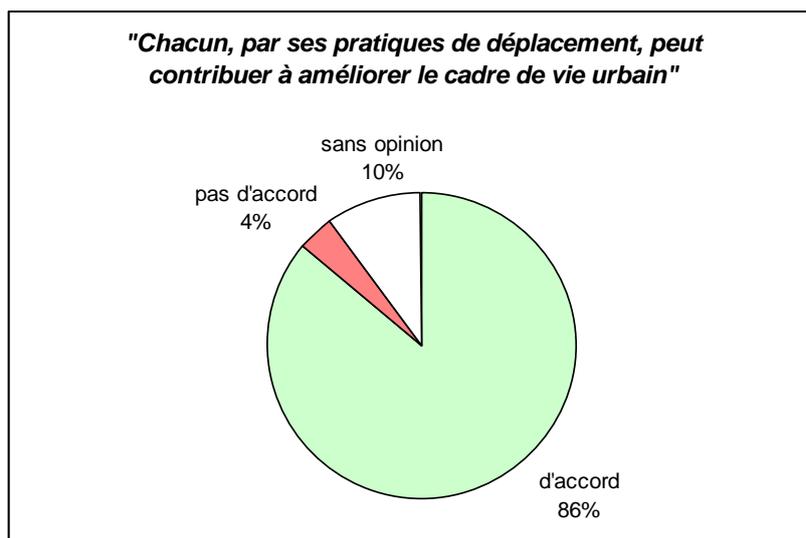
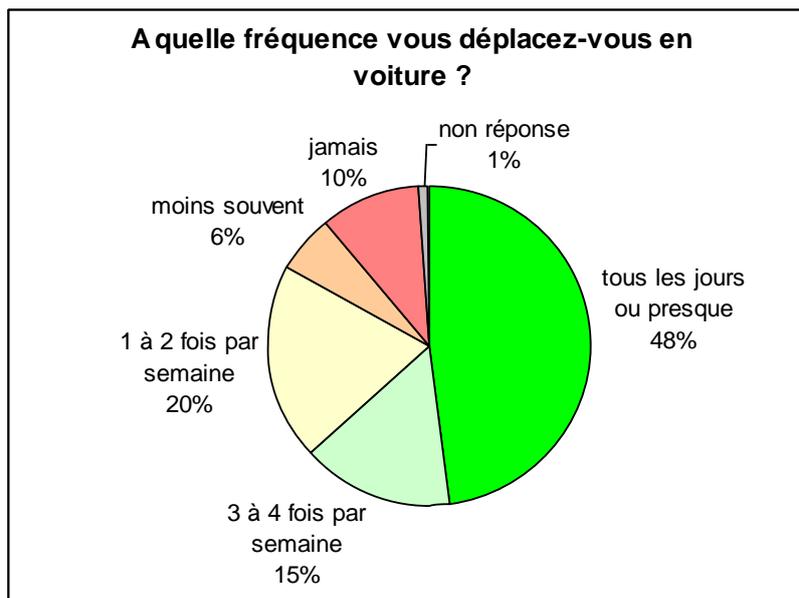


Document n° 3 : résultats de l'enquête auprès de la population



Conception : AggloBus – Bourges Plus – ADETEC



Contact ADETEC : Bruno CORDIER, bcordier.adetec@orange.fr, 04 73 65 94 24, www.adetec-deplacements.com

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	3
1.1. CONTEXTE ET OBJET DE CE DOCUMENT	3
1.2. PRESENTATION DU QUESTIONNAIRE	3
2. NOMBRE DE REPONSES ET REPRESENTATIVITE	6
2.1. NOMBRE DE REPONSES	6
2.2. REPARTITION PAR ZONES DE RESIDENCE	6
2.3. REPARTITION PAR SEXE	8
2.4. REPARTITION PAR TRANCHES D'AGE	8
3. COMPOSITION DES MENAGES ET VEHICULES POSSEDES	10
3.1. COMPOSITION DES MENAGES	10
3.2. VEHICULES DONT DISPOSE LE FOYER	11
4. LES PRATIQUES ACTUELLES	15
4.1. AVERTISSEMENT	15
4.2. FREQUENCE DES DEPLACEMENTS A PIED	16
4.3. FREQUENCE DES DEPLACEMENTS A VELO	21
4.4. FREQUENCE DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN (BUS, CAR ET TRAIN)	26
4.5. FREQUENCE DES DEPLACEMENTS EN VOITURE	31
5. LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT DANS L'AGGLOMERATION DE BOURGES	36
5.1. LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT A PIED	36
5.2. LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT A VELO	38
5.3. LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT EN TRANSPORT EN COMMUN	40
5.4. LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT EN VOITURE	42
6. LE POTENTIEL DE CHANGEMENT DES PRATIQUES	44
6.1. SERIEZ-VOUS PRET A VOUS DEPLACER PLUS SOUVENT A PIED ?	44
6.2. AMELIORATIONS NECESSAIRES POUR FACILITER LES DEPLACEMENTS A PIED	48
6.3. SERIEZ-VOUS PRET A VOUS DEPLACER PLUS SOUVENT A VELO ?	49
6.4. AMELIORATIONS NECESSAIRES POUR FACILITER LES DEPLACEMENTS A VELO	53
6.5. SERIEZ-VOUS PRET A VOUS DEPLACER PLUS SOUVENT EN BUS ?	54
6.6. AMELIORATIONS NECESSAIRES POUR FACILITER LES DEPLACEMENTS EN BUS	58
7. OPINIONS SUR LES IMPACTS DES TRANSPORTS ET LES ACTIONS A MENER	59
7.1. « EN VILLE, ON EST OBLIGE D'UTILISER LA VOITURE »	59
7.2. « POUR AMELIORER LA CIRCULATION EN VILLE, IL FAUT LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE »	64
7.3. « IL FAUT DEVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN, LE VELO ET LA MARCHÉ A PIED, MEME SI LES VOITURES SONT GENEES »	69
7.4. « LA POLLUTION DE L'AIR REPRESENTÉ UN PROBLEME IMPORTANT A BOURGES »	74
7.5. « LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE REPRESENTÉ UN PROBLEME IMPORTANT »	79
7.6. « CHACUN, PAR SES PRATIQUES DE DEPLACEMENT, PEUT CONTRIBUER A REDUIRE LA POLLUTION ET L'EFFET DE SERRE »	83
7.7. « CHACUN, PAR SES PRATIQUES DE DEPLACEMENT, PEUT CONTRIBUER A AMELIORER LE CADRE DE VIE URBAIN »	88
8. CONCLUSION	93
8.1. CETTE ENQUETE CONFIRME LE DIAGNOSTIC DU PDU	93
8.2. ... ET MONTRE UN VRAI POTENTIEL DE CHANGEMENT	93

1. INTRODUCTION

1.1. CONTEXTE ET OBJET DE CE DOCUMENT

AggloBus, autorité organisatrice des transports urbains sur l'agglomération berruyère a décidé l'élaboration volontaire d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Ce PDU s'applique sur l'ensemble du Périmètre de Transports Urbains (PTU), composé de 17 communes.

En complément du diagnostic et afin de mieux connaître les pratiques de déplacement et leur potentiel d'évolution, une enquête a été réalisée auprès de la population.

Ce document présente les résultats détaillés de cette enquête. Un diaporama plus synthétique a été présenté le 23 septembre 2010 au comité de pilotage de l'étude.

1.2. PRESENTATION DU QUESTIONNAIRE

Le questionnaire est présenté aux pages suivantes.

Il a été distribué dans chaque boîte à lettres de l'agglomération, en accompagnement de la Lettre du PDU n° 1, fin mars 2010. Une enveloppe T permettait l'envoi gratuit à ADETEC.

Les retours se sont étalés du 31 mars au 25 juin 2010, avec un pic entre le 2 et le 19 avril (85 % des questionnaires reçus).

Questionnaire sur vos déplacements



La démarche d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération berruyère est rentrée dans sa première étape : le diagnostic. Afin de réaliser ce diagnostic, plusieurs études sont menées, dont une à destination des habitants du territoire. Pour participer, il vous suffit de remplir le questionnaire ci-dessous. Ceci ne vous prendra que quelques minutes, et nous permettra de mieux connaître vos habitudes de déplacement et vos attentes.

D'avance, merci pour vos réponses.

La loi n°78-17 du 6 janvier 1978, relative à l'informatique, aux fichiers et à la liberté, s'applique aux réponses faites à cette enquête. Elle garantit aux personnes concernées un droit d'accès et de rectification pour les données les concernant. Ce droit peut être exercé auprès du Bureau d'Etudes ADETEC - 113 rue Fontglève - 63000 Clermont-Ferrand.

VOUS ET VOTRE FOYER

1) Vous êtes :

un homme une femme

2) Quelle est votre commune de résidence ?

.....

Pour Bourges, merci de préciser : centre-ville autre quartier

3) Quel est votre âge ? ans

4) Nombre de personnes vivant dans votre foyer :

adultes

enfants/adolescents

5) Nombre de véhicules dont dispose votre foyer :

voitures

vélos

scooters/motos

COMMENT VOUS DÉPLACEZ-VOUS ?

Les questions qui suivent concernent l'ensemble de vos déplacements dans l'Agglomération de Bourges (pour aller travailler, étudier, faire des courses, chez des amis...)

6) À quelle fréquence vous déplacez-vous à pied ?

tous les jours ou presque 3 à 4 fois par semaine
 1 à 2 fois par semaine moins souvent jamais

7) À quelle fréquence vous déplacez-vous à vélo ?

tous les jours ou presque 3 à 4 fois par semaine
 1 à 2 fois par semaine moins souvent jamais

8) À quelle fréquence vous déplacez-vous en transports en commun (bus, car ou train) ?

tous les jours ou presque 3 à 4 fois par semaine
 1 à 2 fois par semaine moins souvent jamais

9) À quelle fréquence vous déplacez-vous en voiture ?

tous les jours ou presque 3 à 4 fois par semaine
 1 à 2 fois par semaine moins souvent jamais

COMMENT JUGEZ-VOUS LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DANS L'AGGLOMÉRATION DE BOURGES ?

10) Comment jugez-vous les conditions de déplacement à pied près de chez vous ?

c'est facile de se déplacer à pied c'est assez facile
 c'est problématique c'est difficile sans opinion

Pouvez-vous commenter votre réponse ?

.....

.....

11) Comment jugez-vous les conditions de déplacement à vélo près de chez vous ?

c'est facile de se déplacer à vélo c'est assez facile
 c'est problématique c'est difficile sans opinion

Pouvez-vous commenter votre réponse ?

.....

.....

12) Comment jugez-vous les conditions de déplacement en transports en commun dans l'agglomération ?

c'est facile de se déplacer en transports en commun
 c'est assez facile c'est problématique c'est difficile
 sans opinion

Pouvez-vous commenter votre réponse ?

.....

.....

13) Comment jugez-vous les conditions de déplacement en voiture dans l'agglomération ?

c'est facile de se déplacer en voiture c'est assez facile
 c'est problématique c'est difficile sans opinion

Pouvez-vous commenter votre réponse ?

.....

.....

SERIEZ-VOUS PRÊT À VOUS DÉPLACER AUTREMENT ?

Pour faciliter les déplacements quotidiens des habitants de l'agglomération, il est prévu d'améliorer les conditions de déplacement à pied, à vélo et en transports en commun.

14) Seriez-vous prêt à vous déplacer plus souvent à pied ?

- Oui, beaucoup plus souvent qu'aujourd'hui
- Oui, un peu plus souvent
- Non, pas plus souvent.

15) Quelles améliorations vous semblent nécessaires pour faciliter les déplacements à pied des habitants de l'agglomération, en particulier les enfants et les personnes âgées ?

(vous pouvez cocher plusieurs cases)

- Des trottoirs plus larges et plus confortables
- Des trottoirs moins encombrés
- Des traversées plus sûres
- Une circulation automobile apaisée (vitesse réduite)
- Moins de circulation automobile
- Autre (préciser) :

16) Seriez-vous prêt à vous déplacer plus souvent à vélo ?

- Oui, beaucoup plus souvent qu'aujourd'hui
- Oui, un peu plus souvent
- Non, pas plus souvent.

17) Quelles améliorations vous semblent nécessaires pour faciliter les déplacements à vélo des habitants de l'agglomération ?

(vous pouvez cocher plusieurs cases)

- Davantage de pistes et de bandes cyclables
- Une circulation automobile apaisée (vitesse réduite)
- Moins de circulation automobile
- La possibilité de garer votre vélo en sécurité chez vous
- Davantage de parcs à vélos sur l'espace public
- Autre (préciser) :

18) Seriez-vous prêt à vous déplacer plus souvent en bus ?

- Oui, beaucoup plus souvent qu'aujourd'hui
- Oui, un peu plus souvent
- Non, pas plus souvent.

19) Quelles améliorations vous semblent nécessaires pour faciliter les déplacements en bus des habitants de l'agglomération ?

(vous pouvez cocher plusieurs cases)

- Des bus plus fréquents en journée
- Des bus plus tard le soir
- Davantage de bus le week-end
- Davantage de bus en juillet et août
- Des bus plus rapides
- Des bus plus ponctuels (pas de retard)
- Autre (préciser) :

ÊTES-VOUS D'ACCORD AVEC LES AFFIRMATIONS SUIVANTES ?

20) « En ville, on est obligé d'utiliser la voiture »

- D'accord
- Pas d'accord
- Sans opinion

21) « Pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'usage de la voiture »

- D'accord
- Pas d'accord
- Sans opinion

22) « Il faut développer les transports en commun, le vélo et la marche à pied, même si les voitures sont gênées »

- D'accord
- Pas d'accord
- Sans opinion

23) « La pollution de l'air représente un problème important à Bourges »

- D'accord
- Pas d'accord
- Sans opinion

24) « Le réchauffement climatique représente un problème important »

- D'accord
- Pas d'accord
- Sans opinion

25) « Chacun, par ses pratiques de déplacement, peut contribuer à réduire la pollution et l'effet de serre »

- D'accord
- Pas d'accord
- Sans opinion

26) « Chacun, par ses pratiques de déplacement, peut contribuer à améliorer le cadre de vie urbain »

- D'accord
- Pas d'accord
- Sans opinion

COMPLÉMENTS, SUGGESTIONS, REMARQUES :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. NOMBRE DE REPONSES ET REPRESENTATIVITE

2.1. NOMBRE DE REPONSES

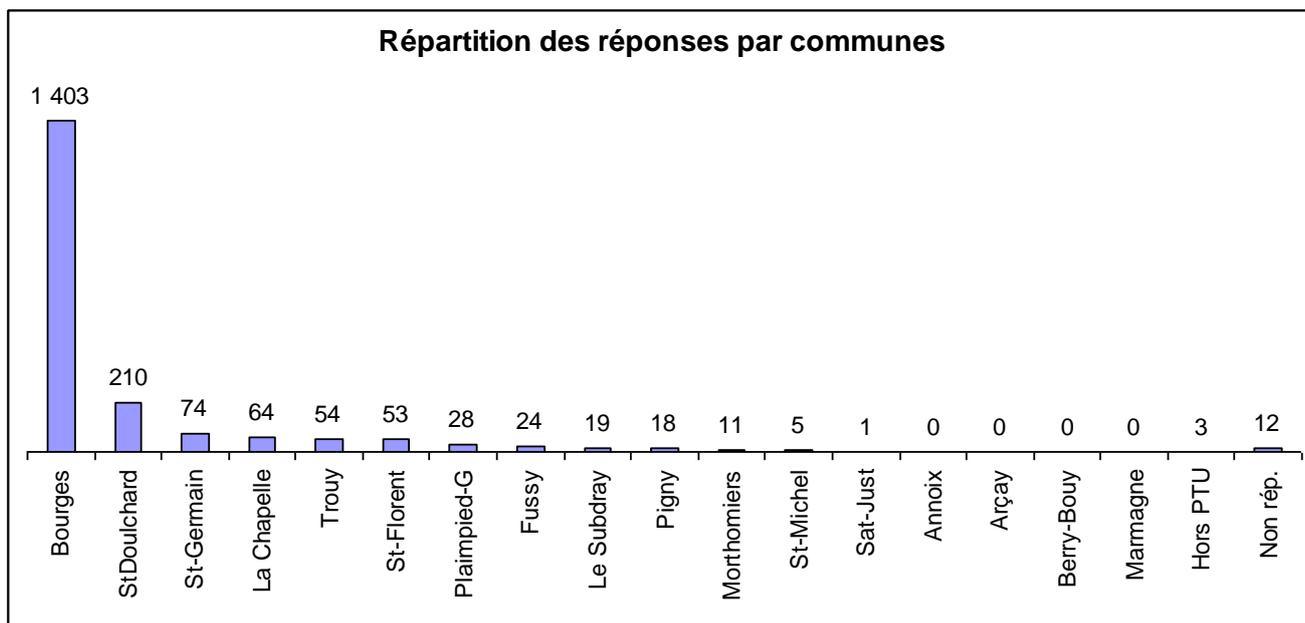
1 979 questionnaires exploitables ont été retournés.

Le nombre élevé de réponses limite les biais statistiques, y compris pour les tris croisés.

2.2. REPARTITION PAR ZONES DE RESIDENCE

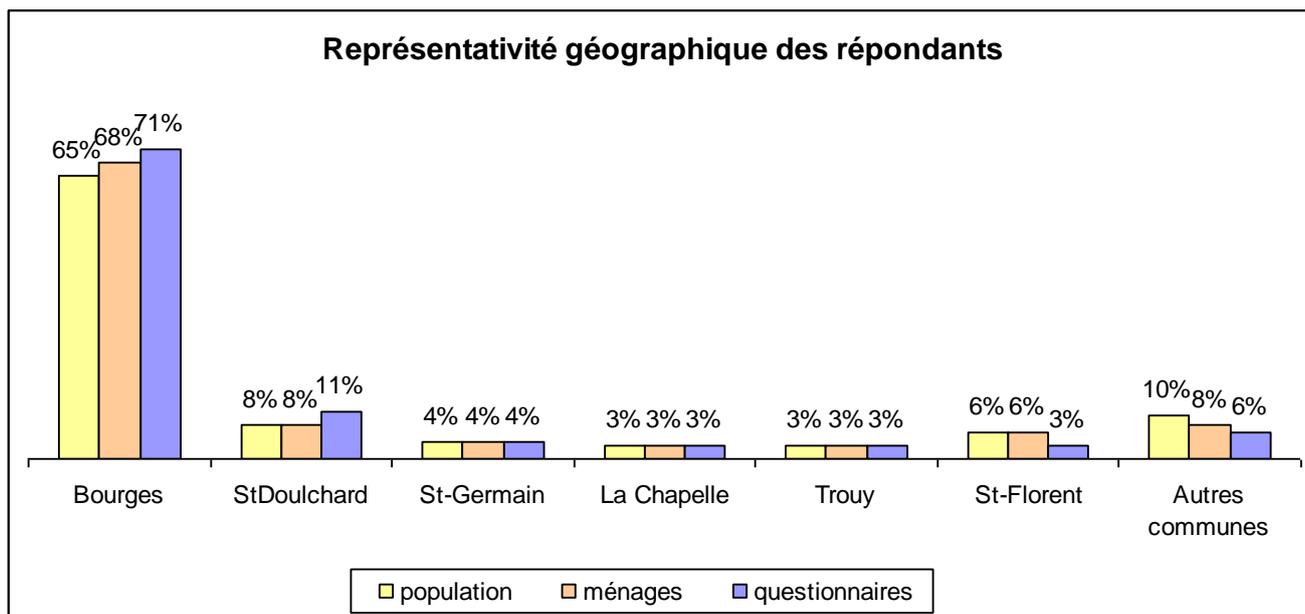
2.2.1. Répartition par communes

Par ordre décroissant de réponses, la répartition par communes est la suivante :



Même si des précautions ont été prises par le prestataire retenu pour assurer une diffusion sur l'ensemble du territoire, 4 communes (Annoix, Arçay, Berry-Bouy et Marmagne) semblent n'avoir retourné aucun questionnaire. Peut-être figurent-elles parmi les 12 non réponses.

2.2.2. Représentativité des réponses



Sachant qu'un seul questionnaire a été distribué par ménage, la comparaison avec le nombre de ménages (bâtons orange du graphique) est la plus pertinente.

On observe une légère surreprésentation de Bourges et de Saint-Doulchard, dont les habitants se sentent sans doute plus concernés par le PDU. A l'inverse, les communes plus éloignées, notamment Saint-Florent, apparaissent légèrement sous-représentées.

Les tris croisés permettront d'éliminer tout biais géographique.

2.2.3. Détail pour Bourges

Les 1 403 répondants berruyers se répartissent ainsi :

- 385 déclarent habiter dans le centre-ville (27 %),
- 949 déclarent habiter dans un autre quartier (68 %),
- 69 n'ont pas répondu à cette question (5 %).

2.2.4. Découpage utilisé pour les tris croisés

Pour disposer d'un nombre suffisant de réponses pour chaque zone, les tris croisés seront effectués selon le découpage suivant :

Zone	Centre-ville de Bourges	Autres quartiers de Bourges	Saint-Doulchard	Autres communes
Nombre de répondants	385	949	210	354

2.3. REPARTITION PAR SEXE

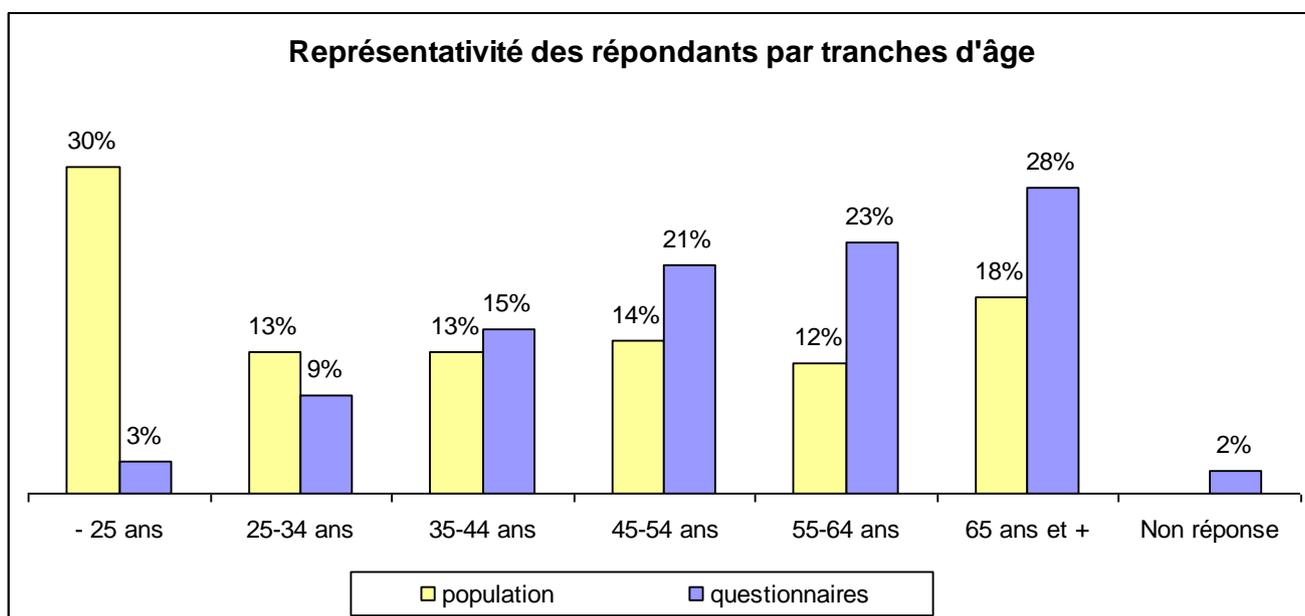
Les femmes, qui représentent 52 % de la population, sont légèrement surreprésentées parmi les répondants à l'enquête (55 %).

Les tris croisés permettront d'éliminer tout biais lié au sexe.

2.4. REPARTITION PAR TRANCHES D'AGE

2.4.1. L'échantillon n'est pas représentatif

La répartition par tranche d'âge est la suivante :



On observe une forte surreprésentation des personnes de 45 ans et plus. **L'échantillon n'est donc pas représentatif. Cette non représentativité était prévue.** Elle découle de la distribution d'un seul questionnaire par foyer. Or, pour les familles, celui-ci a généralement été rempli par un des parents.

Par ailleurs, la sous-représentation des 25-34 ans est habituelle dans les enquêtes où les questionnaires sont auto-administrés et renvoyés par voie postale. Elle apparaît ici plus limitée que dans d'autres enquêtes, ce qui traduit probablement un intérêt de cette tranche d'âge pour les questions de mobilité.

Les tris croisés permettront d'éliminer tout biais lié à l'âge.

2.4.2. Découpage utilisé pour les tris croisés

La classe des moins de 25 ans est hétérogène. En effet, le passage à la majorité coïncide souvent avec le passage du permis auto et parfois avec l'entrée dans la vie active. Il est donc nécessaire de dissocier les moins de 18 ans des 18-24 ans. Seulement 5 répondants ont moins de 18 ans. Cette

classe ne pourra donc pas faire l'objet de tris croisés. Les 18-24 sont un peu plus nombreux (45) mais leur effectif limité doit amener à être prudent dans les analyses qui seront faites.

Les autres classes d'âges comptent 182 à 555 répondants, ce qui permettra de faire des tris croisés avec un bon degré de fiabilité.

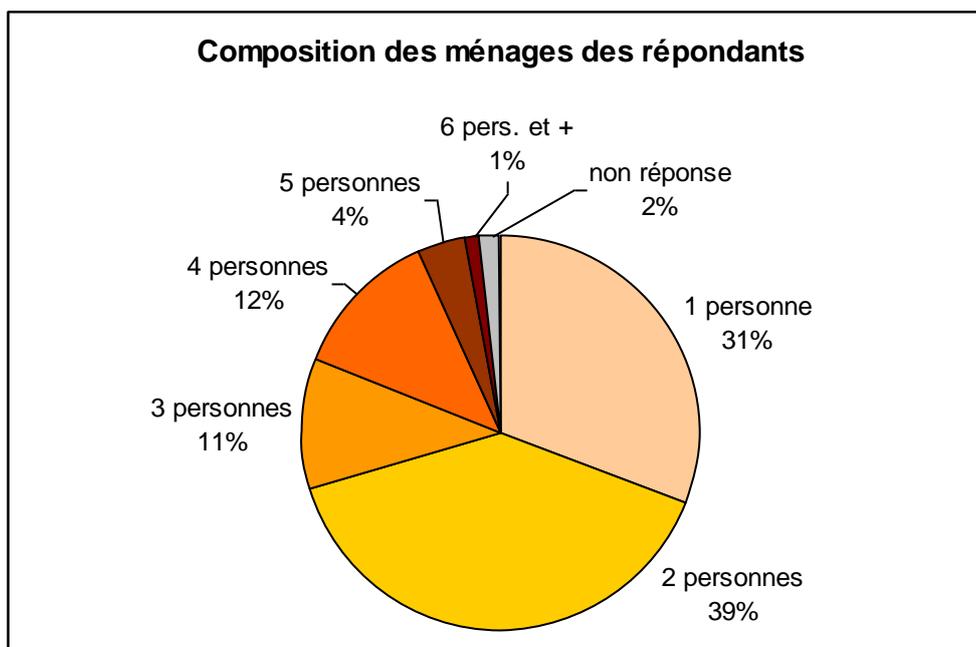
3. COMPOSITION DES MENAGES ET VEHICULES POSSEDES

3.1. COMPOSITION DES MENAGES

Les ménages des répondants sont composés en moyenne de 2,21 personnes, ce qui correspond exactement à la moyenne de l'ensemble des ménages d'AggloBus (2,22 personnes par ménage).

Les répondants représentent donc au total quelque 4 300 habitants, soit près de 4 % de la population d'AggloBus.

Dans le détail, la composition des ménages est la suivante :

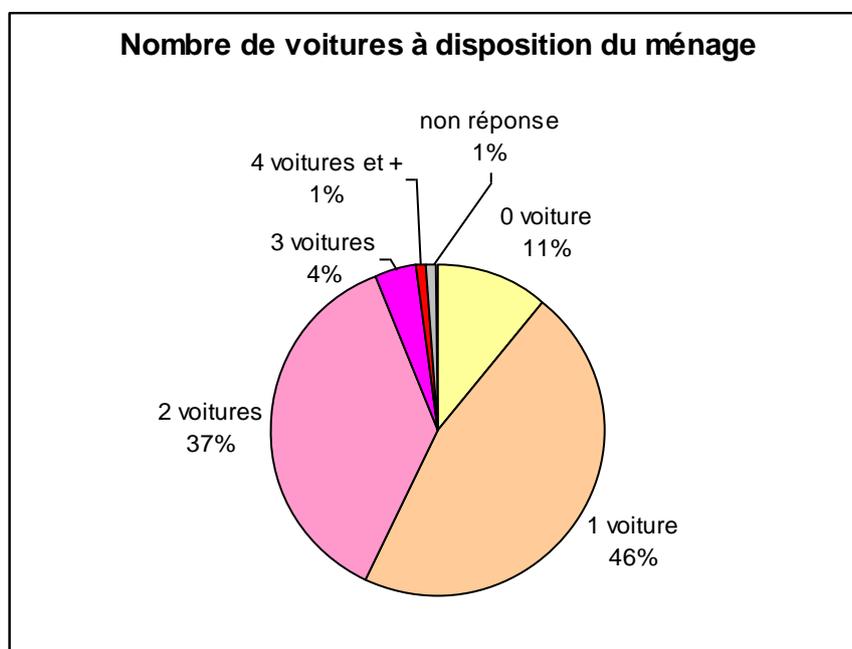


Comme dans l'ensemble de la population, les ménages de 2 personnes sont majoritaires, juste devant les ménages d'une personne.

