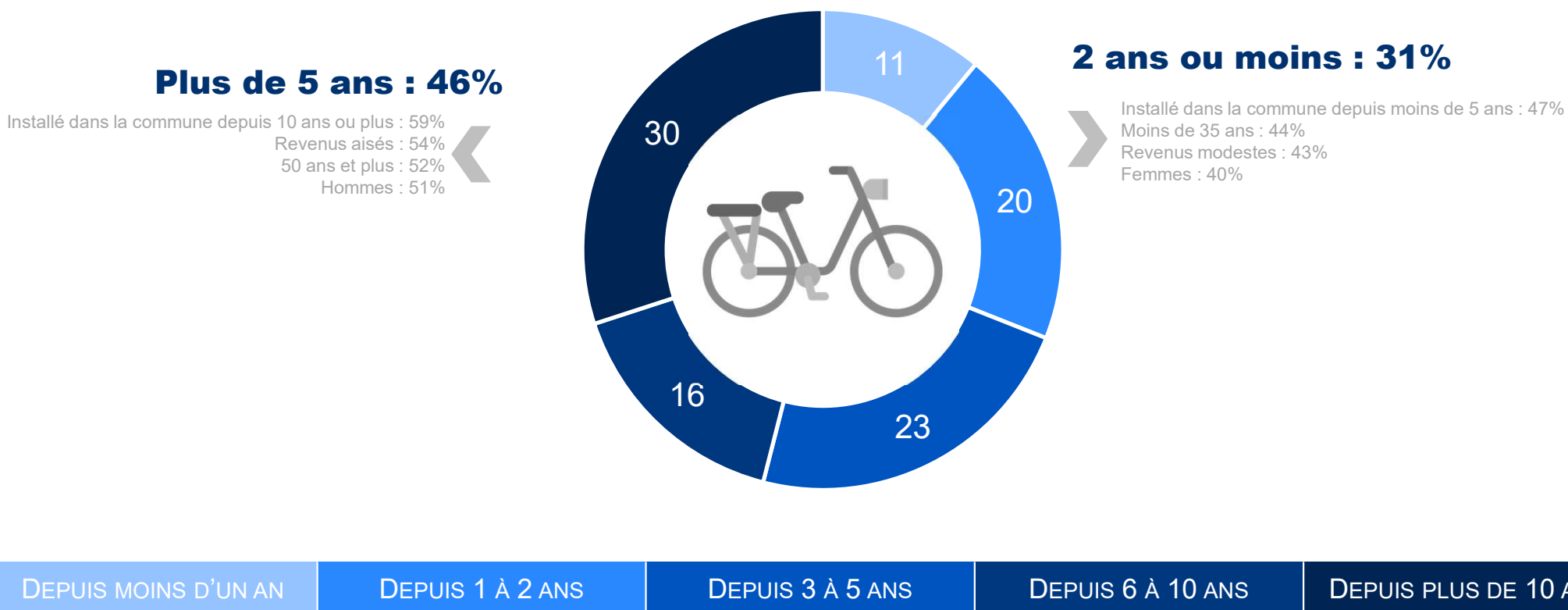


* Taux de cyclabilité de la voirie, Vélo & Territoires, 2022

PRÈS DU TIERS DES UTILISATEURS DU VÉLO POUR LEURS DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN LE SONT DEPUIS 2 ANS OU MOINS SEULEMENT

Question : « Depuis combien de temps utilisez-vous le vélo pour certains de vos déplacements du quotidien ? »

(base: à ceux qui utilisent le vélo pour leurs déplacements – 26% de l'échantillon)



LE VÉLO « CLASSIQUE » RESTE DOMINANT, MAIS LES ALTERNATIVES, ET NOTAMMENT LE VAE, OCCUPENT UNE PLACE NON NÉGLIGEABLE

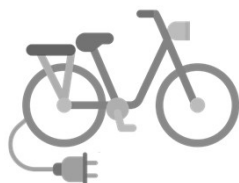
Question : « Quel type de vélo utilisez-vous pour vos déplacements du quotidien ? »

(base: à ceux qui utilisent le vélo pour leurs déplacements – 26% de l'échantillon) – Total supérieur à 100 car plusieurs réponses possibles



Un vélo mécanique « classique »

77



Un vélo à assistance électrique

20

65 ans et plus : 30%

Cadres : 26%

Utilise le vélo pour les déplacements du quotidien depuis 2 ans ou moins : 25%

Revenus aisés : 25%



Un vélo cargo

(vélo à deux ou trois roues permettant de transporter des charges relativement importantes)

6

Moins de 35 ans : 14%



Un vélo pliant

3

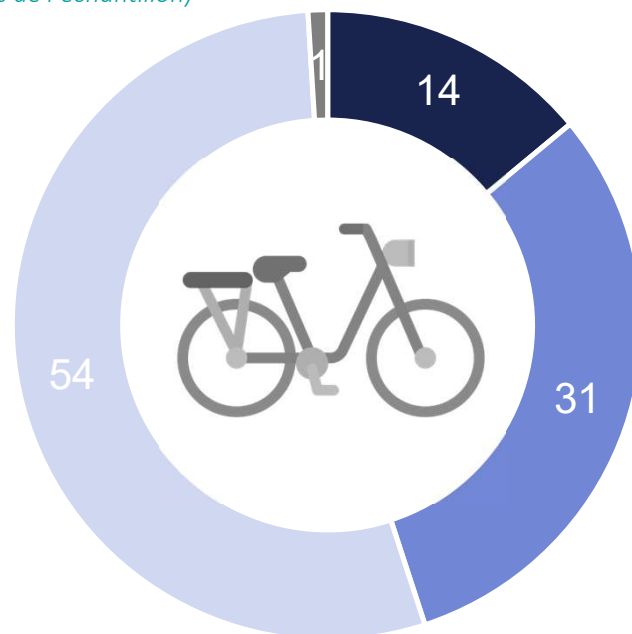
Moins de 35 ans : 7%

**72% possèdent uniquement un vélo mécanique « classique » / 14% possèdent uniquement un VAE / 6% possèdent uniquement un vélo cargo
5% possèdent un vélo mécanique « classique » ET un VAE**

UN VÉLO QUE LES UTILISATEURS RÉGULIERS POSSÈDENT LE PLUS SOUVENT DEPUIS ASSEZ LONGTEMPS, ET UNE UTILISATION DES VÉLOS EN LIBRE-SERVICE TRÈS LIMITÉE POUR LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

Question : « Quand avez-vous fait l'acquisition de ce vélo ? »

(base: à ceux qui utilisent le vélo pour leurs déplacements – 26% de l'échantillon)



IL Y A MOINS D'UN AN

IL Y A UN À TROIS ANS

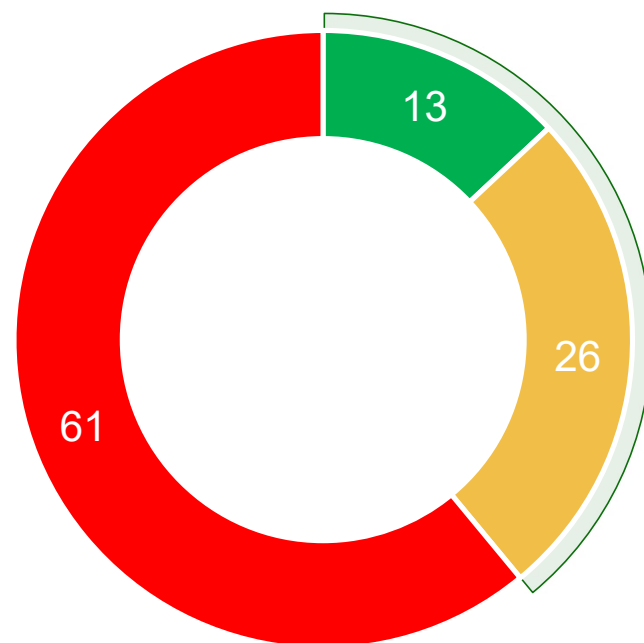
IL Y A PLUS DE TROIS ANS

VOUS UTILISEZ SURTOUT UN SERVICE DE VÉLO EN LIBRE-SERVICE / VÉLOPARTAGE

DES HABITUDES DE TRANSPORT QUI ONT ÉTÉ ASSEZ FORTEMENT IMPACTÉES PAR LA CRISE SANITAIRE (ET PEUT-ÊTRE ÉNERGÉTIQUE)

Question : « Depuis mars 2020 et le début de l'épidémie de Covid-19, avez-vous durablement changé vos habitudes en matière de modes de transports utilisés pour vos déplacements du quotidien ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)



OUI :
39%



Utilise le vélo pour ses déplacements du quotidien depuis au moins 2 ans : 73%
Moins de 35 ans : 54%
Revenus modestes : 46%

OUI, BEAUCOUP

OUI, UN PEU

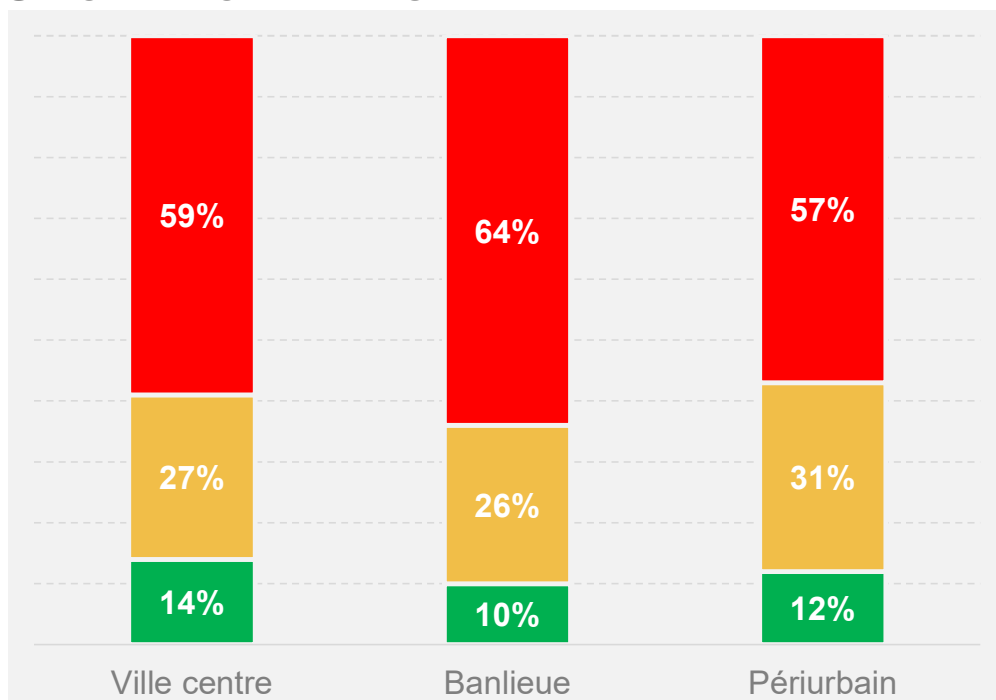
NON

UNE MODIFICATION DES HABITUDES DE TRANSPORTS QUI DÉPEND PEU DE LA ZONE DE RÉSIDENCE OU DU TYPE D'HABITATION

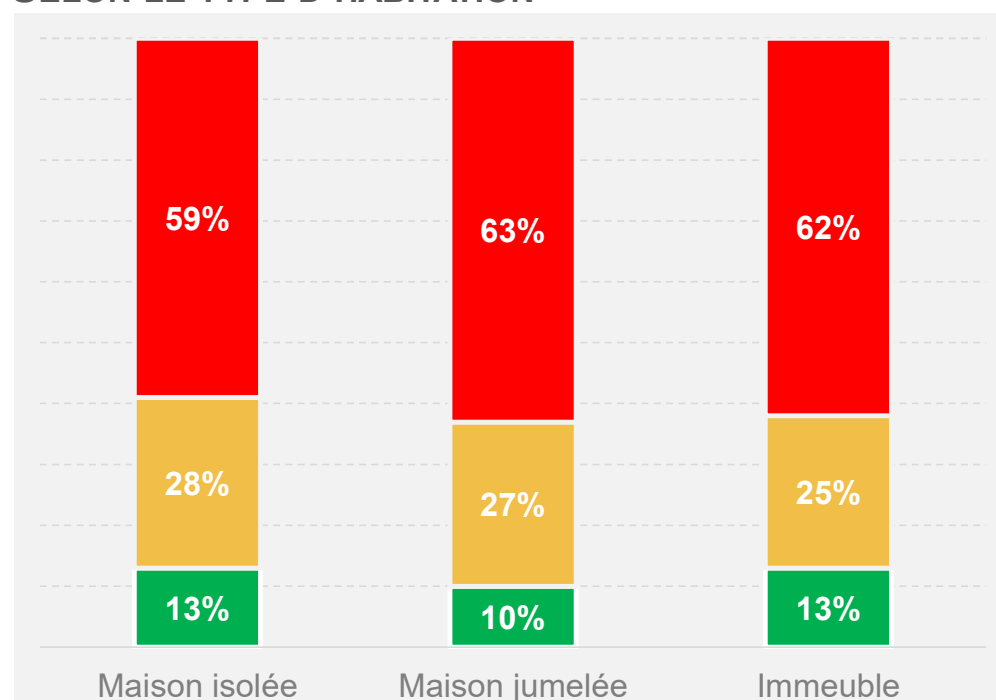
Question : « Depuis mars 2020 et le début de l'épidémie de Covid-19, avez-vous durablement changé vos habitudes en matière de modes de transports utilisés pour vos déplacements du quotidien ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)

SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE



SELON LE TYPE D'HABITATION



DES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENT QUI ONT BÉNÉFICIÉ AUX MODES DE TRANSPORTS DOUX

Question : « Pour chacune des propositions suivantes, diriez-vous qu'elle s'applique à vos changements d'habitudes à propos de vos déplacements du quotidien depuis mars 2020 et le début de l'épidémie de Covid-19 ? »

(base: à ceux qui ont changé leurs habitudes – 39% de l'échantillon)

Vous marchez davantage



➤ 50-64 ans : 55%
Femmes : 50%

Vous vous déplacez moins de manière générale



➤ Femmes de 65 ans et plus : 34%
Actifs : 23%

Vous utilisez davantage le vélo



➤ Cadres : 30% Salariés : 22%
Moins de 35 ans : 22% Ville-centre : 19%

Vous utilisez davantage les transports en commun



➤ Moins de 35 ans : 31% Actifs : 23%
Revenus modestes : 31% Ville-centre : 22%

Vous utilisez davantage la voiture



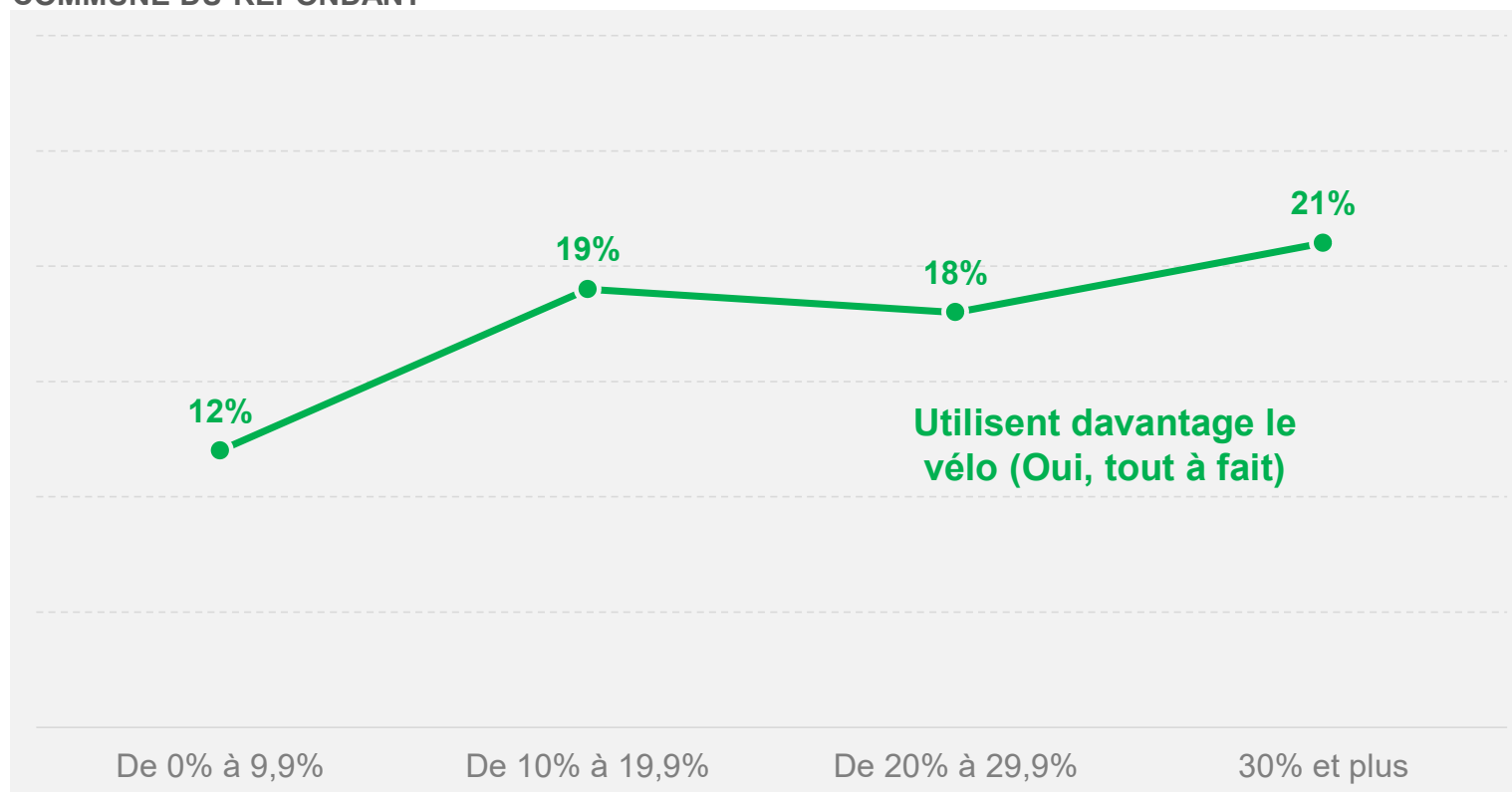
➤ Moins de 35 ans : 24%



LA PRÉSENCE DE PISTES CYCLABLES A CONDUIT À UNE AUGMENTATION PLUS SIGNIFICATIVE DU REPORT SUR LE VÉLO DEPUIS 2020

Question : « Pour chacune des propositions suivantes, diriez-vous qu'elle s'applique à vos changements d'habitudes à propos de vos déplacements du quotidien depuis mars 2020 et le début de l'épidémie de Covid-19 ? » (base: à ceux qui ont changé leurs habitudes – 39% de l'échantillon)

SELON LA PART DE VOIES CYCLABLES (INCLUANT LES VOIES LIMITÉES À 30 KM/H)* DANS LA COMMUNE DU RÉPONDANT



* Taux de cyclabilité de la voirie, Vélo & Territoires, 2022

LA PERCEPTION DU VÉLO COMME MODE DE TRANSPORT :

