
OBJECTIFS ET ADMINISTRATION DE L'ENQUÊTE SUR LES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE BELLE-ÎLE-EN-MER

Pour améliorer la mobilité cyclable sur l'île, la Communauté de Communes de Belle-Île-en-Mer a interrogé les résidents principaux et les visiteurs sur leur pratique du vélo via deux questionnaires indépendants.

Le premier a été diffusé aux 2590 boîtes postales des résidents principaux de l'île le 16 juin 2014. Les questionnaires ont pu être déposés jusqu'au 15 juillet dans les boulangeries, bar, superettes et supermarchés qui ont accepté d'être les points de collecte de cette enquête :

- à Bangor : le Cabestan,
- à Le Palais : boulangeries, Spar, Super U (supérette), Casino, Super U (supermarché),
- à Locmaria : boulangerie, Spar, épicerie Le Bouédec,
- à Kervilahouen : supérette.

Le questionnaire pouvait en outre être complété en ligne via le site internet de la C.C.B.I. ou du Forum de Belle-Île-en-Mer. Afin d'informer les insulaires et de les encourager à participer, des articles de presse ont été publiés dans le Télégramme, Ouest France et la Gazette de Belle-Île. Le questionnaire est composé de 4 parties : profil de l'utilisateur, mobilité en vélo, mobilité en transports en commun et questions annexes (intermodalité, propositions éventuelles). Seule la partie vélo sera traitée ici.

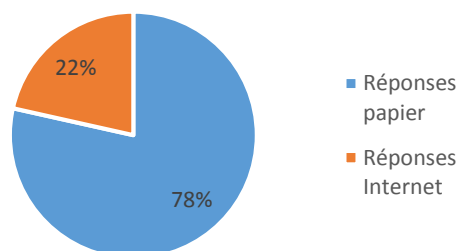
Le second questionnaire, à destination des visiteurs, plus court (un recto/verso) a pour objectif d'identifier les parcours les plus fréquentés par les visiteurs, les principaux défauts qu'ils perçoivent des itinéraires (signalétique, praticabilité, sécurité) et le ressenti général de leur expérience cyclable sur l'île. Deux modes d'administration ont été mis en œuvre. Le questionnaire a été administré principalement sur le terrain, en interrogeant directement les visiteurs ayant pratiqué le vélo au cours de la journée. Il était aussi à disposition des cyclistes chez les loueurs de vélos de l'île pour être complété sur place en autonomie. 63 réponses ont été collectées dont 50 en entretiens semi-directifs et 13 récoltées auprès des loueurs de cycles. Ce taux de retour ne permet pas d'analyse statistique.

Ces deux questionnaires font partie intégrante du diagnostic réalisé sur les itinéraires cyclables de l'île, au même titre que le travail de terrain, le travail cartographique, le diagnostic territorial et les entretiens (loueurs de cycles, Office du Tourisme, C.C.B.I.). Tous ces éléments de diagnostic ont permis de relever 5 enjeux principaux pour améliorer les conditions de déplacement à vélo sur l'île et encourager cette pratique. De ces enjeux découleront des propositions d'actions et différents scénarios d'amélioration des itinéraires.

RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE RÉSIDENTS PRINCIPAUX

Participation

Part de réponses collectées par support de distribution



288 réponses ont été collectées dont 62 par internet et 226 par papier.

Ainsi, sur 2 590 questionnaires envoyés, le taux de retour des questionnaires papier est de 9%.

L'enquête a donc touché 5,5% de la population belliloise.

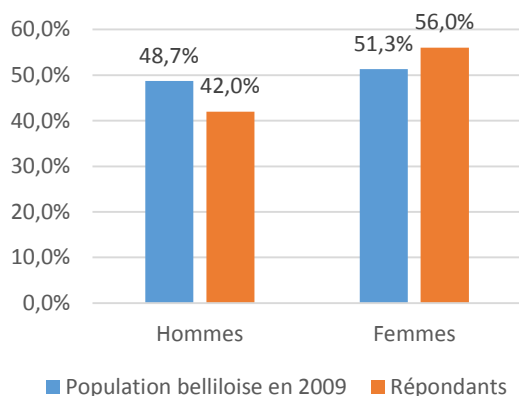
Sur les 288 réponses collectées, seules 4 n'étaient pas exploitables.

Représentativité & profil des répondants

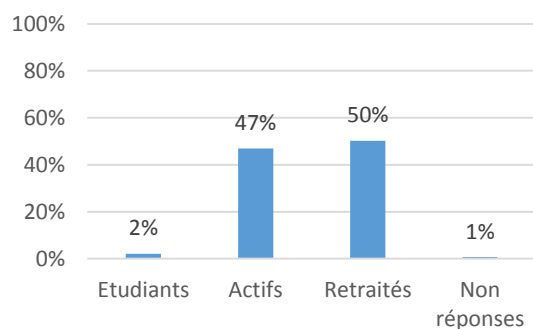
L'échantillon de personnes ayant répondu à l'enquête n'est pas représentatif de la population totale de résidents principaux (surreprésentation des femmes et des retraités, sous-représentation des 0-14 ans, etc.). Les résultats peuvent donc difficilement être généralisés. Pour autant, ils ont permis de collecter un maximum d'informations sur les pratiques et habitudes de déplacement des bellilois. La participation est donc suffisante pour relever les grandes tendances de déplacements, les principales difficultés rencontrées par les insulaires au cours de leurs déplacements et leurs attentes les plus récurrentes. Ainsi, ces grandes tendances pourront être traduites en enjeux pour améliorer la mobilité sur l'île en vélo.