3.2. VEHICULES DONT DISPOSE LE FOYER

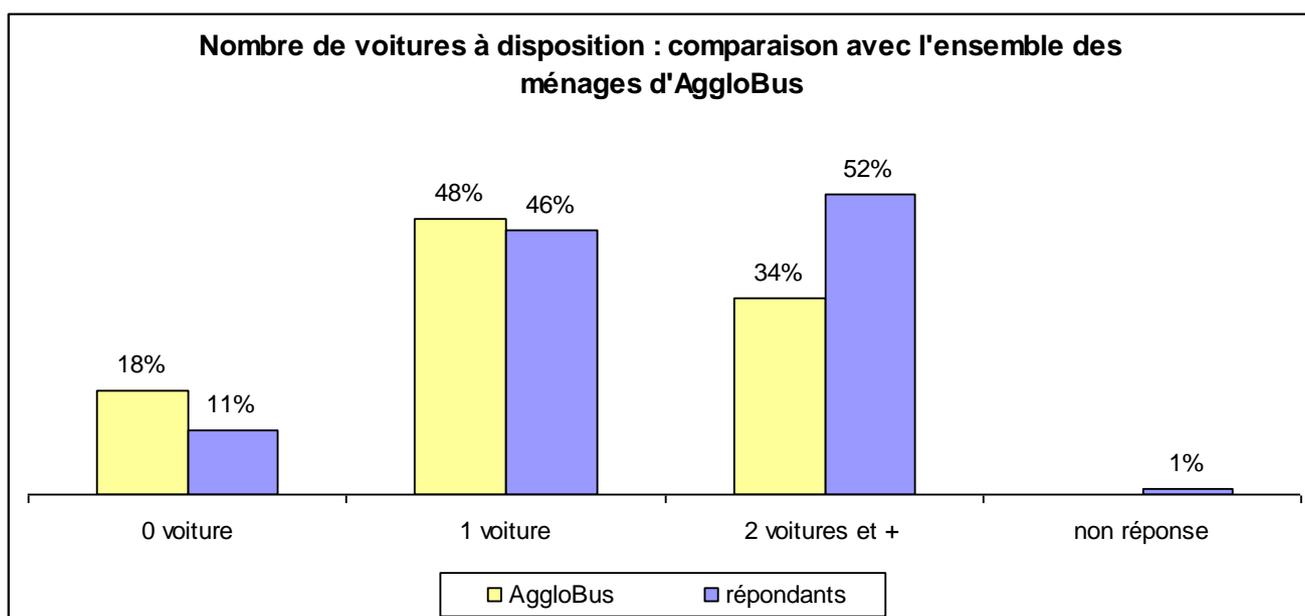
3.2.1. Voitures

3.2.1.1 Répartition des réponses



Les ménages des répondants ont en moyenne 1,37 voiture. Parmi eux, 11 % n'en ont aucune, 46 % en ont une seule et 42 % en ont plusieurs. Il y a 1 % de non réponses.

3.2.1.2 Comparaison avec l'ensemble des ménages d'AggloBus



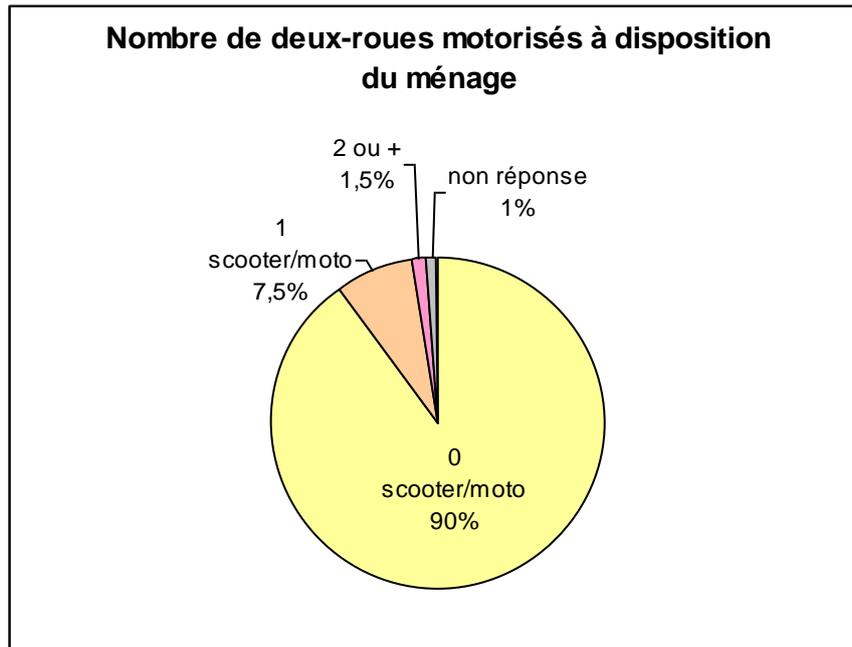
Malgré une part plus importante Berruyers et de plus de 65 ans (catégories moins motorisés que la moyenne) parmi les répondants, on observe une forte surreprésentation des ménages possédant plusieurs voitures et une sous-représentation des ménages non motorisés.

Ces écarts peuvent s'expliquer de plusieurs manières complémentaires :

- Une forte mobilisation des automobilistes, qui seront les premiers concernés par les mesures du PDU,
- un moindre taux de réponse parmi les jeunes et les personnes sans diplôme, moins motorisés que la moyenne,
- peut-être un certain fatalisme de la part des utilisateurs des modes encouragés par le PDU (transports en commun, vélo et marche à pied).

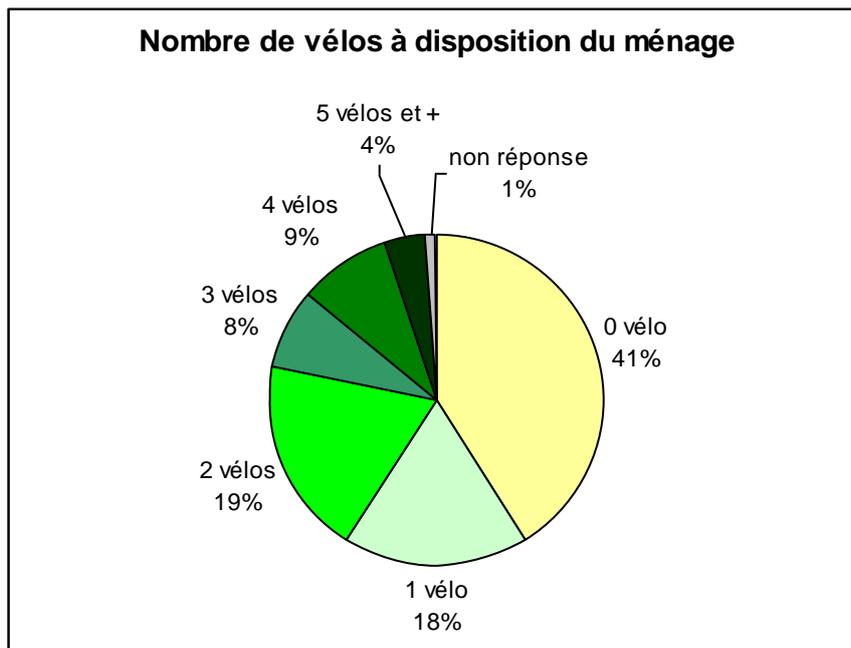
Les tris croisés permettront d'éliminer tout biais lié à la motorisation.

3.2.2. Deux-roues motorisés



Chaque ménage possède en moyenne 0,12 deux-roues motorisé. 90 % des ménages n'en ont aucun.

3.2.3. Vélos



Les ménages répondants possèdent en moyenne 1,39 vélo, soit un tout petit peu plus que les voitures (1,37).

La répartition des vélos est plus inégale que pour les voitures. 41 % des ménages n'en ont aucun. A l'inverse, 21 % en possèdent 3 ou plus.

Au sein des ménages des répondants, il y a en moyenne 0,63 vélos par personne. Ce chiffre ne peut pas être extrapolé à AggloBus, les répondants n'étant pas représentatifs de l'ensemble de la population (âge, motorisation).

4. LES PRATIQUES ACTUELLES

4.1. AVERTISSEMENT

Du fait de la non représentativité de l'échantillon en terme d'âge et de motorisation, les résultats qui suivent ne peuvent pas être extrapolés à l'ensemble de la population d'AggloBus.

Cette non représentativité ne résulte pas d'une erreur méthodologique, mais d'un choix économique. En effet, pour obtenir des données détaillées sur les déplacements, il faut réaliser une Enquête Ménages Déplacements, qui se fait en face-à-face ou par téléphone et dont le coût est, de ce fait, 20 à 30 fois plus élevé.

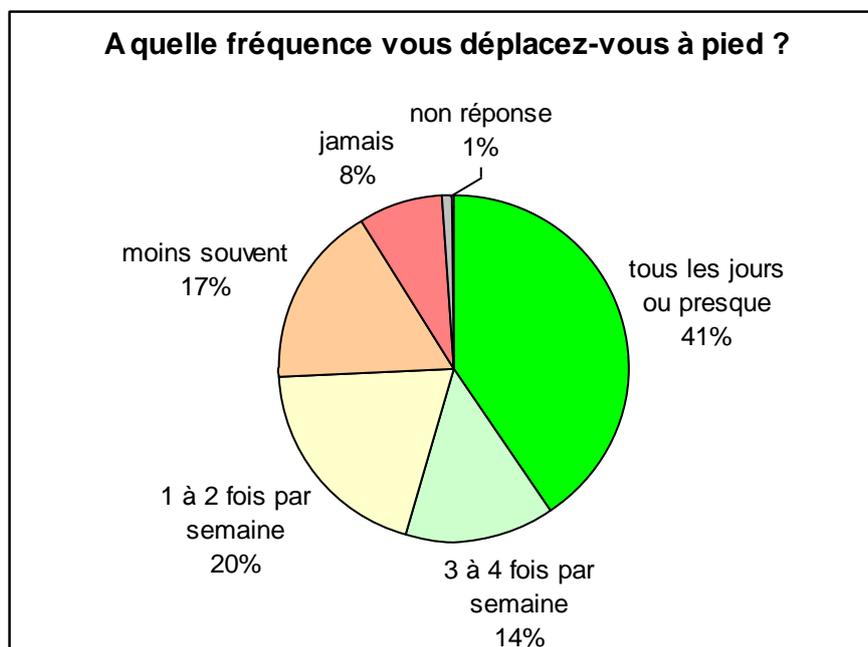
Les tris croisés permettront d'éliminer les biais liés à la non représentativité de l'échantillon en faisant ressortir les réponses de chaque sous-population.

Le lecteur pourra en outre trouver des données fiables à l'échelle de l'agglomération au chapitre 3 du diagnostic du PDU et, pour le réseau AggloBus et la marche, aux chapitres 6 et 11. La comparaison avec les chiffres figurant dans le présent rapport est impossible car les données ne sont pas les mêmes :

- dans le diagnostic du PDU, l'unité choisie est le déplacement. Les pourcentages se rapportent à la part dans le total des déplacements,
- dans le présent rapport, l'unité choisie est l'individu. Les pourcentages se rapportent au niveau d'usage de chaque mode de déplacement.

4.2. FREQUENCE DES DEPLACEMENTS A PIED

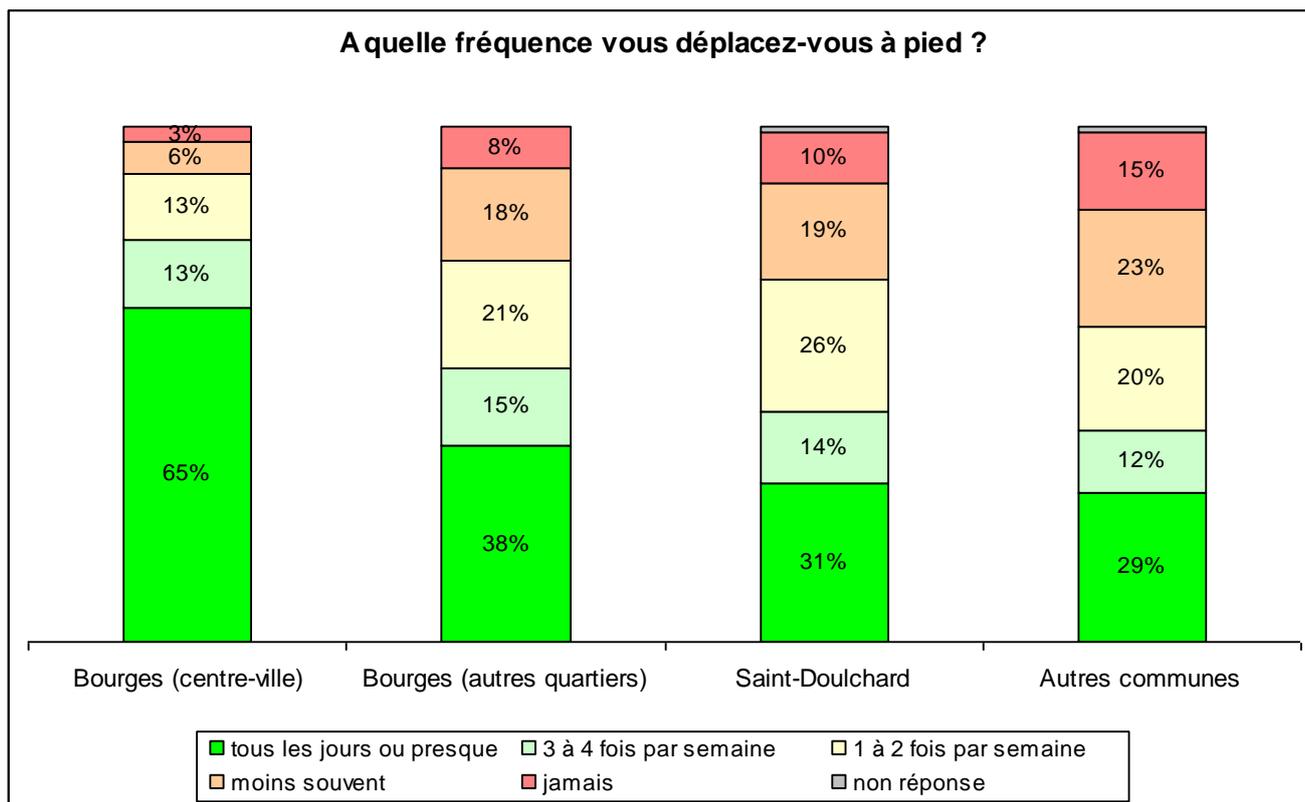
4.2.1. Résultats globaux



Plus de la moitié des répondants (55 %) se déplacent à pied au moins 3 fois par semaine.

25 % se déplacent à pied moins d'une fois par semaine, dont 8 % jamais.

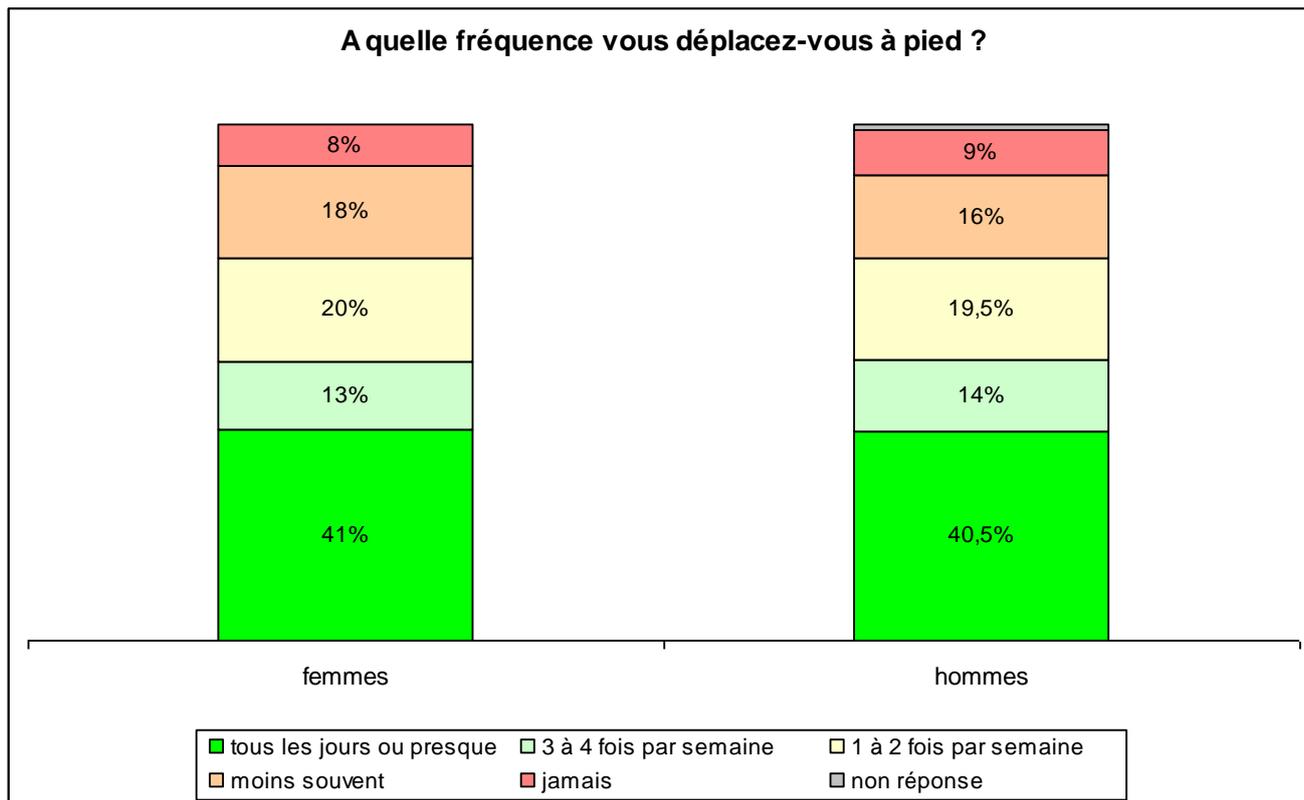
4.2.2. Analyse par zone de résidence



La pratique de la marche croît quand on se rapproche du centre de l'agglomération.

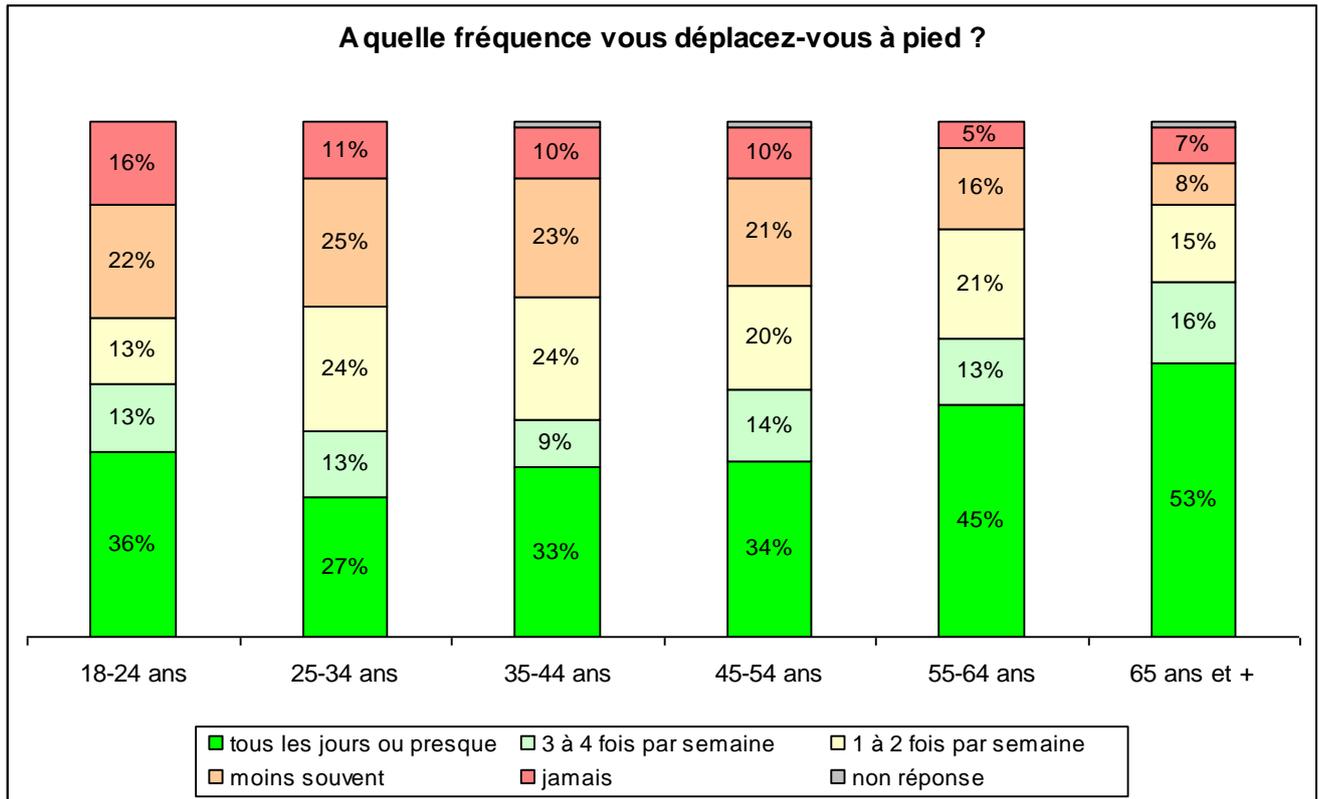
Les deux tiers des habitants du centre-ville de Bourges se déplacent tous les jours à pied. Dans les autres secteurs de l'agglomération, la part des usagers quotidiens de ce mode tombe en dessous de 40 %, voire de 30 %.

4.2.3. Analyse par sexe



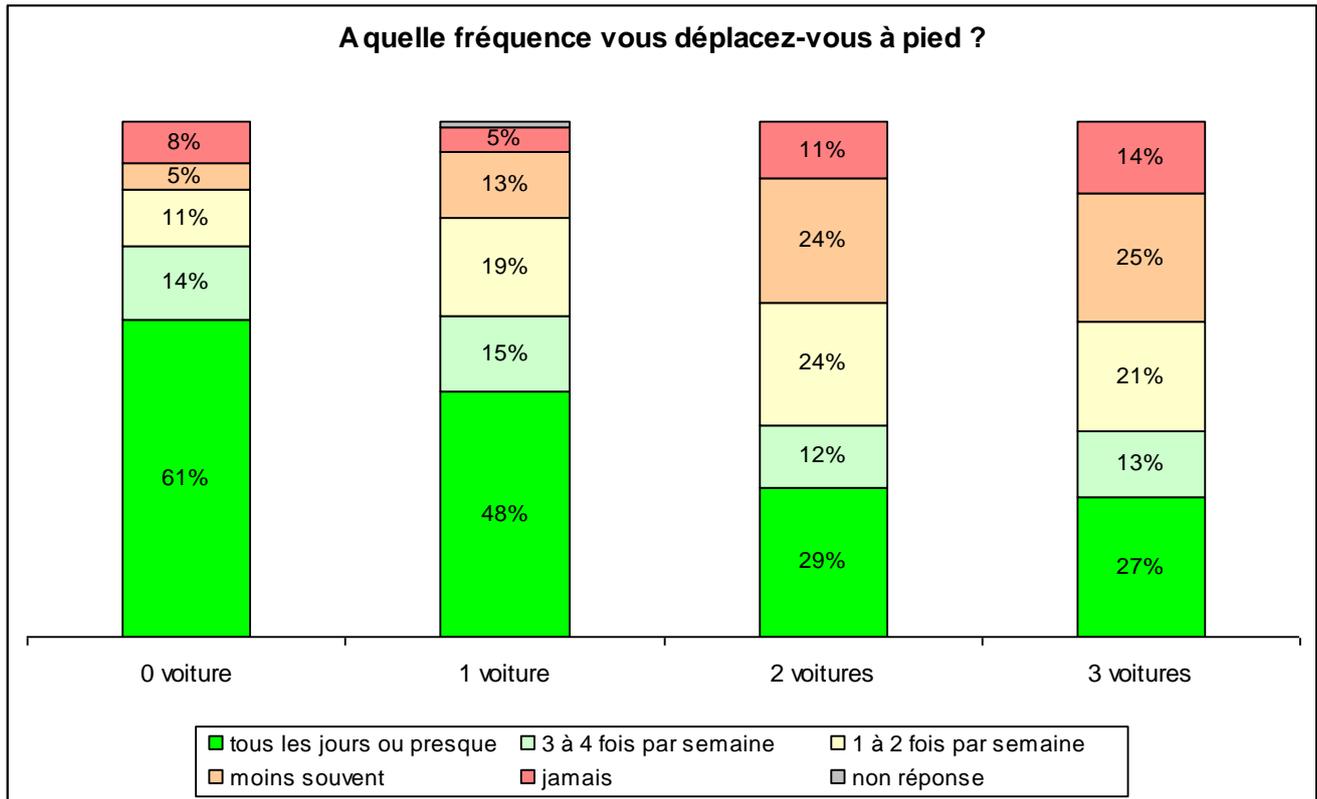
Pour les répondants, la pratique de la marche est équivalente pour les deux sexes. Pourtant, à l'échelle de l'agglomération, les femmes se déplacent davantage à pied (voir le chapitre 11 du diagnostic du PDU). L'écart s'explique par une plus forte proportion de femmes parmi les répondants de moins de 55 ans (60 % vs 50 % chez les plus de 55 ans), tranche d'âge où la pratique de la marche est moindre.

4.2.4. Analyse par tranche d'âge



On retrouve la typologie présentée au début du chapitre 11 du diagnostic du PDU, avec notamment un usage plus important de la marche chez les seniors.

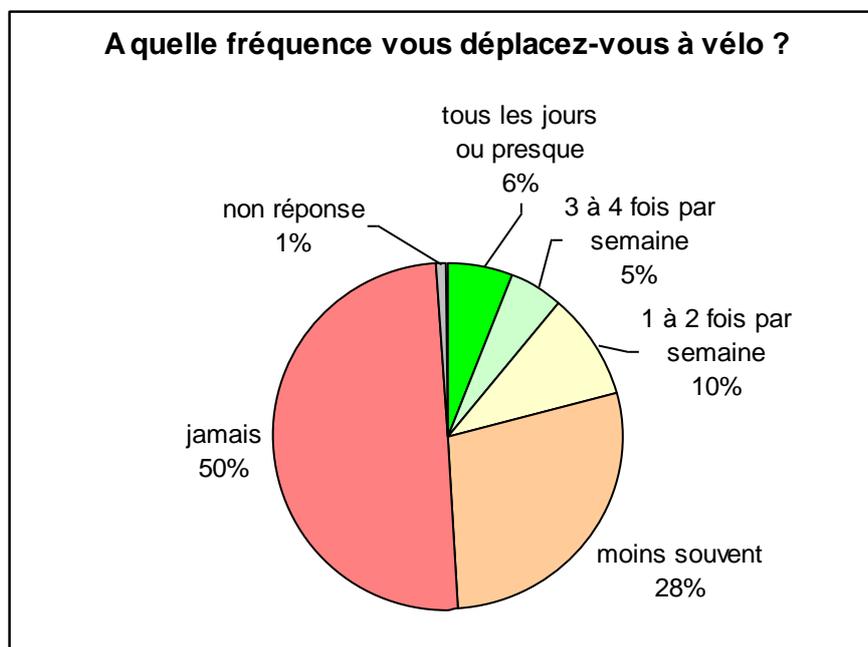
4.2.5. Analyse en fonction de la motorisation du ménage



Sans surprise, l'usage de la marche diminue quand la motorisation du ménage augmente, soit parce que la voiture est nécessaire, soit parce qu'elle résulte d'un usage automatique et non réfléchi.

4.3. FREQUENCE DES DEPLACEMENTS A VELO

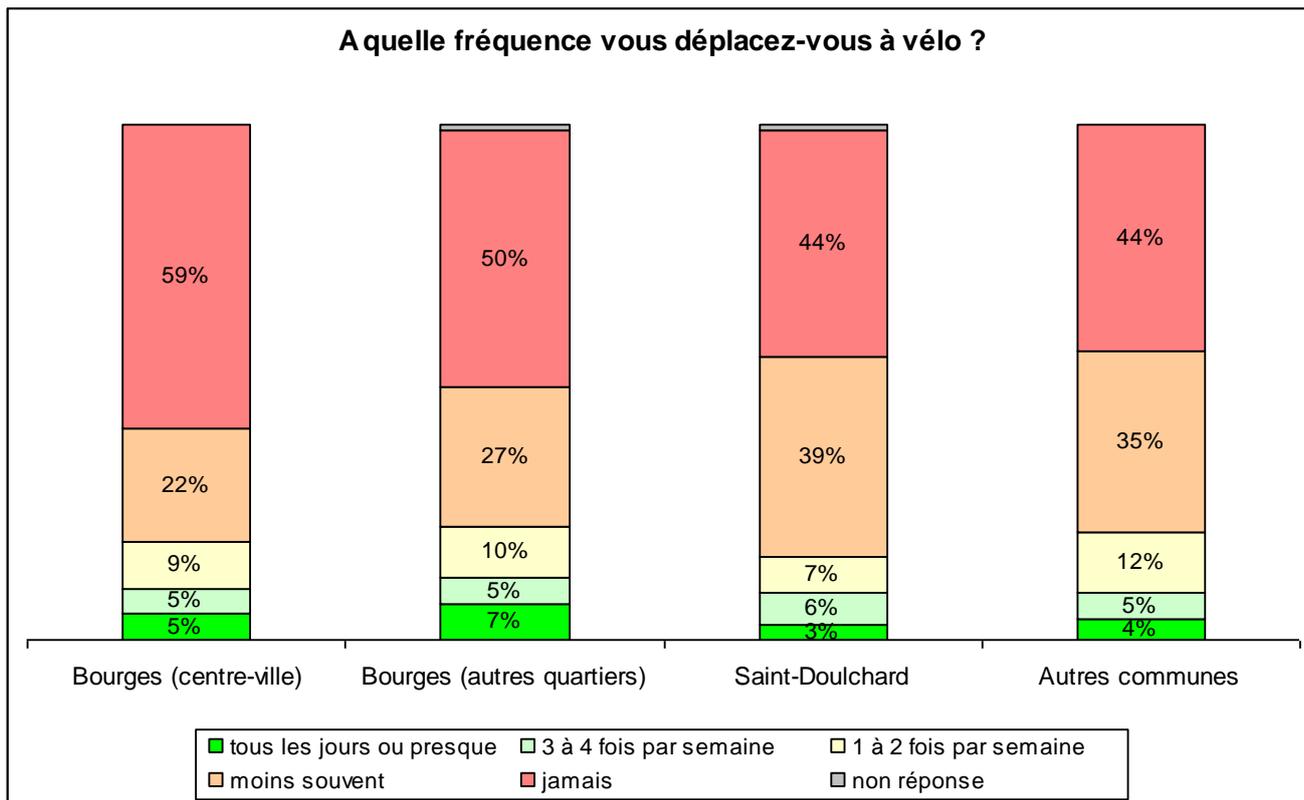
4.3.1. Résultats globaux



La moitié des répondants ne se déplacent jamais à vélo.