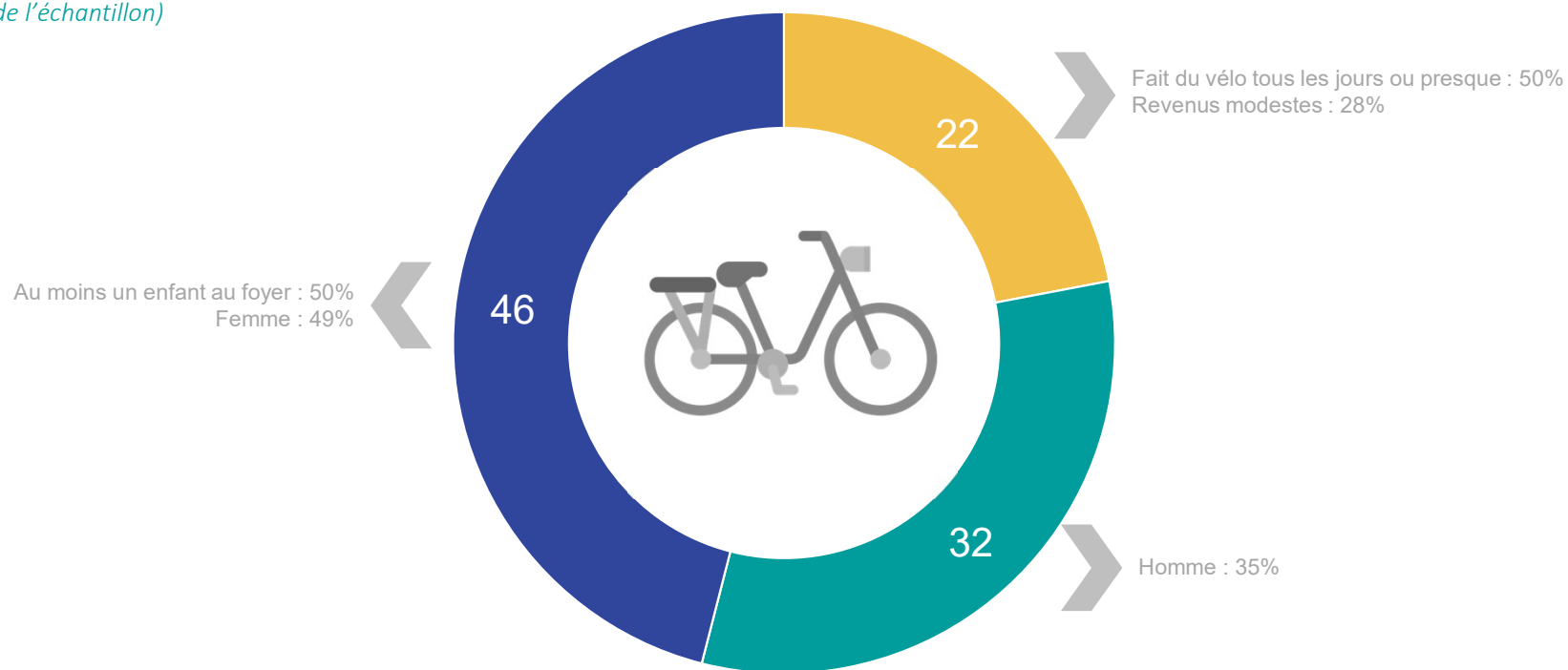
une image assez positive liée aux
bénéfices écologiques,
économiques et en termes de santé,
mais le vélo reste davantage
associée aux loisirs qu'aux
déplacements du quotidien

3

LE VÉLO EST AVANT TOUT ASSOCIÉ AUX LOISIRS, ET MOINS D'UN QUART DES FRANÇAIS LE VOIENT SPONTANÉMENT AVANT TOUT COMME UN MOYEN DE DÉPLACEMENT DU QUOTIDIEN

Question : « Quand vous pensez au vélo, diriez-vous que cela sert avant tout... ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)



... À SE DÉPLACER AU QUOTIDIEN

... À FAIRE DU SPORT,
À PRATIQUER UNE ACTIVITÉ PHYSIQUE

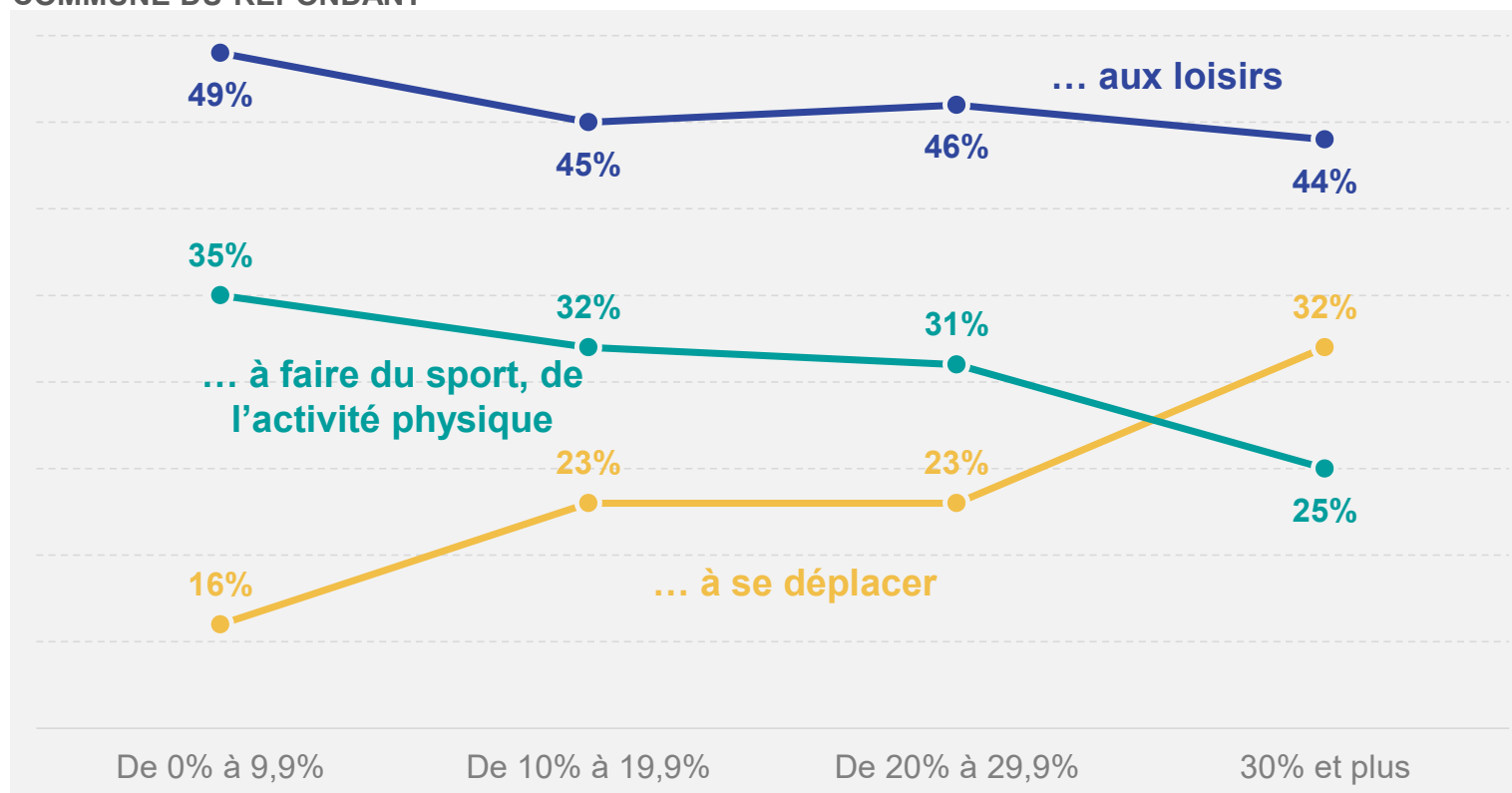
... AUX LOISIRS (FAIRE DES PROMENADES
DANS LA NATURE, EN FAMILLE, ETC.)

LA PERCEPTION DU VÉLO AVANT TOUT COMME UN MODE DE TRANSPORT EST D'AUTANT PLUS FORT QUE DES PISTES CYCLABLES SONT PRÉSENTES

Question : « Quand vous pensez au vélo, diriez-vous que cela sert avant tout... ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)

SELON LA PART DE VOIES CYCLABLES (INCLUANT LES VOIES LIMITÉES À 30 KM/H)* DANS LA COMMUNE DU RÉPONDANT



* Taux de cyclabilité de la voirie, Vélo & Territoires, 2022

LE VÉLO BÉNÉFICIE D'UNE IMAGE TRÈS POSITIVE, DONT LA PRINCIPALE FAIBLESSE EST DE NE PAS ÊTRE SPONTANÉMENT ASSOCIÉ AUX DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

Question : « A propos de la pratique du vélo de manière générale, diriez-vous que vous êtes plutôt d'accord ou plutôt pas d'accord avec les phrases suivantes ? »
(base: Ensemble de l'échantillon)

D'ACCORD

Aujourd'hui, pratiquer le vélo est plutôt bien vu dans la société
[À la moitié de l'échantillon]



88% Cadres : 93%
Diplôme bac+3 et plus : 92%

Aujourd'hui, pratiquer le vélo est plutôt bien vu dans votre entourage (famille, amis, collègues...) [À l'autre moitié de l'échantillon]



78% Cadres : 87%
Revenus aisés : 85%
Moins de 35 ans : 81%

Vous êtes suffisamment en forme pour faire du vélo sur une distance d'environ 10 km



62% Hommes : 73%
Revenus aisés : 71%
Moins de 35 ans : 70%

On ne vous a jamais vraiment habitué à considérer le vélo comme un mode de transport pour les déplacements du quotidien



59% Moins de 35 ans : 65%

Autour de vous, il y a de plus en plus de gens qui pratiquent le vélo au quotidien



56% 16-24 ans : 64%
Cadres : 62%
Diplôme bac+3 et plus : 61%

Vous aimeriez utiliser davantage le vélo dans vos déplacements du quotidien, mais vous manquez d'informations sur les itinéraires cyclables autour de là où vous habitez



40% Moins de 35 ans : 55%
Revenus modestes : 48%

Le vélo, c'est avant tout un mode de transport utilisé par les personnes qui n'ont pas les moyens financiers d'utiliser la voiture



28% Moins de 35 ans : 40%
Revenus modestes : 36%

TOUT À FAIT D'ACCORD

PLUTÔT D'ACCORD

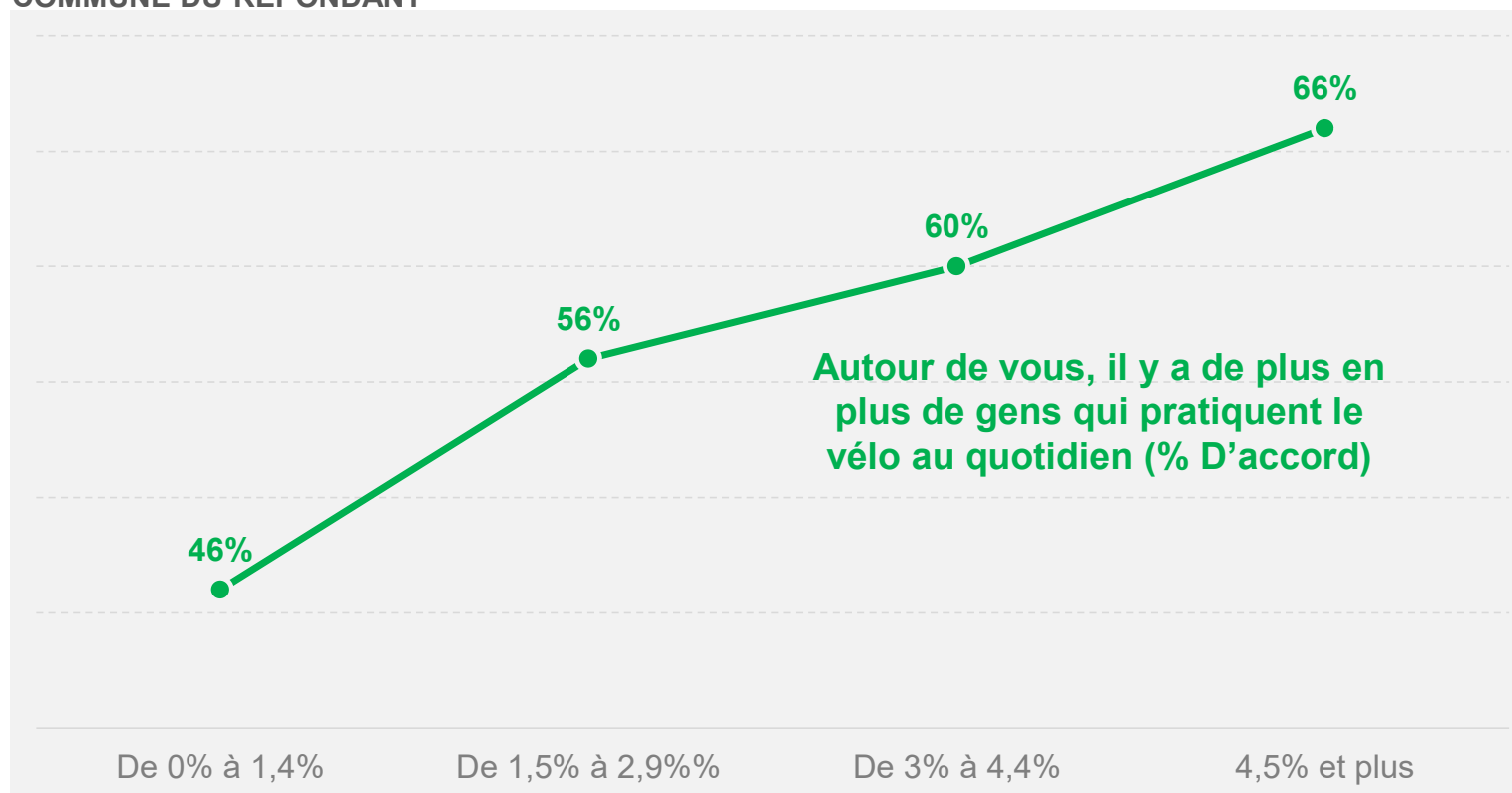
PLUTÔT PAS D'ACCORD

PAS D'ACCORD DU TOUT

LE SENTIMENT QUE DE PLUS EN PLUS DE GENS FONT DU VÉLO EST LIÉ À UNE RÉALITÉ CONCRÈTE DANS LA COMMUNE DES RÉPONDANTS

Question : « Pour chacune des propositions suivantes, diriez-vous qu'elle s'applique à vos changements d'habitudes à propos de vos déplacements du quotidien depuis mars 2020 et le début de l'épidémie de Covid-19 ? » (base: à ceux qui ont changé leurs habitudes – 39% de l'échantillon)

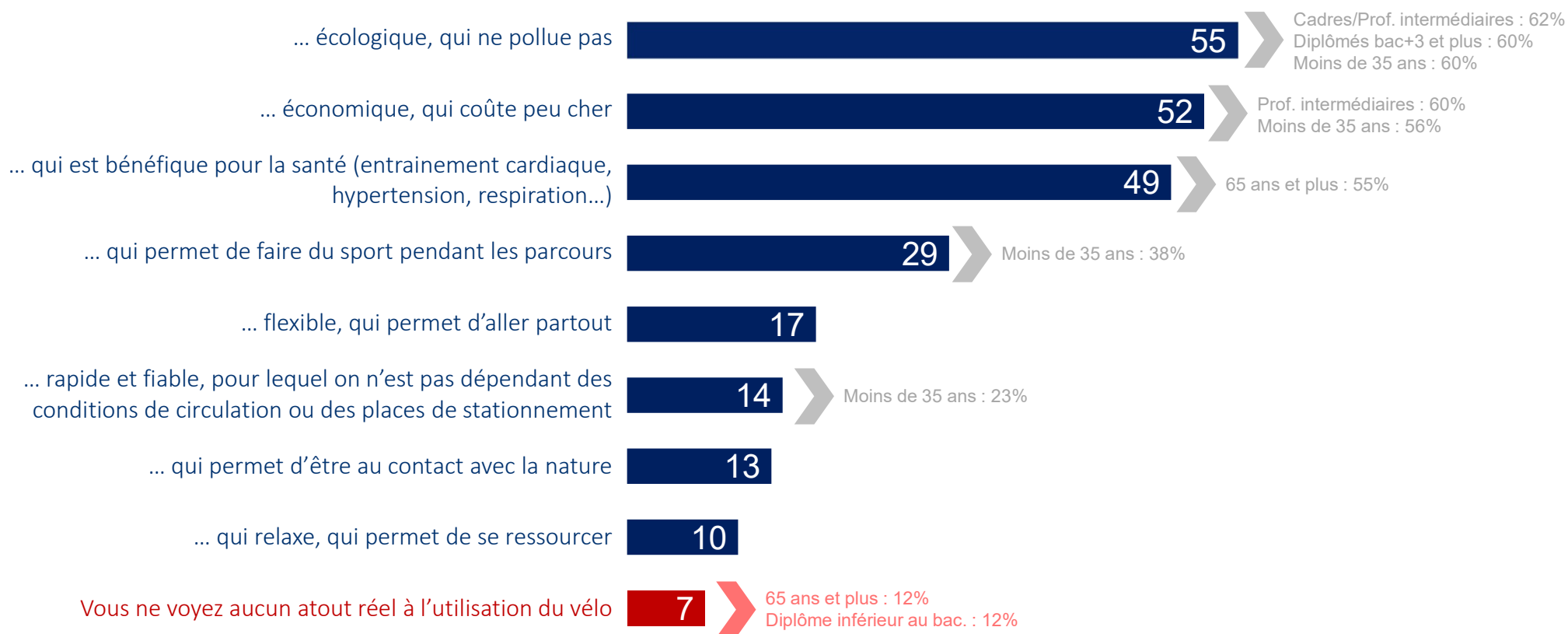
SELON LA PART DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL QUI SE FONT À VÉLO* DANS LA COMMUNE DU RÉPONDANT



* INSEE, Emploi-Activité en 2018, Recensement de la population 2018

LES PRINCIPAUX AVANTAGES DU VÉLO : L'ABSENCE DE POLLUTION, LE COÛT MODIQUE ET LE BÉNÉFICE POUR LA SANTÉ

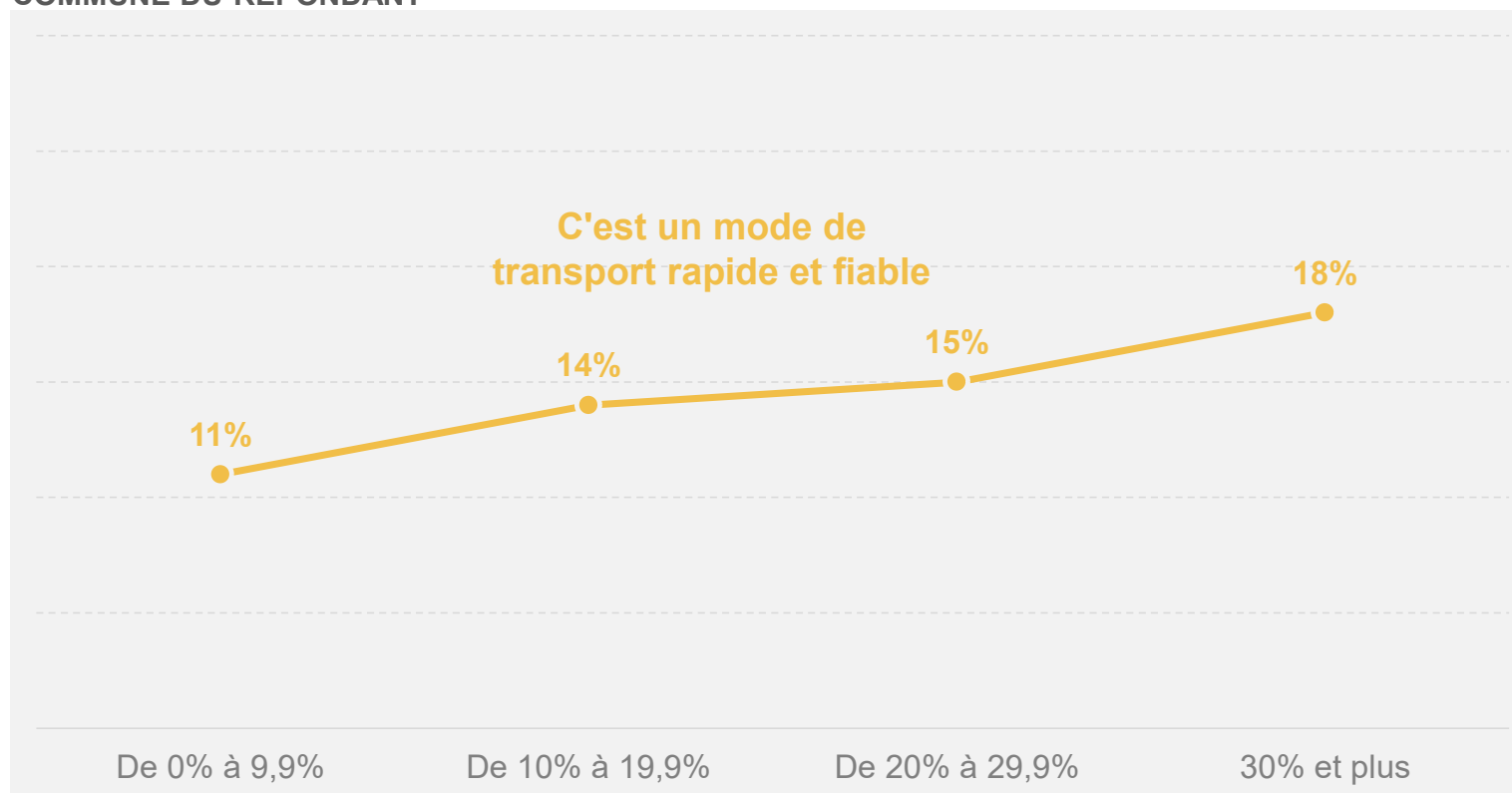
Question : « Quels sont, à vos yeux, les principaux avantages à l'utilisation du vélo pour vos déplacements du quotidien ? C'est un mode de transport... »
 (base: Ensemble de l'échantillon) – Total supérieur à 100 car plusieurs réponses possibles



