



LES FRANÇAIS ET L'UTILISATION DU VELO

Note de synthèse

Mars 2003

CLUB DES VILLES CYCLABLES



Contacts SOFRES
Didier WITKOWSKI
 01 40 92 46 48

70 DF 68 DWI

A la demande du Club des villes cyclables, la SOFRES a réalisé une enquête auprès des Français sur l'utilisation du vélo et les freins à son développement. Cette étude a été réalisée en face à face les 26 et 27 mars auprès d'un échantillon de 1 000 personnes représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus.

I. LE VELO CONSTITUE ENCORE UN MODE DE DEPLACEMENT OCCASIONNEL...

Interrogé sur les moyens de transport qu'ils utilisent « pour leurs déplacements », c'est à dire dans une acception assez large englobant les trajets quotidiens et les loisirs, 84% des Français citent la voiture, qui confirme ainsi son caractère dominant parmi les modes de transport. Mais il n'est pas exclusif : seuls 38% n'utilisent *que* la voiture : en réalité, les automobilistes sont aussi occasionnellement piétons, cyclistes ou en transport en commun.

Le second mode de déplacement cité est la marche à pied (45%), mais elle est constamment combinée avec un autre mode de transport, les transports en commun ou le vélo principalement. Les transports publics sont utilisés par 24% et le vélo par 14%, les deux roues à moteur par 5%.

Le vélo apparaît donc comme un moyen de déplacement encore peu utilisé comparé à la voiture, mais il faut noter qu'en milieu rural, il est le second mode de déplacement, après la voiture mais devant la marche à pied seule et les transports en commun.

En réalité, il existe une concurrence entre les transports en commun et le vélo, défavorable à celui-ci dans les centres urbains. Par ailleurs, le vélo correspond davantage à une multiplicité de motivations, et demeure marginal comme mode

de transport quotidien domicile / travail. Ainsi, ce taux de 14% d'utilisation toutes raisons confondues, est bien supérieur aux taux mesurés dans l'enquête SOFRES / GART d'octobre 2001¹, qui évaluait à environ 5% le taux d'utilisation du vélo parmi les actifs et les étudiants dans les agglomérations de plus de 30 000 habitants, ***pour les déplacements domicile / lieu de travail***. Les utilisateurs occasionnels sont donc le vivier essentiel de la clientèle du vélo.

La sociologie du cycliste montre quelques lignes de force et de faiblesse. Très également répandu dans toutes les catégories d'âge jusque 65 ans (entre 13% et 19%), le cycliste se fait plus rare après cet âge, sans disparaître toutefois : on en trouve encore 9% entre 65 et 74 ans, et même 8% au-delà de 75 ans. Chez les hommes âgés de 75 ans et plus, l'utilisation se maintient même à plus de 10%. Le vélo est un mode de transport plutôt populaire et « rurbain » : 20% des commerçants et des ouvriers font du vélo, contre 11% chez les cadres ; les femmes en font moins que les hommes (12% contre 17%), sauf entre 18 et 25 ans où elles en font presque deux fois plus que les jeunes hommes (16% contre 9%).

Les différences géographiques sont également présentes : si 19% des provinciaux roulent à vélo, seuls 5% des habitants d'Ile-de-France font de même, taux qui remonte un peu en agglomération parisienne : 7%. Cette situation reflète une différence qui sépare le centre-ville de la périphérie urbaine (13% contre 9%), mais aussi une utilisation plus importante du vélo en milieu rural, ou plus précisément en milieu « rurbain », c'est à dire en espace rural sous influence urbaine d'une ville proche : dans ces communes, le taux d'usage du vélo monte à 21%.

¹ Enquête réalisée par téléphone du 10 au 15 octobre 2001 auprès d'un échantillon de 1 009 personnes, représentatif de la population âgée de 18 ans et plus habitant les agglomération de plus de 30 000 habitants.

II. ... MAIS SON ATTRACTIVITE CONCURRENCE CELLE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Interrogés sur **le mode de transport qu'ils souhaiteraient utiliser « s'ils avaient le choix »**, les Français expriment un attachement majoritaire à la voiture : 45% citent ce moyen de locomotion, loin devant les transports en commun (16%), la marche (16%), le vélo (13%) et un deux roues à moteur (6%). Si le vélo ne s'impose pas comme *le* moyen de transport alternatif, on notera que son attractivité n'est pas très éloignée de celle des transports publics. En milieu rural, ceux-ci sont même nettement dépassés par le vélo (10% contre 15%). En centre ville, en revanche, le rapport s'inverse (21% contre 13%).