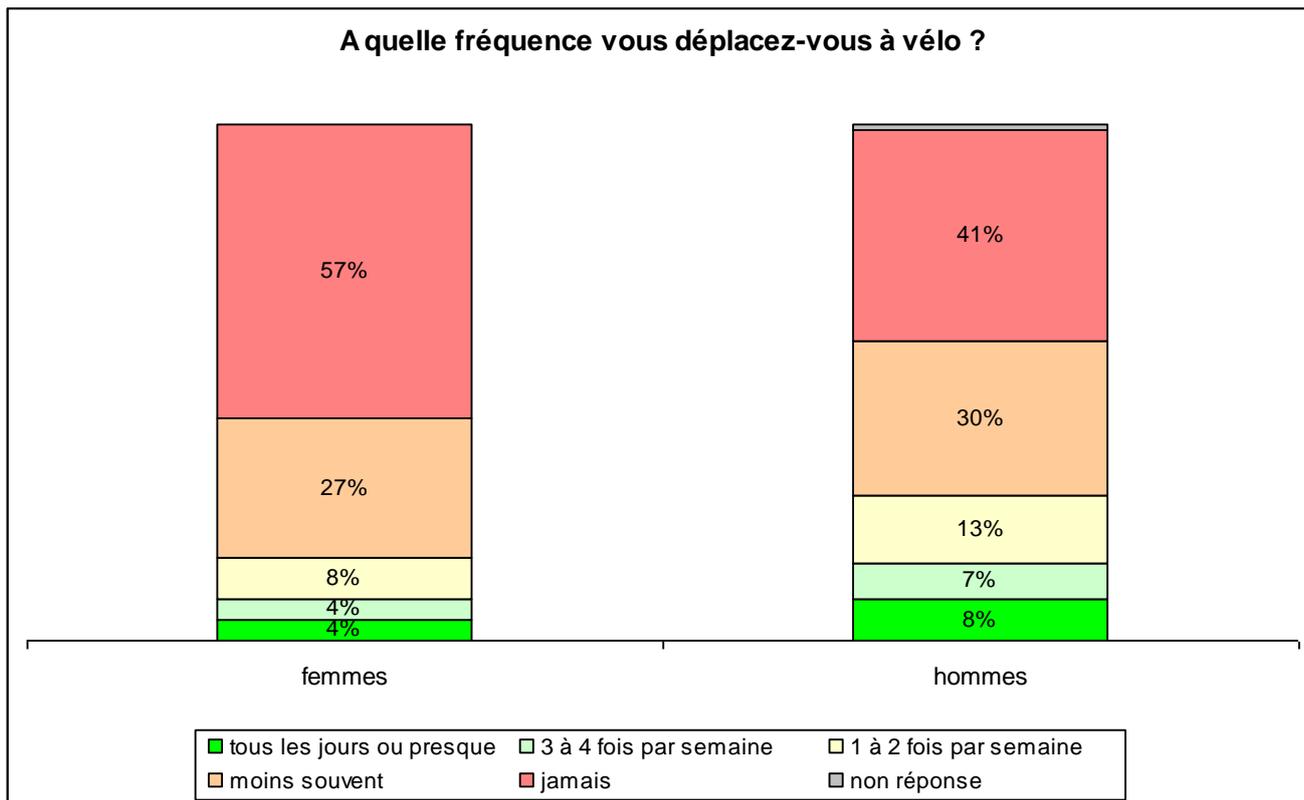
A l'inverse, 21 % se déplacent à vélo au moins une fois par semaine, dont 6 % tous les jours ou presque.

4.3.2. Analyse par zone de résidence



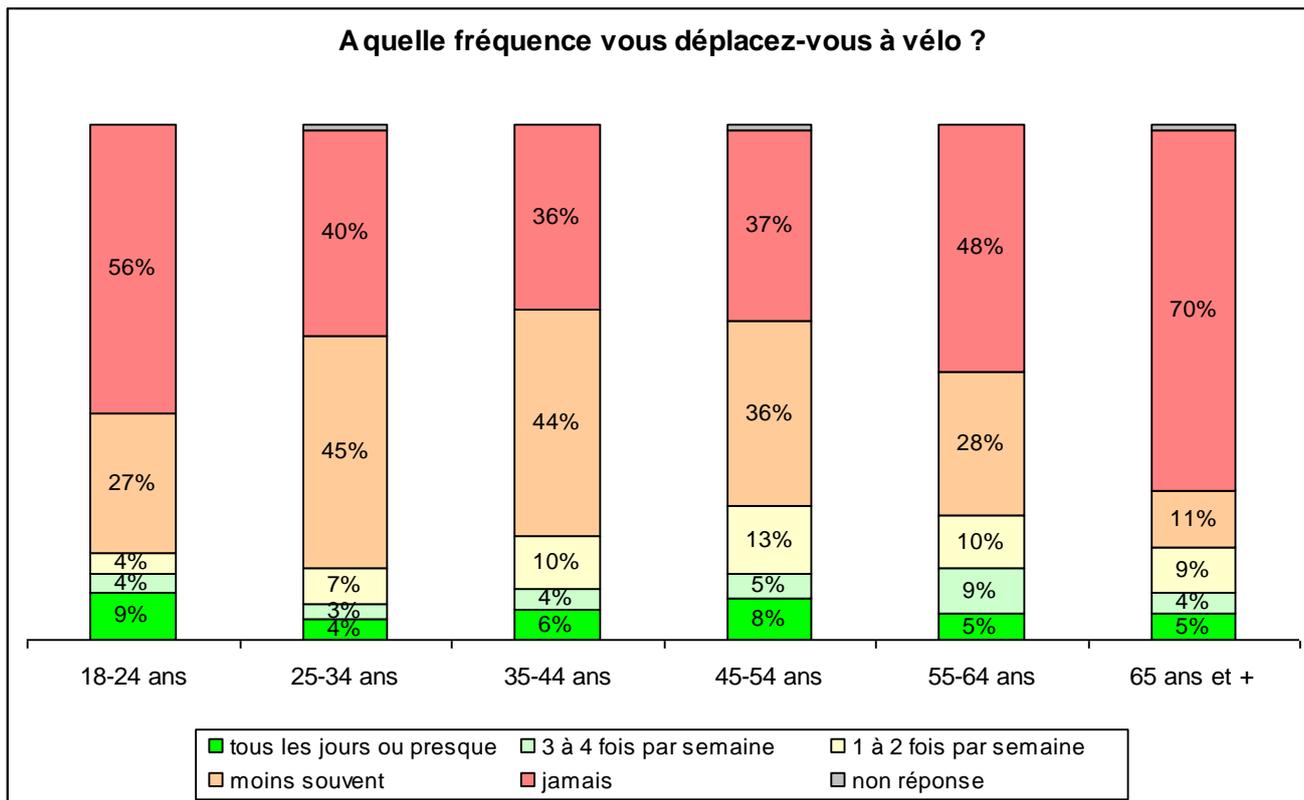
L'usage régulier du vélo (plus d'une fois par semaine) est un peu plus élevé à Bourges, surtout parmi les personnes résidant à l'extérieur du centre-ville.

4.3.3. Analyse par sexe



Les répondants hommes se déplacent davantage à vélo que les répondants femmes. Ce résultat est conforme à la réalité.

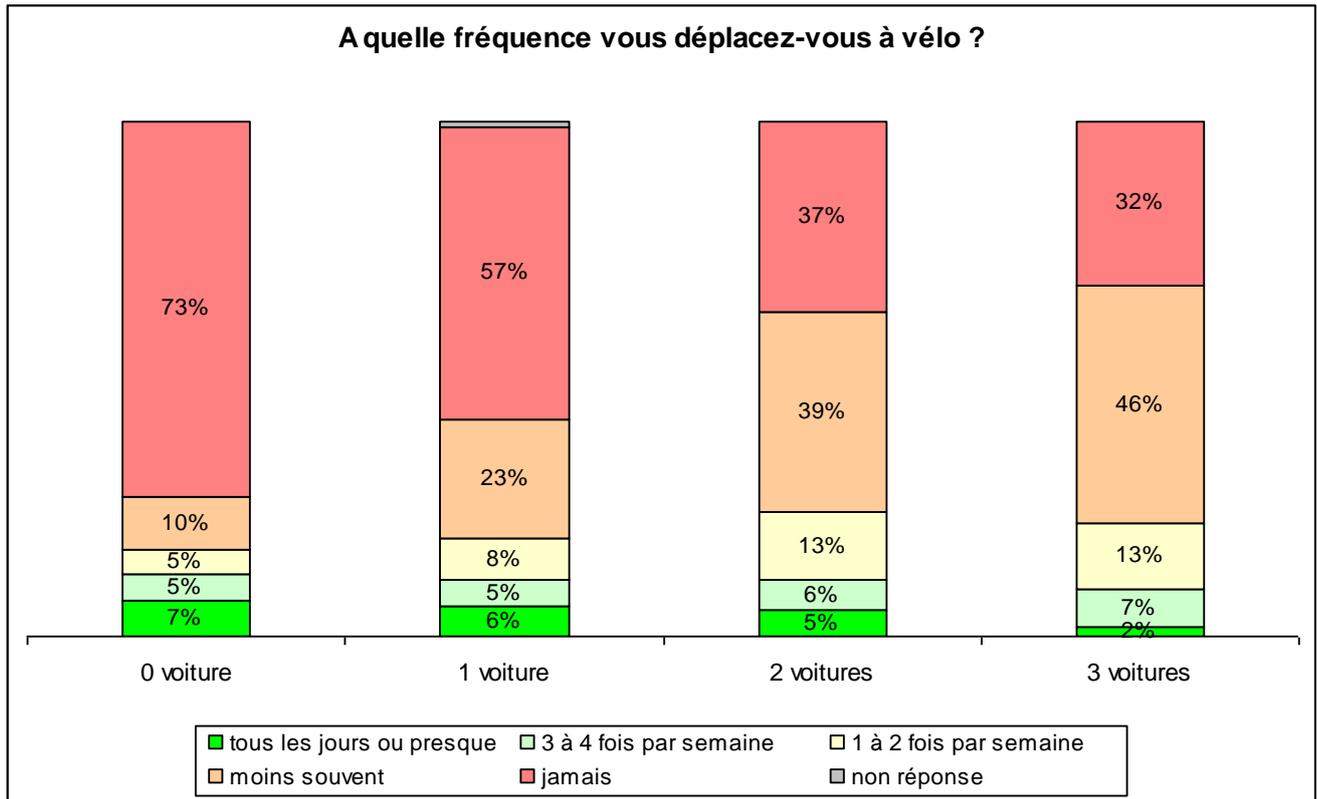
4.3.4. Analyse par tranche d'âge



Les usagers quotidiens du vélo sont plus nombreux chez les 18-24 ans et chez les 45-54 ans.

56 % des 18-24 ans et 70 % des seniors ne se déplacent jamais à vélo.

4.3.5. Analyse en fonction de la motorisation du ménage

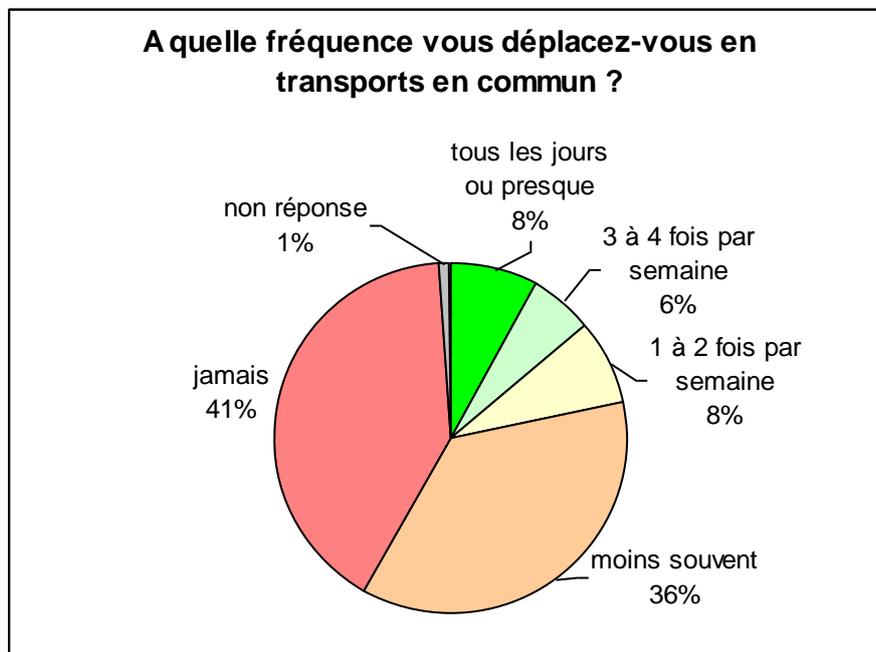


L'usage quotidien du vélo diminue avec la motorisation, pour les mêmes raisons que pour la marche.

En revanche, l'usage ponctuel du vélo augmente avec la motorisation, les ménages les plus motorisés étant aussi ceux qui ont le plus de vélos. Mais ils s'en servent peu.

4.4. FREQUENCE DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN (BUS, CAR ET TRAIN)

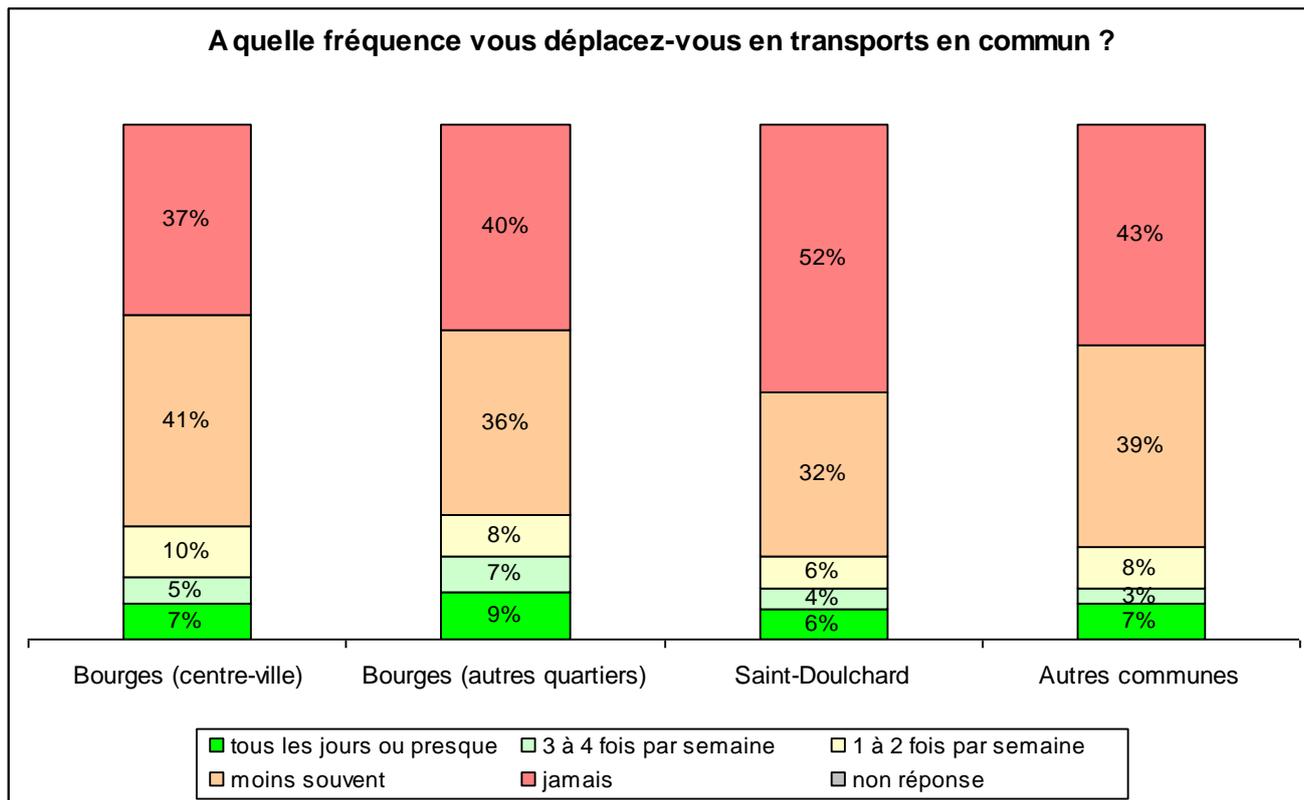
4.4.1. Résultats globaux



8 % des répondants prennent les transports en commun tous les jours et 6 % les prennent 3 ou 4 fois par semaine.

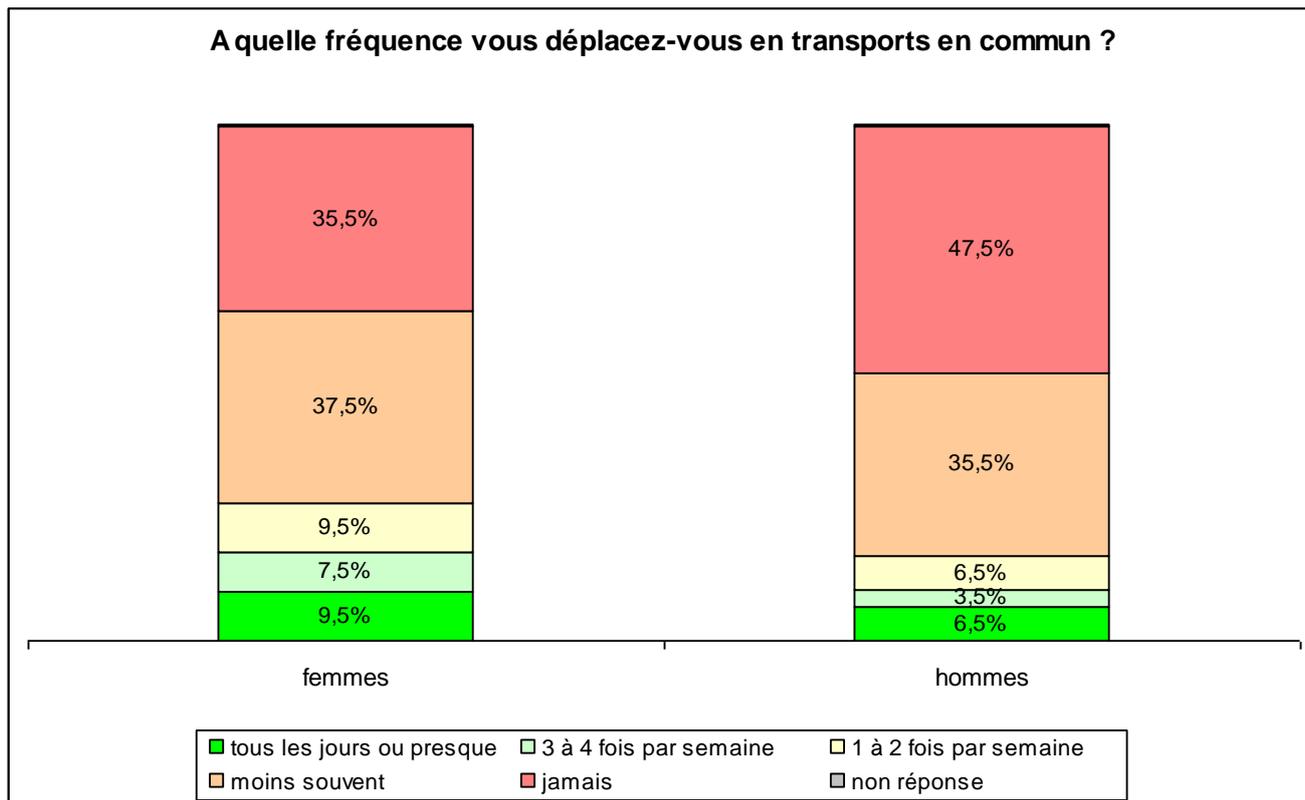
41 % ne les prennent jamais.

4.4.2. Analyse par zone de résidence



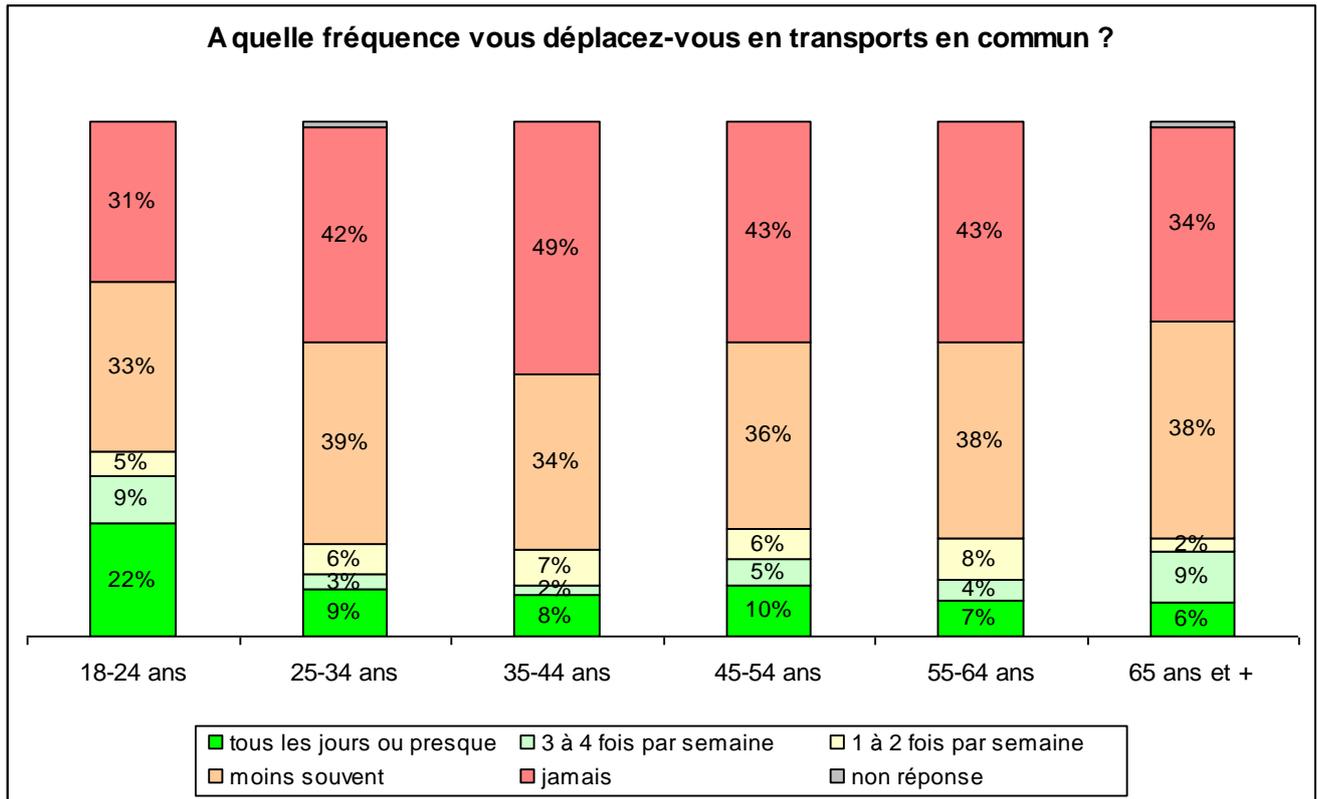
On observe assez peu d'écarts entre les différents secteurs, alors que l'usage des transports en commun est nettement plus faible dans les communes extérieures à Bourges (voir le chapitre 6 du diagnostic du PDU). Les utilisateurs des transports en commun semblent donc s'être davantage mobilisés dans ces dernières, qui sont pour la plupart sous-desservies.

4.4.3. Analyse par sexe



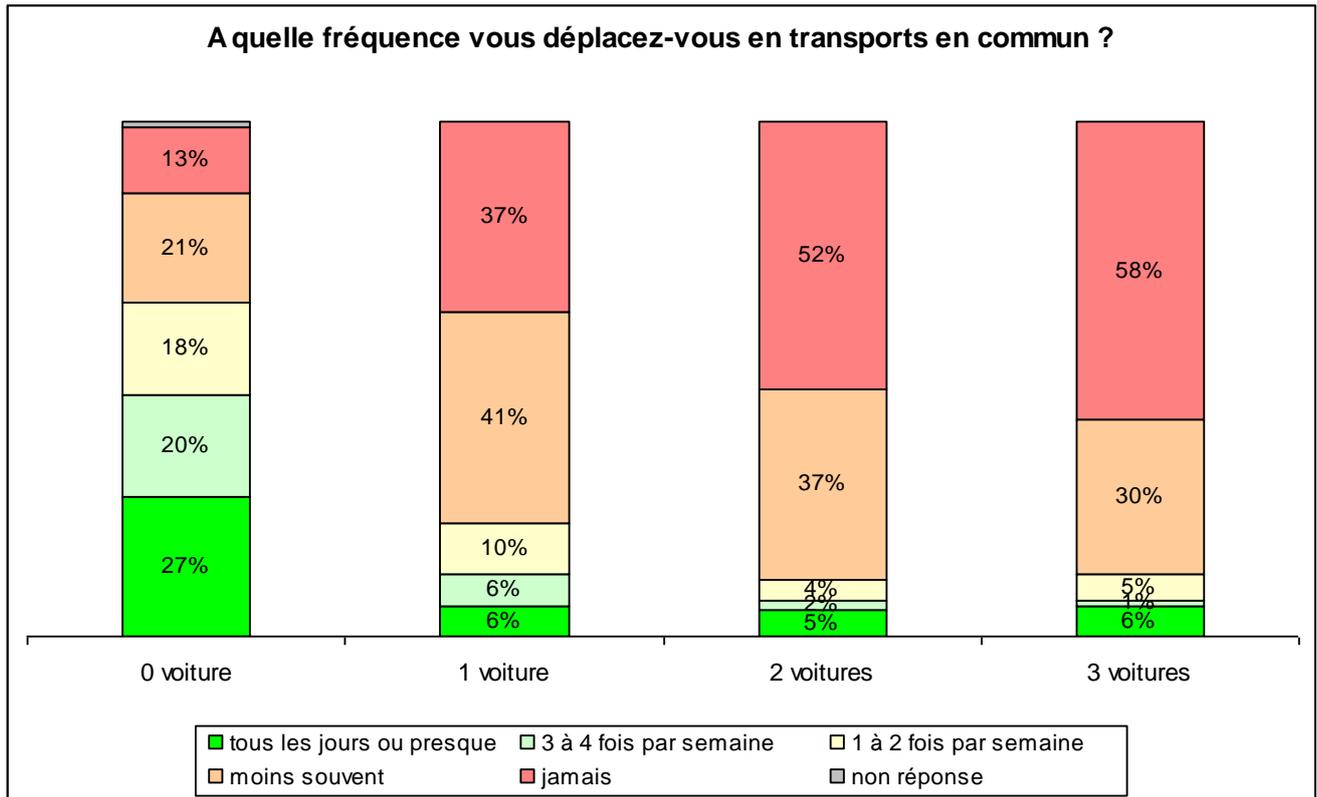
Les répondants femmes se déplacent davantage en transport en commun que les répondants hommes. Ce résultat est conforme à la réalité.

4.4.4. Analyse par tranche d'âge



On retrouve la typologie présentée au début du chapitre 6 du diagnostic du PDU, avec un usage plus important des transports en commun chez les jeunes et faible chez les seniors.

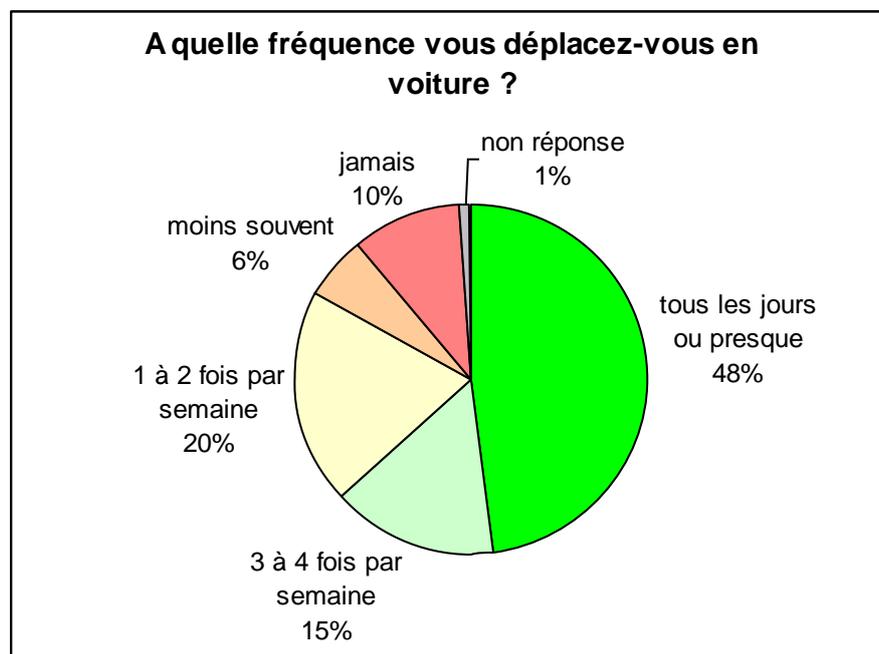
4.4.5. Analyse en fonction de la motorisation du ménage



L'enquête confirme un résultat souligné au chapitre 6 du diagnostic du PDU : l'usage des transports en commun est pour l'instant réservé aux captifs. Cela traduit un manque d'attractivité par rapport à la voiture.

4.5. FREQUENCE DES DEPLACEMENTS EN VOITURE

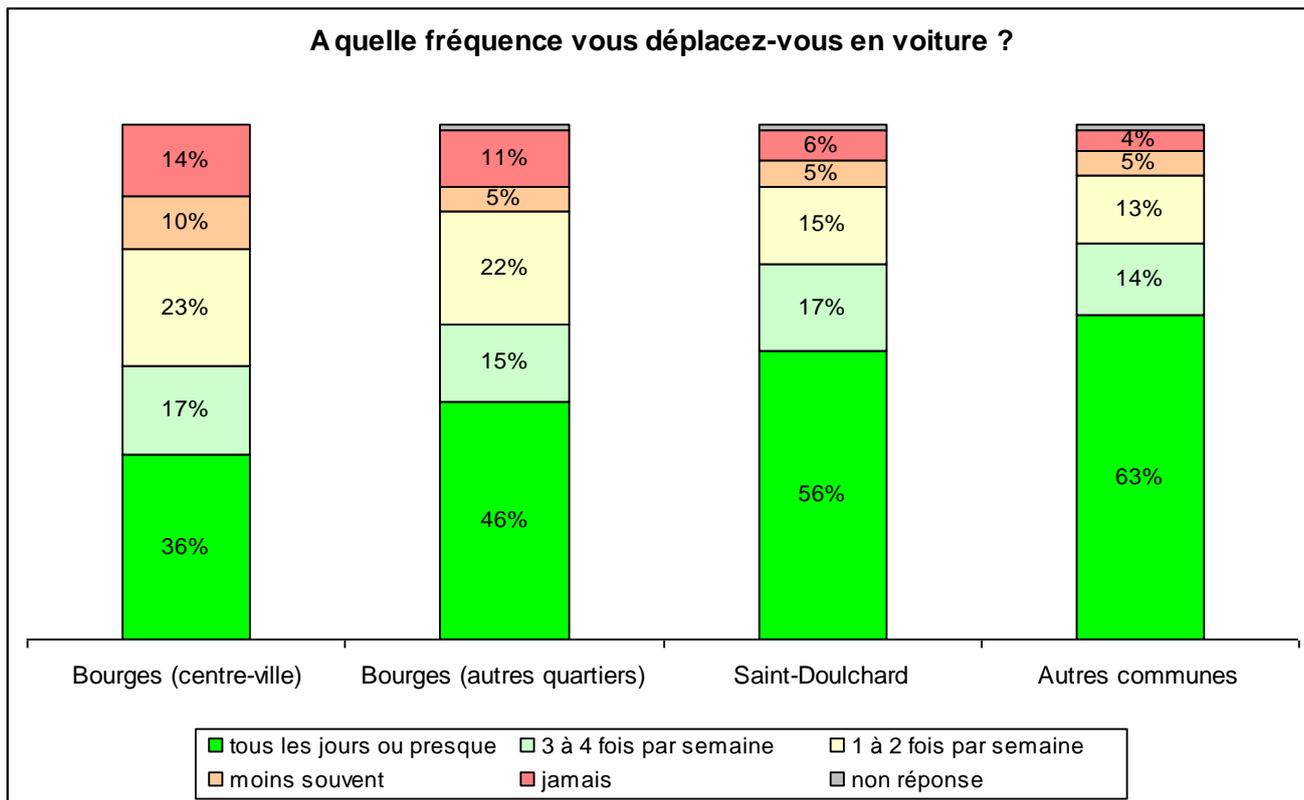
4.5.1. Résultats globaux



La moitié des répondants se déplacent tous les jours en voiture.