LA PRÉSENCE DE PISTES CYCLABLES A UN EFFET SENSIBLE SUR L'IMAGE DU VÉLO COMME UN MODE DE TRANSPORT RAPIDE ET FIABLE

Question : « Quels sont, à vos yeux, les principaux avantages à l'utilisation du vélo pour vos déplacements du quotidien ? C'est un mode de transport... »
(base: Ensemble de l'échantillon) – Total supérieur à 100 car plusieurs réponses possibles

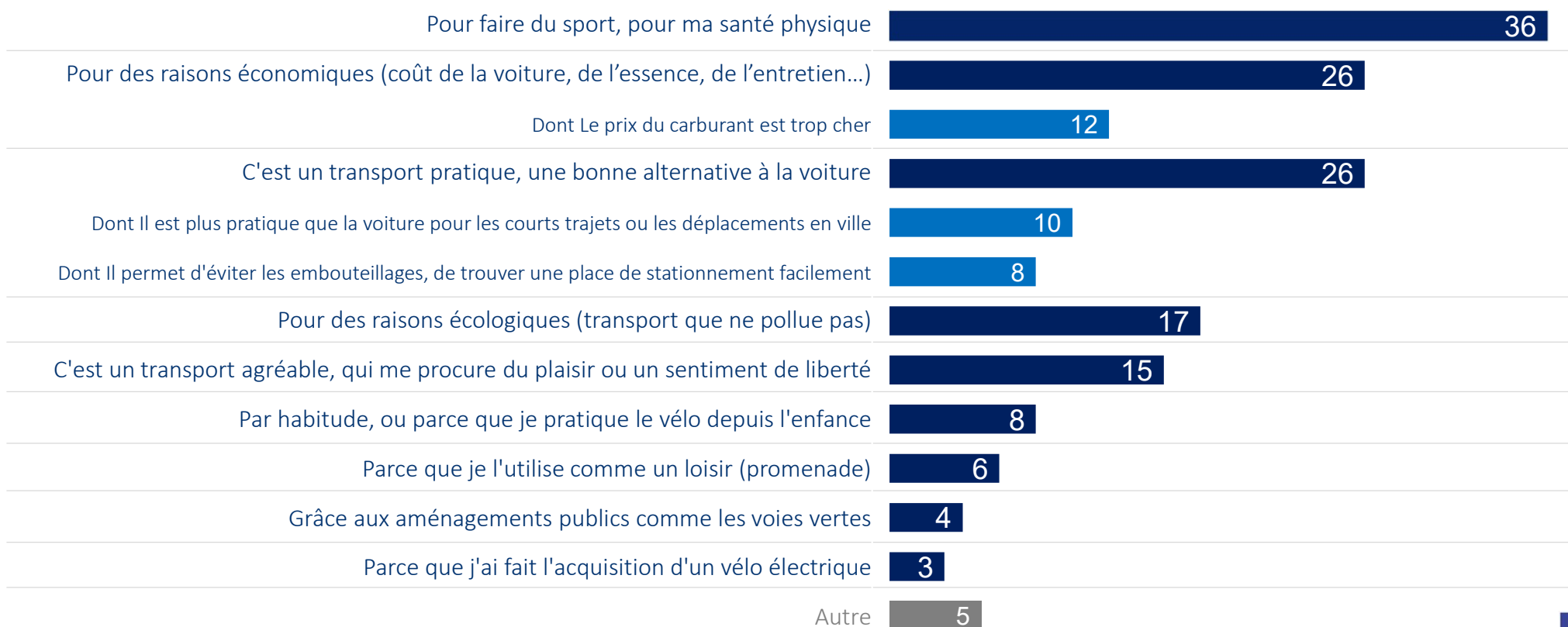
SELON LA PART DE VOIES CYCLABLES (INCLUANT LES VOIES LIMITÉES À 30 KM/H)* DANS LA COMMUNE DU RÉPONDANT



* Taux de cyclabilité de la voirie, Vélo & Territoires, 2022

ON RETROUVE LES MÊMES ATOUTS DU VÉLO QUAND SES UTILISATEURS POUR LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN ÉVOQUENT CE QUI LES A POUSSÉ À L'UTILISER RÉGULIÈREMENT

Question : « Vous personnellement, qu'est-ce qui vous a décidé à utiliser le vélo pour certains de vos déplacements du quotidien ? Qu'est-ce qui a été le déclic ? »
(base: à ceux qui utilisent le vélo dans leurs déplacements du quotidien – 26% de l'échantillon)



SÉLECTION DE VERBATIMS DE LA QUESTION OUVERTE

Question : « Vous personnellement, qu'est-ce qui vous a décidé à utiliser le vélo pour certains de vos déplacements du quotidien ? Qu'est-ce qui a été le déclic ? »
(base: à ceux qui utilisent le vélo dans leurs déplacements du quotidien - 26% de l'échantillon)

Raisons liées au sport, à la santé physique

« **D'abord pour faire du sport**, puis pour l'économie de carburant et pour réduire l'impact d'environnement. »

« **Faire du sport**, se stationner ou on peut, garder une certaine autonomie en évitant les embouteillages. »

« Le plaisir d'associer **une activité physique** agréable à une démarche durable. »

« **Les bienfaits pour la santé** et les économies générées par son utilisation. »

Raisons économiques et financières

« Le déclic est bien sûr **le prix**, un vélo coûte moins cher qu'un **plein d'essence**. »

« **Les prix du carburant** qui flambent, les problèmes de stationnements difficiles et payant voir **très chers**... »

Raisons pratiques, bonne alternative à la voiture

« **Une facilité pour les courts déplacements**, raisonnement environnemental et économique, bon pour la santé. »

« Gain de temps pour **les déplacements en ville** et **plus de problème de stationnement**. »

Raisons écologiques, absence de pollution

« Depuis le confinement, une conscience du **bénéfice sur l'environnement** de l'arrêt de toute cette activité »

« **La préservation de l'environnement** et la qualité des déplacements (silence, économie, ...)

Mode de transport agréable, sentiment de liberté

« **Aimer prendre l'air** et joindre l'utile à l'**agréable** tout en pratiquant une activité sportive »

« Ca représente **un moment de détente** même si c'est pour un déplacement utile »

LES FREINS À L'UTILISATION DU VÉLO SONT LES RISQUES D'ACCIDENT AINSI QUE SON INADÉQUATION AVEC LES DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS

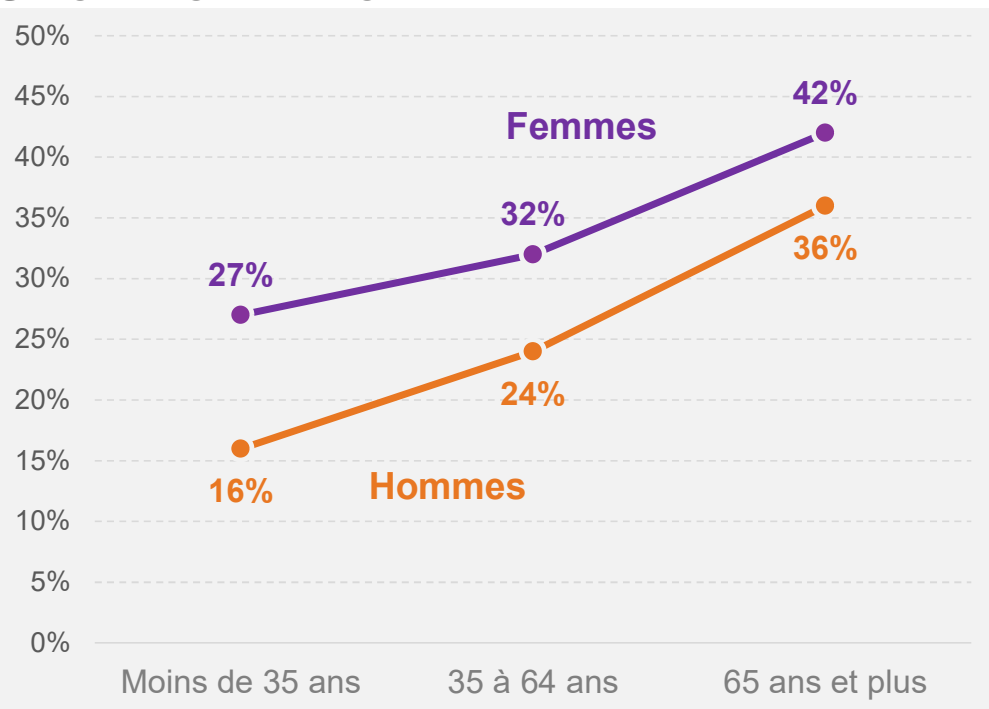
Question : « Quelles sont les raisons qui expliquent pourquoi vous n'utilisez actuellement pas le vélo pour vous déplacer au quotidien ? »
(base: à ceux qui n'utilisent pas le vélo dans leurs déplacements du quotidien – 74% de l'échantillon) – Total supérieur à 100 car plusieurs réponses possibles



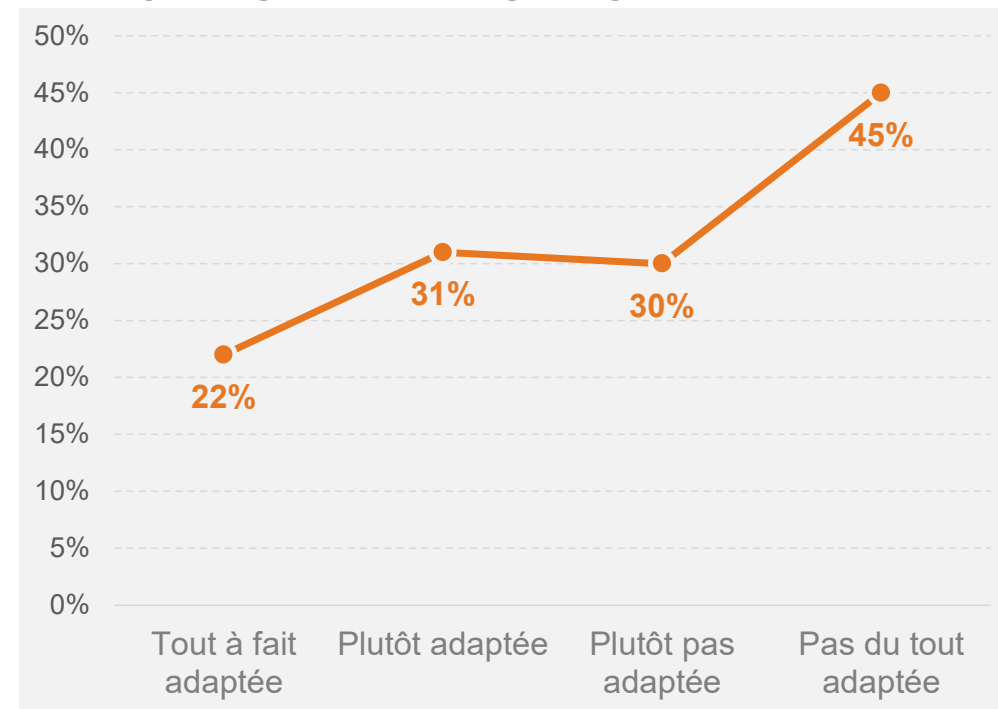
LES CRAINTES VIS-À-VIS DE LA DANGÉROSITÉ DU VÉLO SONT PLUS FORTES CHEZ LES FEMMES, LES SENIORS, ET CEUX QUI PENSENT QUE LA VOIRIE DE LEUR TERRITOIRE EST PEU ADAPTÉE À CE MODE DE DÉPLACEMENT

Question : « Quelles sont les raisons qui expliquent pourquoi vous n'utilisez actuellement pas le vélo pour vous déplacer au quotidien ? C'est dangereux, vous craignez trop les accidents avec les voitures » (base: à ceux qui n'utilisent pas le vélo dans leurs déplacements du quotidien – 74% de l'échantillon) – Total supérieur à 100 car plusieurs réponses possibles

SELON L'ÂGE ET LE GENRE



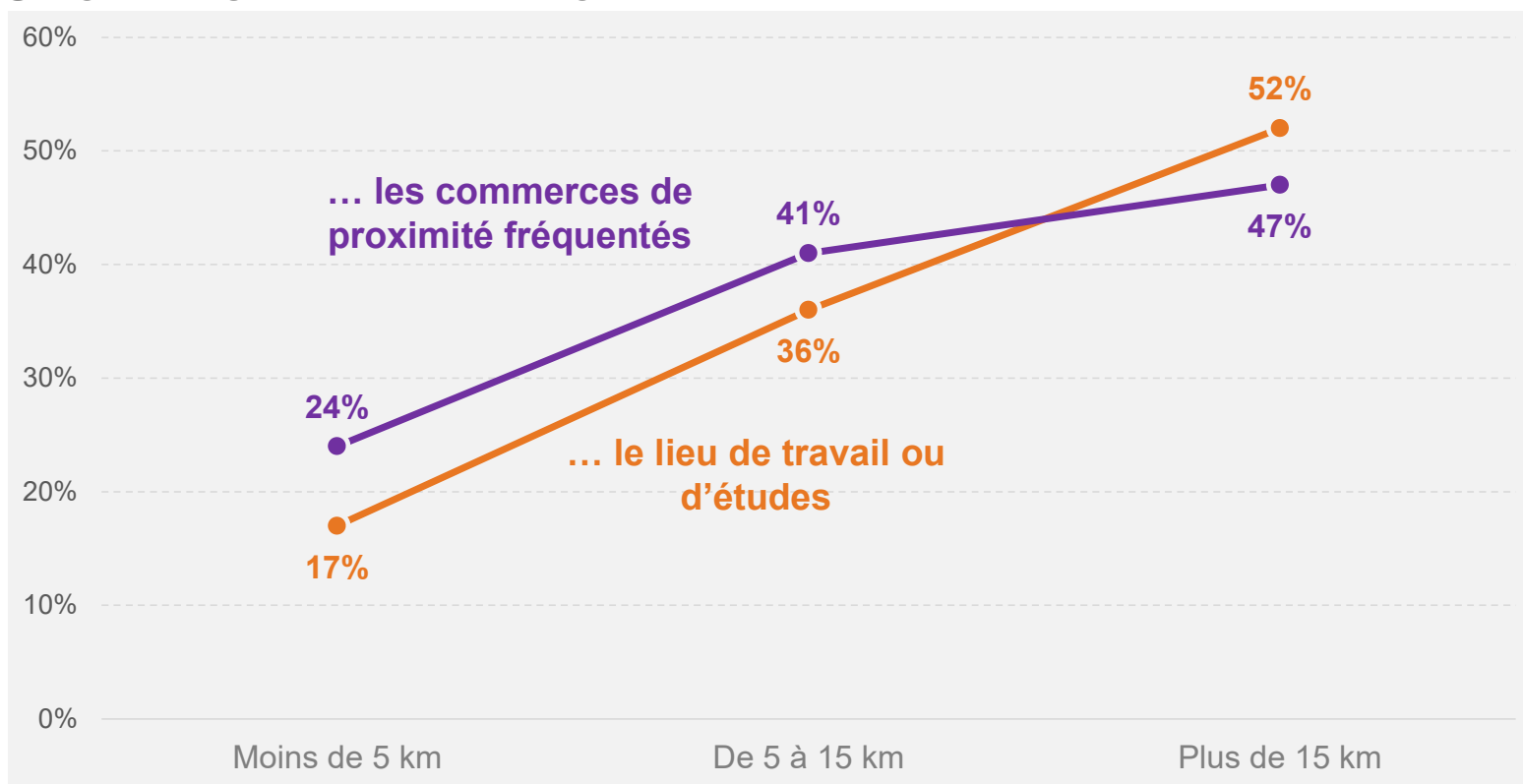
SELON LE SENTIMENT QUE LA VOIRIE DE SON TERRITOIRE EST ADAPTÉE AU VÉLO



LE SENTIMENT QUE LES DESTINATIONS NE SONT PAS ADAPTÉES AU VÉLO DÉPEND AVANT TOUT DE LA DISTANCE À PARCOURIR

Question : « De manière générale, est-il facile de stationner votre voiture... ? Vos destinations ne sont pas adaptées au vélo (trop lointaines ou trop proches) »
(base: à ceux qui possèdent au moins une voiture – 92% de l'échantillon)

SELON LA DISTANCE ENTRE LE DOMICILE ET...



LES AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU VÉLO DANS LES VILLES MOYENNES :

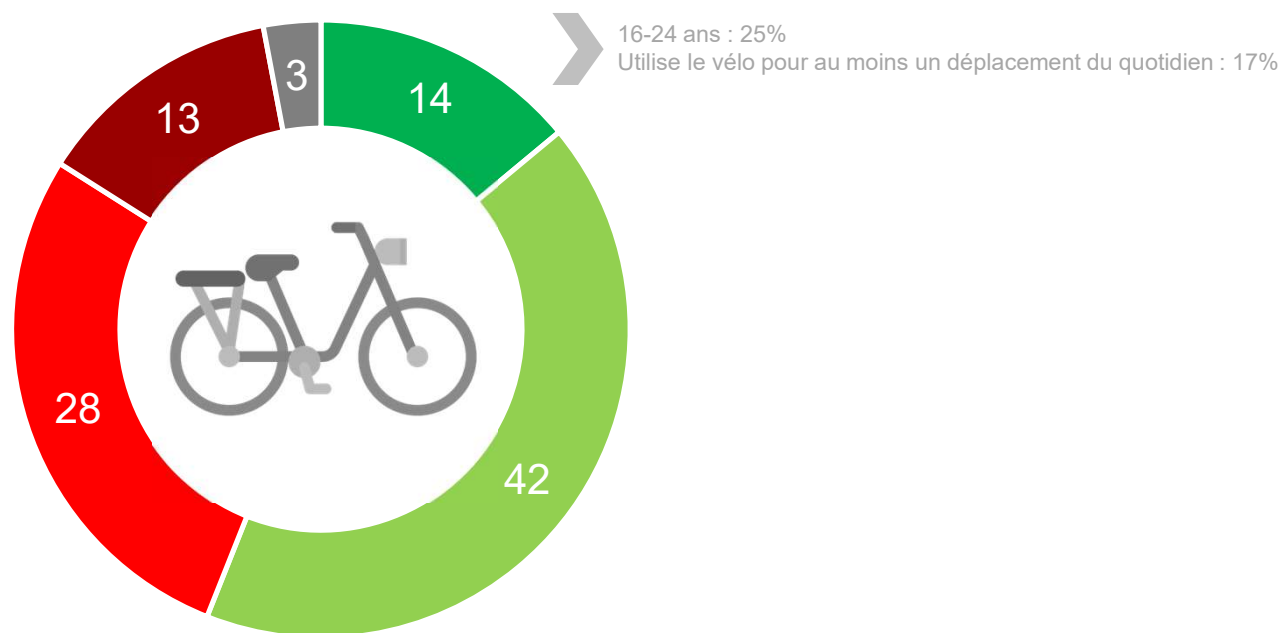
4

le volontarisme des pouvoirs publics est noté, mais les aménagements spécifiques ne sont pas jugés suffisamment répandus et le sentiment de pouvoir rouler en sécurité reste donc limité

SI UNE MAJORITÉ JUGE QUE LA VOIRIE ET L'URBANISME DE LEUR ZONE D'HABITATION SONT ADAPTÉS AU VÉLO, SEUL UN HABITANT SUR SEPT ESTIMENT QU'ELLES LE SONT « TOUT À FAIT »

Question : « Et là où vous habitez, diriez-vous que la voirie et l'urbanisme sont adaptés à l'utilisation du vélo, avec notamment des équipements spécifiques (pistes cyclables, arceaux de stationnement, sas pour les vélos aux feux tricolores, etc.) ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)



OUI, TOUT À FAIT

OUI, PLUTÔT

NON, PLUTÔT PAS

NON, PAS DU TOUT

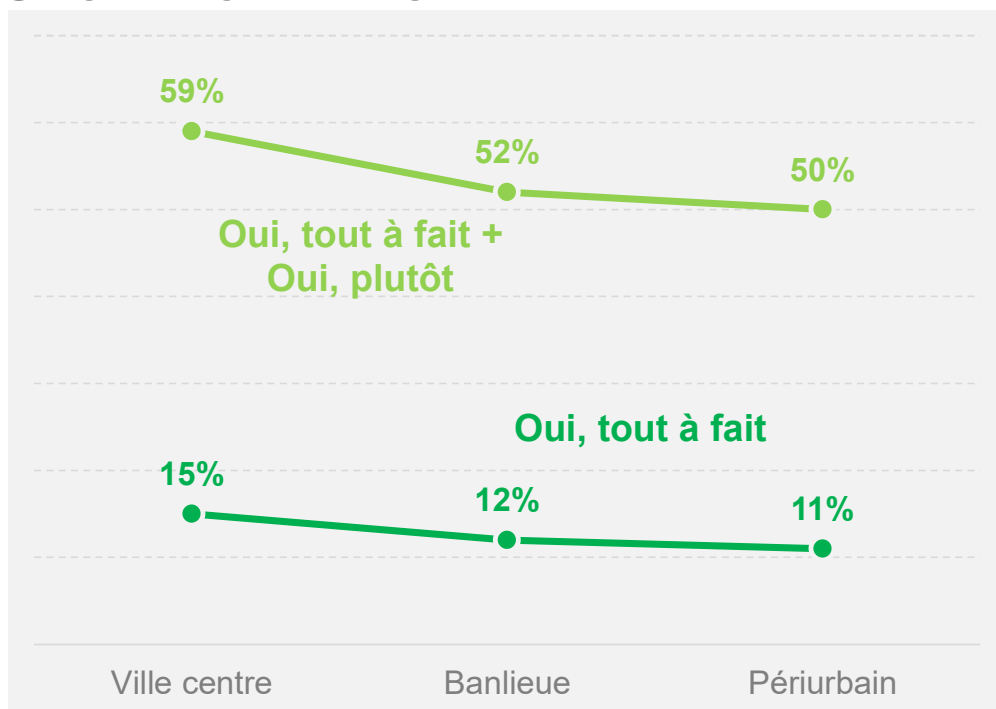
VOUS NE SAVEZ PAS

LE SENTIMENT QUE LA VOIRIE ET DE L'URBANISME SONT ADAPTÉS À L'UTILISATION DU VÉLO EST UN PEU PLUS IMPORTANT DANS LES VILLES-CENTRES...