Ci-dessous, quelques résultats décrivant le profil des répondants :

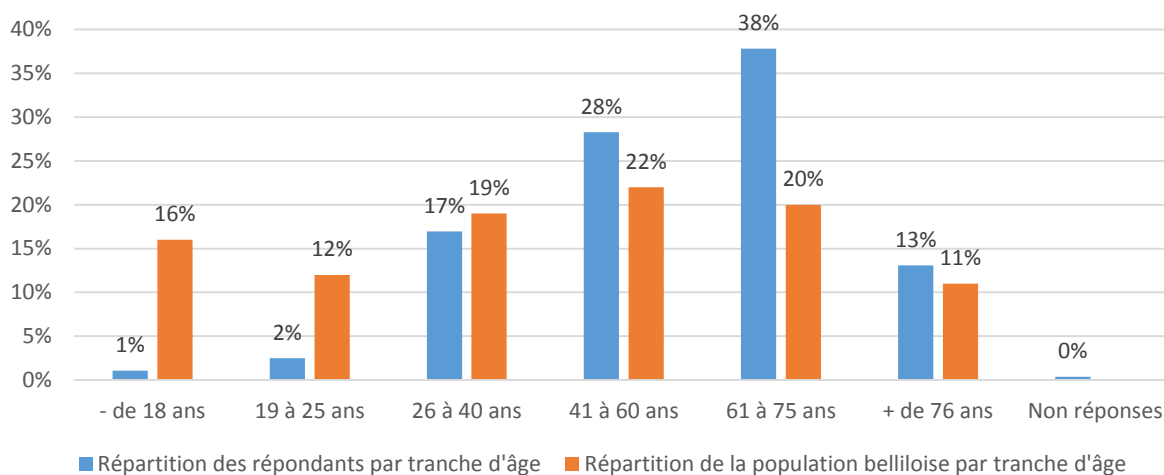
Répartition par sexe des répondants en comparaison avec la population belliloise



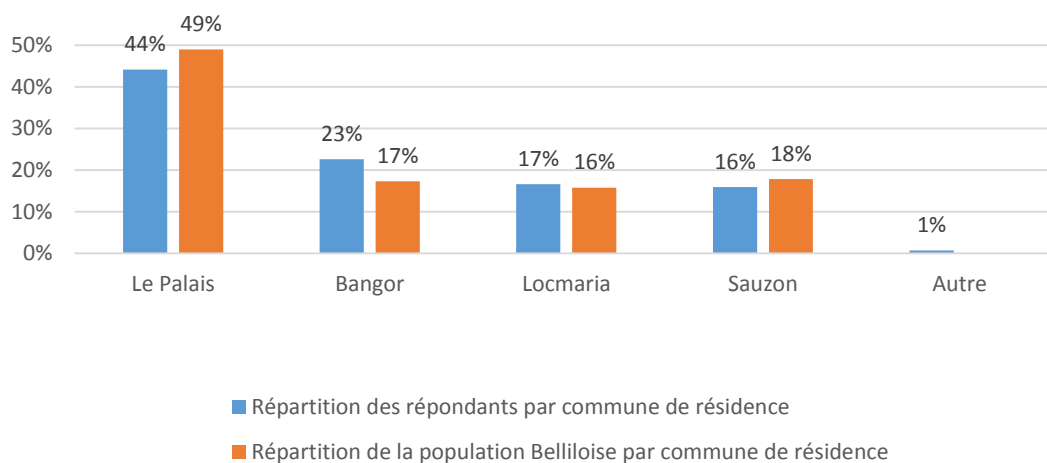
Répartition des répondants par statut professionnel



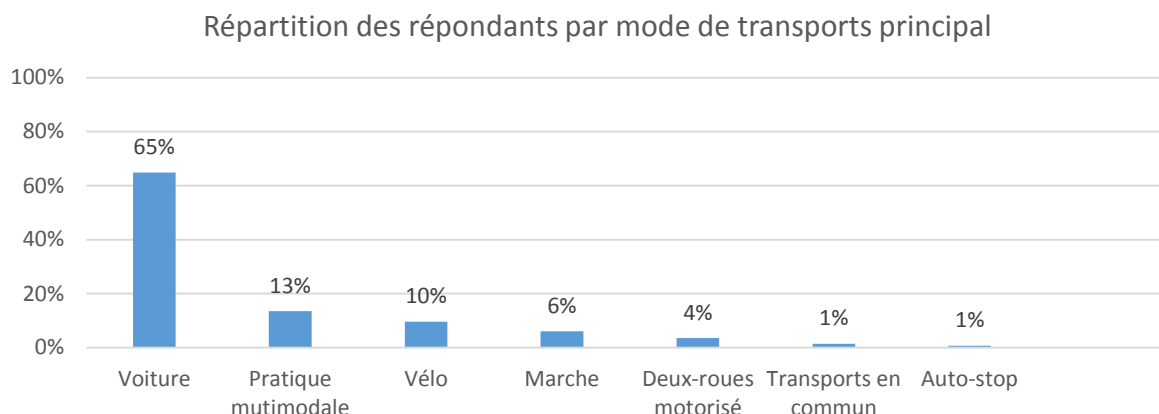
Répartition par tranche d'âge des répondants en comparaison avec la population belliloise



Répartition par commune de résidence des répondants en comparaison avec la population belliloise



Mode de transport principal des répondants

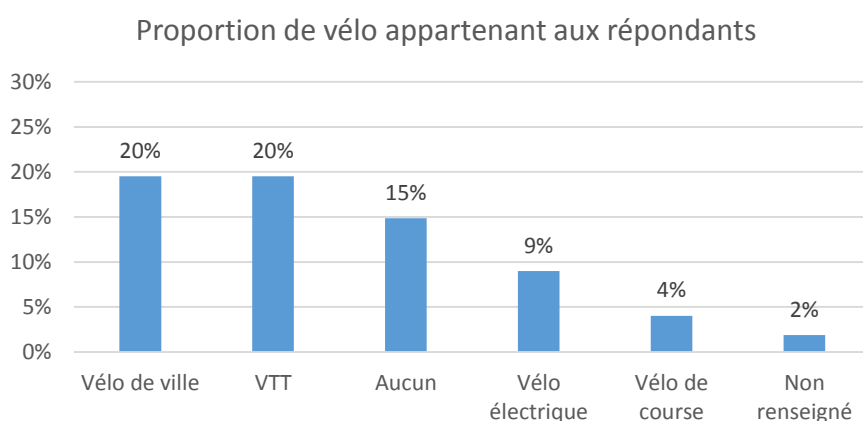


65% des répondants utilisent la voiture comme mode de transport principal (équivalent à la moyenne nationale).