10 % n'utilisent jamais ce mode de déplacement.

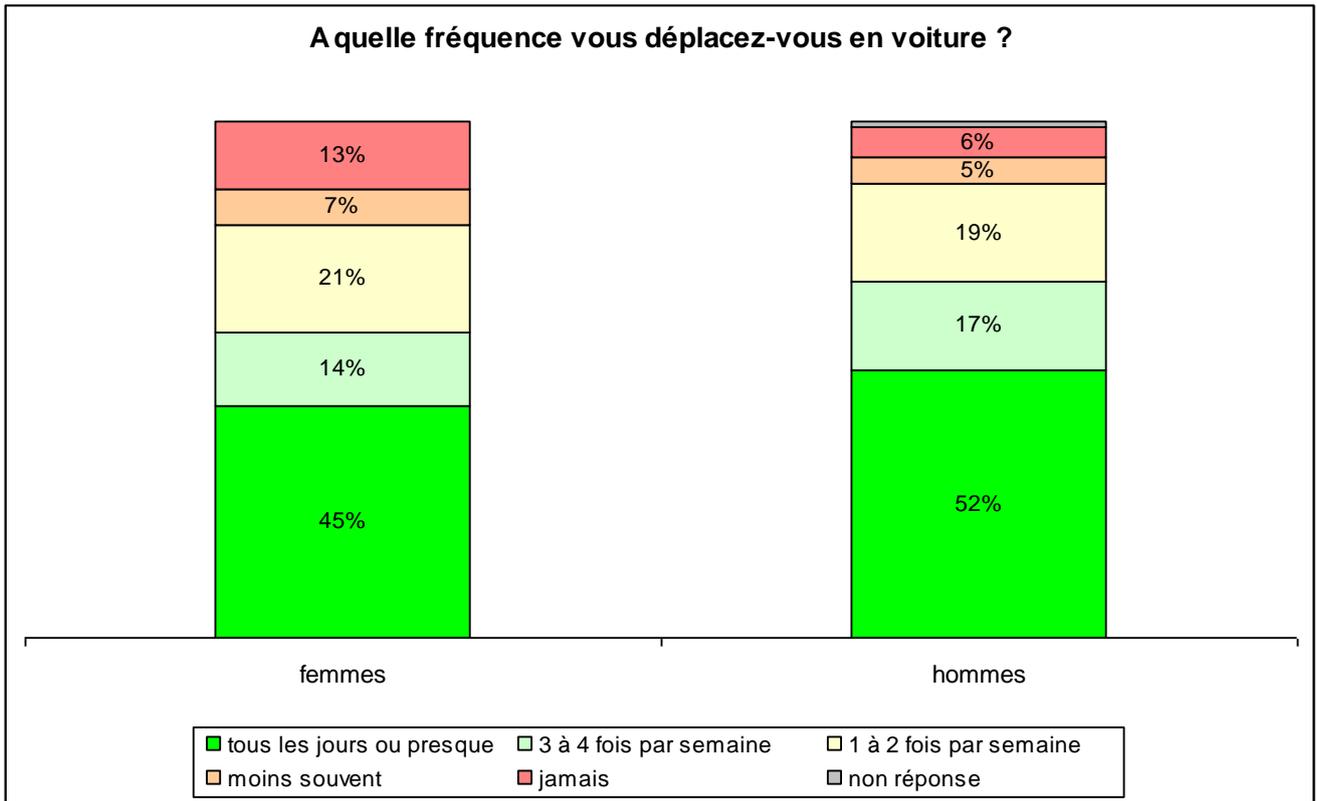
4.5.2. Analyse par zone de résidence



Sans surprise, l'usage de la voiture croît avec l'éloignement au centre.

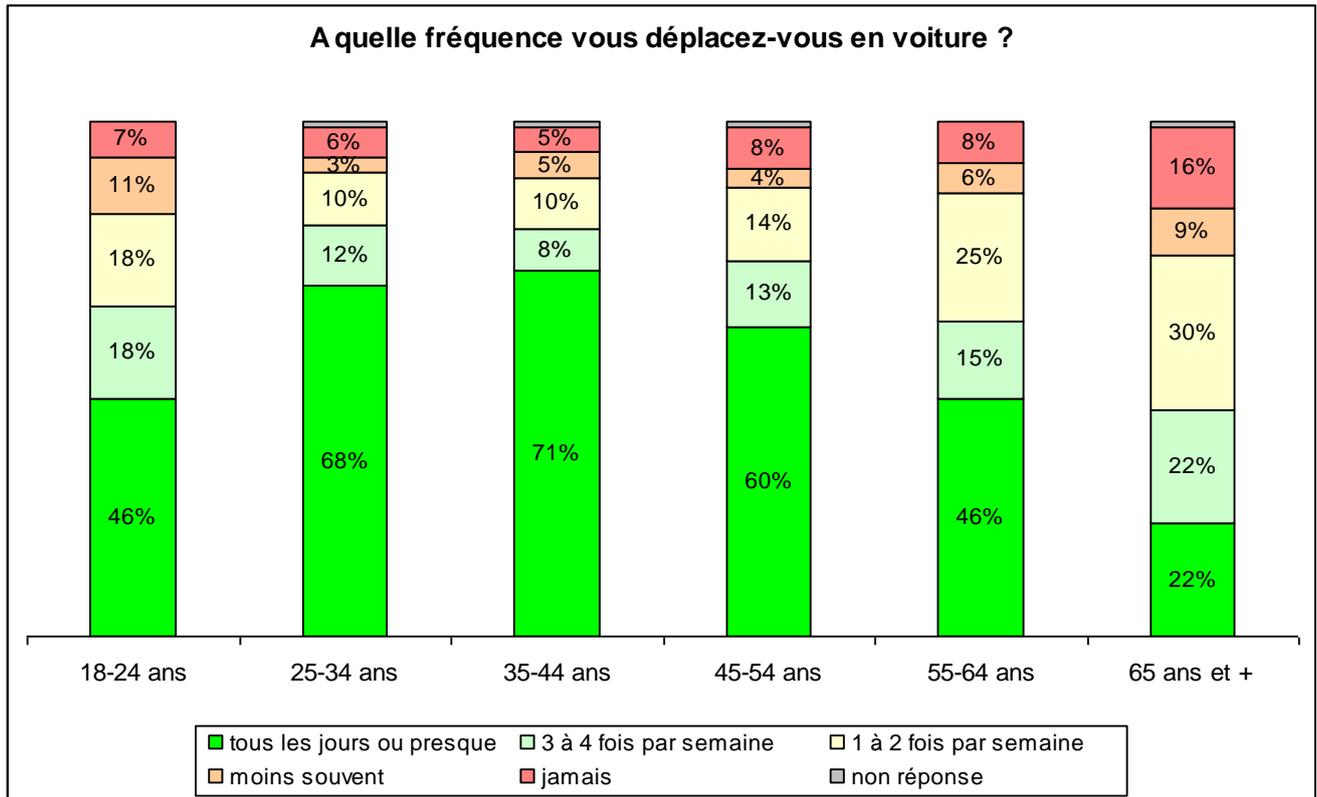
36 % des habitants du centre-ville de Bourges utilisent la voiture tous les jours. La part des usagers quotidiens de ce mode est en moyenne de 60 % dans les autres communes.

4.5.3. Analyse par sexe



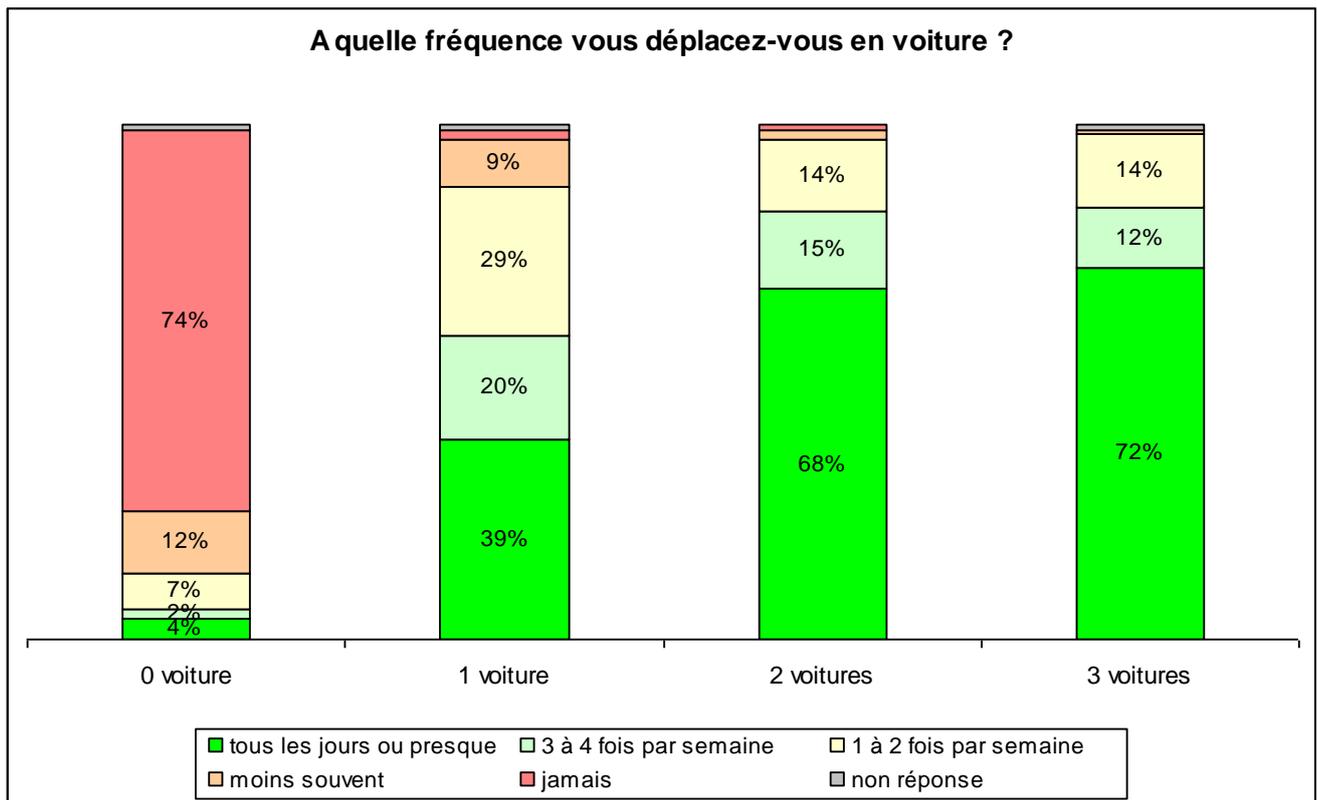
Les répondants hommes se déplacent davantage en voiture que les répondants femmes. Ce résultat est conforme à la réalité.

4.5.4. Analyse par tranche d'âge



L'usage de la voiture culmine entre 35 et 44 ans. Il est faible après 65 ans et modéré avant 25 ans et entre 55 et 64 ans.

4.5.5. Analyse en fonction de la motorisation du ménage



Sans surprise, l'usage de la voiture est fortement corrélé à la motorisation du ménage.

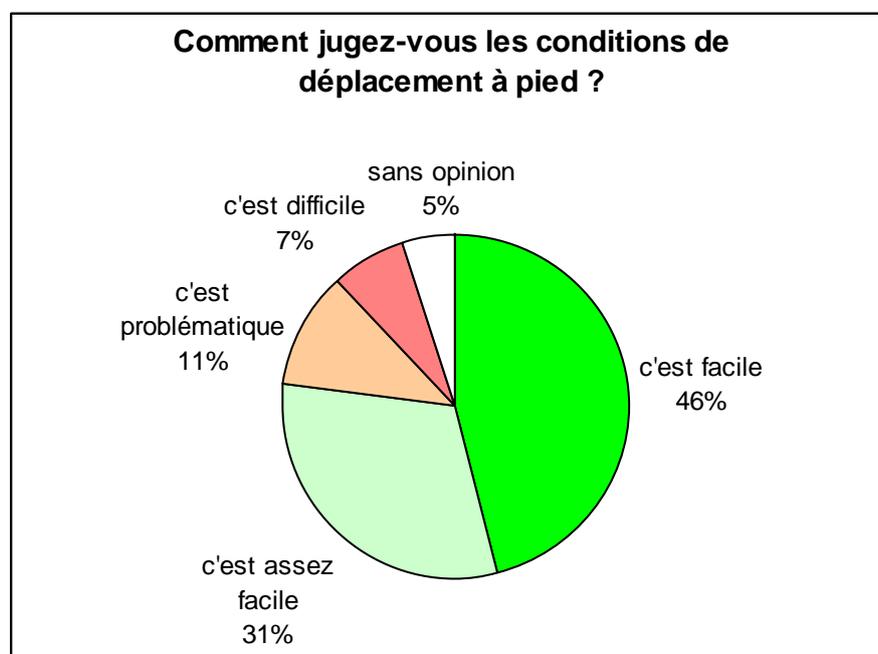
Cet usage est très faible au sein des ménages non motorisés. Pour ces populations, l'enjeu du PDU est à la fois d'améliorer les conditions de déplacement par les modes alternatifs (marche à pied, transports en commun et vélo) et de développer un urbanisme permettant de se passer de voiture pour une partie des déplacements.

A l'inverse, l'usage de la voiture est très élevé au sein des ménages multimotorisés. Pour ces populations, l'enjeu essentiel du PDU est de reporter sur les modes alternatifs les déplacements pour lesquels la voiture n'est pas indispensable.

5. LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT DANS L'AGGLOMERATION DE BOURGES

5.1. LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT A PIED

5.1.1. Comment jugez-vous les conditions de déplacement à pied près de chez vous ?



Les trois quarts des répondants trouvent les conditions de déplacement à pied faciles ou assez faciles.

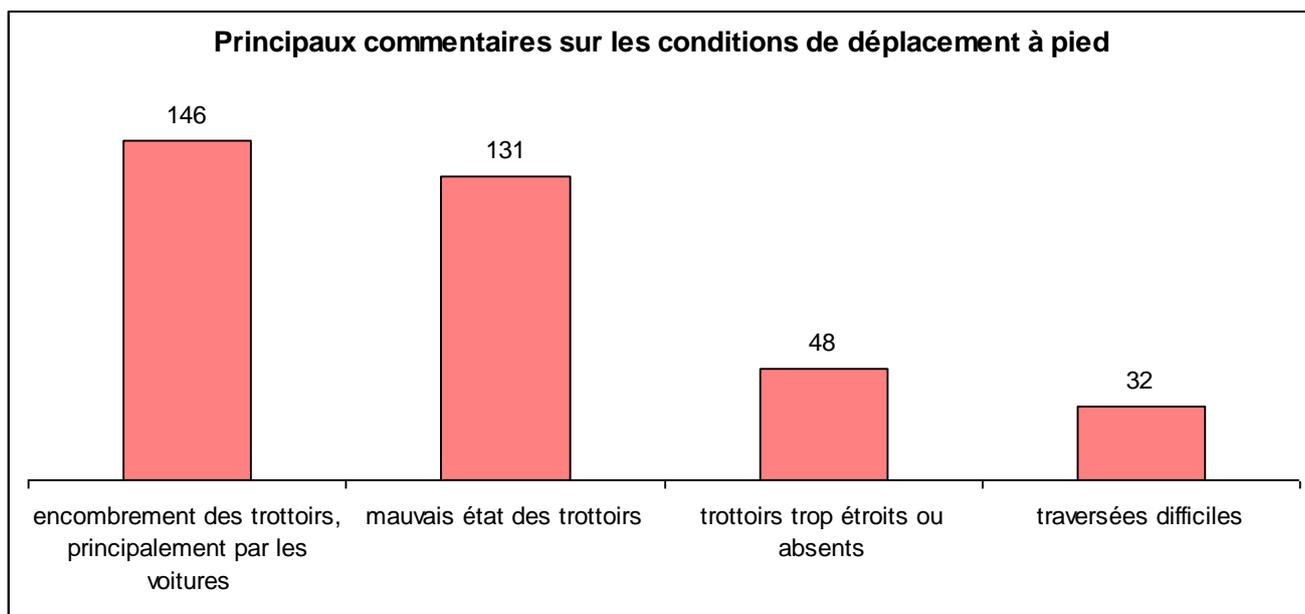
Ce résultat doit être nuancé, pour quatre raisons :

- les ménages multimotorisés, qui se déplacent peu à pied, sont surreprésentés parmi les répondants. Ils ont répondu sur un sujet qu'ils connaissent peu ou seulement à travers le centre-ville de Bourges, qui est le secteur le plus favorable aux piétons,
- il est précisé au chapitre 3 du diagnostic du PDU que la part de la marche à pied est plus faible dans l'aire urbaine de Bourges (21 %) que dans les aires urbaines comparables (23 %), notamment Chambéry (26 %). Cet écart résulte pour une bonne part de conditions médiocres d'usage de ce mode,

- dans toutes les enquêtes, le niveau de satisfaction déclaré est relativement élevé vis-à-vis des conditions de déplacement à pied, même quand celles-ci sont moyennes ou médiocres. L'agglomération berruyère ne déroge pas à cette règle,
- comme détaillé ci-dessous, les critiques sont nombreuses, y compris parmi les personnes qui jugent faciles les conditions de déplacement à pied.

5.1.2. Commentaires

372 répondants ont commenté leur appréciation des conditions de déplacement à pied.

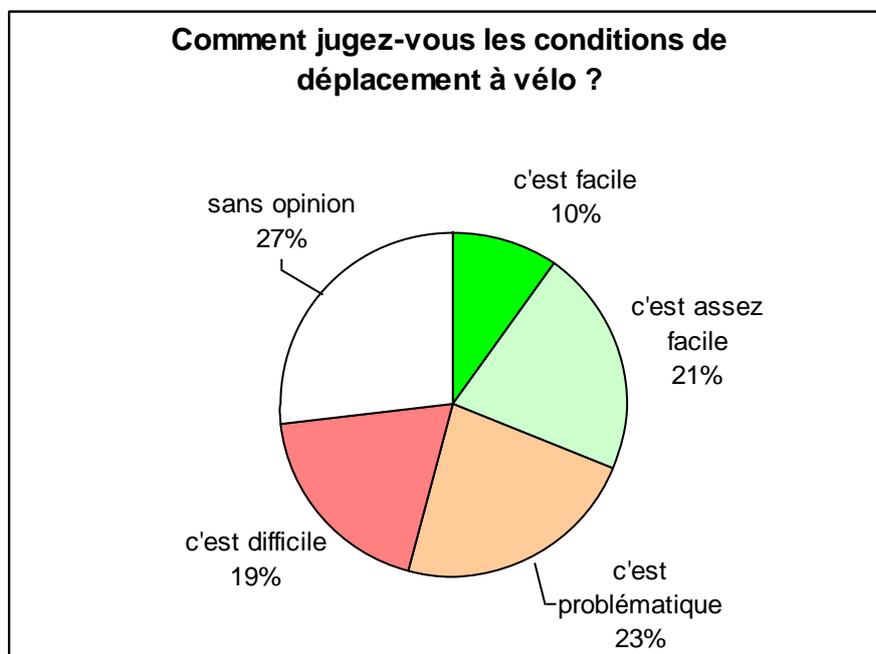


La grande majorité de ces commentaires sont critiques. Ils portent principalement sur :

- l'encombrement des trottoirs (146 citations). Les voitures en stationnement sont citées 108 fois. Les 38 autres répondants n'apportent pas de précision sur cet encombrement,
- le mauvais état des trottoirs (131 citations), notamment en terme de revêtement,
- les trottoirs étroits ou absents (48 citations),
- les difficultés pour traverser (32 citations), liées à la configuration de la voirie, à la vitesse des véhicules et au manque de respect des piétons par les conducteurs.

5.2. LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT A VELO

5.2.1. Comment jugez-vous les conditions de déplacement à vélo près de chez vous ?

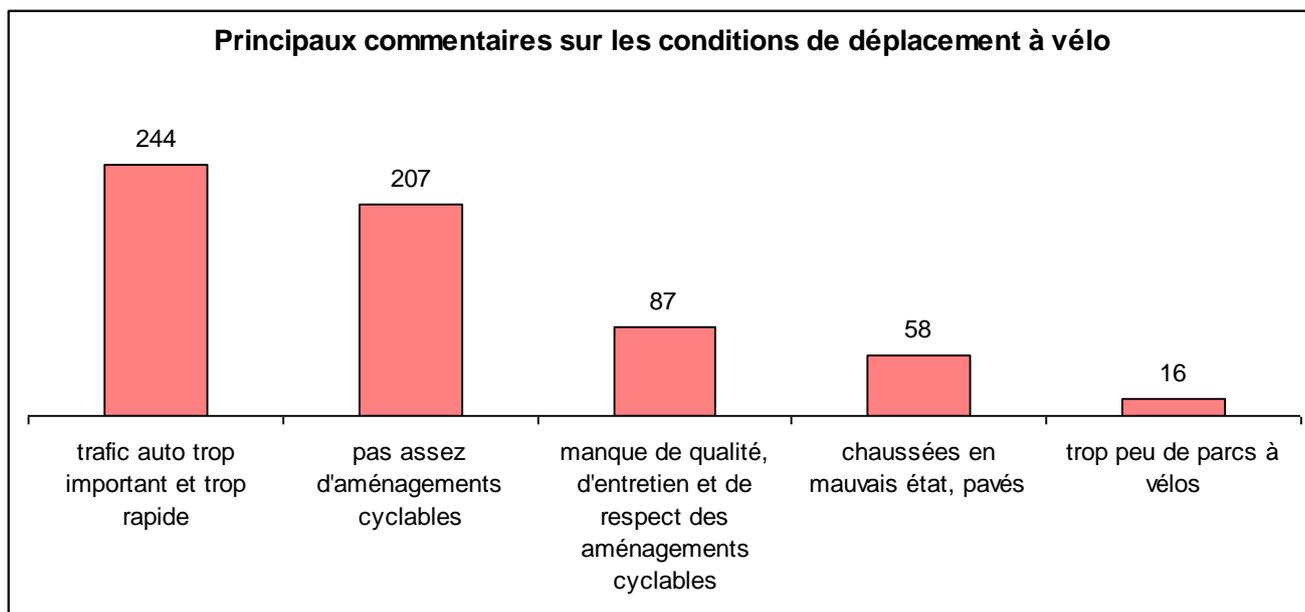


Moins du tiers des répondants sont satisfaits des conditions de déplacement à vélo.

Ce résultat est à relier à la configuration trop routière de la voirie et au faible linéaire d'aménagements cyclables.

5.2.2. Commentaires

581 répondants ont commenté leur appréciation des conditions de déplacement à vélo.



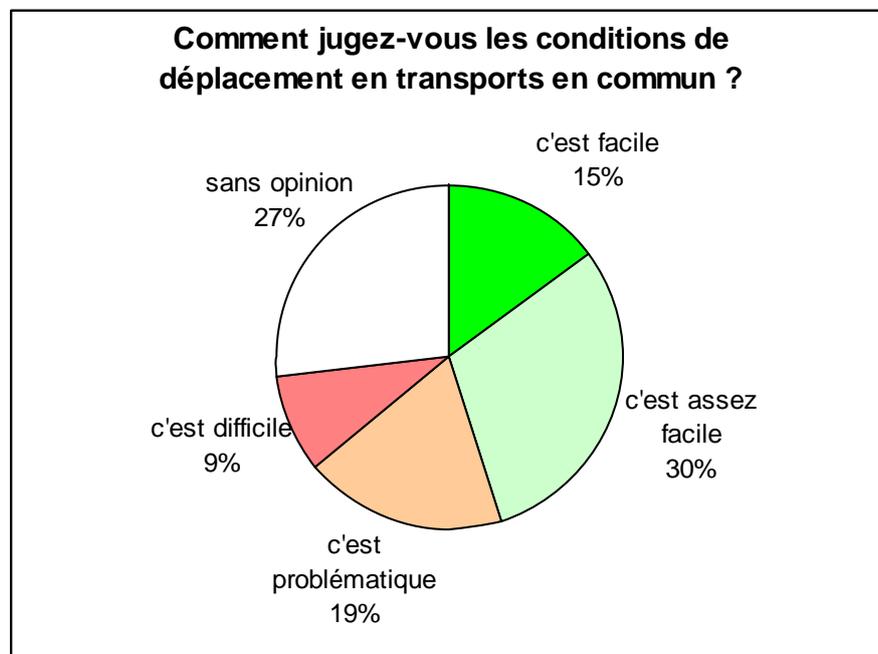
La grande majorité de ces commentaires sont critiques. Ils portent principalement sur :

- la priorité accordée au trafic automobile et l'intensité et la rapidité de celui-ci (244 citations), qui génèrent une très forte insécurité pour les cyclistes,
- le nombre insuffisant d'aménagements cyclables (207 citations), et notamment de pistes cyclables, jugées plus sûres que les bandes cyclables (à tort, voir le chapitre 10 du diagnostic du PDU),
- le manque de qualité et d'entretien des aménagements cyclables (revêtement dégradé, étroitesse, danger aux intersections...), mais aussi leur envahissement par le stationnement sauvage des automobiles (87 citations au total),
- le mauvais état des chaussées et, moindrement, les pavés (58 citations),
- le nombre insuffisant de parcs à vélos (16 citations). Ce point est beaucoup moins cité que les précédents, car il n'est mentionné que par les personnes qui se déplacent régulièrement à vélo.

Les zones 30, pourtant très sûres pour les cyclistes, n'ont pas du tout été évoquées, sans doute parce qu'elles sont peu nombreuses sur l'agglomération et donc que leurs effets bénéfiques sont peu connus.

5.3. LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT EN TRANSPORT EN COMMUN

5.3.1. Comment jugez-vous les conditions de déplacement en transport en commun dans l'agglomération ?

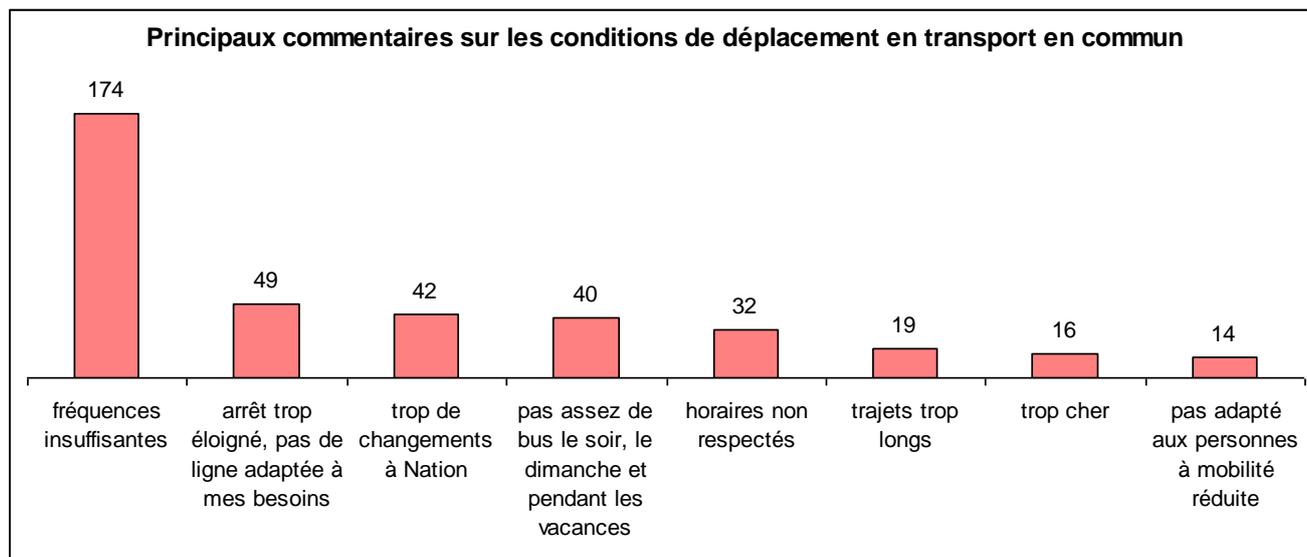


Près de la moitié des répondants jugent qu'il est facile ou assez facile de se déplacer en transport en commun.

Pourtant, seulement 22 % les utilisent au moins une fois par semaine. Ce résultat est à relier à un usage aisé de la voiture.

5.3.2. Commentaires

415 répondants ont commenté leur appréciation.



La principale critique porte sur les fréquences. Celles-ci recueillent près de la moitié des citations (174 sur 415).

49 personnes se plaignent de ne pas avoir d'arrêt de bus près de chez elles ou de ne pas avoir de ligne directe adaptée à leurs besoins. Une partie de ces demandes sera difficile à satisfaire car le bus a pour vocation de répondre aux besoins les nombreux et donc de desservir les secteurs les plus denses. En outre, comme cela a été dit au chapitre 6 du diagnostic du PDU, le réseau AggloBus est très bien, voire trop bien, maillé.

La desserte insuffisante des communes extérieures à Bourges est souvent citée parmi les deux items ci-dessus. Toutefois, comme cette précision est loin d'être systématique (par exemple, beaucoup mettent « *fréquences insuffisantes* » sans plus de précision), il est impossible de chiffrer le nombre de personnes émettant une telle critique.