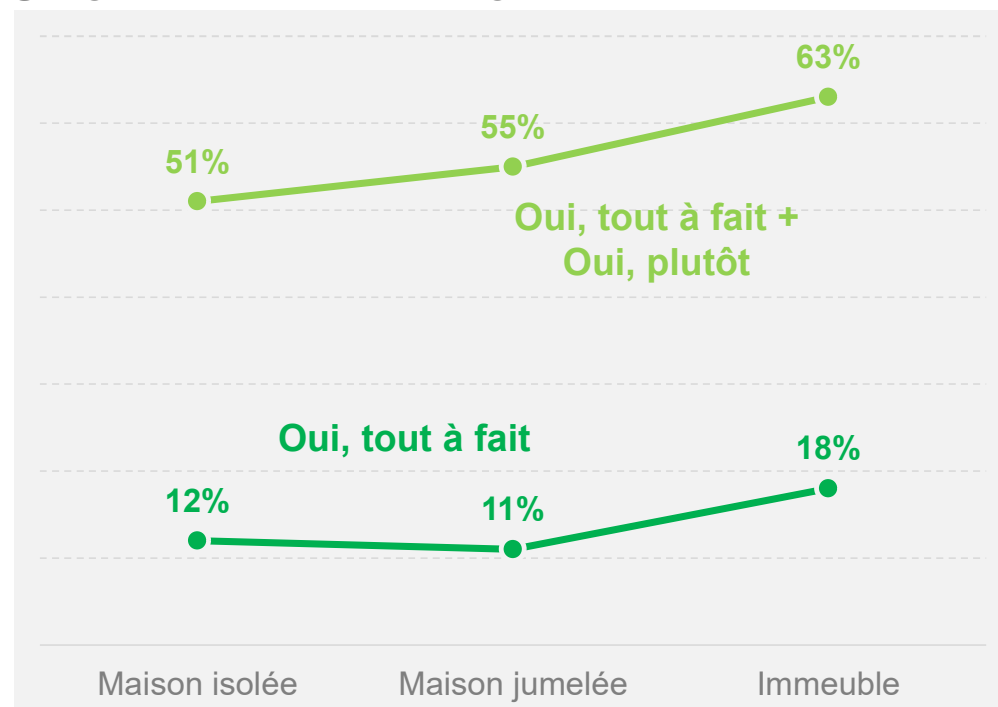
Question : « Et là où vous habitez, diriez-vous que la voirie et l'urbanisme sont adaptés à l'utilisation du vélo, avec notamment des équipements spécifiques (pistes cyclables, arceaux de stationnement, sas pour les vélos aux feux tricolores, etc.) ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)

SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE



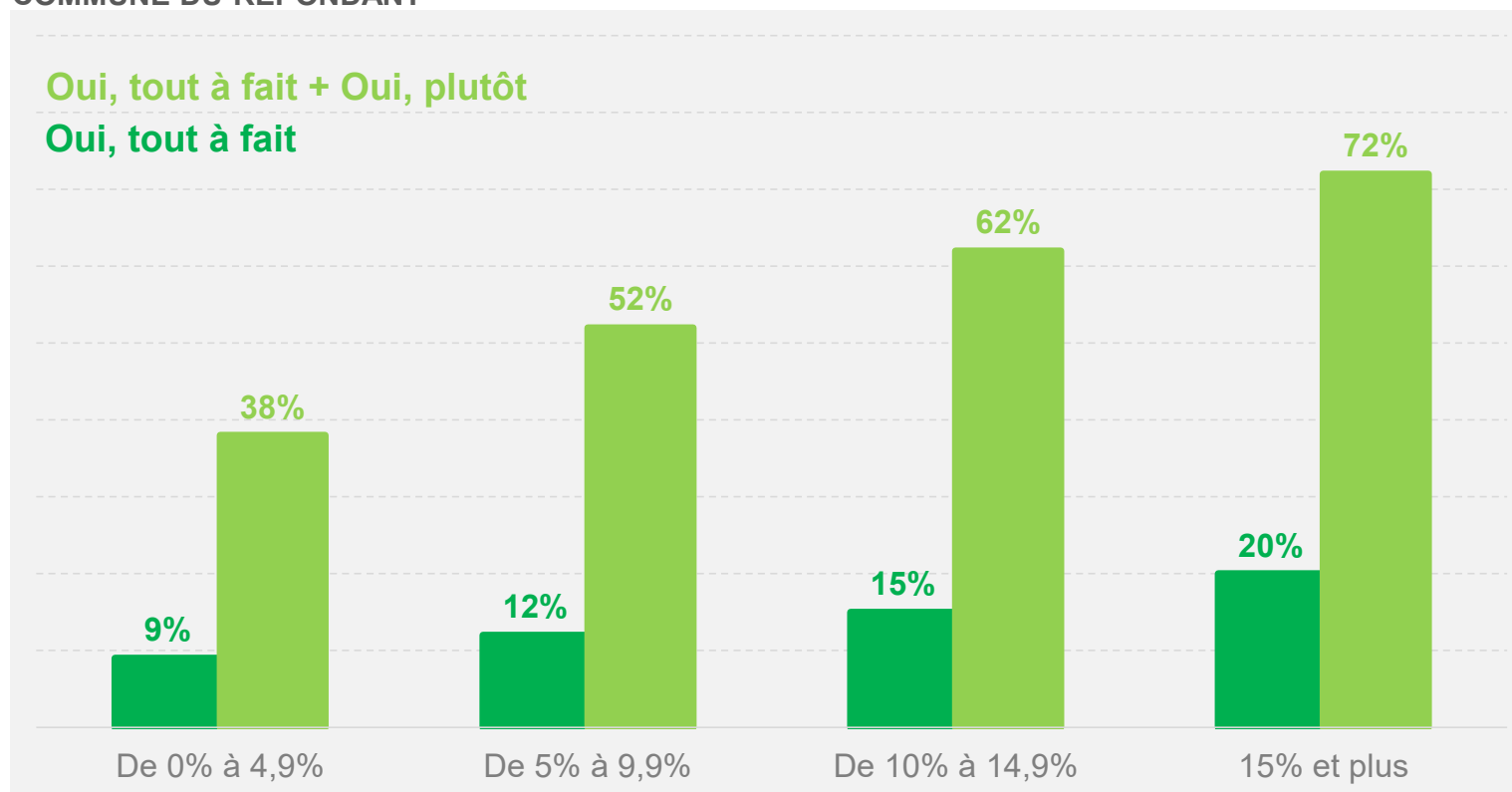
SELON LE TYPE D'HABITATION



... ET LA PRÉSENCE CONCRÈTE DE PISTES CYCLABLES JOUE FORTEMENT SUR LE SENTIMENT QUE VOIERIE ET URBANISME SONT ADAPTÉS AU VÉLO

Question : « Et là où vous habitez, diriez-vous que la voirie et l'urbanisme sont adaptés à l'utilisation du vélo, avec notamment des équipements spécifiques (pistes cyclables, arceaux de stationnement, sas pour les vélos aux feux tricolores, etc.) ? » (base: Ensemble de l'échantillon)

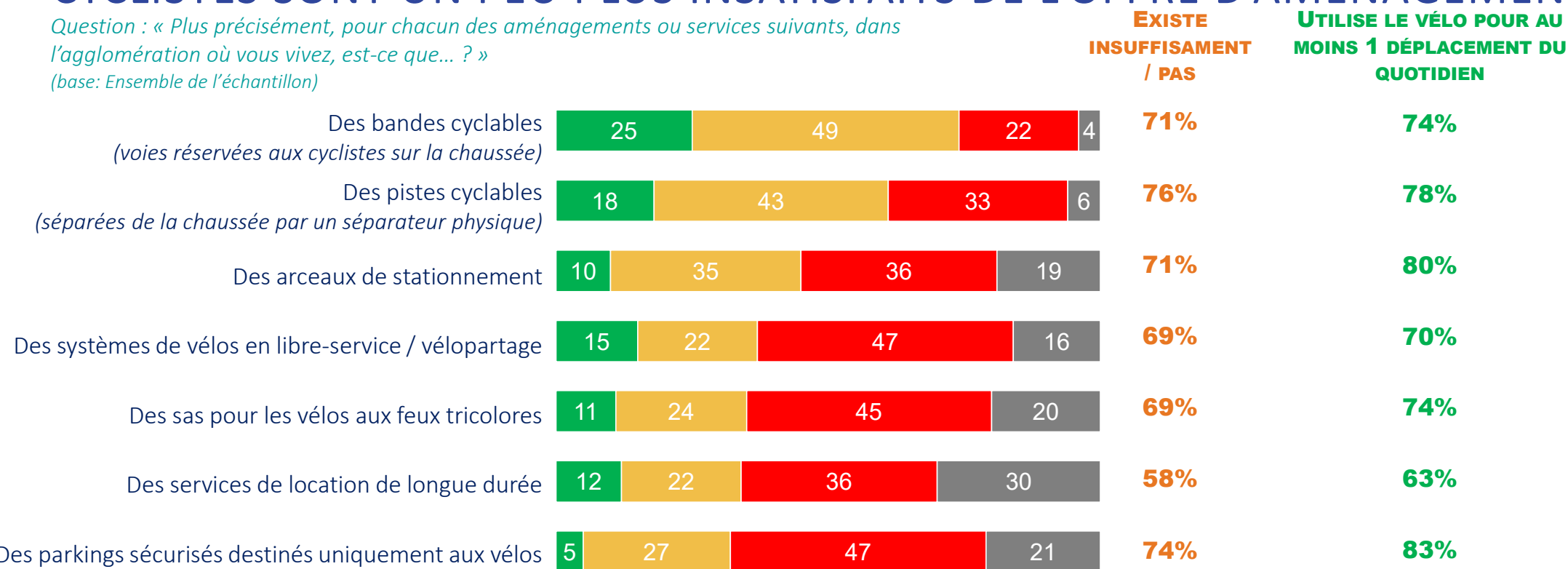
SELON LA PART DE VOIES CYCLABLES (SANS LES VOIES LIMITÉES À 30 KM/H)* DANS LA COMMUNE DU RÉPONDANT



* Taux de cyclabilité de la voirie, Vélo & Territoires, 2022

LES BANDES / PISTES CYCLABLES EXISTENT MAIS INSUFFISAMMENT AUX YEUX DES HABITANTS, LES AUTRES AMÉNAGEMENTS RESTENT RARES; LES CYCLISTES SONT UN PEU PLUS INSATISFAITS DE L'OFFRE D'AMÉNAGEMENTS

Question : « Plus précisément, pour chacun des aménagements ou services suivants, dans l'agglomération où vous vivez, est-ce que... ? »
(base: Ensemble de l'échantillon)



... CELA EXISTE EN GRAND NOMBRE

... CELA EXISTE, MAIS INSUFFISAMMENT

... CELA N'EXISTE PAS OU TRÈS PEU

VOUS NE SAVEZ PAS PRÉCISÉMENT

DES AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU VÉLO QUI SONT GLOBALEMENT JUGÉS PLUS PRÉSENTS PAR LES HABITANTS DES VILLES-CENTRES

Question : « Plus précisément, pour chacun des aménagements ou services suivants, dans l'agglomération où vous vivez, est-ce que... ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)

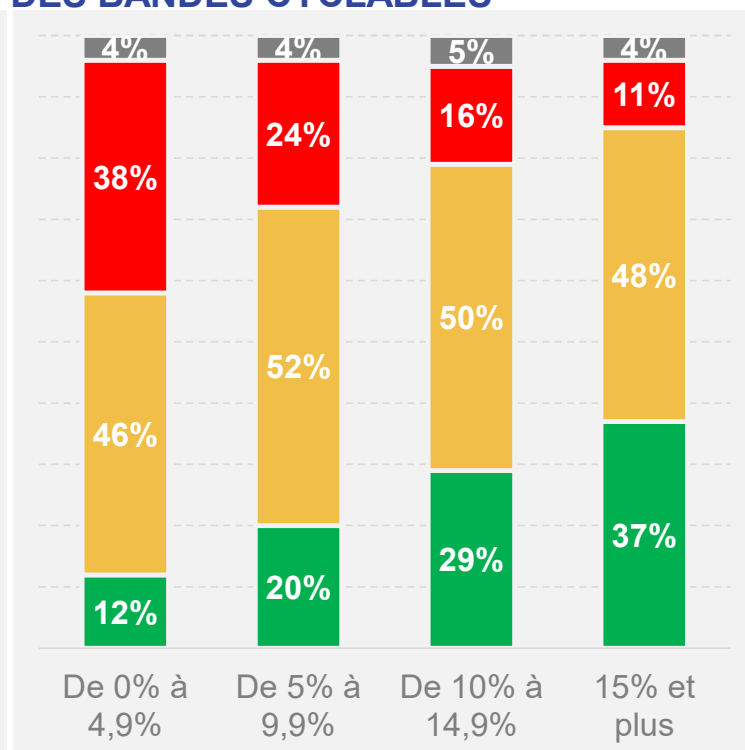
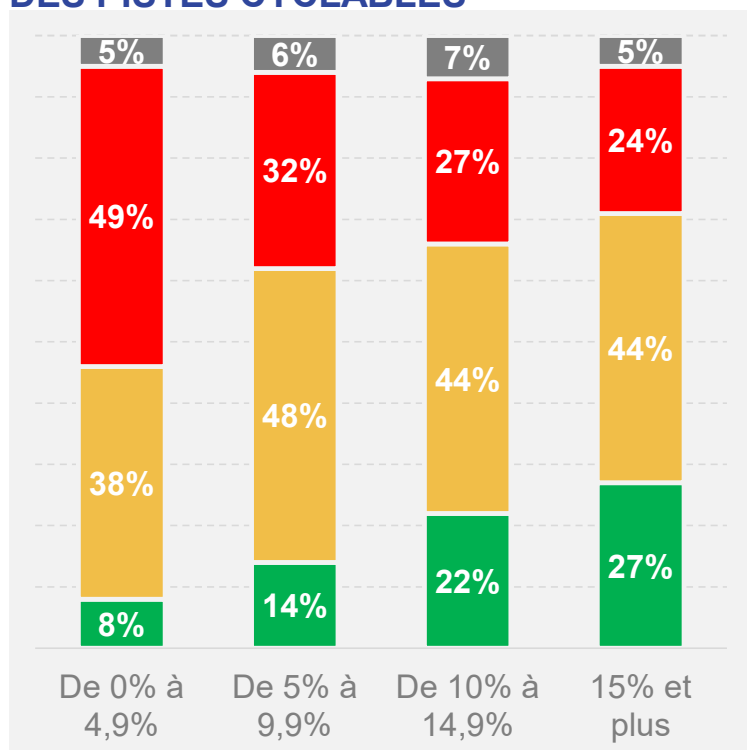
SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE

| | | VILLE-CENTRE | | BANLIEUE | | PÉRIURBAIN | |
|--|--|-----------------------------|--|-----------------------------|--|-----------------------------|--|
| | | Cela existe en grand nombre | Cela existe en grand nombre + Cela existe, mais insuffisamment | Cela existe en grand nombre | Cela existe en grand nombre + Cela existe, mais insuffisamment | Cela existe en grand nombre | Cela existe en grand nombre + Cela existe, mais insuffisamment |
| | Des bandes cyclables | 27% | 78% | 20% | 69% | 32% | 63% |
| | Des pistes cyclables | 19% | 64% | 16% | 58% | 21% | 61% |
| | Des arceaux de stationnement | 12% | 49% | 9% | 43% | 3% | 20% |
| | Des systèmes de vélos en libre-service / vélopartage | 18% | 41% | 11% | 31% | 8% | 25% |
| | Des sas pour les vélos aux feux tricolores | 14% | 41% | 8% | 27% | 10% | 20% |
| | Des services de location de longue durée | 15% | 40% | 7% | 26% | 6% | 21% |
| | Des parkings sécurisés destinés uniquement aux vélos | 6% | 34% | 4% | 30% | 2% | 23% |

LE JUGEMENT SUR L'ACTION DES POUVOIRS PUBLICS EN FAVEUR DU VÉLO EST ASSEZ NETTEMENT LIÉ À LA PRÉSENCE DE PISTES/BANDES CYCLABLES

Question : « Plus précisément, pour chacun des aménagements ou services suivants, dans l'agglomération où vous vivez, est-ce que... ? »
 (base: Ensemble de l'échantillon)

SELON LA PART DE VOIES CYCLABLES (SANS LES VOIES LIMITÉES À 30 KM/H)* DANS LA COMMUNE DU RÉPONDANT



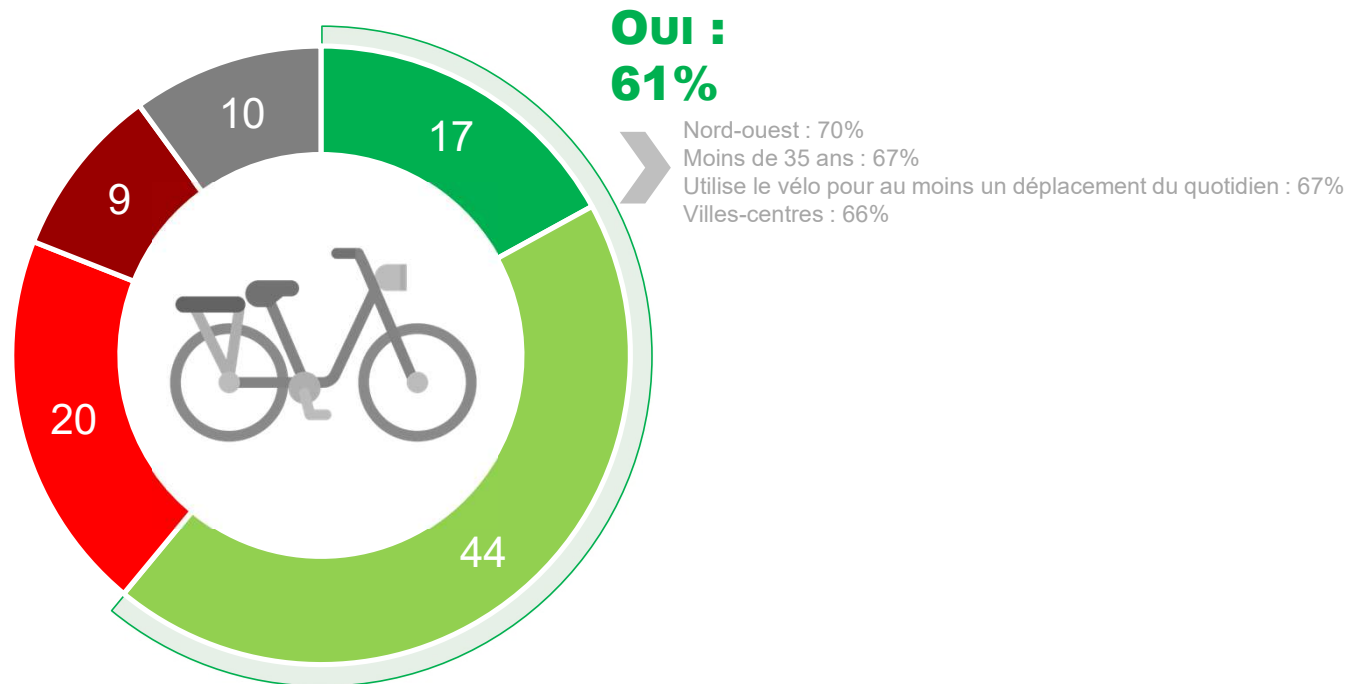
... cela existe en grand nombre
 ... cela existe, mais insuffisamment
 ... cela n'existe pas ou très peu
 Vous ne savez pas précisément