13% des répondants ont une pratique multimodale, c'est-à-dire qu'ils utilisent plusieurs modes de transport pour leurs déplacements.

En ce qui concerne les modes alternatifs à la voiture individuelle, 10% des répondants utilisent le vélo et 1% les transports en commun comme mode de transport principal. Les modes dits « actifs » (vélo et marche dans le cas présent) cumulent 16% de part modal.

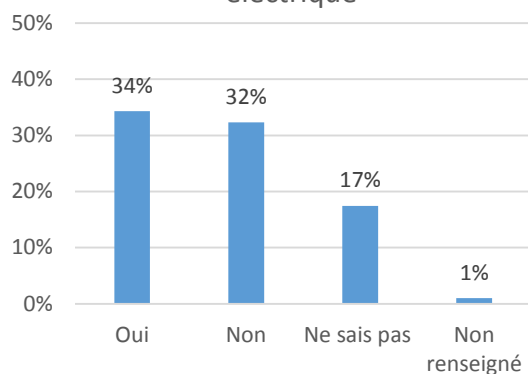
Types de vélo des répondants



Les fortes proportions cumulées de V.T.C. et de V.T.T. montrent que les bellilois ayant répondu à l'enquête sont bien équipés pour les itinéraires cyclables de l'île, même si certaines portions sont uniquement praticables en V.T.T. On remarque également que près d'une personne interrogée sur 10 possède un vélo électrique ; ce qui est une forte proportion pour un territoire rural.

Utilisation de vélos électriques

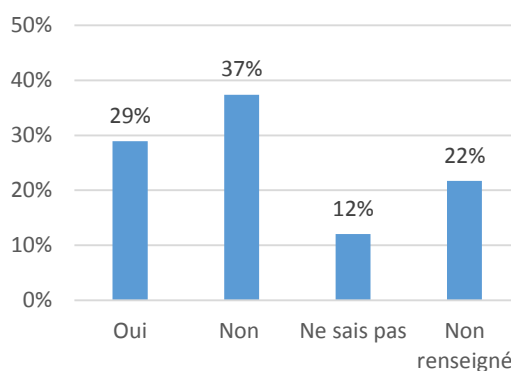
Part des répondants pratiquant le vélo sur Belle-Île qui se déplaceraient plus, ou non, s'ils possédaient un vélo électrique



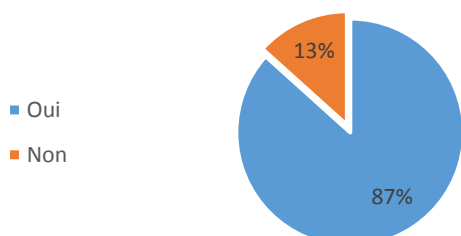
Plus d'un tiers des répondants qui se déplacent en vélo sur l'île se déplaceraient plus en vélo s'ils avaient un vélo électrique.

29% des répondants ne pratiquant pas le vélo à Belle-Île se déplaceraient en vélo s'ils possédaient un vélo électrique.

Part des répondants ne pratiquant pas le vélo sur l'île qui se déplaceraient plus, ou non, en vélo s'ils possédaient un vélo électrique



Part des répondants possédant un vélo électrique et se déplaçant plus, ou non, depuis qu'ils l'ont

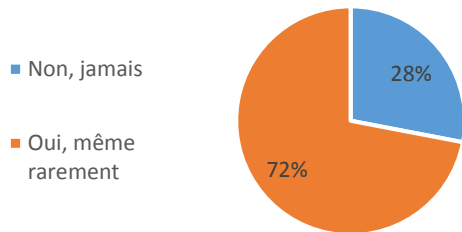


87% des répondants possédant un vélo électrique se déplacent plus depuis qu'ils l'ont.

Ainsi, d'une manière générale, environ un tiers des répondants utiliseraient plus le vélo s'ils possédaient un vélo électrique. Et s'ils en acquièrent un, ils se déplacent effectivement davantage dans 87% des cas.

Parts des répondants se déplaçant en vélo

Part des répondants se déplaçant ou non à vélo sur l'île



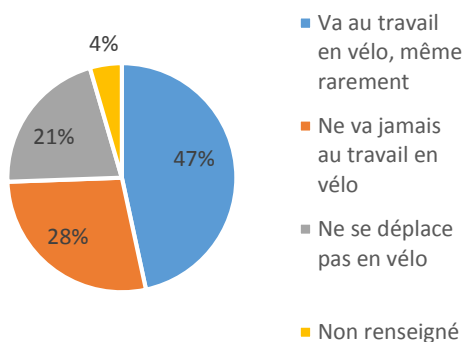
Les bellilois interrogés sont 72% à utiliser leur vélo sur l'île au moins une fois dans l'année. 28% ne se déplacent jamais en vélo à Belle-Île.

Pratiques de déplacements en vélo des ACTIFS interrogés

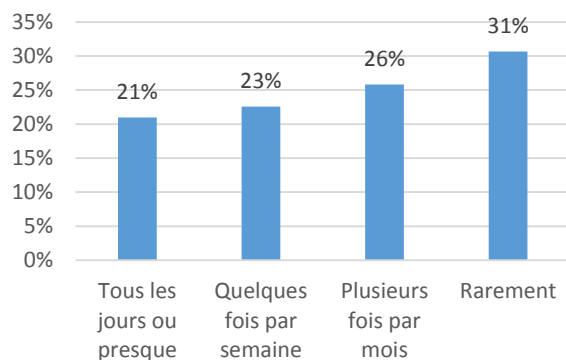
La part d'actifs interrogés se déplaçant en vélo même rarement pour ses déplacements usuels est variable selon le motif de déplacement considéré. Néanmoins, **près de 20%** d'entre eux **se déplacent régulièrement en vélo**, c'est-à-dire de quelquefois par semaine à tous les jours, **pour se rendre à leur travail, à leurs loisirs ou pour faire leurs achats ou démarches diverses**. Par ailleurs, les actifs interrogés se déplacent moins régulièrement pour les motifs : « transporter ses enfants à l'école » et « déplacement dans le cadre d'une activité professionnelle ».