42 citations portent sur les correspondances et principalement sur le fort nombre de lignes radiales, qui impose de changer à Nation. Si l'on tient compte du fait que les personnes ne connaissant pas le réseau n'ont pas pu formuler une telle critique, ce nombre de citations apparaît élevé.

40 citations portent sur la faible amplitude horaire (surtout le soir) et sur la faiblesse de l'offre le dimanche et, moindrement, pendant les vacances scolaires.

32 répondants se plaignent des retards. Si l'on tient compte du fait que les personnes ne prenant pas le bus n'ont pas pu formuler une telle critique, ce nombre de citations apparaît élevé et traduit un problème majeur.

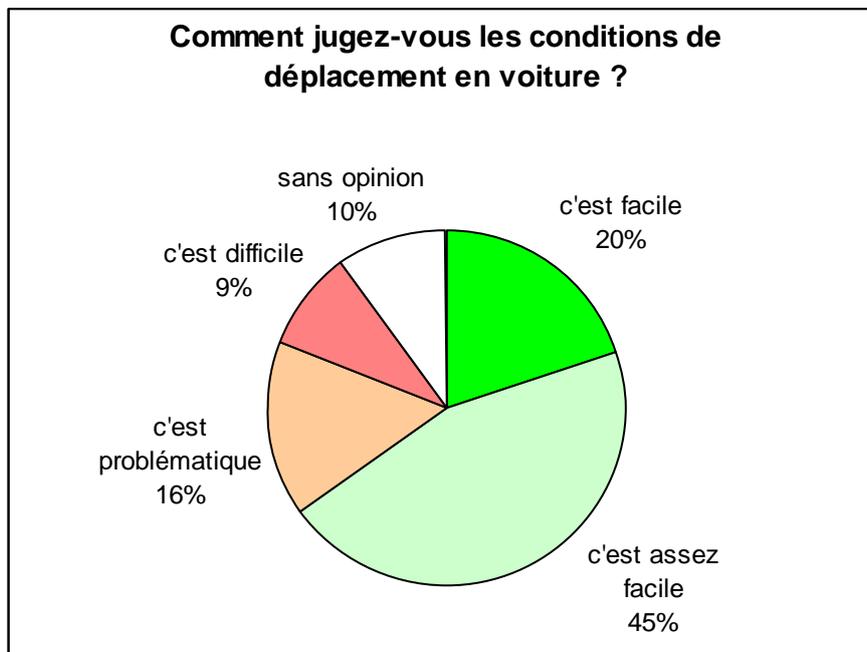
Concernant le prix du bus, il conviendra de faire une information sur les coûts comparés du bus et de la voiture, les habitants ayant tendance à minimiser ces derniers en ne prenant en compte que l'essence. A ce sujet, voir les chapitres 3 et 6 du diagnostic du PDU.

Enfin, le faible nombre de personnes se plaignant de l'inadaptation du réseau aux personnes à mobilité réduite n'est pas dû à la qualité de l'accessibilité, qui est médiocre (voir chapitre 12 du

diagnostic du PDU), mais au faible nombre de répondants étant à la fois usagers des transports en commun et à mobilité réduite.

5.4. LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT EN VOITURE

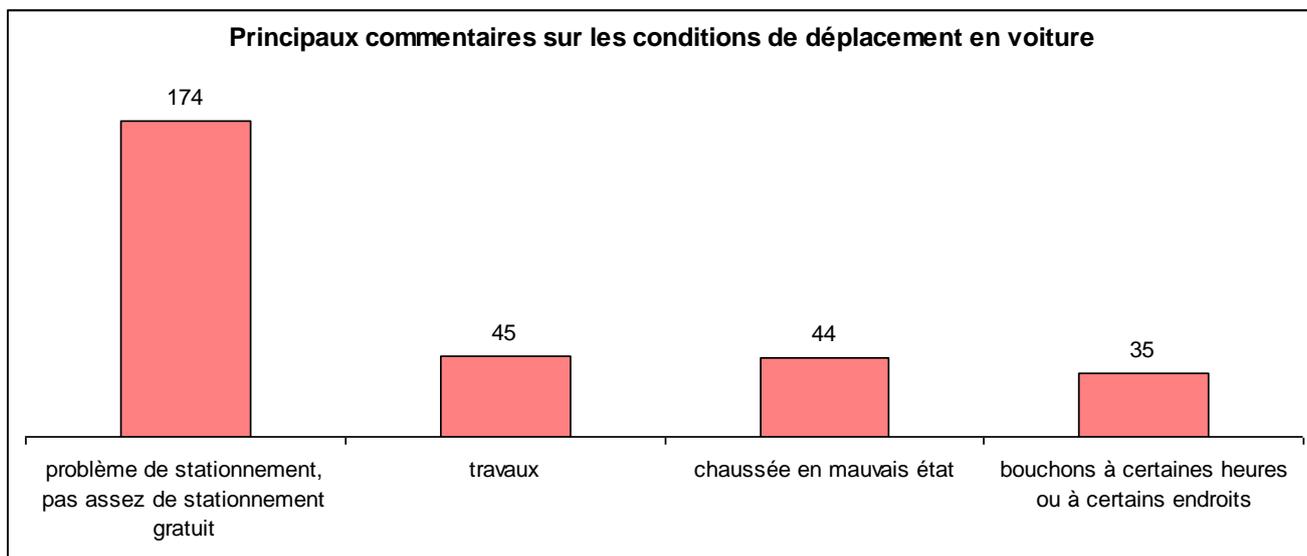
5.4.1. Comment jugez-vous les conditions de déplacement en voiture dans l'agglomération ?



Les deux tiers des répondants jugent qu'il est facile ou assez facile de se déplacer en voiture. Seulement 25 % jugent au contraire que c'est problématique ou difficile.

5.4.2. Commentaires

354 répondants ont commenté leur appréciation des conditions de déplacement en voiture. On note que le nombre de commentaires est plus faible que pour les autres modes de déplacement, alors que la voiture est, de loin, le mode le plus utilisé.



Quasiment tous les commentaires tournent autour de 4 thèmes :

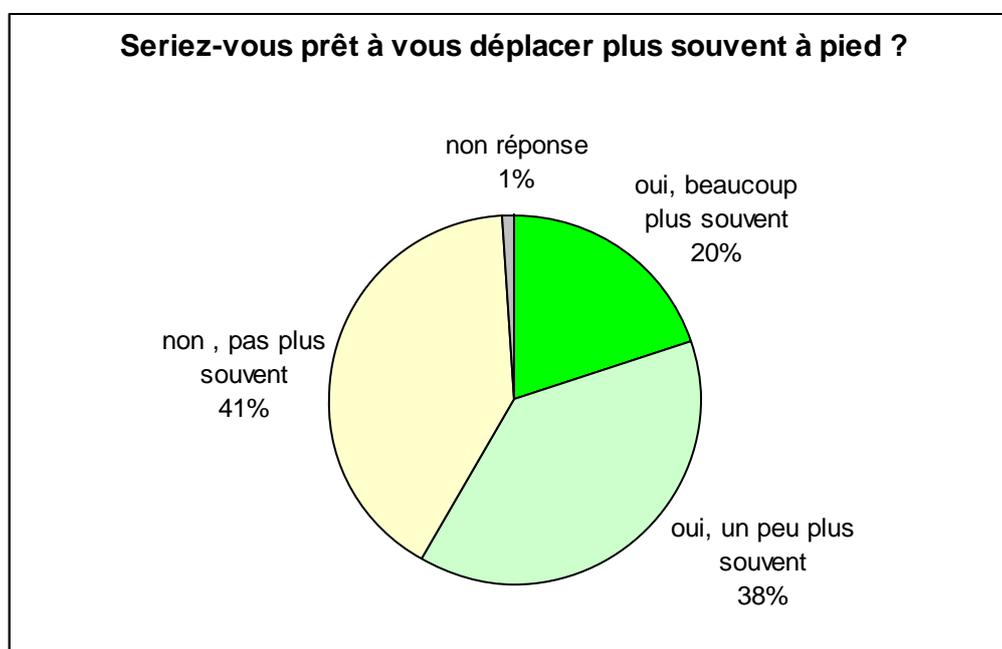
- Le stationnement (174 citations). Comme dans toutes les agglomérations, mais toutefois moins qu'ailleurs¹, une partie des automobilistes trouve qu'il n'y a pas assez de places, notamment gratuites. Cela résulte 1) de l'habitude de se garer au plus près de sa destination et 2) de la volonté de stationner gratuitement. Or, comme cela a été détaillé au chapitre 9 du diagnostic du PDU, l'offre de stationnement est suffisante et ne doit surtout pas être augmentée, sous peine de faire échouer le PDU. Il conviendra en revanche de faire un important effort d'information sur cette question, dans le cadre de la communication du PDU.
- Les travaux (45 citations). Les rues devant être refaites tous les 25 ans environ, les travaux sont inévitables.
- L'état des chaussées (44 citations). Le mauvais état de certaines chaussées est à l'origine des travaux déplorés par d'autres répondants.
- Peu de personnes (35) parlent de bouchons et celles qui mentionnent ce phénomène précisent souvent qu'il est limité dans le temps (le soir, le samedi après-midi) et dans l'espace (ex : rue Moyenne, rond-point de l'hôpital, rond-point de l'aéroport). En outre, la notion de bouchons est très subjective et une attente de 2 minutes peut être perçue comme très inconfortable. Quoi qu'il en soit, ce faible nombre de citations confirme que l'agglomération de Bourges est très peu encombrée.

¹ Ces 174 citations représentent seulement 10 % des répondants se déplaçant en voiture.

6. LE POTENTIEL DE CHANGEMENT DES PRATIQUES

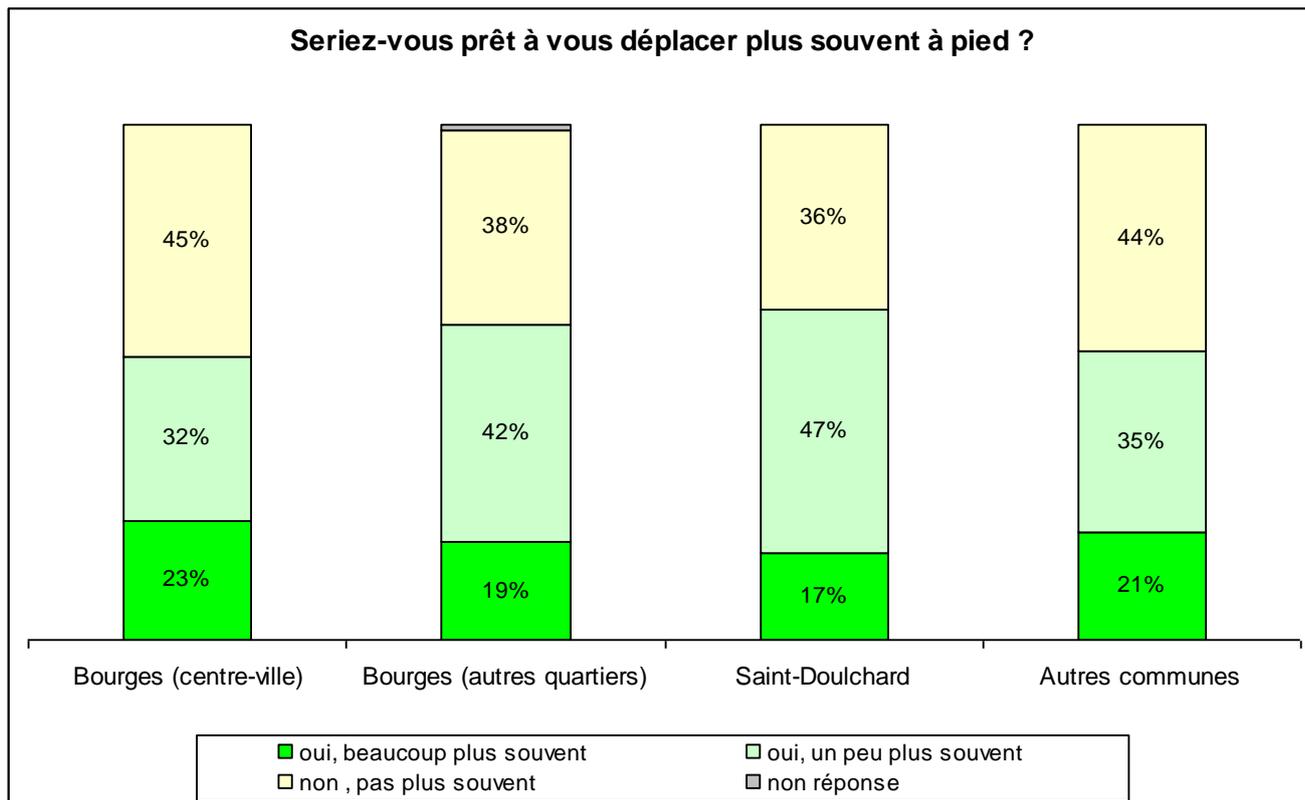
6.1. SERIEZ-VOUS PRET A VOUS DEPLACER PLUS SOUVENT A PIED ?

6.1.1. Résultats globaux



Si les conditions de déplacement à pied étaient améliorées, 58 % des répondants déclarent qu'ils seraient prêts à utiliser plus souvent ce mode.

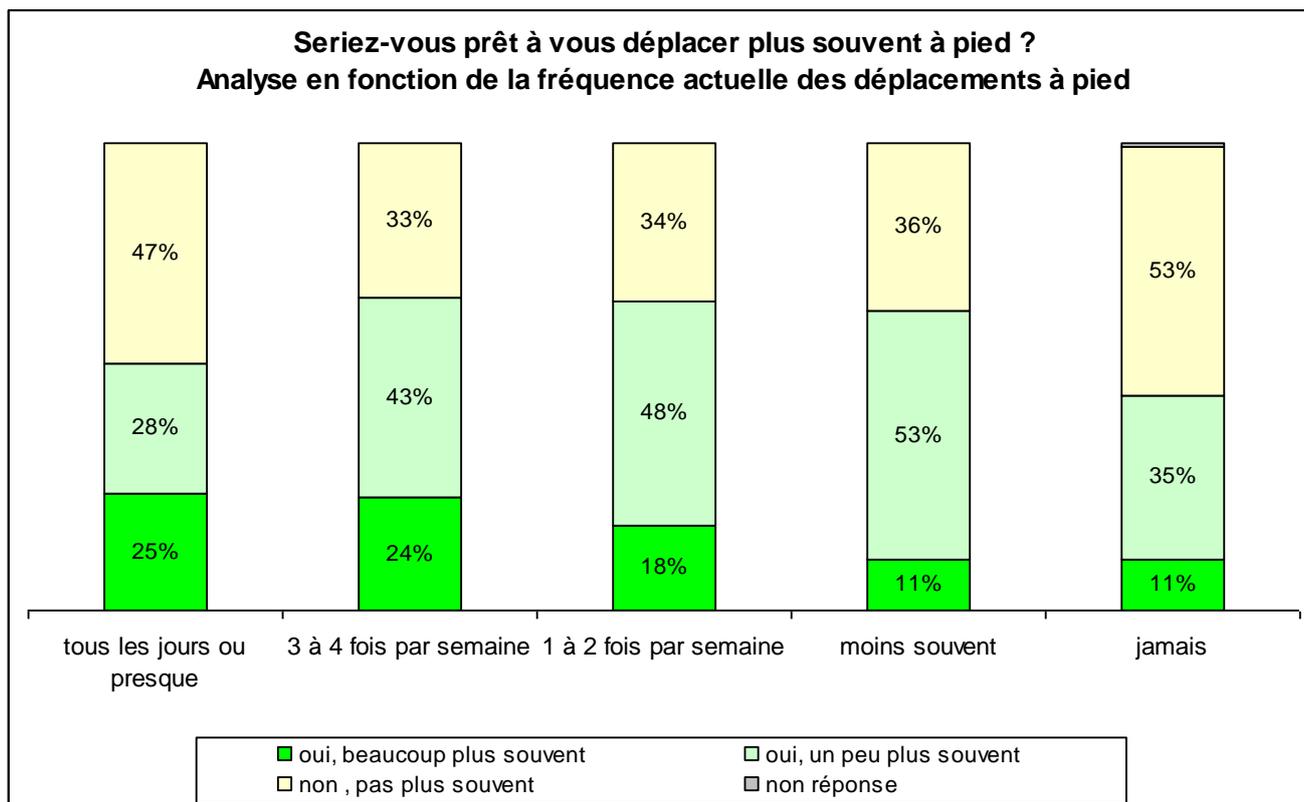
6.1.2. Analyse par zone de résidence



C'est parmi les habitants du centre-ville que la réponse « *oui, beaucoup plus souvent* » est la plus fréquente, alors que cette population est déjà celle qui marche le plus.

Globalement, la part de personnes qui pourraient se déplacer davantage à pied est plus importante dans les autres quartiers de Bourges et à Saint-Doulchard, mais avec en leur sein une nette majorité de personnes augmentant modérément leur usage de ce mode.

6.1.3. Analyse en fonction de la fréquence actuelle des déplacements à pied



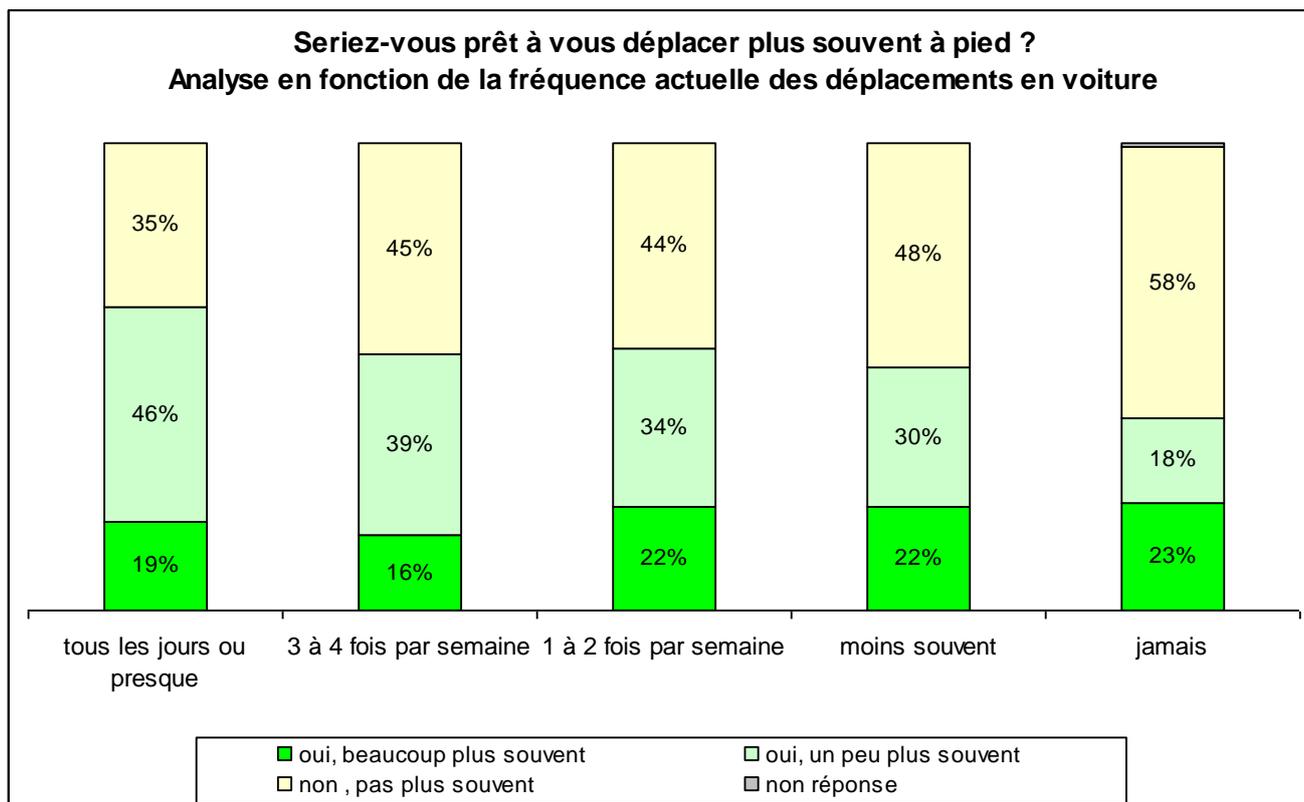
Les hausses les plus marquées (réponse « *oui, beaucoup plus souvent* ») seraient plus nombreuses parmi les personnes qui se déplacent déjà régulièrement à pied (au moins 3 fois par semaine).

Globalement, la part de personnes qui pourrait se déplacer davantage à pied est plus importante chez les personnes qui se déplacent à pied 1 à 4 fois par semaine, mais avec en leur sein une nette majorité de personnes augmentant modérément leur usage de ce mode.

Ces résultats recourent ceux du paragraphe précédent.

On constate enfin que 53 % des personnes ne se déplaçant jamais à pied ne changeraient pas leur pratique vis-à-vis de ce mode. Cela représente au total 89 « irréductibles », soit 4,5 % de l'ensemble des répondants.

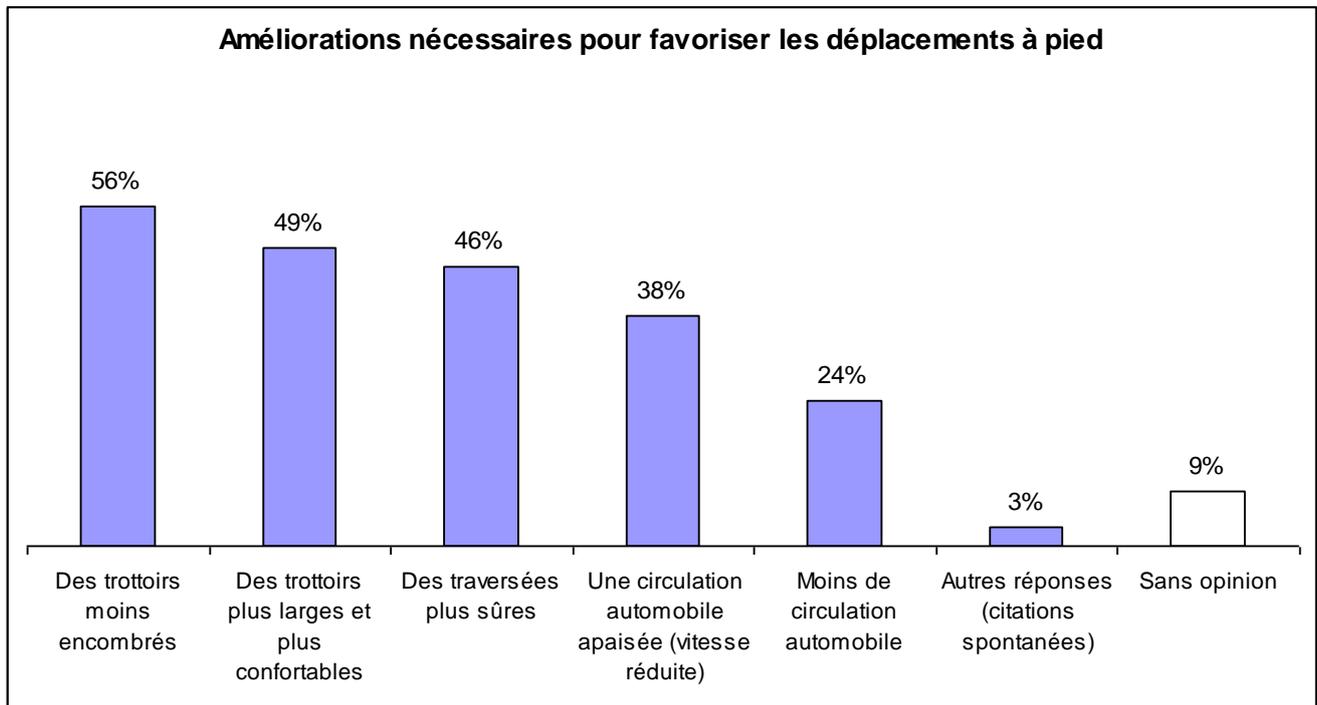
6.1.4. Analyse en fonction de la fréquence actuelle des déplacements en voiture



Rappelons que seulement 21 % des déplacements actuels sont faits à pied, alors que 35 % font moins d'un kilomètre. L'écart entre les deux chiffres est lié à l'usage élevé de la voiture pour les courtes distances, lequel est la conséquence des facilités de circulation et de stationnement.

Les utilisateurs réguliers de la voiture sont les plus susceptibles d'augmenter leur usage de la marche, ce qui est de bon augure pour la mise en œuvre du PDU.

6.2. AMELIORATIONS NECESSAIRES POUR FACILITER LES DEPLACEMENTS A PIED



L'encombrement des trottoirs, déjà mentionné comme étant le principal problème pour les piétons, concentre le plus de demandes (56 %).

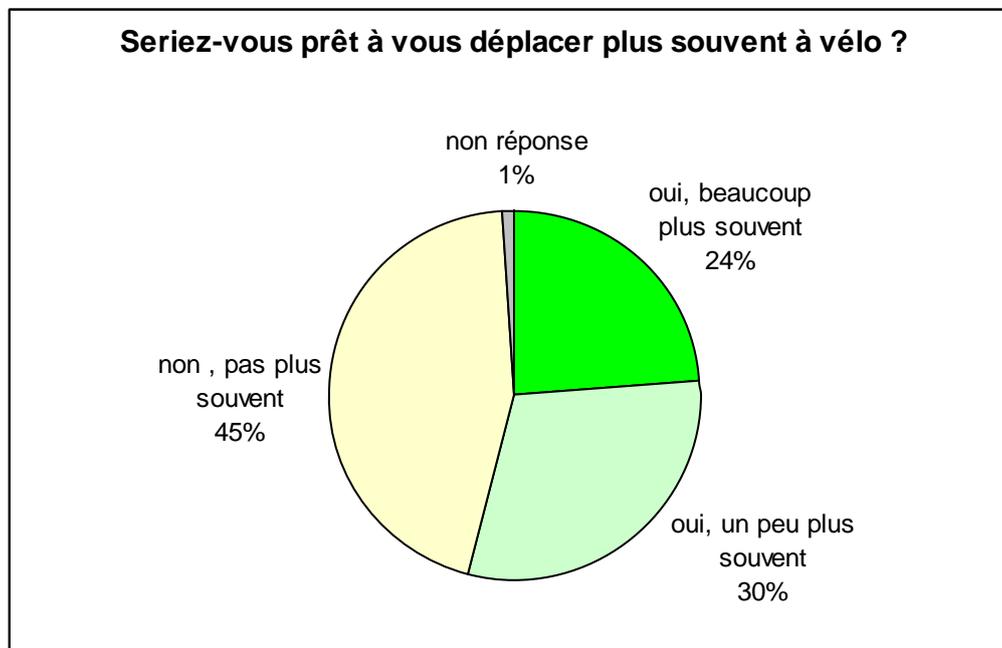
L'amélioration de ces trottoirs (49 %) et la sécurisation des traversées (46 %) arrivent juste derrière.

La modération des vitesses est également très demandée (38 %).

En revanche, la réduction du trafic est moins citée (24 %), peut-être parce qu'une partie des répondants voyaient (à tort) uniquement des mesures contraignantes (piétonisation ou autre) derrière cet item.

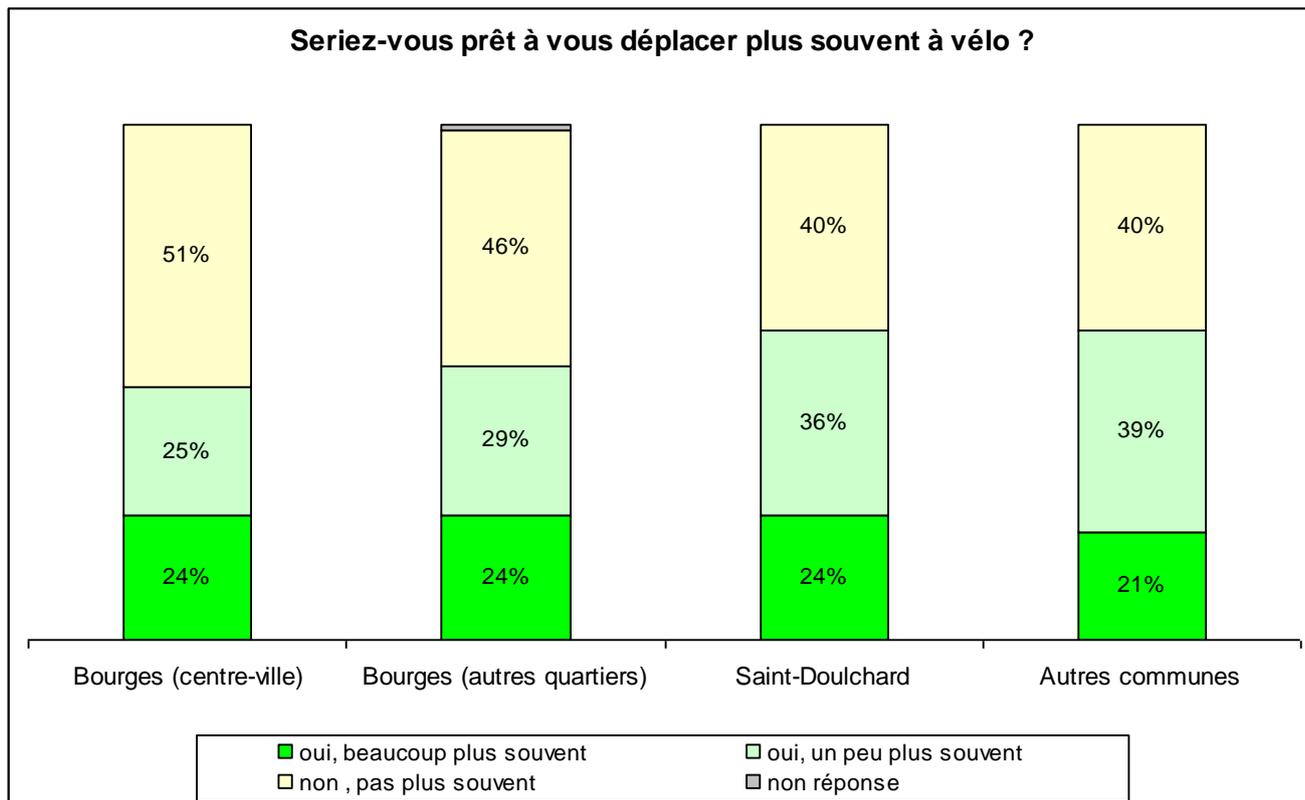
6.3. SERIEZ-VOUS PRET A VOUS DEPLACER PLUS SOUVENT A VELO ?