* Taux de cyclabilité de la voirie, Vélo & Territoires, 2022

LE SENTIMENT QUE LOCALEMENT, LES POUVOIRS PUBLICS CHERCHENT À ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO EST TRÈS MAJORITAIRE

Question : « Et toujours là où vous habitez, avez-vous le sentiment que les pouvoirs publics (commune, communauté d'agglomération, département...) cherchent à encourager la pratique du vélo pour les déplacements des habitants ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)



OUI, TOUT À FAIT

OUI, PLUTÔT

NON, PLUTÔT PAS

NON, PAS DU TOUT

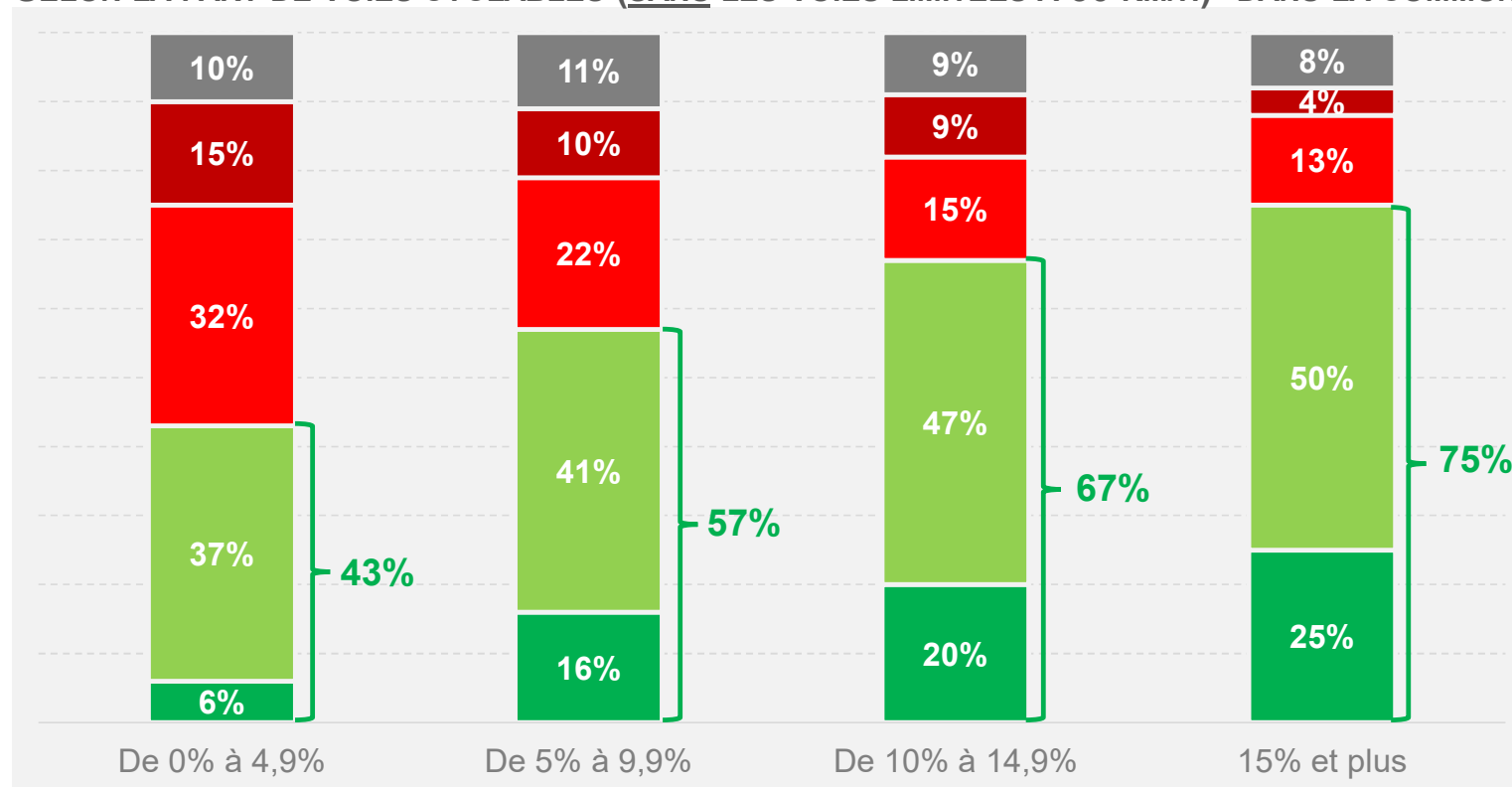
VOUS NE SAVEZ PAS VRAIMENT

LE JUGEMENT SUR L'ACTION DES POUVOIRS PUBLICS EN FAVEUR DU VÉLO EST ÉTROITEMENT LIÉ À LA PRÉSENCE DE PISTES CYCLABLES

Question : « Et toujours là où vous habitez, avez-vous le sentiment que les pouvoirs publics (commune, communauté d'agglomération, département...) cherchent à encourager la pratique du vélo pour les déplacements des habitants ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)

SELON LA PART DE VOIES CYCLABLES (SANS LES VOIES LIMITÉES À 30 KM/H)* DANS LA COMMUNE DU RÉPONDANT



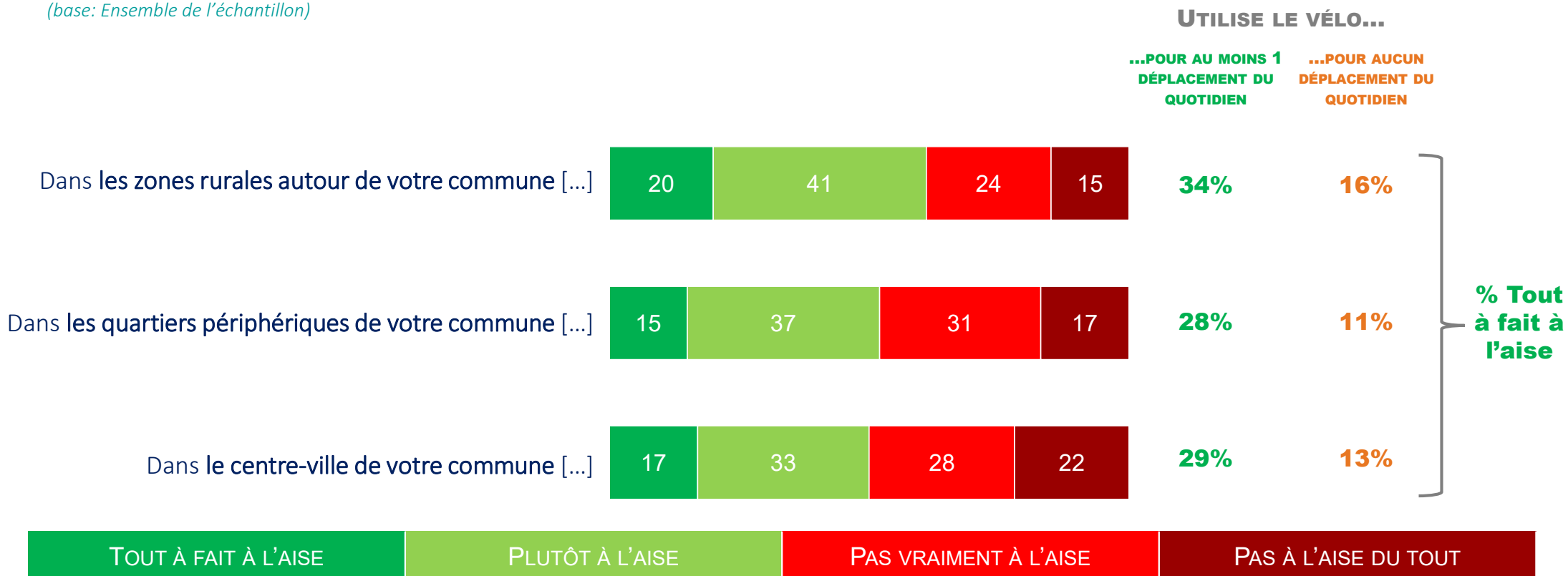
Oui, tout à fait
 Oui, plutôt
 Non, plutôt pas
 Non, pas du tout
 Ne sait pas

* Taux de cyclabilité de la voirie, Vélo & Territoires, 2022

UN SENTIMENT DE SÉCURITÉ FAIBLE POUR CIRCULER À VÉLO DANS LES CENTRES ET LES PÉRIPHÉRIES DES VILLES MOYENNES, SAUF CHEZ UNE PARTIE DES UTILISATEURS RÉGULIERS DU VÉLO

Question : « Là où vous habitez, vous sentiriez-vous à l'aise pour vous déplacer régulièrement à vélo dans chacune de ces zones ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)



LES HABITANTS DES VILLES-CENTRES SONT GLOBALEMENT LES PLUS ENCLINS À SE SENTIR À L'AISE À VÉLO DANS LEUR TERRITOIRE

Question : « Là où vous habitez, vous sentiriez-vous à l'aise pour vous déplacer régulièrement à vélo dans chacune de ces zones ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)

SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE

SELON LE TYPE D'HABITATION

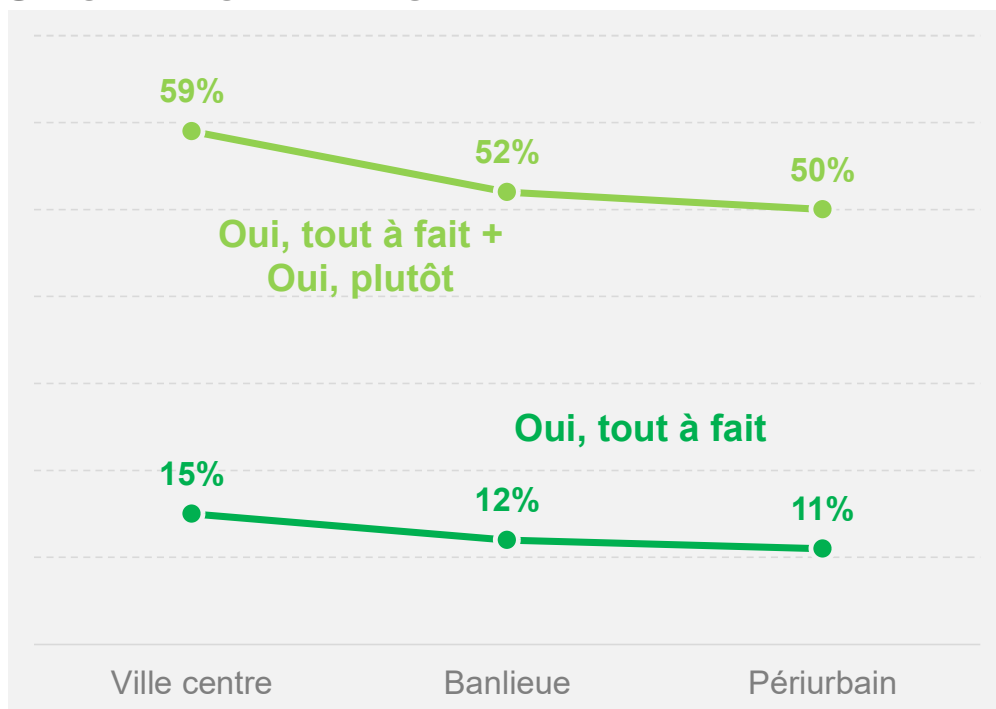
| | VILLE-CENTRE | | BANLIEUE | | PÉRIURBAIN | | MAISON ISOLÉE | | MAISON JUMELÉE | | IMMEUBLE | |
|---|----------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------|
| | Tout à fait à l'aise | Tout à fait + Plutôt à l'aise | Tout à fait à l'aise | Tout à fait + Plutôt à l'aise | Tout à fait à l'aise | Tout à fait + Plutôt à l'aise | Tout à fait à l'aise | Tout à fait + Plutôt à l'aise | Tout à fait à l'aise | Tout à fait + Plutôt à l'aise | Tout à fait à l'aise | Tout à fait + Plutôt à l'aise |
| Dans les zones rurales autour de votre commune [...] | 21% | 61% | 21% | 63% | 13% | 53% | 23% | 64% | 17% | 62% | 20% | 59% |
| Dans les quartiers périphériques de votre commune [...] | 16% | 53% | 15% | 53% | 8% | 36% | 16% | 54% | 12% | 50% | 17% | 52% |
| Dans le centre-ville de votre commune [...] | 18% | 49% | 17% | 52% | 15% | 49% | 18% | 51% | 15% | 48% | 18% | 49% |

LE SENTIMENT QUE LA VOIRIE ET DE L'URBANISME SONT ADAPTÉS À L'UTILISATION DU VÉLO EST UN PEU PLUS IMPORTANT DANS LES VILLES-CENTRES...

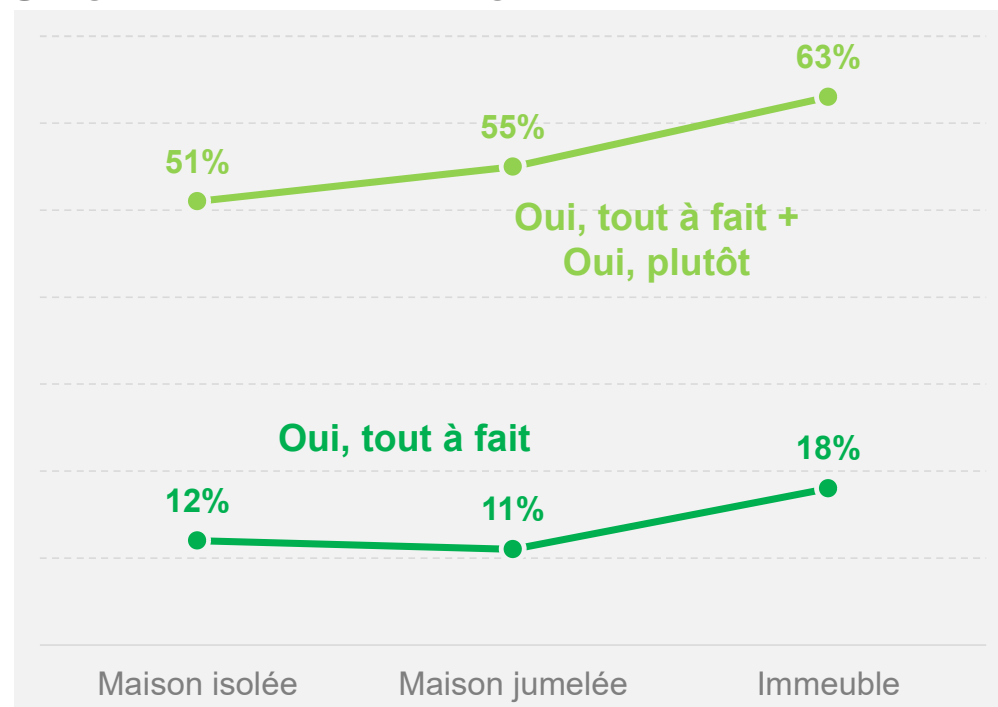
Question : « Et là où vous habitez, diriez-vous que la voirie et l'urbanisme sont adaptés à l'utilisation du vélo, avec notamment des équipements spécifiques (pistes cyclables, arceaux de stationnement, sas pour les vélos aux feux tricolores, etc.) ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)

SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE



SELON LE TYPE D'HABITATION

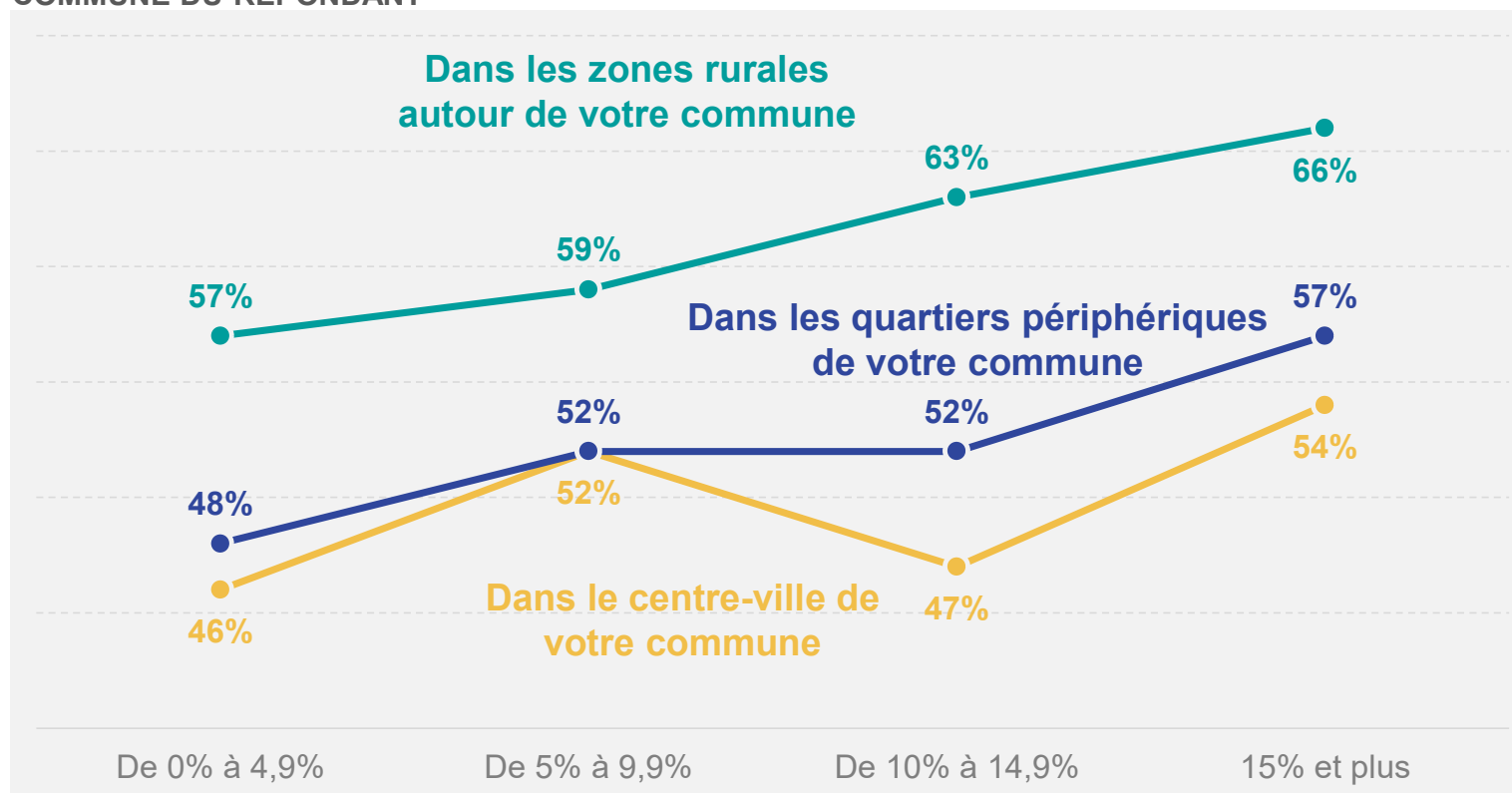


L'AMÉNAGEMENT DE PISTES CYCLABLES A UN IMPACT ASSEZ NET SUR LE POTENTIEL DE DÉPLACEMENTS À VÉLO DANS SON TERRITOIRE

Question : « Là où vous habitez, vous sentiriez-vous à l'aise pour vous déplacer régulièrement à vélo dans chacune de ces zones ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)