Déplacement domicile travail

Pratique du vélo domicile/travail pour les actifs interrogés



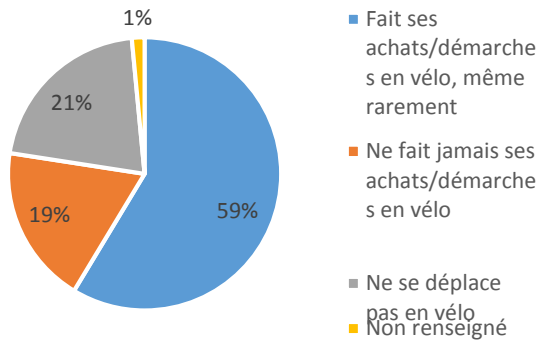
Fréquence de déplacement à vélo des actifs interrogés qui vont à leur travail



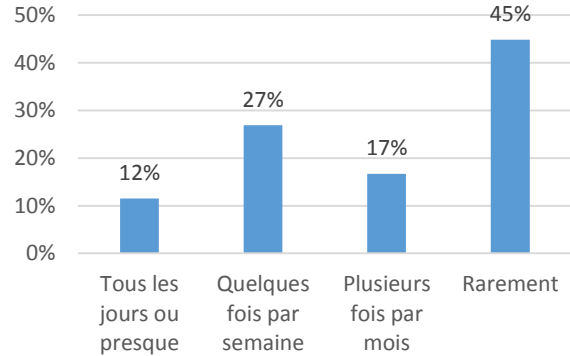
47% des actifs interrogés vont en vélo même rarement à leur travail. Parmi eux, 44% le font régulièrement (= quelquefois par semaine à tous les jours). Ainsi, **20% de l'ensemble des actifs interrogés se déplacent en vélo pour aller à leur travail**.

Déplacements pour les achats ou démarches diverses

Pratique du vélo des actifs interrogés pour leurs achats ou leurs démarches diverses



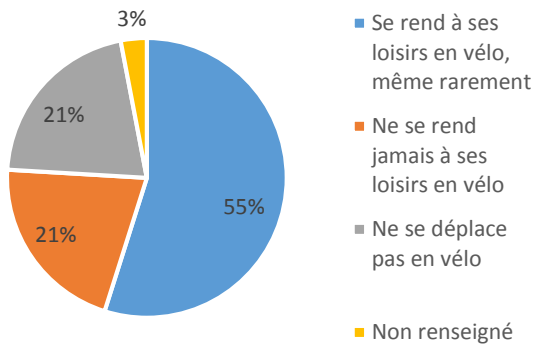
Fréquence de déplacement à vélo des actifs interrogés pour leurs achats ou démarches diverses



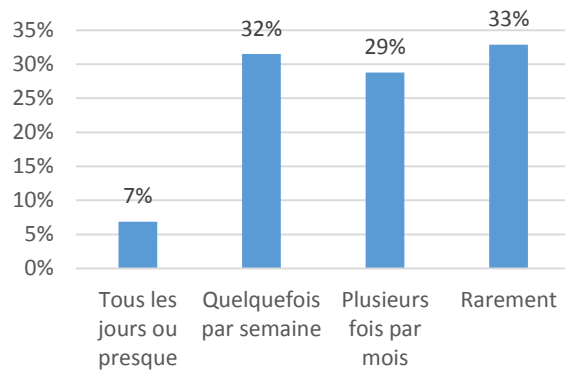
59% des actifs interrogés font leurs achats ou leurs démarches diverses à vélo. 39% d'entre eux le font régulièrement soit **23% de l'ensemble des actifs interrogés**.

Déplacements pour se rendre à ses loisirs

Pratique du vélo des actifs interrogés pour se rendre à leurs loisirs



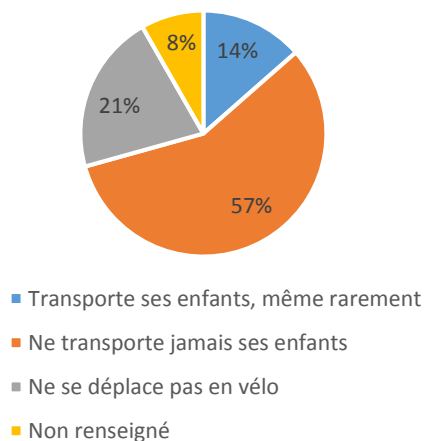
Fréquence de déplacements à vélo des actifs interrogés pour se rendre à leurs loisirs



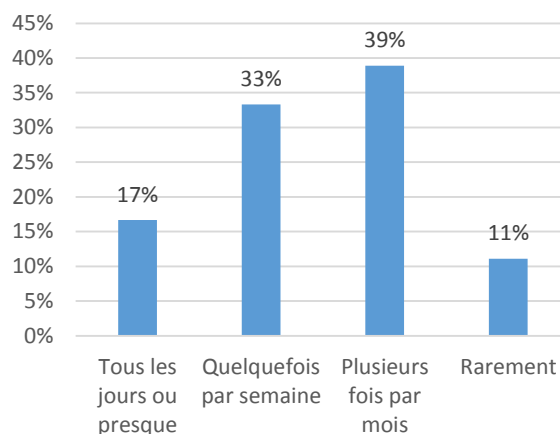
Parmi les 55% d'actifs interrogés qui se rendent à leurs loisirs en vélo, 39% le font régulièrement soit **20% de l'ensemble des actifs interrogés**.