6.3.1. Résultats globaux



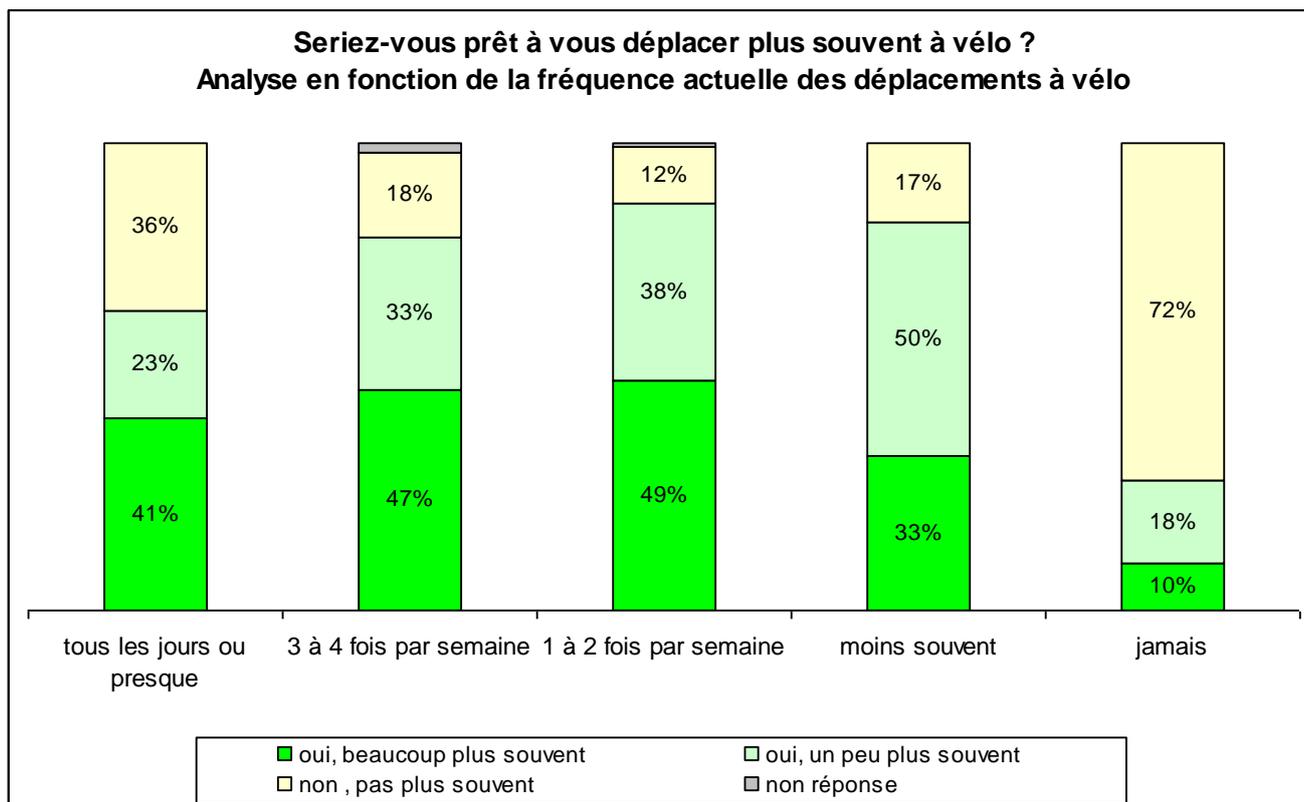
Si les conditions de déplacement à vélo étaient améliorées, 54 % des répondants déclarent qu'ils seraient prêts à utiliser plus souvent ce mode.

6.3.2. Analyse par zone de résidence



L'usage du vélo pourrait augmenter un peu plus dans les communes extérieures qu'à Bourges même.

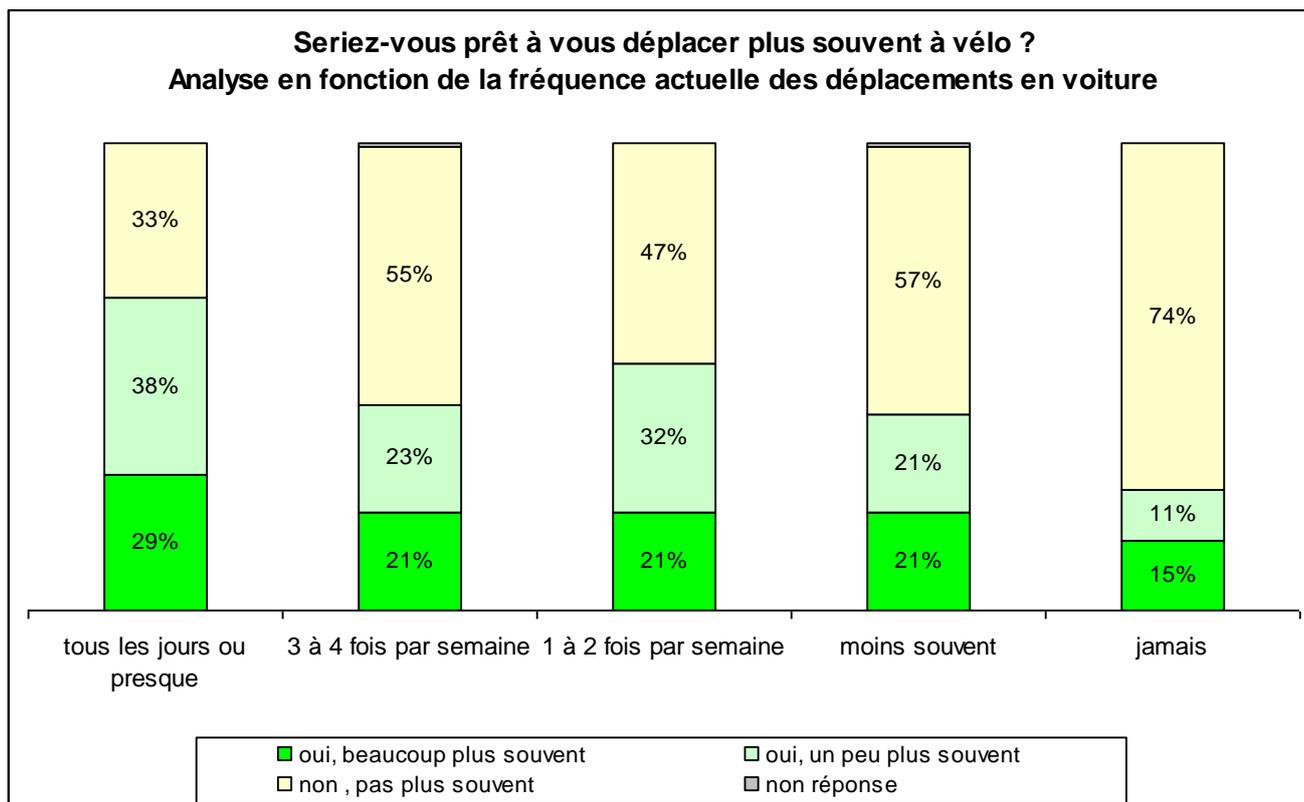
6.3.3. Analyse en fonction de la fréquence actuelle des déplacements à vélo



L'amélioration des conditions de circulation à vélo fidéliserait les usagers réguliers ou occasionnels de ce mode. En leur sein, la hausse de l'usage du vélo serait plus marquée parmi les personnes l'utilisant 1 à 4 fois par semaine.

On constate enfin que 72 % des personnes ne se déplaçant jamais à vélo ne changeraient pas leur pratique vis-à-vis de ce mode. Cela représente au total 703 « irréductibles », soit 36 % des répondants.

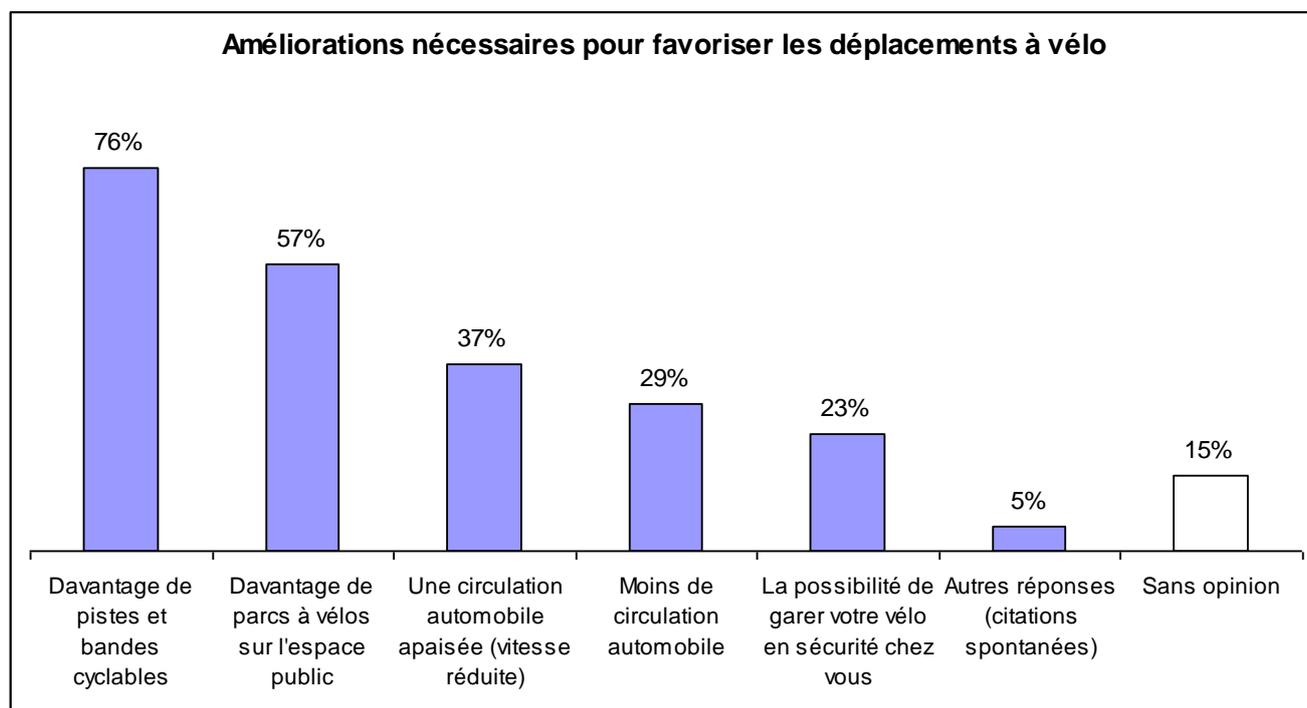
6.3.4. Analyse en fonction de la fréquence actuelle des déplacements en voiture



Rappelons que seulement 2 à 3 % des déplacements actuels sont faits à vélo, alors que 25 % font entre 1 et 3 km. L'écart entre les deux chiffres est lié pour l'essentiel à l'usage de la voiture.

Les utilisateurs réguliers de la voiture sont les plus susceptibles d'augmenter leur usage du vélo, ce qui est de bon augure pour la mise en œuvre du PDU.

6.4. AMÉLIORATIONS NÉCESSAIRES POUR FACILITER LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

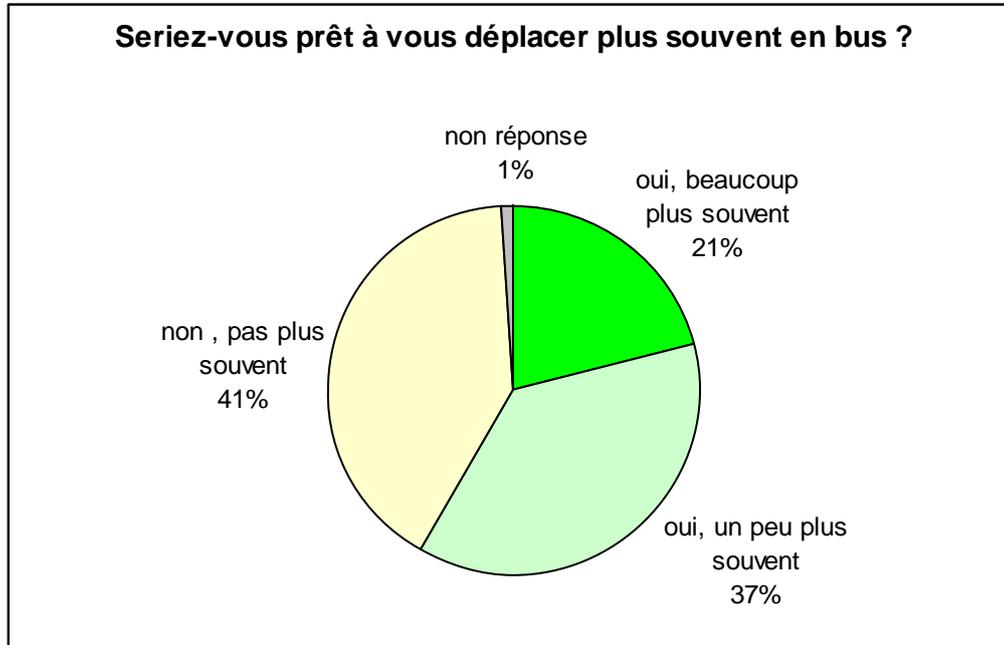


Il y a un véritable plébiscite pour davantage d'aménagements cyclables (76 %). En revanche, l'apaisement des vitesses est moins cité (37 %), sans doute parce que cette mesure est moins connue, alors qu'elle est également favorable aux cyclistes.

Le stationnement sur l'espace public (57 %) et au domicile (23 %) fait également l'objet de nombreuses demandes. Il est normal que les chiffres soient plus faibles pour le stationnement au domicile, une partie de la population pouvant déjà stationner correctement son vélo à son domicile (notamment en maison individuelle).

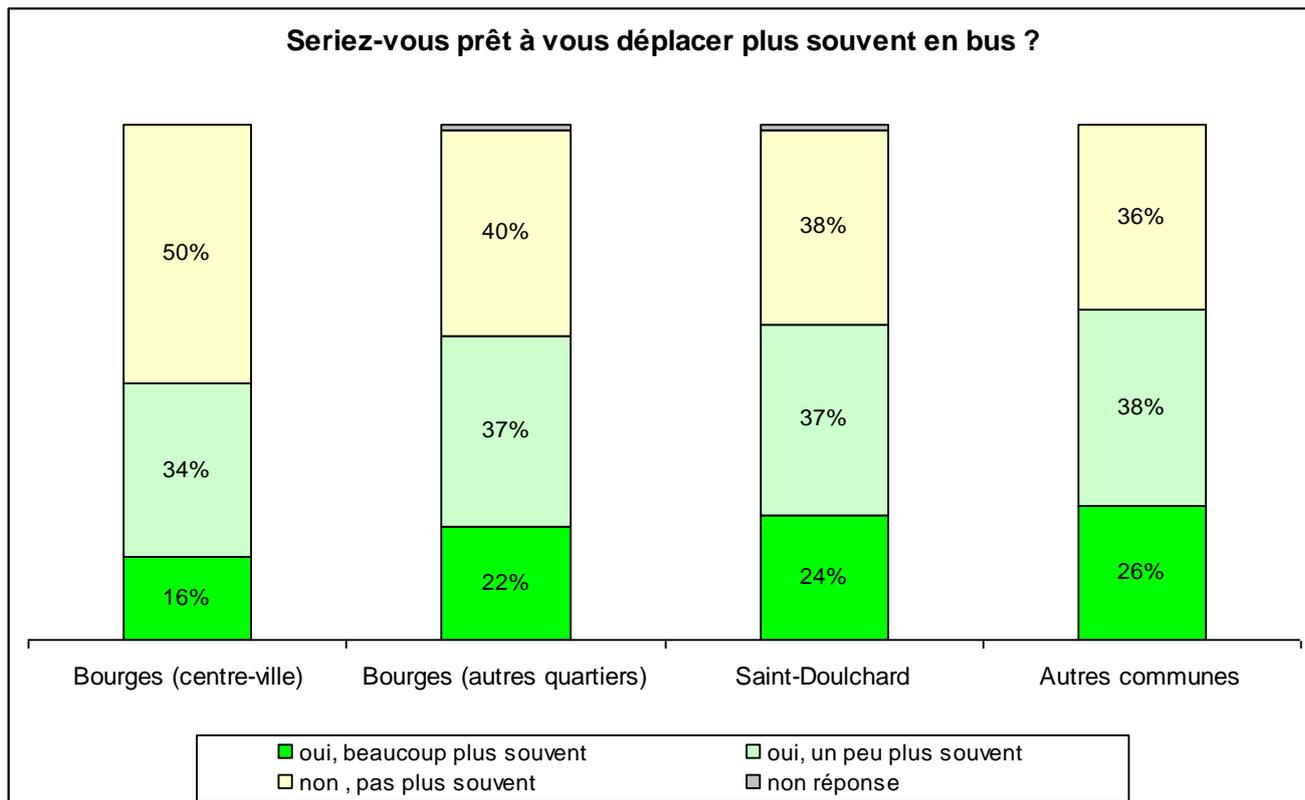
6.5. SERIEZ-VOUS PRET A VOUS DEPLACER PLUS SOUVENT EN BUS ?

6.5.1. Résultats globaux



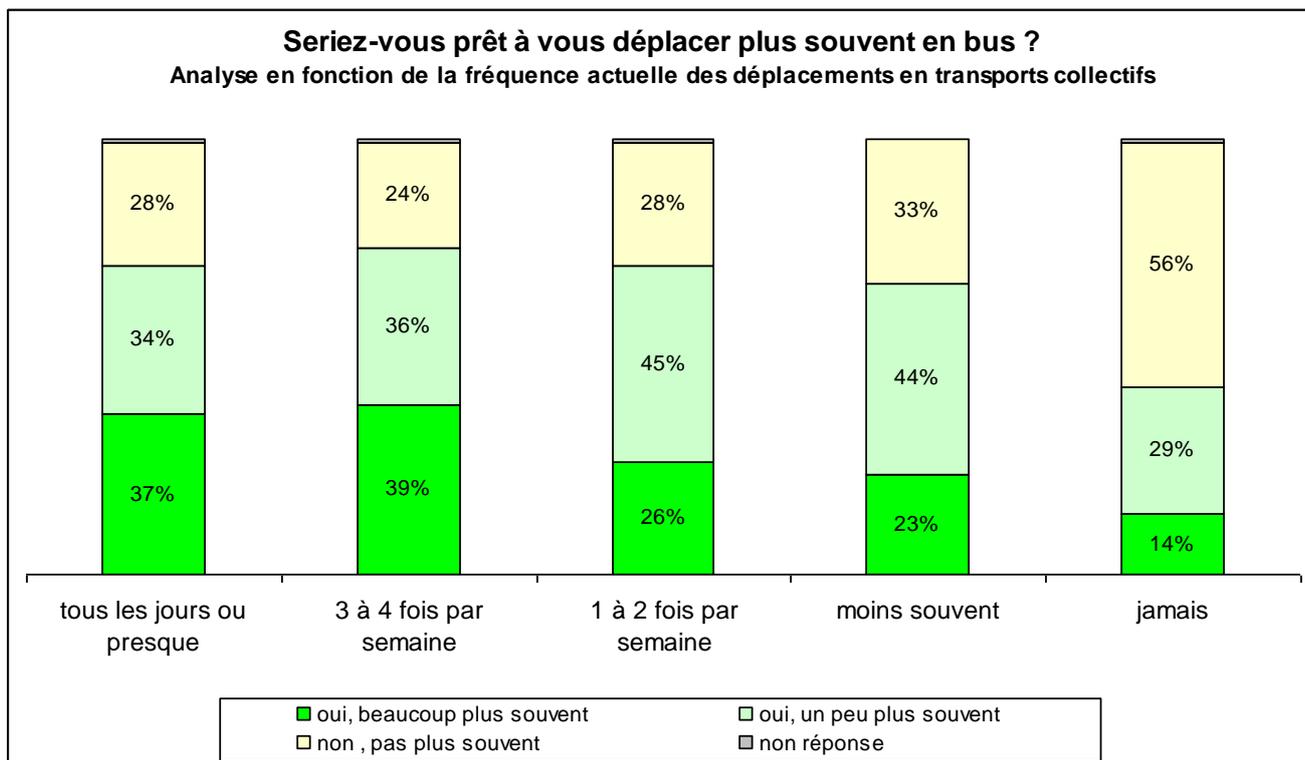
Si les conditions de déplacement en bus étaient améliorées, 58 % des répondants déclarent qu'ils seraient prêts à utiliser plus souvent ce mode. Ce chiffre est sans doute surévalué, car les bus ne pourront pas desservir chacun devant sa porte.

6.5.2. Analyse par zone de résidence



L'usage du bus augmenterait dans les mêmes proportions dans tous les secteurs, hormis dans le centre-ville de Bourges, où son usage est moins nécessaire du fait de la présence de nombreux emplois, commerces, équipements et services.

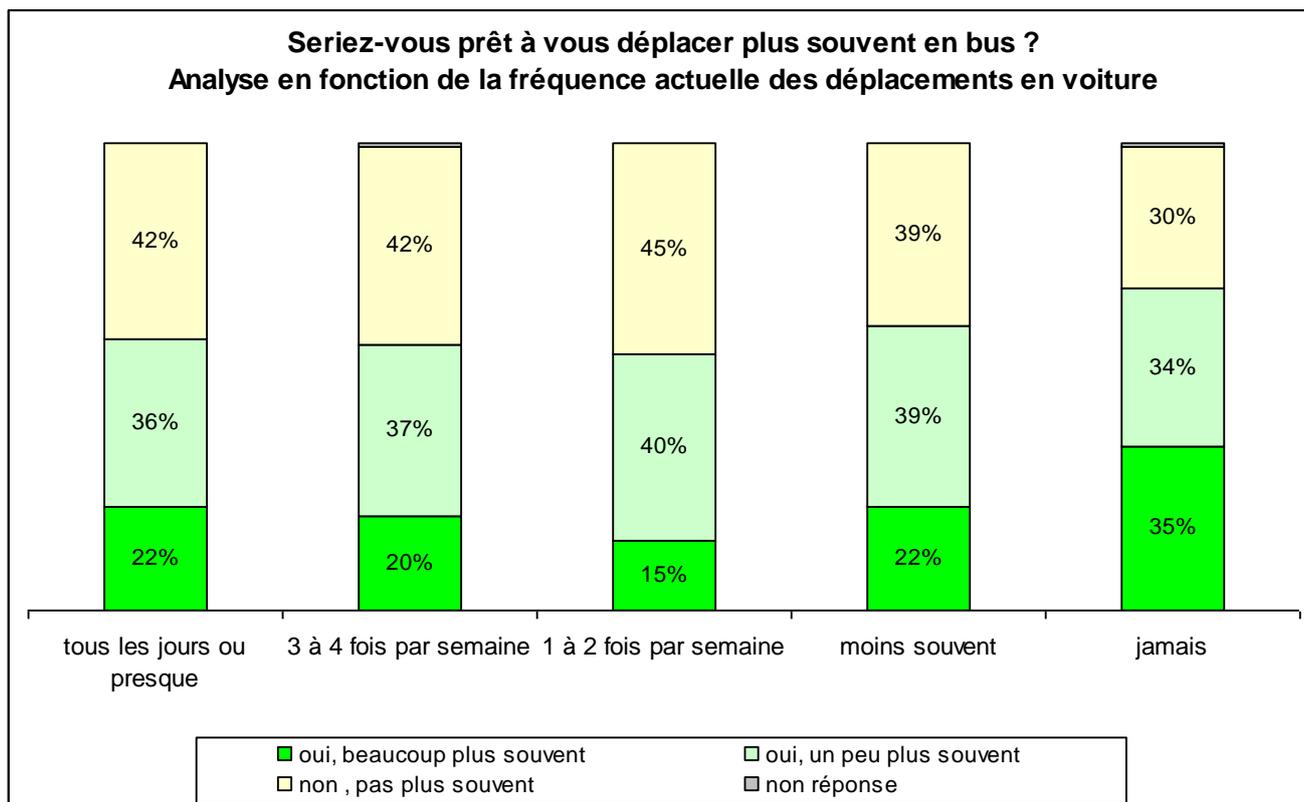
6.5.3. Analyse en fonction de la fréquence actuelle des déplacements en transports en commun



L'amélioration des conditions de déplacement en bus fidéliserait les usagers réguliers ou occasionnels de ce mode. En leur sein, la hausse de l'usage du bus serait un peu plus marquée parmi les personnes l'utilisant 3 à 4 fois par semaine.

On constate par ailleurs que 56 % des personnes ne se déplaçant jamais en bus ne changeraient pas leur pratique vis-à-vis de ce mode. Cela représente au total 451 « irréductibles », soit 23 % des répondants.

6.5.4. Analyse en fonction de la fréquence actuelle des déplacements en voiture

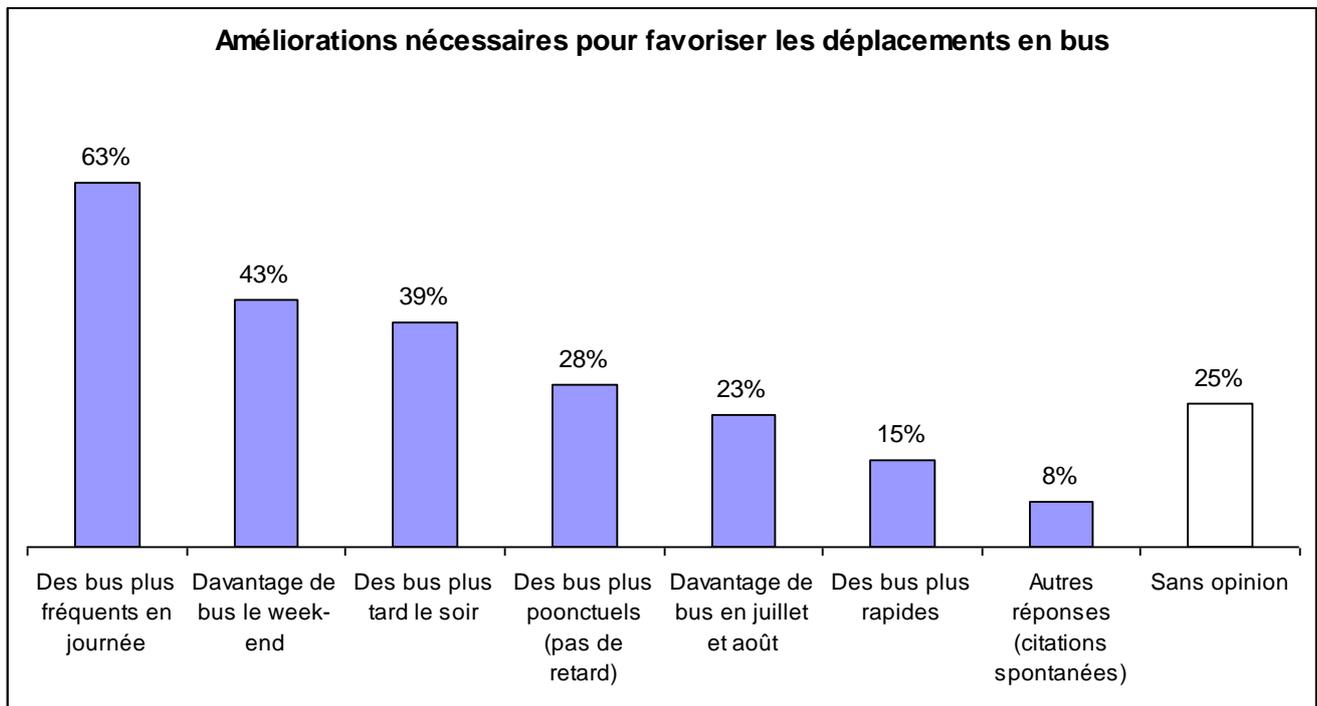


Contrairement à la marche et au vélo, ce n'est pas chez les utilisateurs quotidiens de la voiture que le bus a le plus fort potentiel de développement, mais chez les personnes se déplaçant peu souvent ou jamais en voiture, ce qui signifierait un report au détriment de la marche et du vélo, mais aussi peut-être une hausse de la mobilité.

Le gain de parts de marché au détriment de la marche et du vélo n'est pas forcément négatif. En effet, les modes alternatifs (marche, vélo et transports en commun) ne sont pas concurrents mais complémentaires. Renforcer l'offre pour chacun d'entre eux permet de répondre à des besoins de déplacement différents (notamment en terme de distance) et rend moins nécessaire l'usage (voire la possession) d'une voiture.

Concernant le report modéré de la part des utilisateurs réguliers de la voiture, les chiffres montrent la nécessité de rééquilibrer les éléments de choix entre le bus et la voiture, notamment en accroissant les fréquences et la vitesse commerciale.

6.6. AMELIORATIONS NECESSAIRES POUR FACILITER LES DEPLACEMENTS EN BUS



Il y a un véritable plébiscite en faveur d'une augmentation de la fréquence des lignes (63 %).

Arrivent en suite l'augmentation de l'offre le week-end (43 %) et la prolongation du service en soirée (39 %).

La ponctualité arrive en quatrième position (28 %). Cela ne signifie pas que ce problème soit moins important que les trois précédents. Mais, pour pouvoir constater le manque de ponctualité des bus, il faut les prendre, ce qui restreint *de facto* le nombre de personnes ayant pu mentionner ce dysfonctionnement.

Les « autres réponses » sont plus nombreuses que pour la marche et le vélo (8 % vs 3 % et 5 %). On trouve dans cette catégorie des demandes diverses :

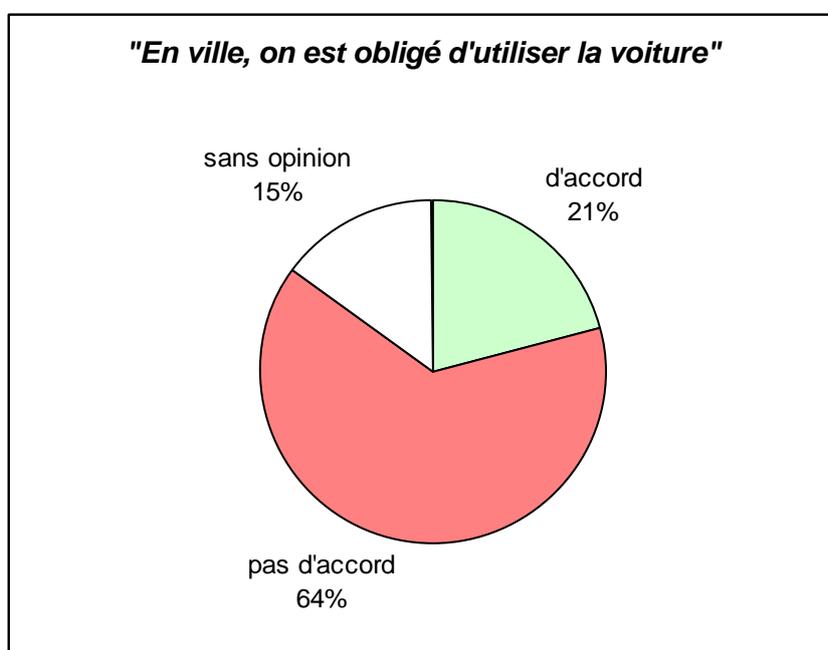
- améliorer la desserte des communes périphériques,
- améliorer la desserte des certains quartiers,
- créer de nouvelles lignes. Cette demande est peu réaliste car le réseau berruyer a déjà plus de lignes que la grande majorité des réseaux comparables et car le bus ne peut pas passer devant chaque porte,
- utiliser des bus plus petits (les économies réalisées permettant d'améliorer les fréquences),
- éviter les correspondances systématiques à Nation,
- améliorer l'accessibilité,
- baisser les tarifs, voire rendre le réseau gratuit,
- améliorer l'information,
- créer des couloirs bus,
- ...