SELON LA PART DE VOIES CYCLABLES (SANS LES VOIES LIMITÉES À 30 KM/H)* DANS LA COMMUNE DU RÉPONDANT



* Taux de cyclabilité de la voirie, Vélo & Territoires, 2022

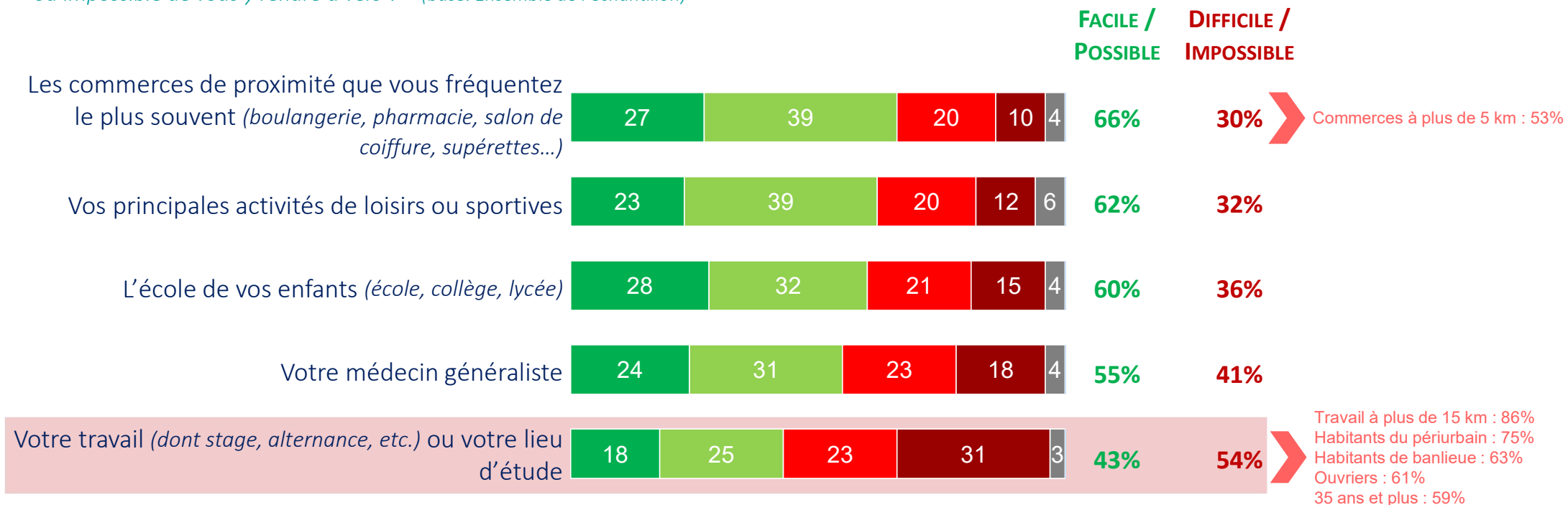
LES LEVIERS POUR ACTIONNER LE PASSAGE AU VÉLO AU QUOTIDIEN :

les principaux leviers concernent certains aménagements urbains (pistes cyclables denses, parkings sécurisés) ainsi que l'aide à l'achat

5

UN PASSAGE AU VÉLO QUI SEMBLE RÉALISTE POUR CERTAINS DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN SEULEMENT

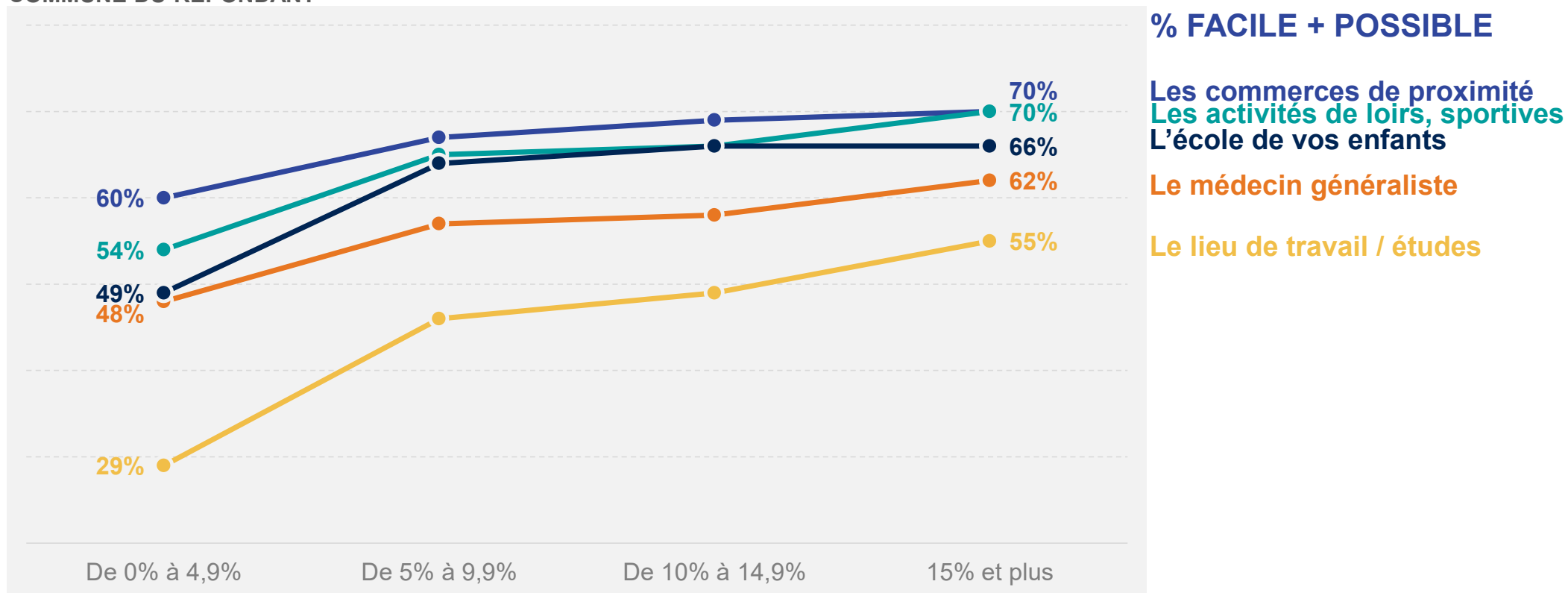
Question : « Pour chacun de ces déplacements du quotidien suivant, diriez-vous qu'aujourd'hui, il vous serait facile, possible, difficile ou impossible de vous y rendre à vélo ? » (base: Ensemble de l'échantillon)



LE SENTIMENT DE POUR UTILISER SON VÉLO AU QUOTIDIEN DÉPEND EN PARTIE DE LA PRÉSENCE DE PISTES CYCLABLES, MÊME EN NOMBRE LIMITÉ

Question : « Pour chacun de ces déplacements du quotidien suivant, diriez-vous qu'aujourd'hui, il vous serait facile, possible, difficile ou impossible de vous y rendre à vélo ? » (base: Ensemble de l'échantillon)

SELON LA PART DE VOIES CYCLABLES (INCLUANT LES VOIES LIMITÉES À 30 KM/H)* DANS LA COMMUNE DU RÉPONDANT



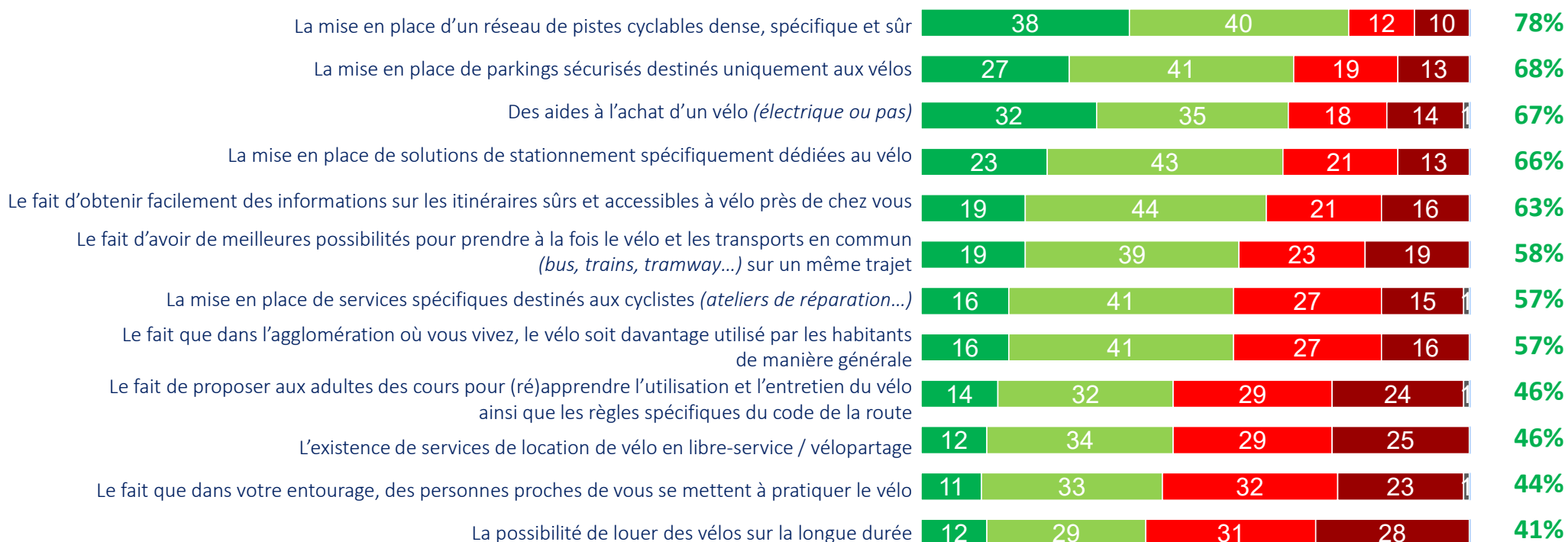
* Taux de cyclabilité de la voirie, Vélo & Territoires, 2022

63 ©Ipsos – Enquête sur les pratiques cyclables dans les villes moyennes – Juin 2022

LES PISTES CYCLABLES, LES PARKINGS SÉCURISÉS ET LES AIDES À L'ACHAT COMME PRINCIPAUX LEVIERS POUR UTILISER LE VÉLO AU QUOTIDIEN

Question : « Pour chacun de ces éléments suivants, diriez-vous qu'ils pourraient jouer un rôle important ou pas important pour vous décider à davantage utiliser le vélo dans vos déplacements du quotidien ? » (base: Ensemble de l'échantillon)

IMPORTANT



UN RÔLE TRÈS IMPORTANT

UN RÔLE ASSEZ IMPORTANT

UN RÔLE PEU IMPORTANT

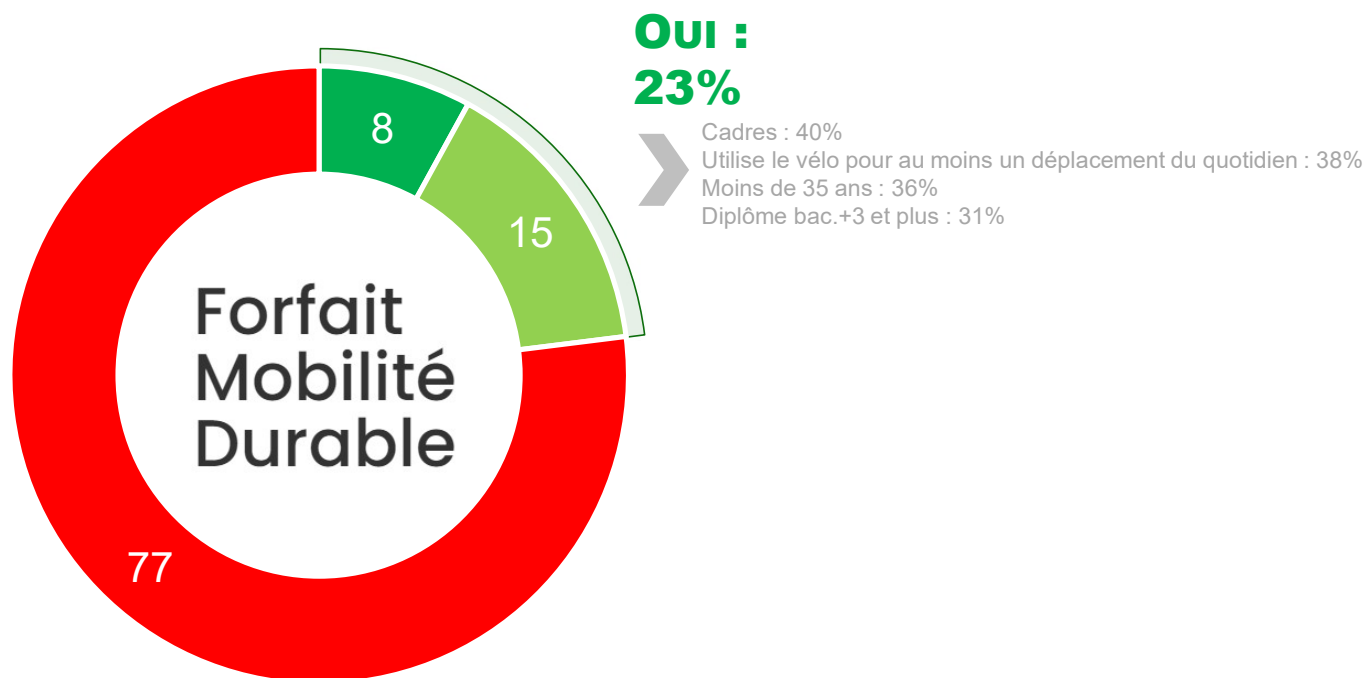
UN RÔLE PAS IMPORTANT DU TOUT

NSP

UNE NOTORIÉTÉ À CE STADE ENCORE LIMITÉE DU FORFAIT MOBILITÉ DURABLE

Question : « Avez-vous déjà entendu parler du Forfait mobilités durables ? »

(base: Ensemble de l'échantillon)



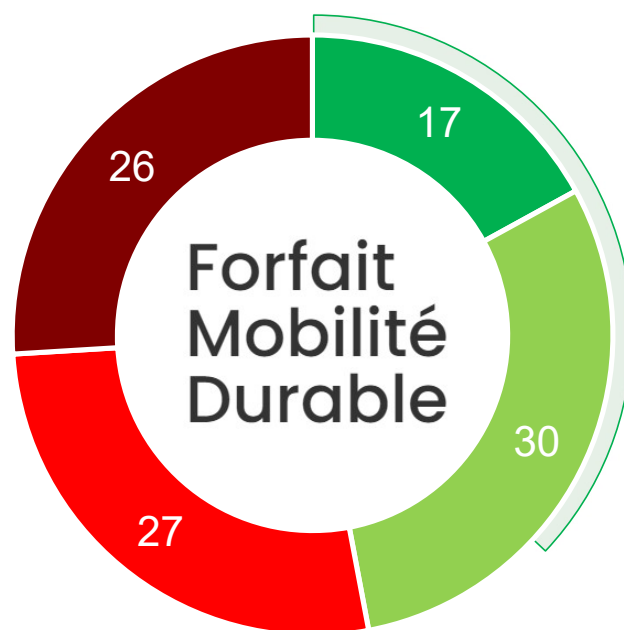
OUI, ET VOUS VOYEZ BIEN DE QUOI IL S'AGIT

OUI, MAIS VOUS NE VOYEZ PAS BIEN DE QUOI IL S'AGIT

NON

UN DISPOSITIF QUI SEMBLE CEPENDANT POUVOIR AVOIR UN IMPACT AUPRÈS DES AUTOMOBILISTES ACTUELS SI SA NOTORIÉTÉ S'AMÉLIORE

Question : «Le Forfait mobilités durables est un système de prise en charge par les employeurs des frais de transports des employés entre leur domicile et leur lieu de travail s'ils sont effectués avec des transports propres (vélo, covoiturage, etc.). Le Forfait mobilités durables est exonéré d'impôt et de cotisations sociales dans la limite de 500 € par an et par personne. Actuellement facultatif pour les entreprises, il deviendra à terme obligatoire. Vous personnellement, diriez-vous que ce Forfait mobilités durables pourrait vous conduire à utiliser un vélo pour vous rendre sur votre lieu de travail ? » (base: Ensemble de l'échantillon)



OUI :
47%



Travail distant de 5 à 15 km : 51%
Utilise la voiture pour tous ses déplacements du quotidien : 50%
Va régulièrement au travail en voiture : 45%

OUI, CERTAINEMENT

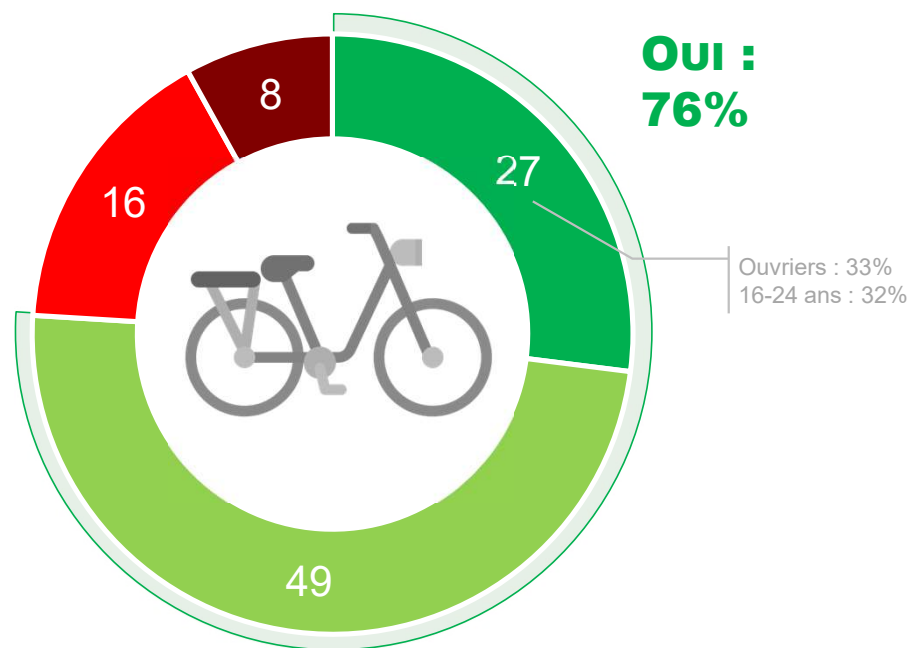
OUI, PROBABLEMENT

NON, PROBABLEMENT PAS

NON, CERTAINEMENT PAS

UN IMPACT POTENTIELLEMENT FORT D'UNE ACCULTURATION AU VÉLO DURANT LA PRIMAIRE ET LE COLLÈGE

Question : « Avez-vous le sentiment que la généralisation des cours portant sur la pratique du vélo à l'école primaire et au collège (maîtrise du vélo, règles de sécurité, entretien, code de la route...) pourrait permettre une augmentation de la pratique du vélo dans les déplacements des générations futures ? »
(base: Ensemble de l'échantillon)