Déplacements pour transporter ses enfants à l'école ou à une activité extra-scolaire

Pratique du vélo des actifs interrogés pour transporter leurs enfants à l'école ou à une activité extra-scolaire



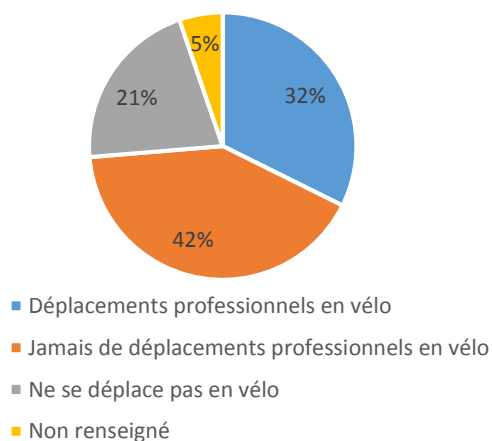
Fréquence de déplacements à vélo des actifs interrogés pour transporter leurs enfants à l'école ou à une activité extra-scolaire



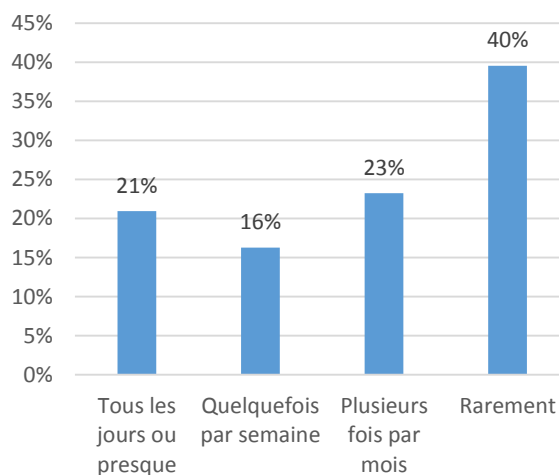
Parmi les 14% d'actifs interrogés qui se rendent à leurs loisirs en vélo, 50% le font régulièrement. Ce qui représente **5 à 6% des actifs interrogés**.

Déplacements dans le cadre de son activité professionnelle

Pratique du vélo des actifs interrogés pour leurs déplacements dans le cadre de leur activité professionnelle



Fréquence de déplacements à vélo des actifs interrogés dans le cadre de leur activité professionnelle



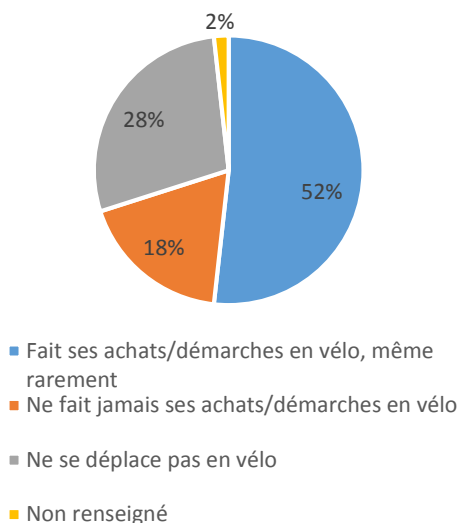
Parmi les 32% d'actifs interrogés qui se déplacent à vélo dans le cadre de leur activité professionnelle, **37% le font régulièrement** (soit 12% de l'ensemble des actifs interrogés).

La pratique du vélo existe et est même régulière pour une part non négligeable des cyclistes interrogés pour les déplacements « aller au travail », « faire ses achats ou démarches diverses » et « se rendre à ses loisirs ».

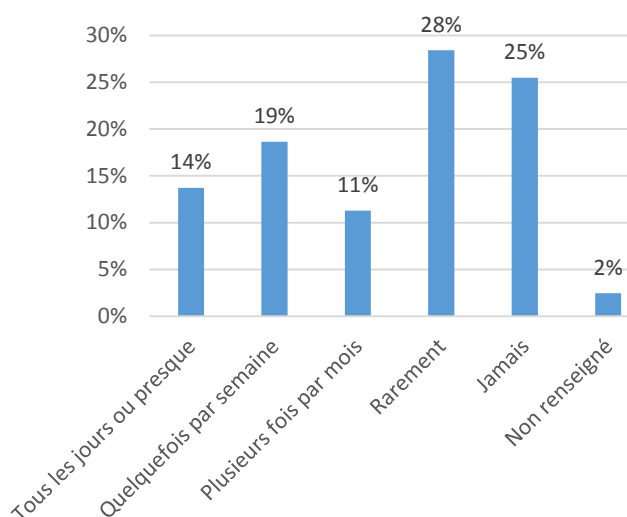
Pratique de déplacements à vélo de l'ENSEMBLE des répondants

Lorsqu'on considère l'ensemble des répondants, 2 motifs de déplacements sont retenus : « achats et démarches diverses » et « se rendre à ses loisirs ».

Pratique du vélo des répondants pour leurs achats ou leurs démarches diverses

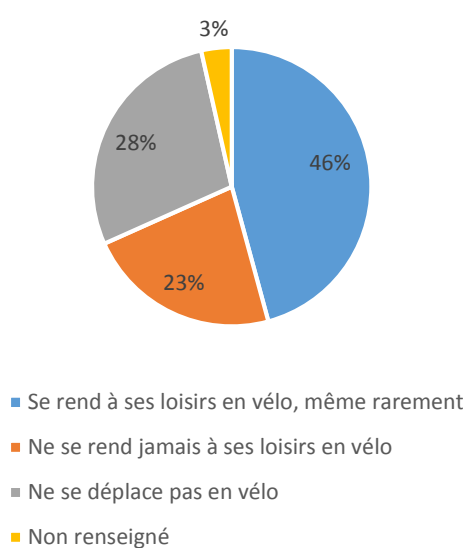


Fréquences de déplacement à vélo des répondants pour faire leurs achats ou démarches diverses

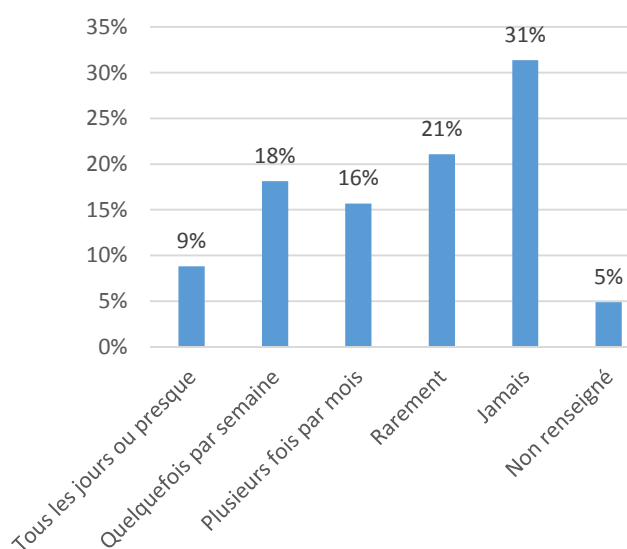


Parmi les 52% de répondants qui vont faire leurs achats ou démarches diverses en vélo, **33% le font régulièrement** (soit 17% des répondants).