On relève enfin que la suppression de certaines lignes scolaires qui, voici quelques mois, a provoqué de nombreuses protestations de la part d'une partie des parents d'élèves concernés, n'est mentionnée que deux fois.

7. OPINIONS SUR LES IMPACTS DES TRANSPORTS ET LES ACTIONS A MENER

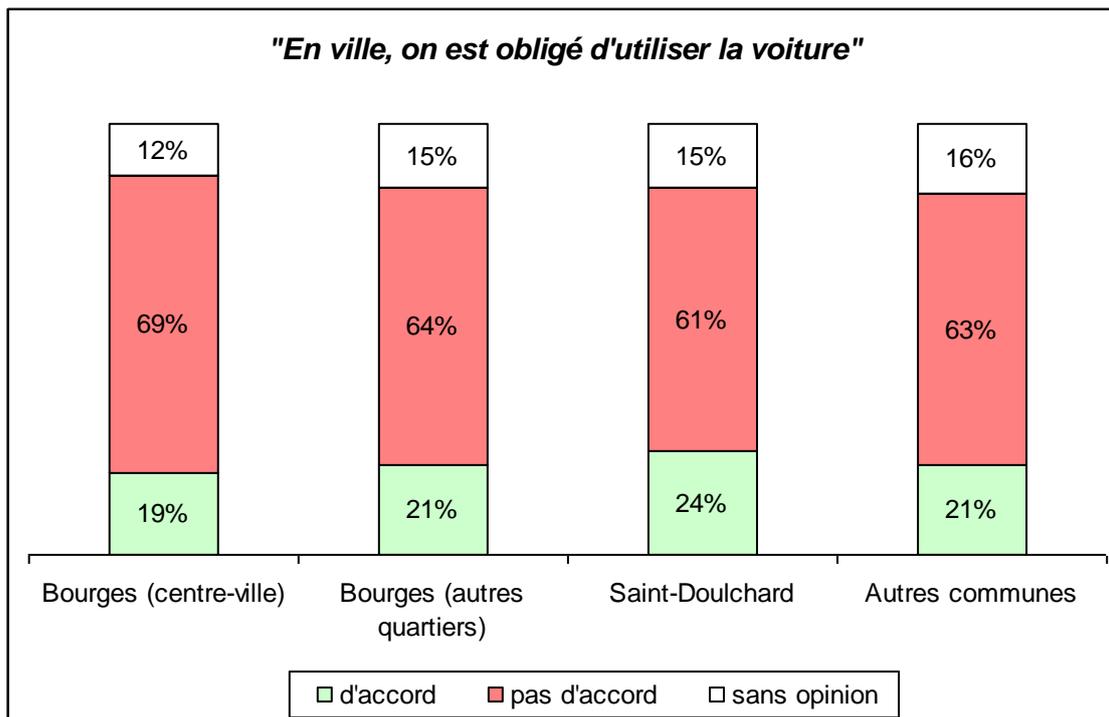
7.1. « EN VILLE, ON EST OBLIGE D'UTILISER LA VOITURE »

7.1.1. Résultats globaux



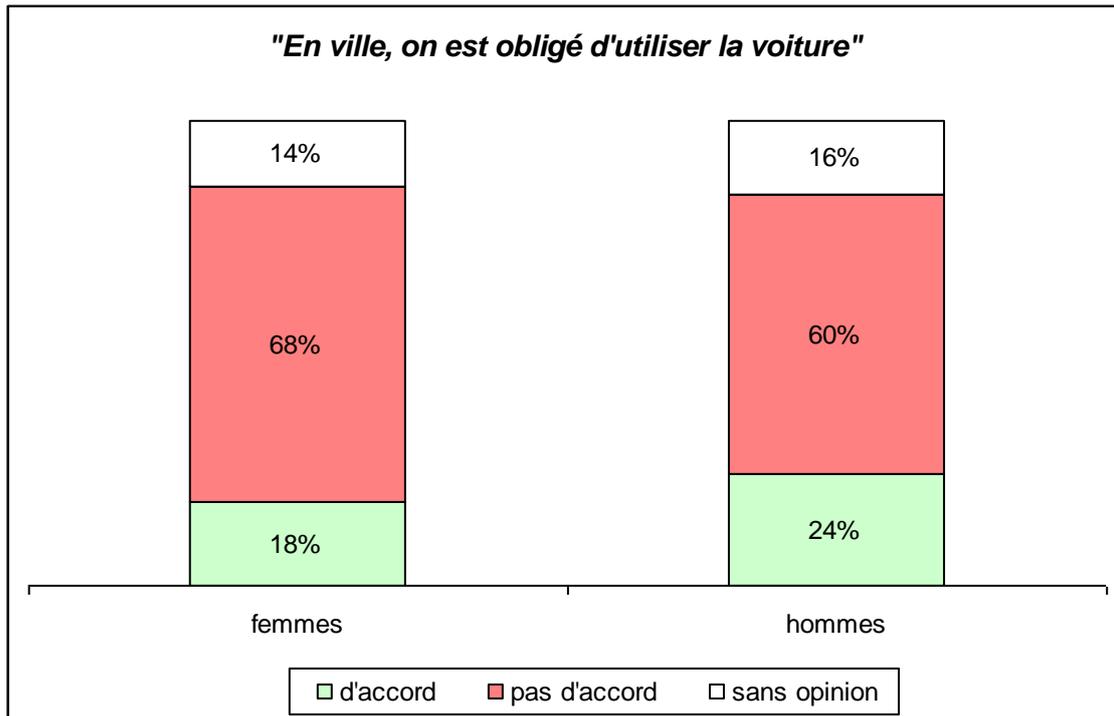
Les deux tiers des répondants considèrent qu'on n'est pas obligé d'utiliser la voiture en ville. Cette proportion est analogue à celle observée dans d'autres agglomérations à l'occasion des Enquêtes Ménages Déplacements.

7.1.2. Analyse par zone de résidence



On observe une grande homogénéité des réponses. Sans surprise, les habitants du centre-ville de Bourges sont proportionnellement plus nombreux à juger l'usage de la voiture non indispensable. Toutefois, au regard des différences d'usage de la voiture entre les quatre zones, les écarts dans les réponses apparaissent faibles.

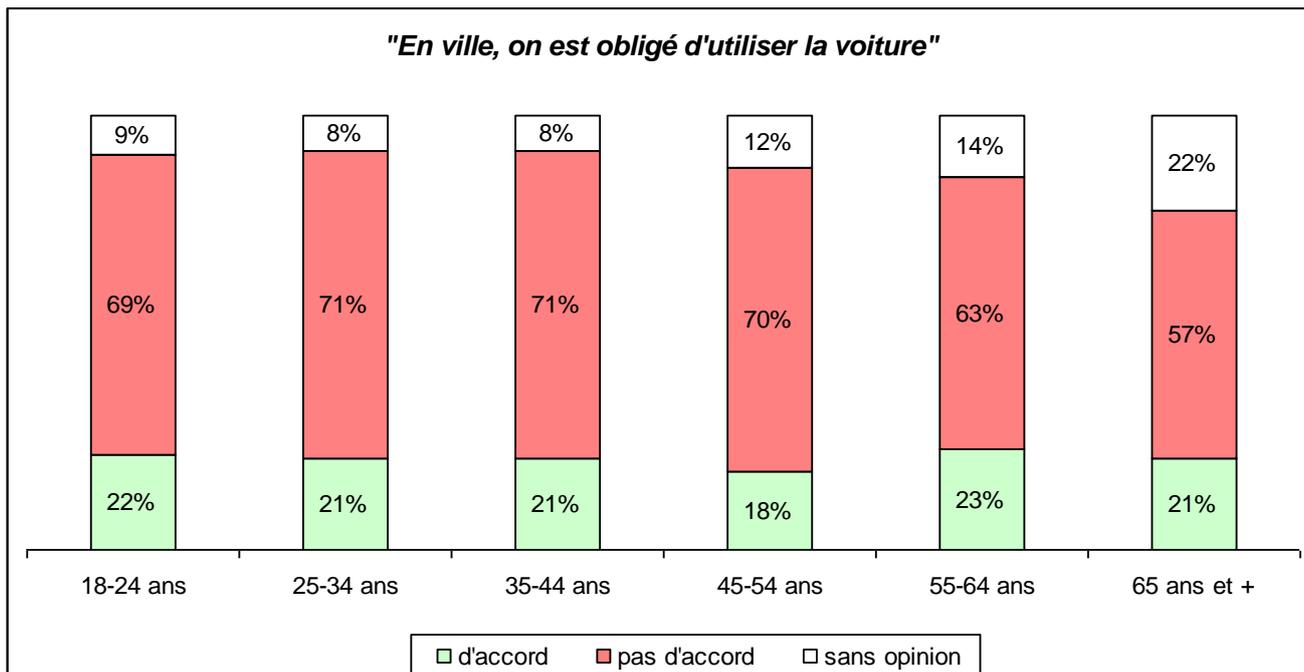
7.1.3. Analyse par sexe



Les deux sexes estiment très majoritairement l'usage de la voiture non indispensable.

Les femmes jugent encore moins que les hommes l'usage de la voiture indispensable, ne serait-ce que parce qu'elles se déplacent davantage autrement.

7.1.4. Analyse par tranche d'âge

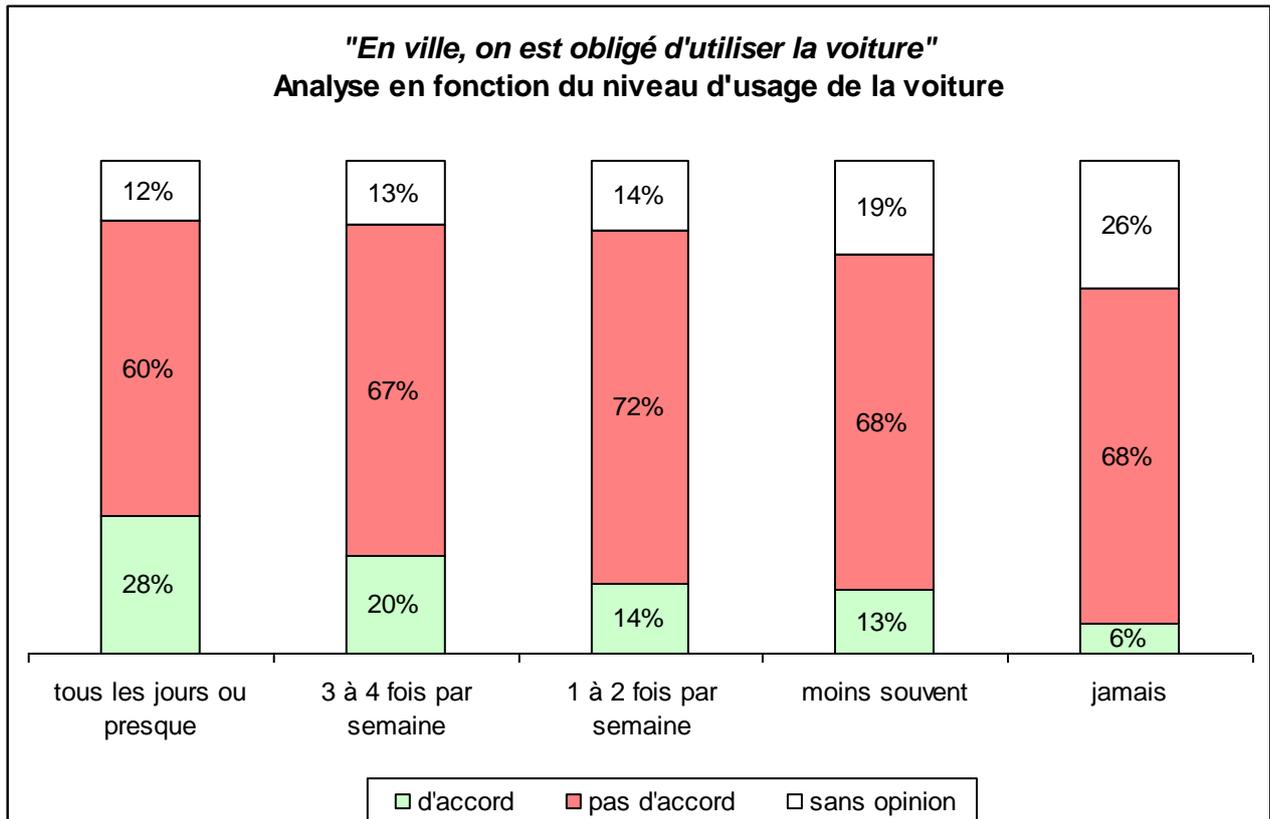


Toutes les tranches d'âge estiment très majoritairement l'usage de la voiture non indispensable.

Les moins de 55 ans sont les plus affirmatifs quand à la non obligation d'utiliser la voiture en ville. En leur sein, les résultats sont très homogènes.

Les plus de 55 ans, qui ont connu les 30 glorieuses et l'apogée du « tout voiture » sont un peu plus nuancés, tout en affirmant majoritairement qu'en ville on n'est pas obligé d'utiliser la voiture.

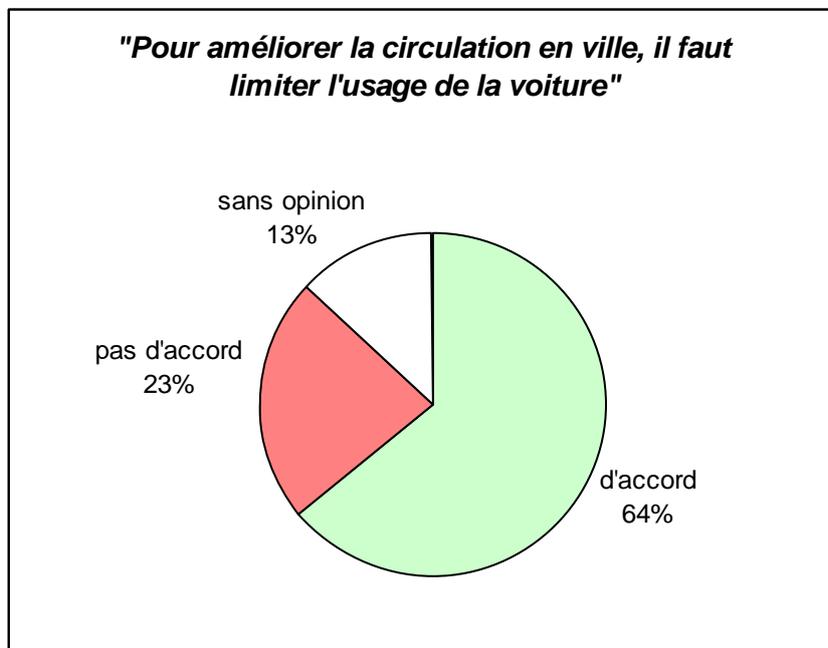
7.1.5. Analyse en fonction du niveau d'usage de la voiture



Les réponses sont clairement corrélées au niveau d'usage de la voiture. Toutefois, même les personnes se déplaçant quotidiennement en voiture jugent très majoritairement ce mode non indispensable en ville.

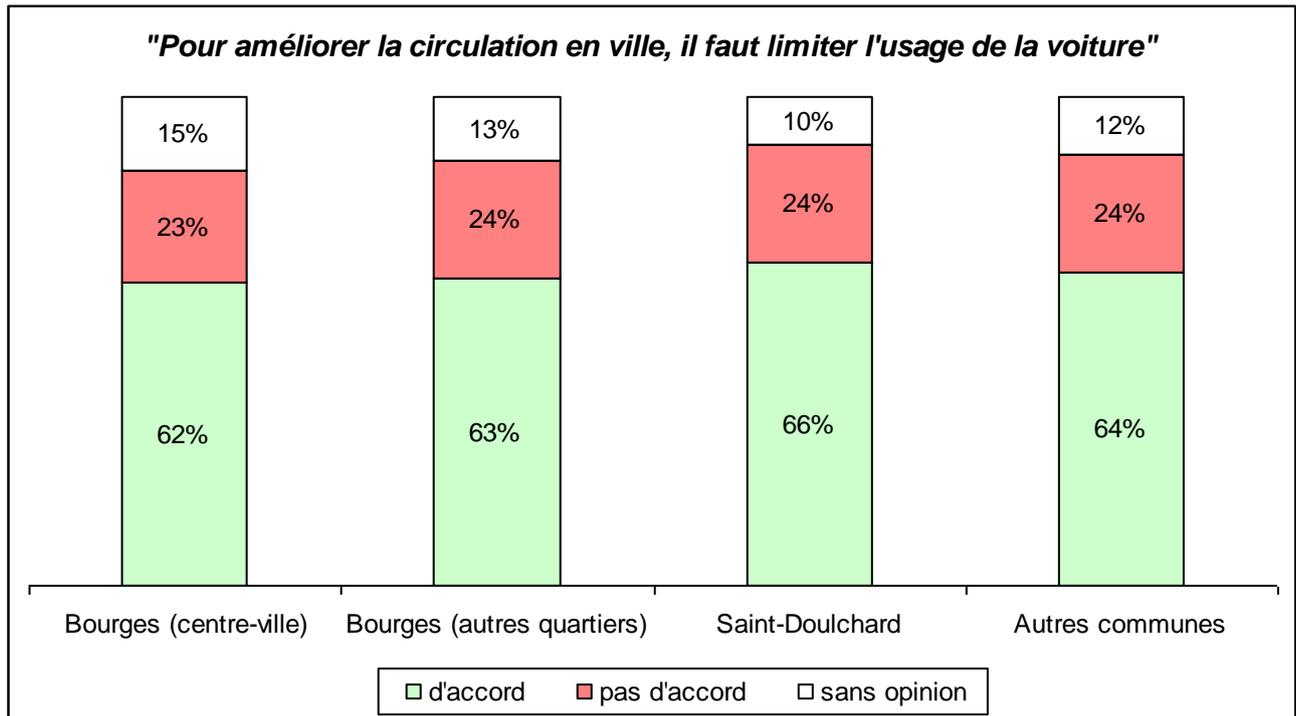
7.2. « POUR AMELIORER LA CIRCULATION EN VILLE, IL FAUT LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE »

7.2.1. Résultats globaux



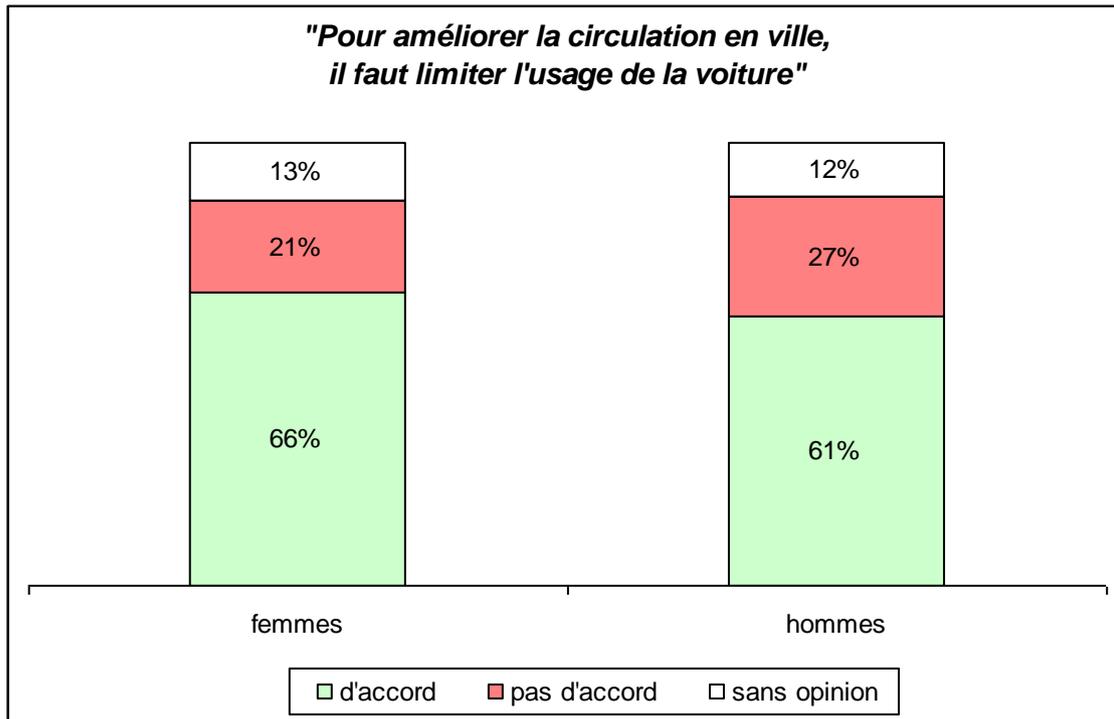
Les deux tiers des répondants considèrent que, pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'usage de la voiture. Cette proportion est analogue à celle observée dans d'autres agglomérations à l'occasion des Enquêtes Ménages Déplacements.

7.2.2. Analyse par zone de résidence



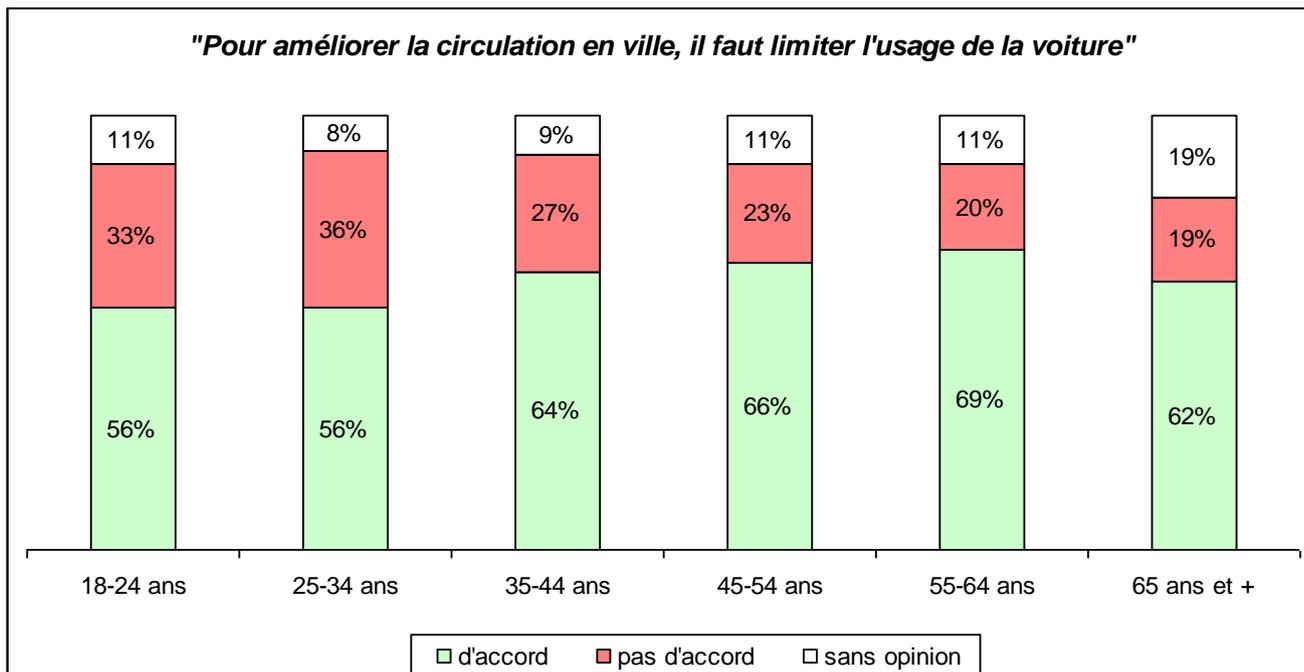
Les écarts dans les réponses apparaissent faibles. Les habitants des 4 zones de résidence sont très favorables à la limitation d'usage de la voiture.

7.2.3. Analyse par sexe



Les deux sexes sont très favorables à la limitation d'usage de la voiture, les femmes encore plus que les hommes.

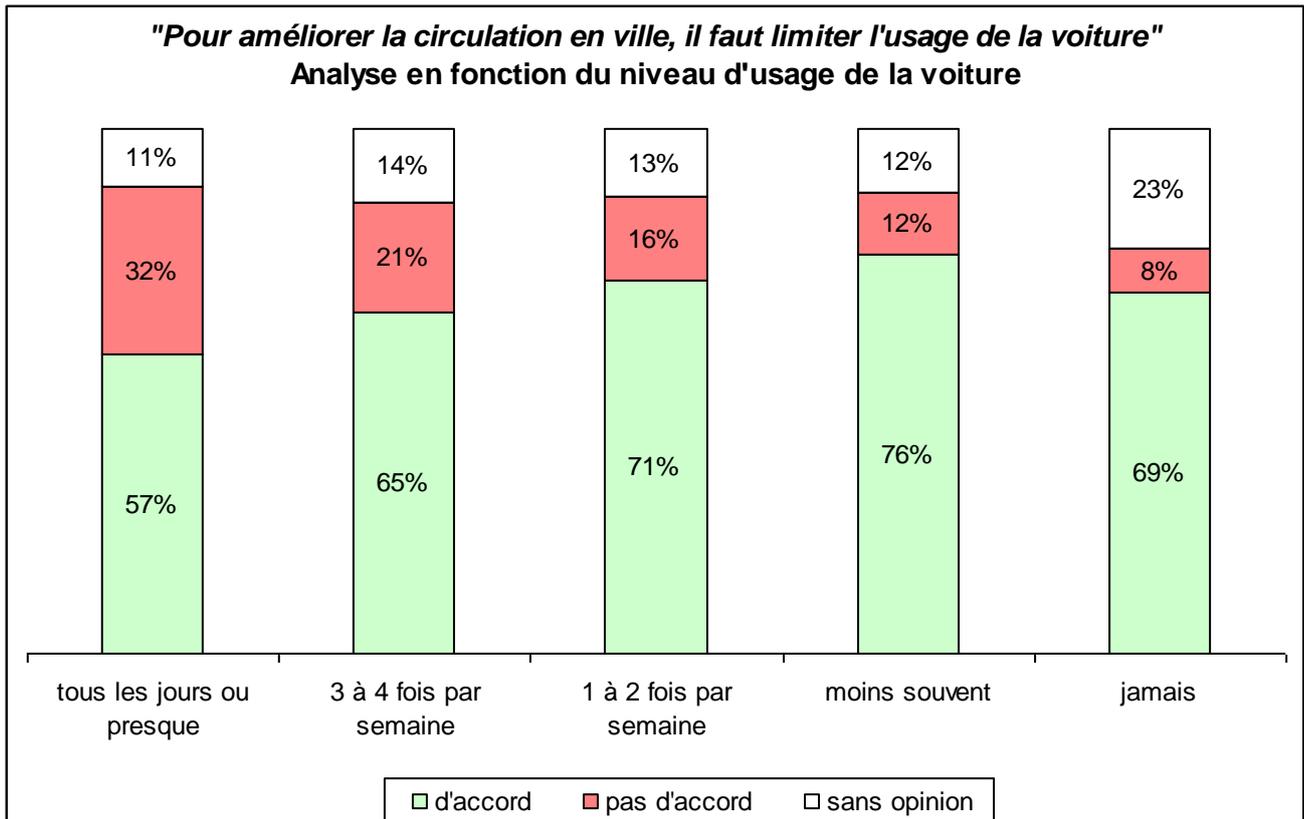
7.2.4. Analyse par tranche d'âge



Toutes les tranches d'âge sont très favorables à la limitation d'usage de la voiture

Les jeunes générations sont un peu moins favorables que les autres à la limitation d'usage de la voiture. Pour les 18-24 ans, ce résultat doit être interprété avec prudence, en raison de la faible taille de cette catégorie (45 répondants). Pour les 25-34 ans, il s'explique pour partie par un usage plus important de la voiture (tout au moins parmi les répondants) et peut-être aussi par une moindre tolérance vis-à-vis des règles.

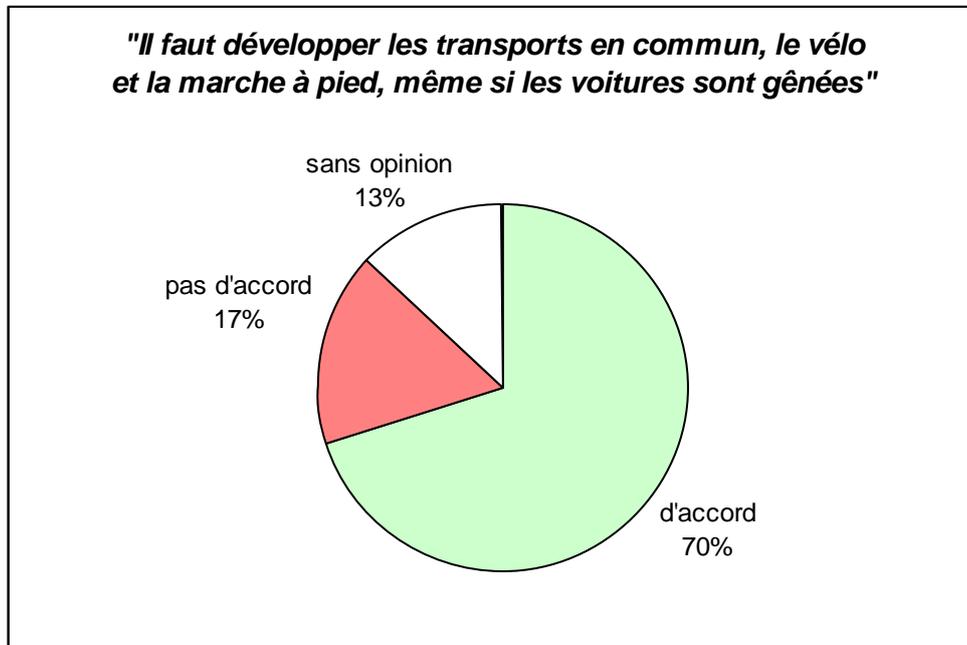
7.2.5. Analyse en fonction du niveau d'usage de la voiture



Les réponses sont clairement corrélées au niveau d'usage de la voiture. Toutefois, même les personnes se déplaçant quotidiennement en voiture sont majoritairement favorables à la limitation de cet usage. Reste à savoir si c'est seulement pour les autres ou aussi pour elles-mêmes...