OUI, CERTAINEMENT

OUI, PROBABLEMENT

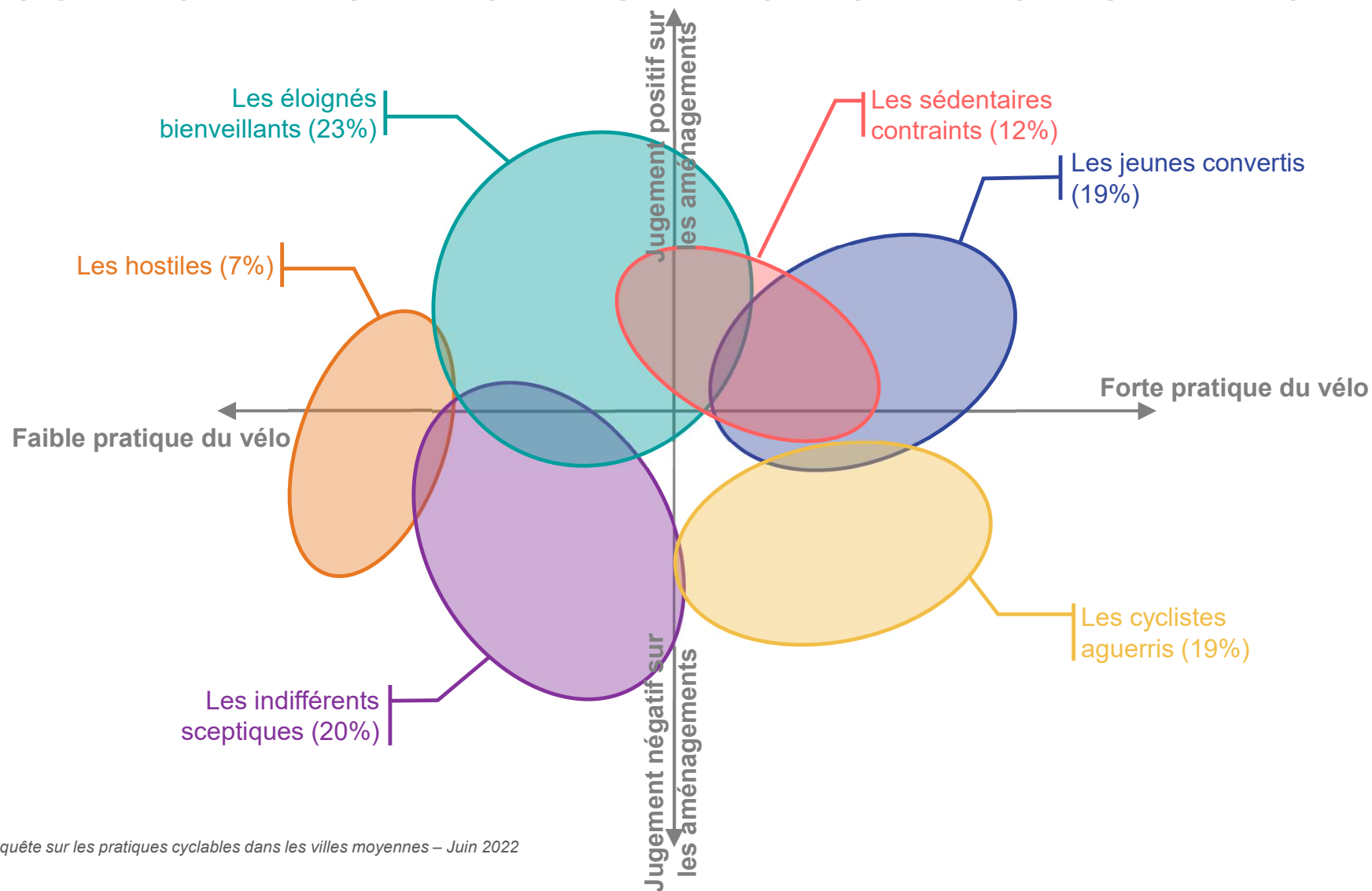
NON, PROBABLEMENT PAS

NON, CERTAINEMENT PAS

TYPOLOGIE DU RAPPORT DES HABITANTS DES VILLES MOYENNES AU VÉLO

6

TYPOLOGIE DU RAPPORT AU VÉLO DANS LES VILLES MOYENNES



LES CARACTÉRISTIQUES LES PLUS DISTINCTIVES DES GROUPES

| Sureprésentation de... | Les cyclistes aguerris | Les jeunes convertis | Les sédentaires contraints | Les éloignés bienveillants | Les indifférents sceptiques | Les hostiles |
|------------------------------------|---|--|--|--|---|--|
| Profil socio-démographique | Hommes Age intermédiaire Aisés Diplômés En couple Habite en maison | Hommes Jeunes En couple Avec enfants Arrivée récente dans la commune | Jeunes ou âgés Faible diplôme Revenus modestes Célibataires Sans enfants Habite en appartement | Femmes Célibataires Sans enfants | Femmes Age intermédiaire Classe moyenne En couple Avec enfants Habite en maison | Femmes Agé Faible niveau de diplôme Célibataires |
| Mode de transports | Très forte utilisation de la voiture Forte utilisation du vélo Faible utilisation des TC | Très forte utilisation de la voiture Forte utilisation du vélo Assez forte utilisation des TC | Déplacements très limités Pas d'utilisation de la voiture Assez forte utilisation du vélo Assez forte utilisation des TC | Très forte utilisation de la voiture Pas d'utilisation du vélo Faible utilisation des TC | Très forte utilisation de la voiture Pas d'utilisation du vélo Faible utilisation des TC | Assez forte utilisation de la voiture Pas d'utilisation du vélo Faible utilisation des TC |
| Rapport à la voiture | Voiture présente dans tous les foyers Voiture jugée assez incontournable mais trop onéreuse | Voiture présente dans tous les foyers Voiture jugée incontournable et suscite du plaisir, mais fort sentiment de dépendance | Voiture présente dans une majorité de foyers | Voiture présente dans tous les foyers Voiture jugée incontournable, pratique et peu contraignante | Voiture présente dans tous les foyers Voiture jugée incontournable et pratique, mais fort sentiment de dépendance | Voiture présente dans la grande majorité des foyers Voiture jugée incontournable et pratique |
| Rapport au vélo | Associe plutôt le vélo aux loisirs Très à l'aise à vélo Vélos au domicile Avantages du vélo : santé, écologie, économies | Associe plutôt le vélo aux loisirs Très à l'aise à vélo Vélos au domicile Avantages du vélo : fiabilité, économies, écologie, flexibilité | Associe plutôt le vélo aux déplacements et aux loisirs Assez à l'aise à vélo Vélos au domicile Avantages du vélo : écologie, santé, économies | Associe avant tout le vélo aux loisirs Pas à l'aise à vélo Pas de vélo au domicile Avantages du vélo : écologie, santé, économies | Associe avant tout le vélo aux loisirs Peu à l'aise à vélo Vélos au domicile Avantages du vélo : écologie, économies | Associe plutôt le vélo aux loisirs et au sport Pas du tout à l'aise à vélo Pas de vélo au domicile Ne voit aucun avantage au vélo |
| Perception des aménagements | Satisfaction moyenne envers les aménagements locaux et l'action des pouvoirs publics | Forte satisfaction envers les aménagements locaux et l'action des pouvoirs publics | Assez forte satisfaction envers les aménagements locaux et l'action des pouvoirs publics | Forte satisfaction envers les aménagements locaux et l'action des pouvoirs publics | Faible satisfaction envers les aménagements locaux et l'action des pouvoirs publics | Satisfaction limitée envers les aménagements locaux et l'action des pouvoirs publics |
| Pistes privilégiées | Fortement, la mise en place d'un réseau de piste | La mise en place d'un réseau de pistes, les aides à l'achat, les parkings sécurisés | La mise en place d'un réseau de pistes et en mineur les aides à l'achat | En mineur, la mise en place d'un réseau de pistes et les aides à l'achat | En mineur, la mise en place d'un réseau de pistes | Aucune |

LES CYCLISTES AGUERRIS (19%)

Ce groupe est marqué par **une surreprésentation des hommes** (57%) ainsi que **des catégories d'âge intermédiaires** (35-64 ans, 56%). C'est aussi le groupe **le plus aisé financièrement ainsi que le plus diplômé** (51% ont un diplôme supérieur au bac.), même si les catégories populaires n'en sont pas absentes (31% d'employés et ouvriers). En termes de situation familiale, la plupart des répondants de ce segment sont en couple (70%), mais la présence d'enfants n'est pas supérieure à la moyenne de l'échantillon.

La voiture est de loin le mode de transport le plus utilisé pour les déplacements du quotidien (99% l'empruntent pour au moins un de leurs déplacements), mais c'est néanmoins un groupe où le sentiment de dépendance vis-à-vis de la voiture est aussi relativement contenu (60% contre 68% en moyenne). De fait, **le vélo est aussi fréquemment emprunté** (59%), alors que les transports en commun sont plus marginaux (18%). C'est **pour se rendre à des activités de loisirs ou sportives que le vélo est le plus utilisé** : 42% des membres de ce groupe le citent comme un mode de transport régulier pour ce type de destinations.

C'est le groupe au sein duquel **la présence de vélos est la plus forte** : 69% disent qu'il y en a plusieurs à leur domicile. Evidemment, **l'aisance à vélo est aussi très forte**, de même que **la fréquence de son utilisation**, que ce soit pour se déplacer, faire du sport ou se promener : 51% en font au moins une fois par semaine. A noter que c'est un groupe au sein duquel **la pratique du vélo est ancienne** (53% l'utilisent depuis plus de 5 ans), et se fait avant tout grâce à un vélo « classique » (à 85%).

Les membres de ce groupe sont assez modérément satisfaits des aménagements urbains favorisant la pratique du vélo (57%), de même que de l'engagement des pouvoirs publics dans ce domaine (63%).

Dans ce groupe, **l'image positive de la pratique du vélo s'appuie sur les leviers classiques** rencontrés dans l'ensemble de l'échantillon. C'est le groupe au sein duquel **le souhait de moins utiliser la voiture pour les déplacements du quotidien est le plus largement diffusé** : 77% partagent cette opinion. Parmi les principaux leviers, c'est **avant tout ceux liés aux infrastructures** qu'il faut activer pour encore augmenter la pratique du vélo dans ce groupe : pistes cyclables (59%), parkings sécurisés (39%). **L'aide à l'achat suscite aussi un fort intérêt** (43%) dans un groupe où l'utilisation du VAE reste assez rare.

LES JEUNES CONVERTIS (19%)

Il s'agit du groupe **le plus masculin** (59%) et **le plus jeune** (44% de ses membres ont moins de 35 ans). Ce groupe est socialement assez diversifié avec une sur-représentation à la fois des cadres et des ouvriers, et un niveau de revenu légèrement supérieur à la moyenne (54% sont dans un foyer au revenu > à 24 000€, contre 49% en moyenne). C'est aussi un segment où la situation familiale de loin la plus fréquente est celle d'un couple avec enfant(s) (61%). A noter que c'est dans ce groupe que **la part de la population s'étant installée récemment dans le territoire est la plus nombreuse** (depuis moins de 5 ans pour 33%).

Les membres de ce groupe **utilisent surtout la voiture dans leurs déplacements du quotidien** (99% l'empruntent pour au moins un déplacement), mais **le vélo est aussi fréquemment emprunté (49%) de même que les transports en commun (68%)**. C'est pour se rendre au travail que le vélo est le plus utilisé : 24% le citent comme un mode de transport régulier dans ce cas.

Logiquement, **la présence d'au moins un vélo à domicile est quasiment universelle** dans ce groupe, et plus généralement **la pratique du vélo y est fréquente** : 63% en font au moins une fois par semaine (que l'objectif soit utilitaire, de loisirs ou sportif), soit le niveau le plus élevé parmi les différents segments. A noter qu'il s'agit du groupe dans lequel **la pratique du vélo est la plus récente** (depuis moins de 2 ans pour 38%, sans doute en lien avec l'épidémie de Covid-19), et aussi de **celui qui utilise le plus fréquemment un VAE (27%)**.

Concernant les aménagements urbains favorisant la pratique du vélo, ce groupe se montre très positif (84%) et juge les pouvoirs publics locaux engagés dans ce domaine (81%).

Les membres de ce groupe sont **les plus enclins à avoir une vision très positive du vélo**, laquelle est basée sur une multiplicité de facteurs : au-delà des éléments les plus fréquemment cités par l'ensemble de l'échantillon (environnementaux, financiers et sanitaires), **leur pratique régulière du vélo leur permet de constater d'autres atouts importants** : fiabilité, rapidité, flexibilité...

Alors que 76% veulent moins utiliser la voiture pour les déplacements du quotidien, un des niveaux les plus élevés dans les différents groupes, **la plupart des leviers testés pour accroître la pratique du vélo rencontrent un certain écho dans ce groupe** - c'est vrai en termes d'aménagements (pistes : 40%; parkings sécurisés : 34%), mais aussi de services. C'est au sein de ce groupe que les services novateurs et/ou apportant davantage de flexibilité sont les plus appréciés.

LES SÉDENTAIRES CONTRAINTS (12%)

En termes d'âge, ce groupe est à la fois **surreprésenté chez les jeunes** (32% ont moins de 35 ans) **comme chez les seniors** (32% ont 65 ans et plus). Il est aussi un peu plus masculin que la moyenne (52%, contre 47%). Mais les membres de ce groupe se caractérisent avant tout par leur **faible niveau de socialisation**, à tous les niveaux. Ses membres **vivent en effet le plus souvent seul** (53%) **et n'ont pas d'enfants** (69%). Par ailleurs, ils cumulent à la fois **un faible niveau de diplôme et de revenu** : 60% vivent dans un foyer dont le revenu est inférieur à 24 000€, contre 42% en moyenne.

Les membres de ce groupe **se déplacent globalement peu**, ce qui est sans doute à la fois lié au fait qu'ils vivent dans les villes centres des agglomérations moyennes et qu'ils ont une faible socialisation. Quand ils se déplacent néanmoins, ils utilisent avant tout **la marche à pieds**, mais aussi **le vélo** (31% l'utilisent pour au moins un déplacement du quotidien) et **les transports en commun** (40%) – **la voiture est quasiment absente de leur quotidien**, en grande partie à cause de son coût désormais rédhibitoire.

Les membres de ce groupe sont donc **relativement à l'aise à vélo** et en possèdent pour la plupart un à leur domicile qu'ils utilisent assez fréquemment (au moins une fois par semaine pour 39%). A noter chez eux **l'assez forte présence de vélos-cargos** (19%), sans doute liée à la nécessité de transporter par exemple des courses dans un contexte de quasi absence d'utilisation de la voiture.

Ils portent **un jugement assez positif vis-à-vis de la présence d'aménagements et d'infrastructures** permettant l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement dans leur territoire (63%), et ils ont le sentiment que **les pouvoirs publics locaux sont moteurs** sur ce sujet (63%).

Ils jugent globalement que **le vélo présente des avantages en matière écologique, de santé et financière** et sont par ailleurs un des groupes à dire le plus fréquemment que les différents trajets du quotidien seraient atteignables à vélo. Néanmoins, **leur pratique du vélo semble davantage contrainte** (du fait de leurs moyens financiers limités ?) que pleinement volontaire. De fait, **aucun des différents leviers proposés à une utilisation plus soutenue du vélo ne suscite véritablement leur enthousiasme**, et ils se situent très près de la moyenne de l'échantillon sur l'ensemble des aspects testés.

LES ÉLOIGNÉS BIENVEILLANTS (23%)

S'il s'agit d'un groupe qui ne présente pas de caractéristiques nettes en termes d'âge, il est en revanche marqué par **une présence féminine très forte** (68% de femmes). On constate que les personnes de ce groupe sont **sensiblement plus souvent célibataires** (50%) **et sans enfants** (72%) que la moyenne. Au niveau socio-économique, la catégorie socio-professionnelle comme le niveau de revenu sont un peu inférieurs à la moyenne, mais en revanche le niveau de diplôme des individus de ce groupe est légèrement au-dessus de ce qu'on retrouve dans l'ensemble de l'échantillon.

L'utilisation de la voiture pour les déplacements du quotidien est massive au sein de ce groupe, et **le vélo n'est absolument pas pris en compte**. De fait, 84% des membres de ce groupe estiment que la voiture est « incontournable » dans leur quotidien. Même si la voiture est un mode de transport qui suscite certaines réserves (coût financier croissant, sentiment de dépendance, etc.), **seuls 58% des individus appartenant à ce groupe souhaiterait moins l'utiliser** (contre 65% dans l'échantillon global), ce qui traduit à la fois **un attachement et une dépendance**.

Le rapport personnel des membres de ce groupe au vélo est sans surprise **distant** : seuls 36% sont à l'aise à vélo, seuls 38% en possèdent au moins un à leur domicile, et la pratique régulière du vélo est quasiment inexistante, que ce soit pour se déplacer, faire du sport ou des promenades. Les atouts associés au vélo sont classiquement et fortement ses aspects écologiques, bénéfiques pour la santé et économiques, mais sans que cela ne génère un passage à l'acte.

Paradoxalement, les membres de ce groupe portent **un jugement extrêmement positif vis-à-vis de la présence d'aménagements et d'infrastructures** permettant l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement dans leur territoire (75%), et ils ont le sentiment que **les pouvoirs publics locaux sont très engagés** sur ce sujet (86%).

Parmi les pistes testées afin de faciliter l'utilisation du vélo, **aucune ne suscite de véritable intérêt**, même si le développement de davantage de pistes (34%) et les aides à l'achat sont les plus citées (33%). Ce groupe ne semble pas, actuellement, dans une disposition d'esprit propice au passage au vélo.

LES INDIFFÉRENTS SCEPTIQUES (20%)

Ce groupe est particulièrement sur-représenté au sein des classes d'âge intermédiaire (54% ont de 35 à 64 ans) et des femmes (61%). Socialement, il est ancré au sein des classes moyennes, avec une forte proportion de professions intermédiaires, d'employés et de personnes disposant d'un niveau de revenu proche de la moyenne de l'échantillon. La plupart de ses membres sont en couple (63%), assez souvent avec un ou des enfants (42%).

La voiture est de loin le principal mode de transport au quotidien dans ce groupe, les transports en commun étant très secondaires et **le vélo quasiment pas utilisé**. Le rapport à la voiture est très fort, 85% la jugeant incontournable au quotidien, malgré un coût financier et un sentiment de dépendance très élevés. Néanmoins, **seuls 61% des individus appartenant à ce groupe souhaiterait moins utiliser leur véhicule au quotidien** (contre 65% dans l'échantillon global).

Le rapport au vélo est très limité : si 61% vivent dans un foyer comptant au moins un vélo, **seuls 44% des membres de ce groupe se sentent à l'aise à vélo**. Il s'agit du groupe au sein duquel **le vélo est le moins associé à un moyen de transport** (13%), et **seuls 12% des membres de ce groupe font du vélo au moins une fois par mois**, que ce soit pour se déplacer, faire du sport ou des promenades. Les atouts associés au vélo (aspects écologiques et économiques, les bienfaits pour la santé étant en retrait dans ce groupe) ne suffisent donc pas à déclencher une utilisation significative du vélo dans les pratiques quotidiennes.

La principale différence entre l'opinion de ce groupe et celle des « éloignés bienveillants » porte sur les aménagements facilitant l'utilisation du vélo : autant les précédents les jugent nombreux et saluent l'action des pouvoirs publics, autant **les membres de ce groupe estiment très majoritairement qu'il ne sont pas suffisants** (88%) et que **les dirigeants locaux ne s'engagent pas suffisamment sur la question** (70%).

Pour autant, il faut bien constater que **même les pistes portant sur des aménagements plus nombreux** (pistes cyclables, parkings sécurisés...) **ne semblent pas à même de déclencher une pratique forte du vélo** parmi les membres de ce groupe : seule la densification des pistes cyclables suscite l'intérêt de 32% des membres du groupes, mais ce niveau est inférieur à la moyenne (38%). Il ne semble donc pas y avoir de levier efficace à ce stade pour générer une utilisation du vélo au quotidien au sein de cette population.

LES HOSTILES (7%)

Ce groupe présente des caractéristiques socio-démographiques très marquées : il est **de loin le plus âgé** (45% de ses membres ont 65 ans ou plus), et est aussi **un peu plus féminin** (56%) que la moyenne. Ses membres ont **un faible niveau de diplôme** (41% ont un diplôme inférieur au bac.) et **un niveau de revenu légèrement inférieur à l'ensemble de l'échantillon**. Il est plus fréquemment composé de personnes vivant seules (48%). En termes résidentiels, il s'agit de personnes vivant souvent depuis longtemps dans leur commune (depuis 10 ans ou plus dans 65% des cas), et habitant plus fréquemment dans les banlieues des agglomérations moyennes (43%).