Pratique du vélo des insulaires pour se rendre à leurs loisirs



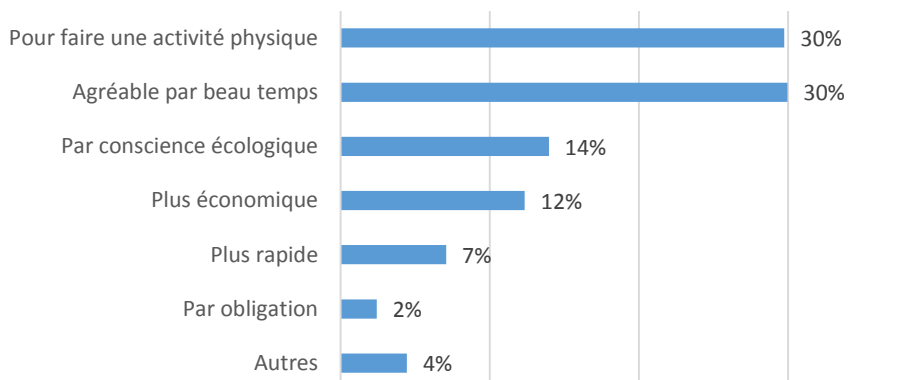
Fréquences de déplacement à vélo des répondants se rendre à leurs loisirs



Parmi les 46% de répondants qui se rendent à leurs loisirs en vélo, **27% le font régulièrement** (soit 12% des répondants).

Raisons d'utilisations du vélo pour les cyclistes interrogés

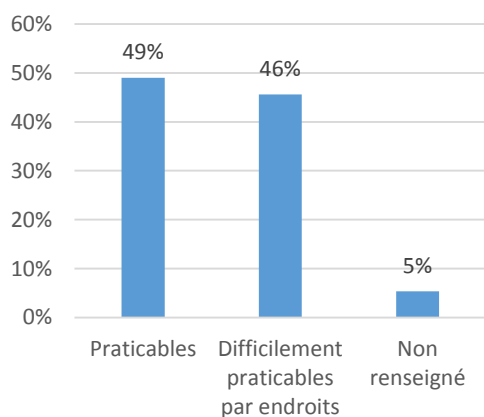
Raisons d'utilisation du vélo pour les cyclistes interrogés



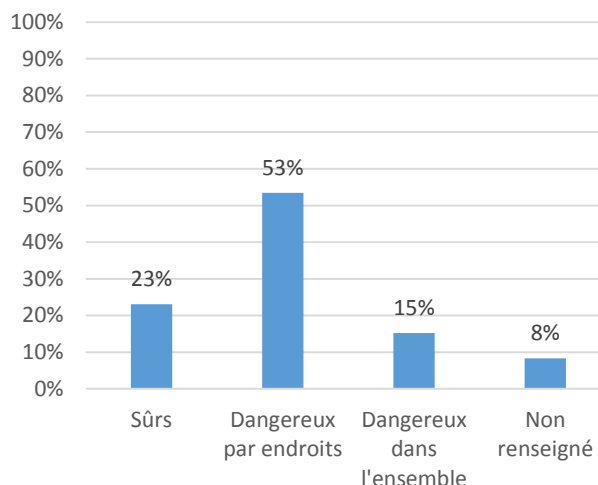
Les résidents principaux se déplacent plus à vélo parce qu'ils le considèrent comme un mode de transport **bon pour leur santé et agréable par beau temps** (30% d'occurrences par raison), que pour des valeurs environnementales, des raisons économique, pratique (plus rapide, évite les problèmes de stationnement¹) ou à caractère obligatoire. À Belle-Île, le vélo est donc comme sur le continent, associé majoritairement aux loisirs et au temps libre.

Praticabilité et sécurité sur les itinéraires cyclables

Praticabilité des itinéraires cyclables de Belle-Île



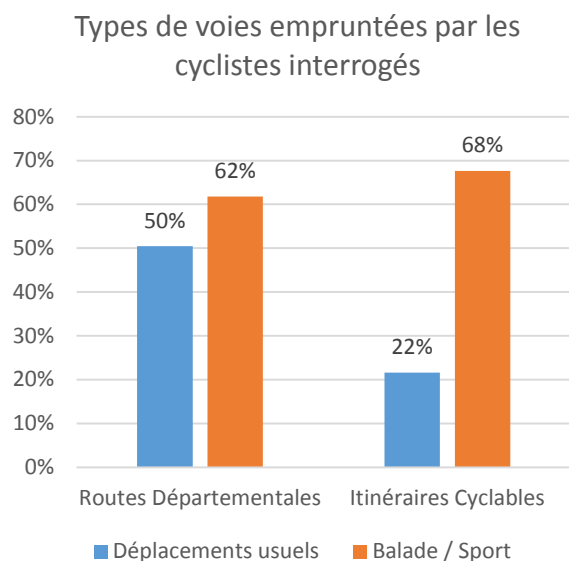
Sécurité des itinéraires cyclables sur Belle-Île



68% des cyclistes interrogés considèrent les itinéraires cyclables dangereux par endroits ou dangereux dans l'ensemble. Les répondants sont par contre plus partagés sur la notion de praticabilité.