On relèvera également que **l'utilisation de la voiture est essentiellement un usage contraint** puisque seuls 45% des Français le citent comme mode préféré, sur 85% d'utilisateurs ; les utilisateurs exclusifs sont par ailleurs moins de six sur dix à déclarer préférer la voiture (57%).

Les logiques de substitution potentielle montrent que si 43% des automobilistes exclusifs pourraient utiliser d'autres modes de transport, la voiture séduit aussi un nombre non-négligeable de ceux qui utilisent d'autre moyens : 28% des transports en commun, 37% des cyclistes et 43% des motocyclistes préféreraient en réalité la voiture, ce qui explique le caractère dominant de l'automobile comme moyen de transport préféré.

III. LE VELO EST ASSOCIE A DES DISTANCES COURTES ET A UNE CONDITION PHYSIQUE QUI EXCLUT UN AGE AVANCE

Interrogés sur les raisons pour lesquelles ils n'ont pas recours au vélo pour se déplacer, les non-cyclistes (86% de l'échantillon) donnent en premier **deux raisons principales** :

- ◆ les distances à parcourir (22%) ;
- ◆ la forme physique (21%).

Ces deux raisons segmentent deux types distincts de population. Pour les moins de 50 ans, les distances parcourues quotidiennement sont trop longues pour être faites à vélo : 33% donnent cette réponse, très loin devant la peur de se faire renverser (11%) et le besoin d'emmener des passagers (8%). Chez les plus de 50 ans, c'est la forme physique insuffisante qui est avancée comme première raison par 40%, réponses qui augmentent avec l'âge et qui témoignent de l'idée que ce mode de transport est inadapté à la vieillesse : 26% entre 50 et 64 ans, 46% entre 65 et 74 ans, 62% après 75 ans.

La question des distances est évidemment un obstacle chez les actifs, en particulier ceux qui vivent en périphérie urbaine (44% d'entre eux citent cette réponse en premier) et en milieu rural (41%). Les actifs des centres villes avancent un peu plus la peur de se faire renverser par les voitures (14%) tandis que ceux du rural reprochent au vélo sa lenteur (19%).

Le total de toutes les réponses obtenues montre l'ensemble des raisons avancées, sans hiérarchie. On y retrouve les distances trop longues (32%) et la condition physique (24%), mais aussi deux autres raisons citées de façon secondaire : la peur de se faire renverser par les voitures (25%) et l'insuffisance des pistes cyclables (23%). La question des intempéries vient ensuite (17%),

suivie du besoin d’emmener des passagers (16%), la nécessité de charger des courses (14%) ou la lenteur du vélo (13%). A noter : la question des pistes cyclables n’est pas qu’un problème rural car il est cité par 26% des citoyens des centres-villes.

L’âge demeure un clivage pertinent pour analyser les résultats, au-delà de celui déjà repéré plus haut : la nécessité d’emmener des passagers et la crainte des intempéries sont plus souvent avancées par les moins de 50 ans. **Mais il n’est pas le seul** : les habitants des centres-villes sont les plus nombreux à craindre la cohabitation avec la voiture (30%), qui devient chez eux la crainte principale, en particulier chez les femmes (34%). Les femmes urbaines évoquent également davantage la nécessité de charger des passagers ou des courses.

IV. LES CYCLISTES PORTENT UNE GRANDE ATTENTION AUX AMENAGEMENTS LES PROTEGEANT DES VOITURES

Si l’on examine enfin **les freins qui retiennent les cyclistes potentiels² de franchir le pas**, on observe que la question des pistes cyclables occupe une importance très nette : 39% d’entre eux citent cette raison, derrière les distances à parcourir (44%) et la peur de se faire renverser (32%).

Cette interpellation des pouvoirs publics chargés de l’aménagement des voies cyclistes est confirmée par le fait que si 33% des Français perçoivent des efforts pour faciliter la circulation des vélos là où ils habitent, 62% ont le sentiment qu’on n’a pas fait grand chose. Les cyclistes sont un peu plus indulgents (39% contre 59%), ainsi que les jeunes (40% contre 55%), les cadres (46% contre 50%) et les habitants des centres-villes (39%). En zone rurale, en revanche, les

² On appelle cyclistes potentiels les personnes ne roulant pas à vélo mais le citant comme mode de déplacement préféré.

jugements sont très sévères : 73% ont le sentiment qu'il n'y a pas eu d'amélioration. Cette question d'aménagement a sans doute une influence sur la pratique du vélo lorsqu'on constate que les cyclistes satisfaits sont ceux qui ont le plus le sentiment que des choses ont été faites pour eux là où ils habitent.