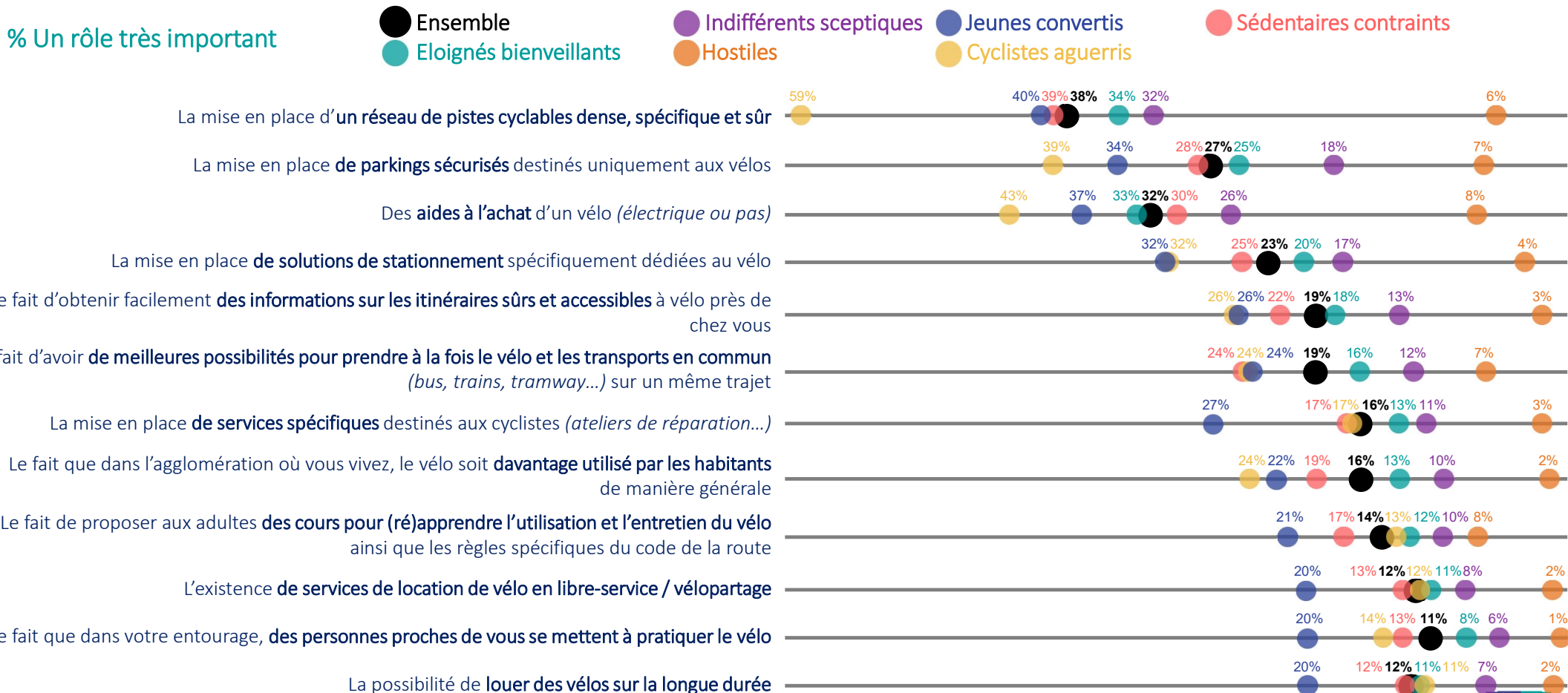
La voiture est **centrale comme moyen de locomotion** des membres de ce groupe, même s'il ne s'agit pas forcément du groupe qui l'utilise le plus. En revanche, **la voiture est perçue comme totalement incontournable** au quotidien (95% sont d'accord avec cette opinion, de loin le niveau le plus élevé), et **aucun autre moyen de transport ne lui fait d'ombre**. De fait, si les obstacles à l'utilisation de la voiture (impact financier, sentiment de dépendance, difficultés à se stationner, etc.) sont une réalité même au sein de ce groupe, c'est moins le cas que dans les autres segments de la population. Surtout, **c'est de très loin le groupe dans lequel le souhait de moins utiliser la voiture au profit d'autres modes de transports est le plus faible** : seuls 36% partagent cette opinion, contre 65% de l'ensemble de la population interrogée.

Dans ce contexte, le rapport des membres de ce groupe au vélo est logiquement **marqué par une certaine hostilité**. Ils ne se sentent **pas à l'aise à vélo** et **l'utilisent très rarement**, même pour du sport ou des promenades. Quant à leur jugement sur les aménagements existants dans leur territoire ou à l'engagement des dirigeants locaux dans ce domaine, il est dans l'ensemble mitigé et **surtout marqué par un certain désintérêt** pour ces questions.

Sans surprise, alors qu'une très large majorité (95%) ne perçoit aucun avantage à l'utilisation du vélo pour les déplacements du quotidien, **aucun des leviers testés ne semble susceptible de les pousser dans cette direction**.

L'INTÉRÊTS POUR LES DIFFÉRENTS LEVIERS TESTÉS, PAR GROUPE

Question : « Pour chacun de ces éléments suivants, diriez-vous qu'ils pourraient jouer un rôle important ou pas important pour vous décider à davantage utiliser le vélo dans vos déplacements du quotidien ? » (base: Ensemble de l'échantillon)



LE LIEN ENTRE L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN ET LA PRATIQUE AINSI QUE LA PERCEPTION DU VÉLO

7

PLUS ON UTILISE LE VÉLO, PLUS ON EST ENCLIN À AVOIR RECOURS AUX TRANSPORTS EN COMMUN

La fréquentation des transports en commun en fonction de...



...la pratique du vélo,
quel que soit l'objectif



Parmi ceux qui pratiquent le vélo...

Au moins une fois
par semaine

30%

Au moins une fois
par mois

24%

Moins
souvent

21%

Jamais

17%

... prennent régulièrement les transports en commun pour au moins un déplacement du quotidien

... l'utilisation régulière
du vélo pour les trajets
du quotidien



Parmi ceux qui pratiquent le vélo...

Pour au moins 3
trajets du quotidien

35%

Pour au moins 2
trajets du quotidien

30%

Pour au moins 1
trajet du quotidien

29%

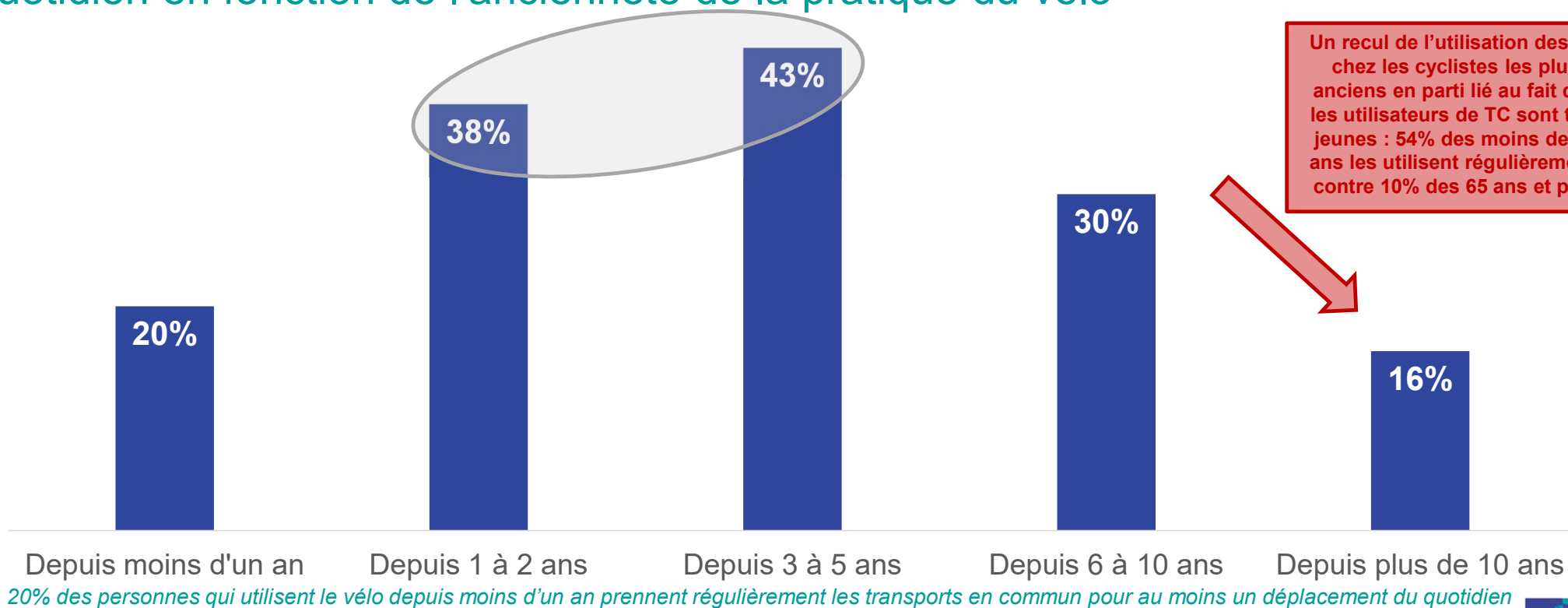
Pour aucun trajet
du quotidien

20%

... prennent régulièrement les transports en commun pour au moins un déplacement du quotidien

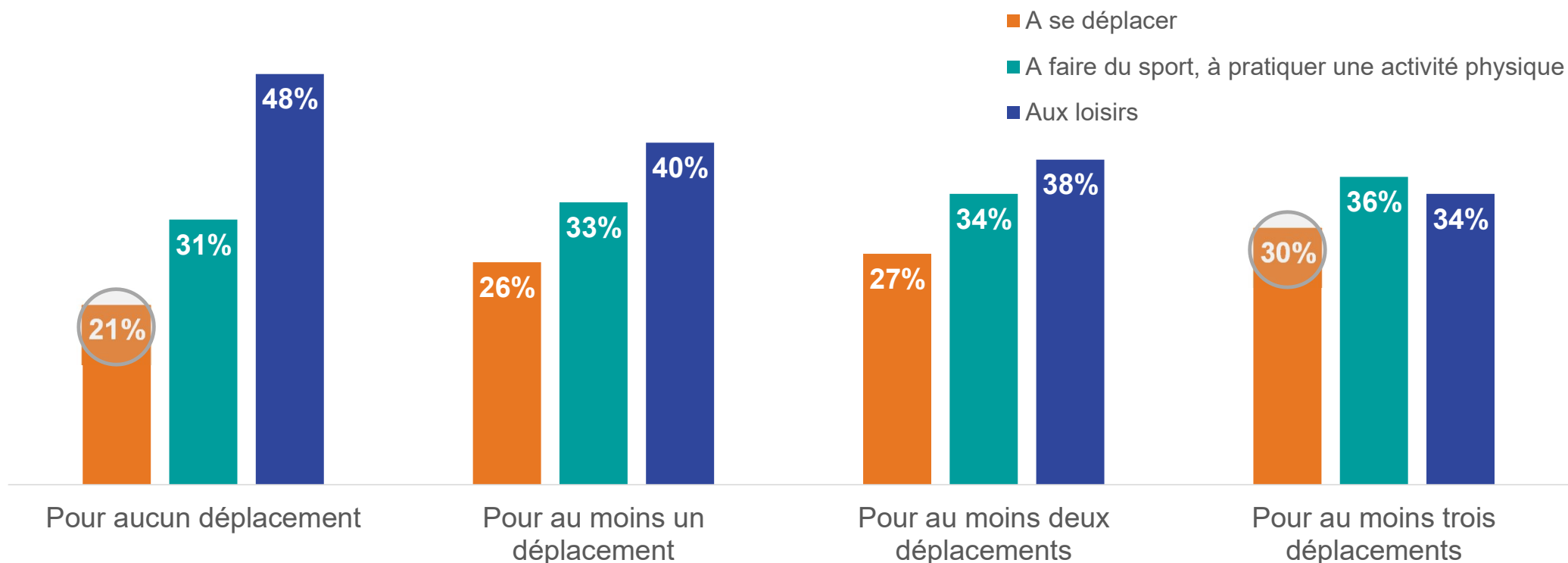
CE SONT LES PERSONNES QUI UTILISENT LE VÉLO DEPUIS QUELQUES ANNÉES QUI SONT LES PLUS ENCLINES À L'ASSOCIER AUX TRANSPORTS EN COMMUN

La fréquentation des transports en commun pour au moins un déplacement du quotidien en fonction de l'ancienneté de la pratique du vélo



PLUS ON UTILISE LES TRANSPORTS EN COMMUN, PLUS LE VÉLO EST PERÇU COMME UN MOYEN DE DÉPLACEMENT

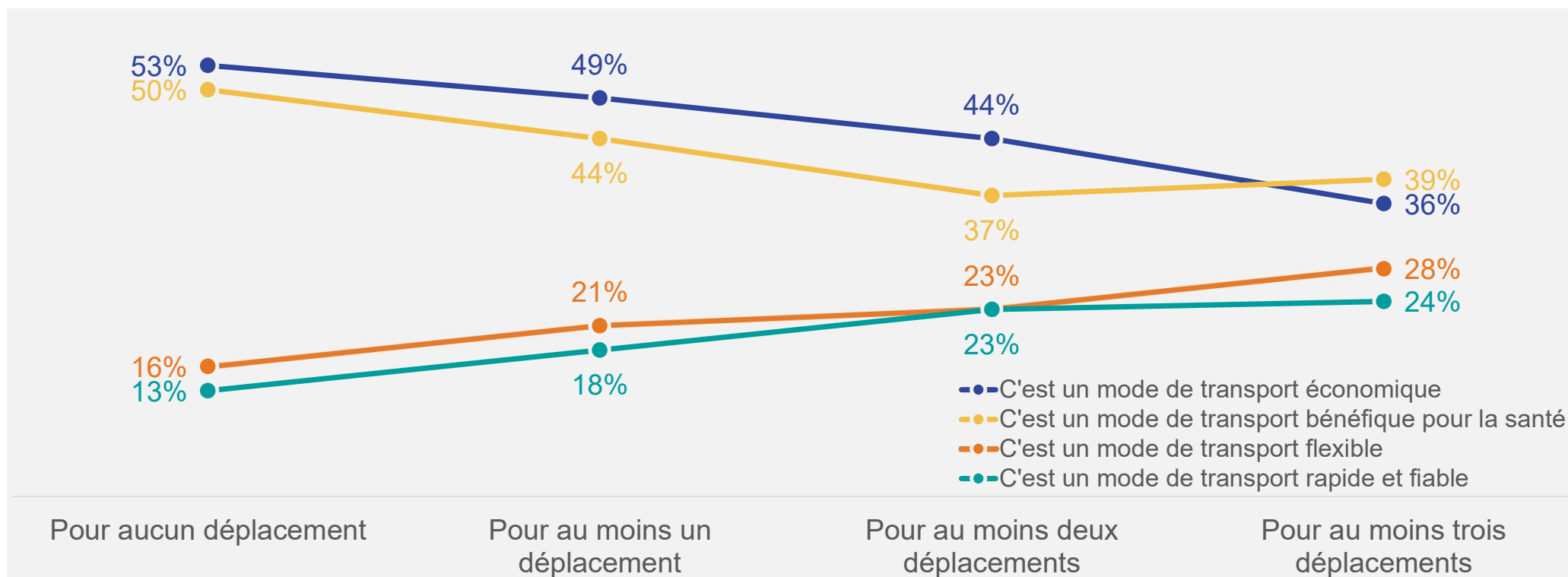
La perception du rôle du vélo en fonction de la fréquentation des transports en commun pour au moins un déplacement du quotidien



21% des personnes qui ne prennent régulièrement les transports en commun pour aucun déplacement du quotidien considèrent que le vélo sert avant tout à se déplacer

LES ATOUTS « SECONDAIRES » DU VÉLO SONT MIEUX PERÇUS PAR LES UTILISATEURS RÉGULIERS DES TRANSPORTS EN COMMUN

Principales qualités attribuées au vélo en fonction de la fréquentation des transports en commun pour au moins un déplacement du quotidien



53% des personnes qui ne prennent jamais les transports en commun pour leurs déplacements du quotidien disent qu'un des principaux avantages du vélo est d'être un mode de transport économique

ANNEXES



NOS ENGAGEMENTS

Codes professionnels, certification qualité, conservation et protection des données

Ipsos est membre des organismes professionnels français et européens des études de Marché et d'Opinion suivants :

- **SYNTEC** (www.syntec-etudes.com), Syndicat professionnel des sociétés d'études de marché en France
- **ESOMAR** (www.esomar.org), **E**uropean **S**ociety for **O**pinion and **M**arket Research,

Ipsos France s'engage à appliquer le **code ICC/ESOMAR** des études de Marché et d'Opinion. Ce code définit les règles déontologiques des professionnels des études de marché et établit les mesures de protection dont bénéficient les personnes interrogées.

Ipsos France s'engage à respecter les lois applicables. Ipsos a désigné un Data Protection Officer et a mis place un plan de conformité au Règlement Général sur la Protection des Données (Règlement (UE) 2016/679). Pour plus d'information sur notre politique en matière de protection des données personnelles : <https://www.ipsos.com/fr-fr/confidentialite-et-protection-des-donnees-personnelles>

La durée de conservation des données personnelles des personnes interviewées dans le cadre d'une étude est, à moins d'un engagement contractuel spécifique :

- de 12 mois suivant la date de fin d'une étude Ad Hoc
- de 36 mois suivant la date de fin de chaque vague d'une étude récurrente



Ipsos France est certifiée **ISO 20252 : Market Research par AFNOR Certification**



- Ce document est élaboré dans le respect de ces codes et normes internationales. Les éléments techniques relatifs à l'étude sont présents dans le descriptif de la méthodologie ou dans la fiche technique du rapport d'étude.
- Cette étude a été réalisée dans le respect de ces codes et normes internationales

FIABILITÉ DES RÉSULTATS : ÉTUDES AUTO-ADMINISTRÉES ONLINE

La fiabilité globale d'une enquête est le résultat du contrôle de toutes les composantes d'erreurs, c'est pourquoi Ipsos impose des contrôles et des procédures strictes à toutes les phases d'une étude.

EN AMONT DU RECUEIL

- **Echantillon** : structure et représentativité
- **Questionnaire** : le questionnaire est rédigé en suivant une norme de rédaction comprenant 12 standards obligatoires. Il est relu et validé par un niveau senior puis envoyé au client pour validation finale. La programmation (ou script du questionnaire) est testée par au moins 2 personnes puis validée.

LORS DU RECUEIL

- **Échantillonnage** : Ipsos impose des règles d'exploitation très strictes de ses bases de tirages afin de maximiser le caractère aléatoire de la sélection de l'échantillon: tirage aléatoire, taux de sollicitation, taux de participation, abandon en cours, hors cible...

- **Suivi du terrain** : La collecte est suivie et contrôlée (lien exclusif ou contrôle de l'adresse IP, pénétration, durée d'interview, cohérence des réponses, suivi du comportement du panéliste, taux de participation, nombre de relances,...).

EN AVAL DU RECUEIL

- Les résultats sont analysés en respectant les méthodes d'analyses statistiques (intervalle de confiance versus taille d'échantillon, tests de significativité). Les premiers résultats sont systématiquement contrôlés versus les résultats bruts issus de la collecte. La cohérence des résultats est aussi contrôlée (notamment les résultats observés versus les sources de comparaison en notre possession).
- Dans le cas d'une pondération de l'échantillon (méthode de calage sur marges), celle-ci est contrôlée par les équipes de traitement (DP) puis validée par les équipes études.

A PROPOS D'IPSOS

Ipsos est le troisième Groupe mondial des études. Avec une présence effective sur 90 marchés, il emploie plus de 18 000 salariés et a la capacité de conduire des programmes de recherche dans plus de 100 pays.

Nos professionnels des études, analystes et scientifiques ont construit un groupe solide autour d'un positionnement unique multi-expertises – études marketing, opinion, citoyens, patients, gestion de la relation clients/employés. Nos 75 solutions sont basées sur des données primaires issues de nos enquêtes, de la surveillance des médias sociaux et de techniques qualitatives ou d'observation.

“Game Changers” – notre slogan– résume notre ambition d'aider nos 5 000 clients à naviguer plus facilement dans notre monde en profonde mutation.

Founded in France in 1975, Ipsos is listed on the Euronext Paris since July 1st, 1999. The company is part of the SBF 120 and the Mid-60 index and is eligible for the Deferred Settlement Service (SRD).

ISIN code FR0000073298, Reuters ISOS.PA, Bloomberg IPS:FP
www.ipsos.com

GAME CHANGERS

Dans un monde qui évolue rapidement, s'appuyer sur des données fiables pour prendre les bonnes décisions n'a jamais été aussi important.

Chez Ipsos, nous sommes convaincus que nos clients cherchent plus qu'un simple fournisseur de données. Ils ont besoin d'un véritable partenaire qui leur procure des informations précises et pertinentes, et les transforme en connaissances pour leur permettre de passer à l'action.

Voilà pourquoi nos experts, curieux et passionnés, délivrent les mesures les plus exactes pour en extraire l'information qui permettra d'avoir une vraie compréhension de la Société, des Marchés et des Gens.

Nous mêlons notre savoir-faire au meilleur des sciences et de la technologie, et appliquons nos quatre principes de sécurité, simplicité, rapidité et de substance à tout ce que nous produisons.

Pour permettre à nos clients d'agir avec plus de rapidité, d'ingéniosité et d'audace.

La clef du succès se résume par une vérité simple :
« **YOU ACT BETTER WHEN YOU ARE SURE*** »

*Pour prendre les bonnes décisions, il faut être sûr.