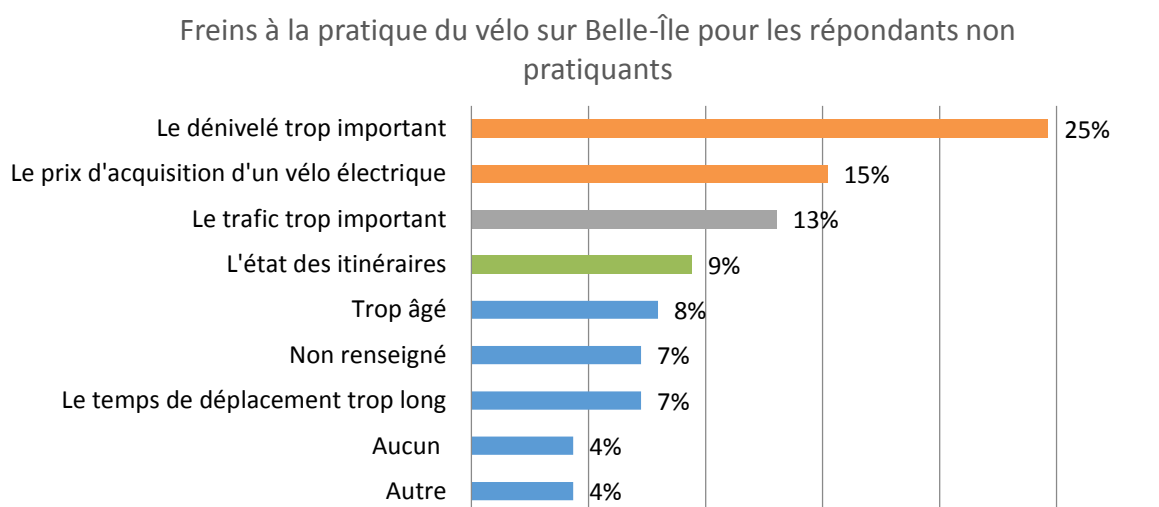
¹ Plus forte occurrence de la catégorie « Autres ».

Voies empruntées par les cyclistes interrogés



Une grande partie des cyclistes interrogés déclarent faire du vélo sur les routes départementales, qu'il s'agisse de déplacements usuels, de balades ou de pratiques sportives. Les itinéraires cyclables sont faiblement utilisés pour les déplacements usuels mais très pratiqués dans le cadre de balades par les répondants.

Freins à la pratique du vélo sur l'île pour les répondants non pratiquants



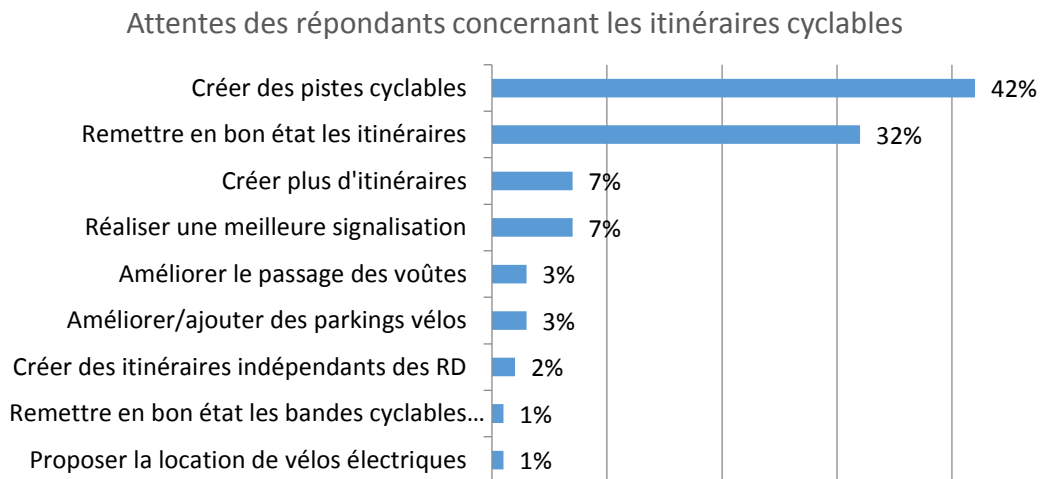
Les deux plus gros freins à la pratique du vélo sur Belle-Île pour les répondants sont le **dénivelé trop important** et le **prix d'acquisition d'un vélo électrique**. Ces deux freins vont de pair, sachant que l'acquisition d'un vélo électrique est la seule action pouvant indirectement lever le « frein » du dénivelé.

Le **trafic trop important** sur les routes (surtout en haute saison) et l'**état dégradé des itinéraires** constituent également des freins à la pratique du vélo (nids de poule, portions gravillonneuses, ornières,...).

Par ailleurs, un certain nombre de personnes ont évoqué leur **âge** comme frein à la pratique du vélo sur l'île ; ce frein est lié à l'état des itinéraires et leur dénivelé.

Enfin, le **temps de déplacement est à la fois considéré comme un frein et une raison d'utilisation** (voir page 10) et ce, avec le même nombre d'occurrences (7%). Le temps de trajet est donc stratégique puisqu'il apparaît comme un frein ou une raison d'utilisation selon le ressenti des répondants.

Attentes des répondants pour l'amélioration des itinéraires cyclables



Les attentes s'orientent en particulier sur la **création de pistes cyclables** et la **remise en état des tronçons dégradés** des itinéraires. Ces 2 attentes lèveraient l'essentiel des freins précédemment listés. Les autres attentes, moins récurrentes, sont pourtant révélatrices de points importants à améliorer sur les itinéraires cyclables. Sans les hiérarchiser, les attentes sont donc :

→ **Remettre en bon état :**

- Les itinéraires cyclables (combler les nids de poules, carrosser les voies, ...),
- Les bandes cyclables existantes,
- Le passage des voûtes pour un passage plus sécurisé et plus praticable (éclairage, revêtement, chicanes).

→ **Réaliser une meilleure signalisation** (indiquer les hameaux, destinations, distance, ...)

→ **Proposer la location de vélos électriques à tarifs préférentiels insulaires.**

→ **Améliorer et ajouter des parkings vélos** (adaptés aux vélos électriques, avec anneaux pour les antivols,...).

→ **Créer :**

- Des pistes cyclables, sur les départementales essentiellement, pour sécuriser la pratique du vélo,
- Des itinéraires cyclables supplémentaires, notamment qui longent la côte ou directement disponibles en sortie de bourgs,
- Des itinéraires indépendants des routes principales pour des raisons de sécurité.

RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE VISITEURS

Itinéraires empruntés

Beaucoup de visiteurs, notamment les visiteurs à la journée, empruntent les routes principales pour relier les sites touristiques de l'île ; que ce soit exclusivement ou en complément des itinéraires cyclables. En parallèle, certains font état de la longueur trop importante des itinéraires. De plus, on constate que les visiteurs n'empruntent que très rarement les circuits de couleurs, le support de ces circuits - le « guide des randonnées cyclistes » de Belle-Île-en-Mer - est peu utilisé comparé à la carte de Belle-Île.

Signalétique

Les réponses font apparaître de sérieux défauts de signalétique à certains endroits (signalétique inexistante, en mauvaise état ou portant à confusion). Mais les remarques sont ponctuelles et ne traduisent pas un sentiment général négatif sur la signalétique. Par ailleurs, quasiment tous les visiteurs interrogés déclarent se déplacer uniquement à l'aide de la carte de Belle-Île et des panneaux. Les circuits de couleur non présent sur la carte et leur signalétique sur le terrain portent donc à confusion ces usagers. Enfin, de nombreux visiteurs ont émis le souhait de voir apparaître sur la carte de Belle-Île et sur les panneaux des indications de temps et/ou de distance pour anticiper leur parcours.

Praticabilité

La majorité des réponses récoltées font état d'une **bonne praticabilité des itinéraires**. On note seulement quelques retours négatifs sur les tronçons caillouteux empruntés. Par opposition, les visiteurs remarquent la très bonne praticabilité des routes principales.

Sécurité

Lorsqu'on demande aux visiteurs de qualifier la sécurité des itinéraires cyclables, la plupart répondent qu'ils ont eu un **sentiment d'insécurité à vélo sur les routes principales de l'île** à cause du trafic très important de véhicules motorisés en haute saison.

Vélo électrique

Malgré les nombreuses remarques collectées sur les contraintes de dénivelé de l'île, les visiteurs n'expriment **dans l'ensemble aucun regret quant à la non-utilisation d'un vélo électrique** pour atténuer cette difficulté. Les utilisateurs de vélos électriques sont d'ailleurs nettement moins nombreux que les utilisateurs de vélos classiques. **Mais l'utilisation est en hausse**. En effet, tous les loueurs de cycle proposent actuellement à la location des vélos

électriques. Ils ont même tendance à investir davantage chaque année dans ce type de véhicule et notent en parallèle que la croissance de cette activité ne fait pas concurrence au vélo classique.

Impression générale

Même si quelques usagers ont exprimé des avis négatifs sur certains aspects des itinéraires, tous sont **globalement très satisfaits** de leur expérience cyclable sur l'île

COMPARAISON DES RÉSULTATS DES QUESTIONNAIRES

Des attentes divergentes ...

	INSULAIRES	VISITEURS
IMPRESSION GENERALE	Avis très critiques, note en dessous la moyenne	Satisfaction quasi-générale
SIGNALETIQUE	Attentes non prioritaire	Souhait d'une meilleure signalétique par endroit
RELIEF	1 ^{er} frein pour les non pratiquants	Acceptent le relief
VELO ELECTRIQUE	Forte attente pour développer la pratique du vélo	Location en progression mais ne fait pas concurrence au vélo classique

... et convergentes.

Malgré ces attentes opposées, les insulaires et les visiteurs se rejoignent sur la sécurisation des axes principaux, la remise en état de certaines portions d'itinéraires, la modification du tracé (plus direct et plus rapide) et le souhait d'utiliser un vélo électrique pour lever les principaux freins. De plus, les profils de ces deux publics se rapprochent sur certains points. Durant leurs loisirs, les insulaires aspirent globalement aux mêmes souhaits que les visiteurs (accès aux plages et aux grands sites). Les visiteurs, quant à eux, peuvent avoir les même besoins de déplacements usuels que les insulaires (accès aux services, aux commerces, etc.).

ENJEUX RETENUS

Le diagnostic soulève 5 enjeux : 4 enjeux thématiques (tracé des itinéraires, sécurité, praticabilité, signalétique) et 1 enjeu transversal. Ils visent à répondre aux besoins des insulaires comme des visiteurs.

1 enjeu transversal :

1. **hiérarchiser le réseau d'itinéraires cyclables.** Il s'agit de constituer 2 réseaux et de créer du lien entre eux (permettre aux usagers de l'un de rallier l'autre) :
 - a. **Un réseau principal**, assurant des liaisons inter-bourgs et reliant les principaux sites touristiques. Il met l'accent sur une pratique cyclable pour tous avec des parcours plus directs, moins vallonné et plus sûrs. Il vise ainsi les déplacements usuels et touristiques.
 - b. **Un réseau secondaire**, correspondant aux chemins et routes secondaires de l'île non compris dans le réseau principal. Il répond à minima aux exigences les plus importantes en termes de sécurité et de praticabilité. Il fait aussi l'objet d'une information suffisante pour une bonne anticipation du parcours (condition physique, dangerosité, praticabilité, sites à découvrir, matériels adaptés).

4 enjeux thématiques :

2. Constituer un réseau principal plus direct, moins vallonné et plus sûr en évitant les tronçons à risque pour que les cyclistes puissent **relier plus rapidement et en toute sécurité les bourgs et les principaux sites touristiques.**
3. **Éviter** la pratique du vélo sur les tronçons dangereux et **aménager** la sécurité des cyclistes sur les portions à risque qui ne peuvent être évitées.
4. Améliorer la praticabilité des itinéraires cyclables **en visant particulièrement le réseau principal tout en restant vigilant sur les zones critiques du réseau secondaire.**
5. Développer une signalétique **qui se suffise à elle-même** (sans recours à la carte), **sur le réseau principal.**

Créer du lien entre réseau principal et secondaire au niveau des intersections, pour offrir d'une part aux usagers du réseau principal l'envie d'en sortir et d'expérimenter le concept de « liberté de se perdre » et pour fournir d'autre part aux usagers du réseau secondaire les repères pour renouer avec le réseau principal.