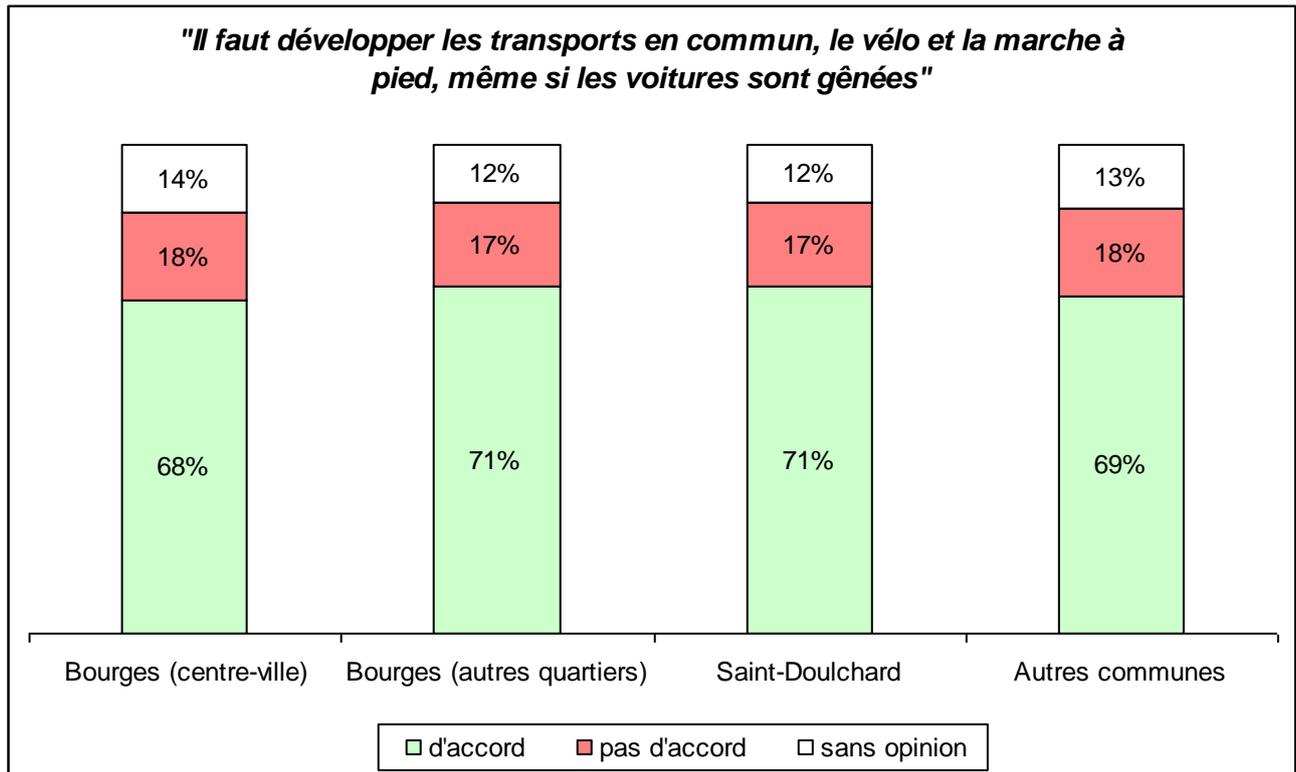
7.3. « IL FAUT DEVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN, LE VELO ET LA MARCHE A PIED, MEME SI LES VOITURES SONT GENEES »

7.3.1. Résultats globaux



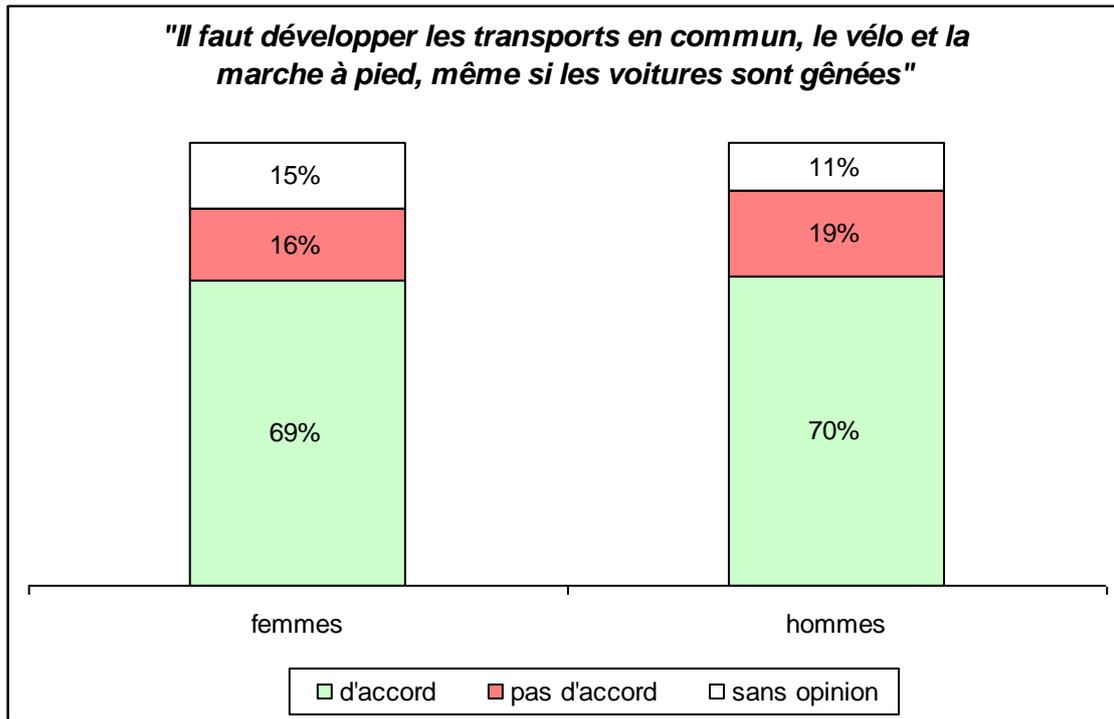
Cette affirmation est plébiscitée, dans une proportion analogue à celle observée dans d'autres agglomérations à l'occasion des Enquêtes Ménages Déplacements.

7.3.2. Analyse par zone de résidence



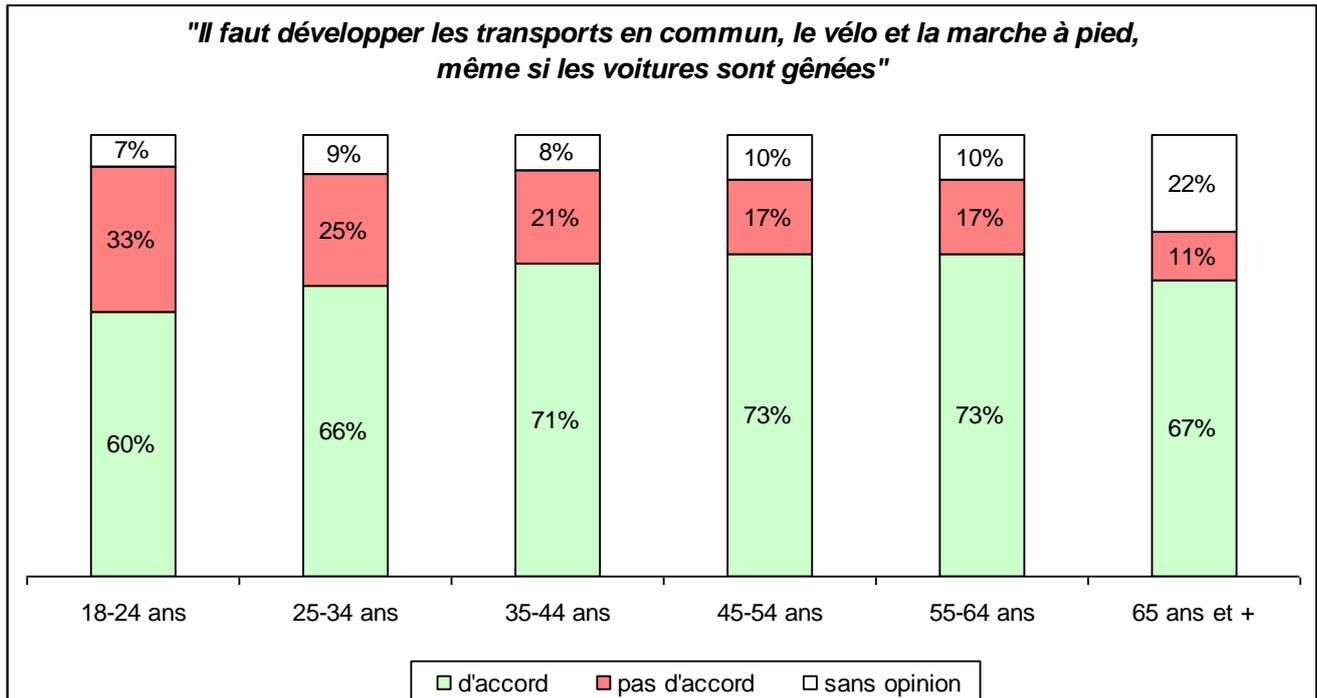
Les réponses sont très homogènes. Les habitants des 4 zones de résidence sont très favorables au développement des modes alternatifs à la voiture.

7.3.3. Analyse par sexe



Les deux sexes sont très favorables au développement des modes alternatifs à la voiture, dans des proportions comparables.

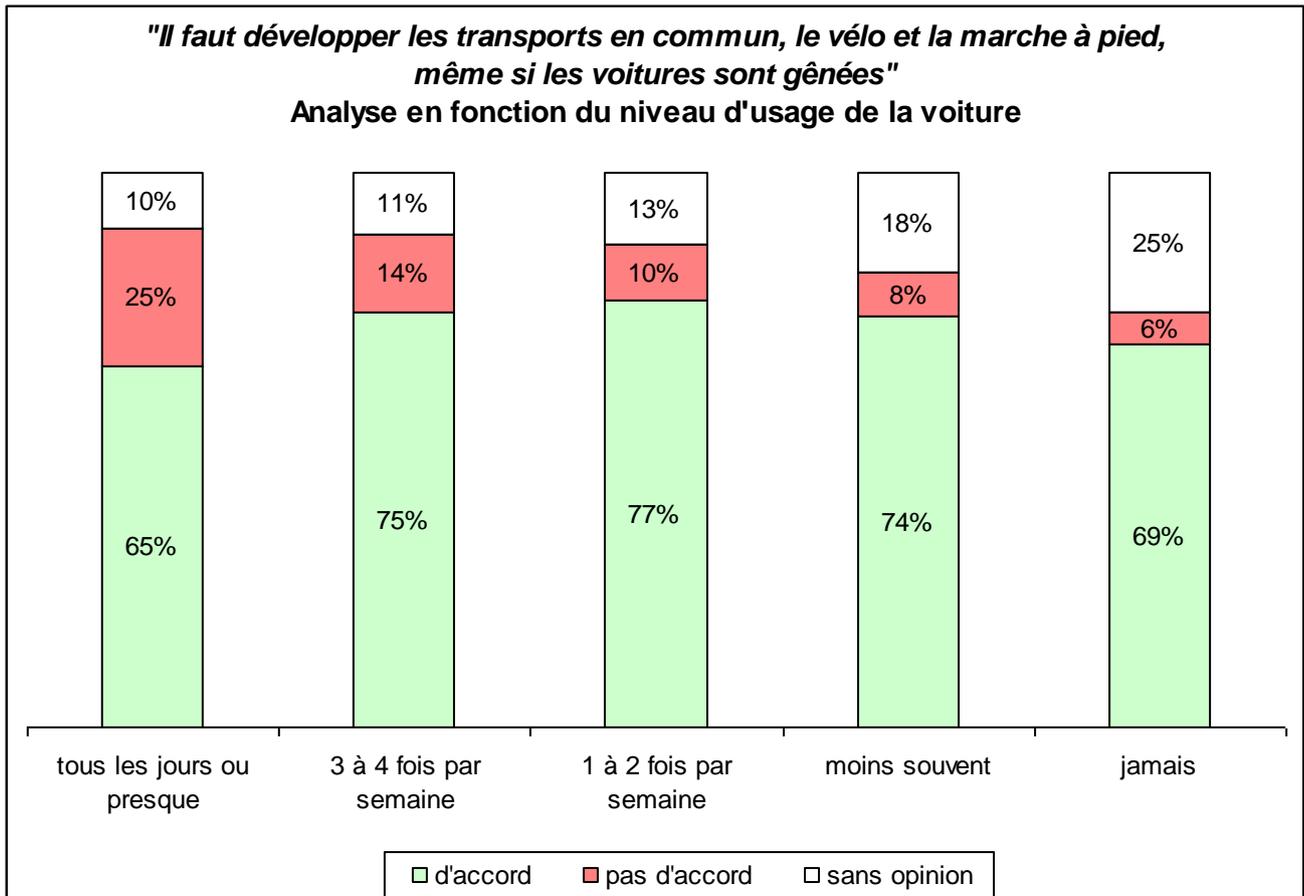
7.3.4. Analyse par tranche d'âge



Toutes les tranches d'âge sont très favorables au développement des modes alternatifs à la voiture.

On observe les mêmes variations par tranche d'âge que pour la question précédente.

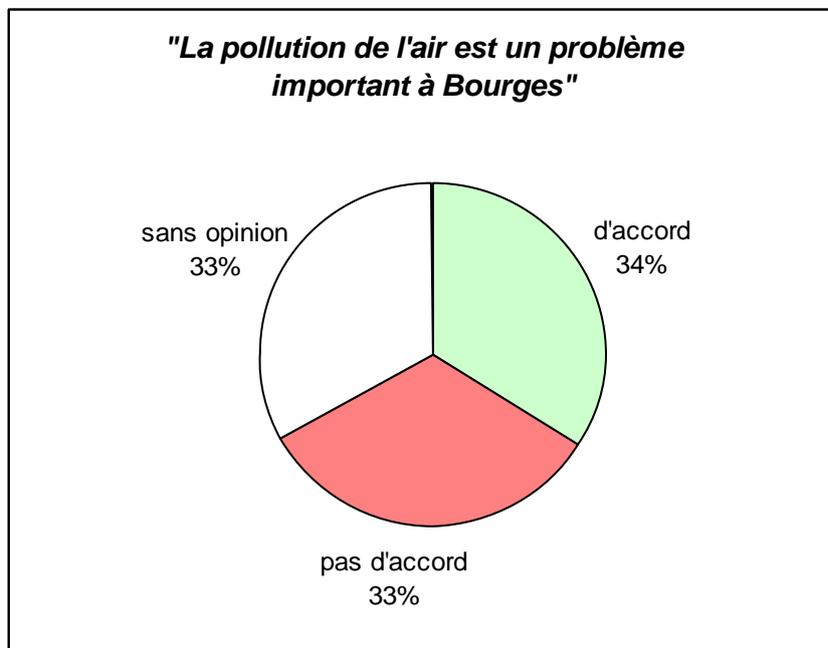
7.3.5. Analyse en fonction du niveau d'usage de la voiture



Comme pour la question précédente, les réponses sont corrélées au niveau d'usage de la voiture. Toutefois, même les personnes se déplaçant quotidiennement en voiture sont très favorables au développement des transports en commun, de la marche et du vélo. Là encore, reste à savoir si c'est seulement pour les autres ou aussi pour elles-mêmes...

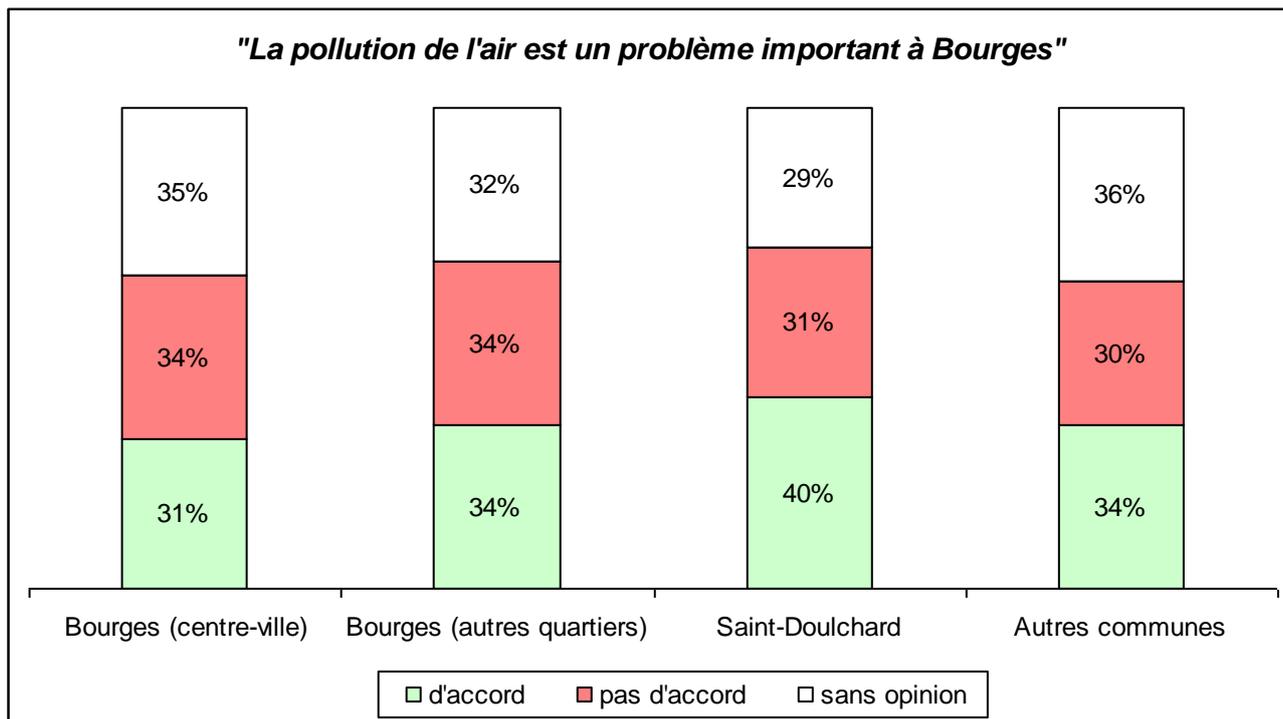
7.4. « LA POLLUTION DE L’AIR REPRESENTE UN PROBLEME IMPORTANT A BOURGES »

7.4.1. Résultats globaux



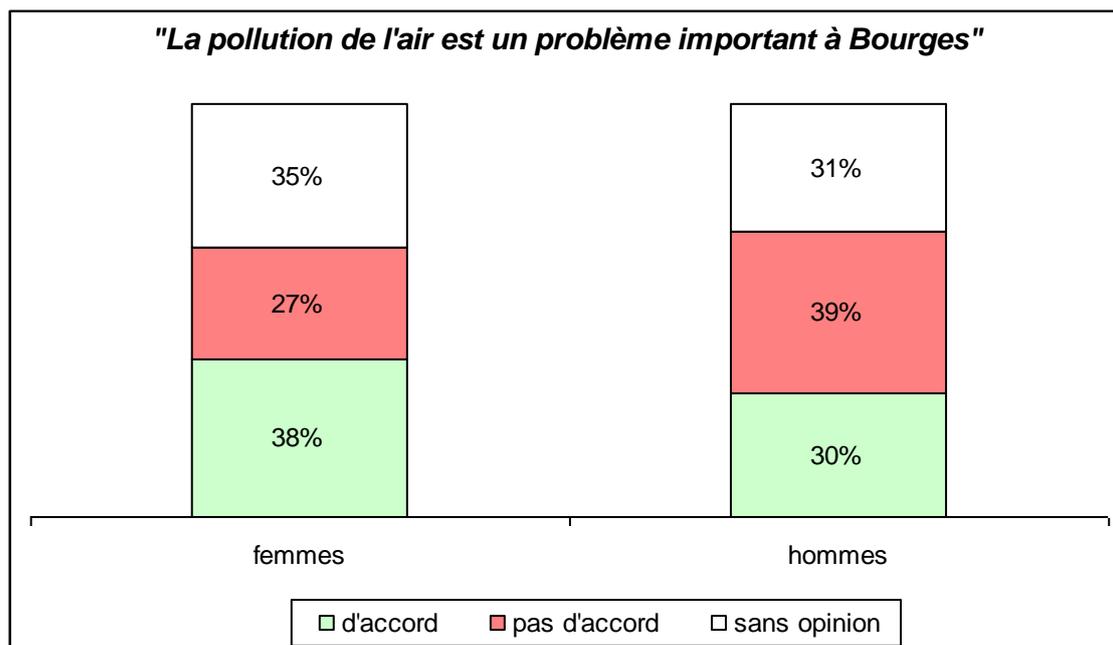
Les avis sur la pollution à Bourges sont très partagés. Sans doute la pollution est-elle considérée comme touchant plutôt les grandes agglomérations.

7.4.2. Analyse par zone de résidence



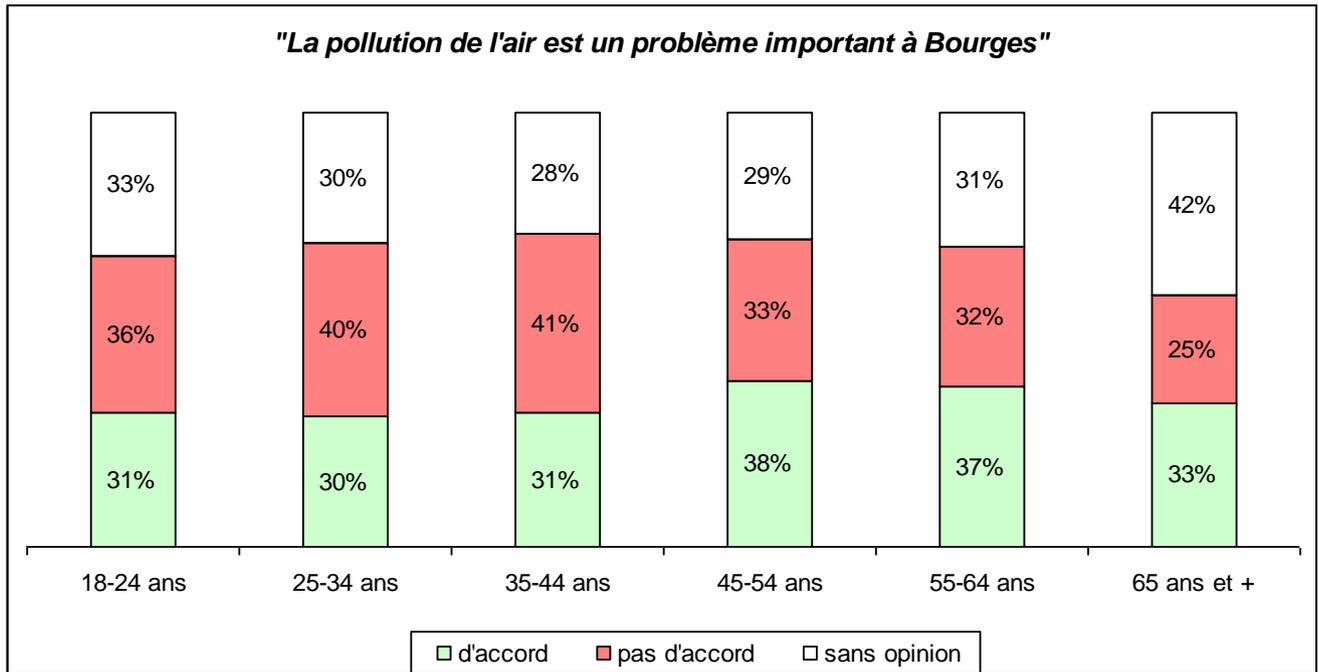
Les Berruyers considèrent un peu moins que les habitants des autres communes la pollution comme un problème important, alors qu'ils sont les premiers concernés par cette nuisance. Peut-être en relativisent-ils davantage le niveau et les effets...

7.4.3. Analyse par sexe



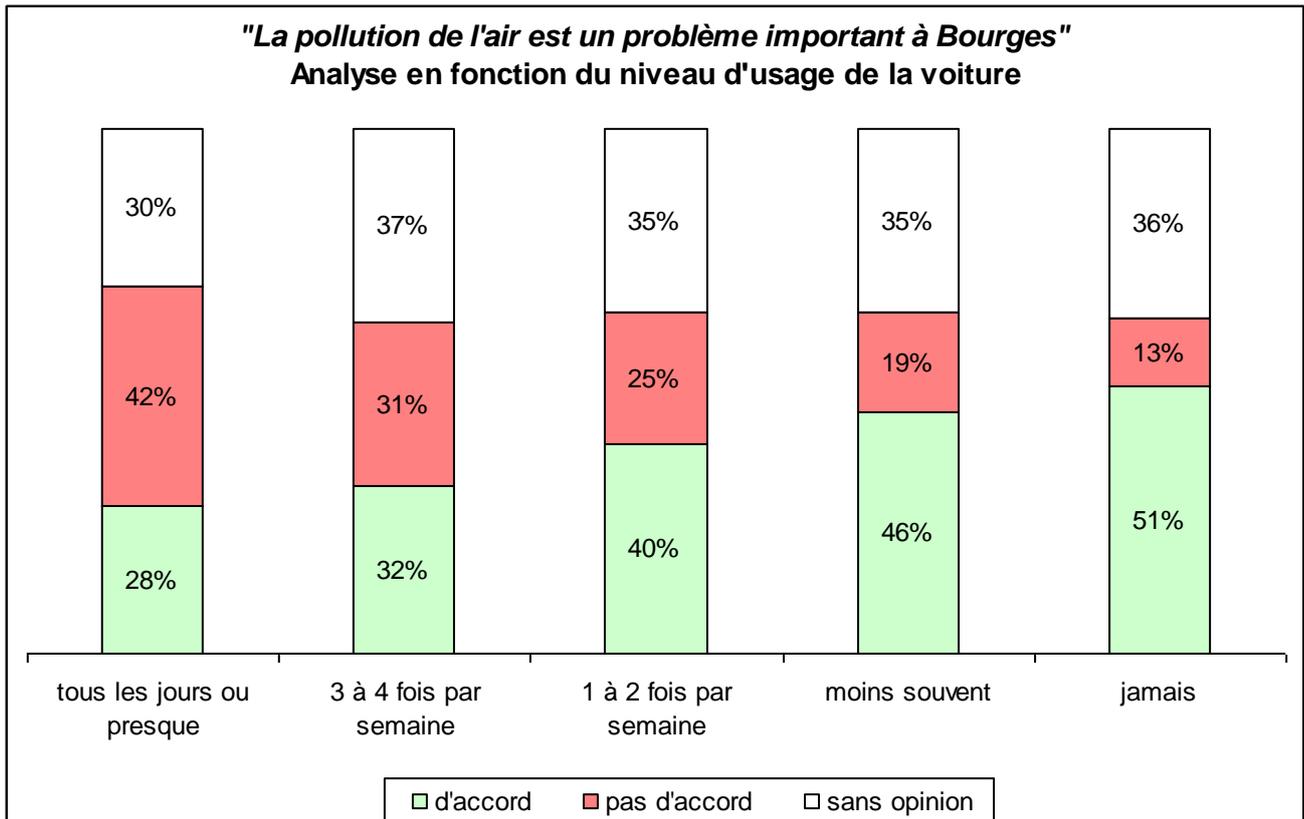
Les femmes sont plus nombreuses que les hommes à considérer la pollution comme un problème important.

7.4.4. Analyse par tranche d'âge



Les plus de 45 ans sont plus nombreux à considérer la pollution comme un problème important que le contraire.

7.4.5. Analyse en fonction du niveau d'usage de la voiture



Plus les personnes se déplacent en voiture, moins elles considèrent la pollution comme un problème important. Cela traduit un manque de responsabilité par rapport aux conséquences de leurs pratiques.

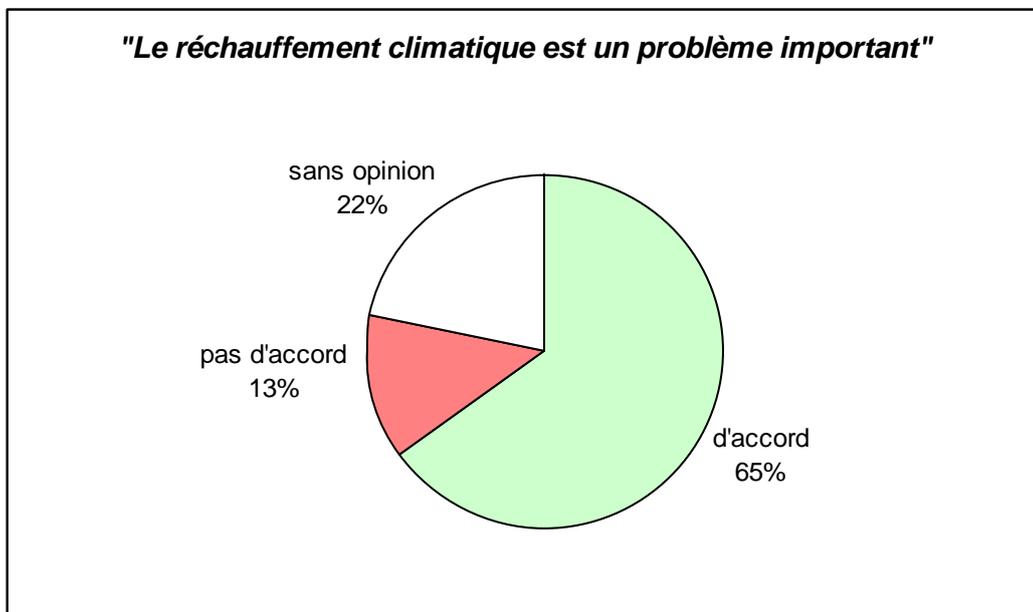
Il sera nécessaire d'informer la population sur le fait que les automobilistes subissent la pollution la plus forte, comme le montre le tableau ci-dessous, repris du diagnostic environnemental du PDU :

Concentrations moyennes mesurées par polluant et par mode de transport (Toulouse, 2008)

	Voiture	Vélo	Marche	Métro	Bus
Dioxyde d'azote NO₂	143 µg/m ³	22 µg/m ³	37 µg/m ³	24 µg/m ³	62 µg/m ³
Particules PM10	56 µg/m ³	38 µg/m ³	43 µg/m ³	292 µg/m ³	75 µg/m ³
Monoxyde de carbone CO	1,3 mg/m ³	0,09 mg/m ³	0,14 mg/m ³	0 mg/m ³	0,03 mg/m ³
Benzène	4,8 µg/m ³	2,1 µg/m ³	0,7 µg/m ³	1,9 µg/m ³	3,3 µg/m ³

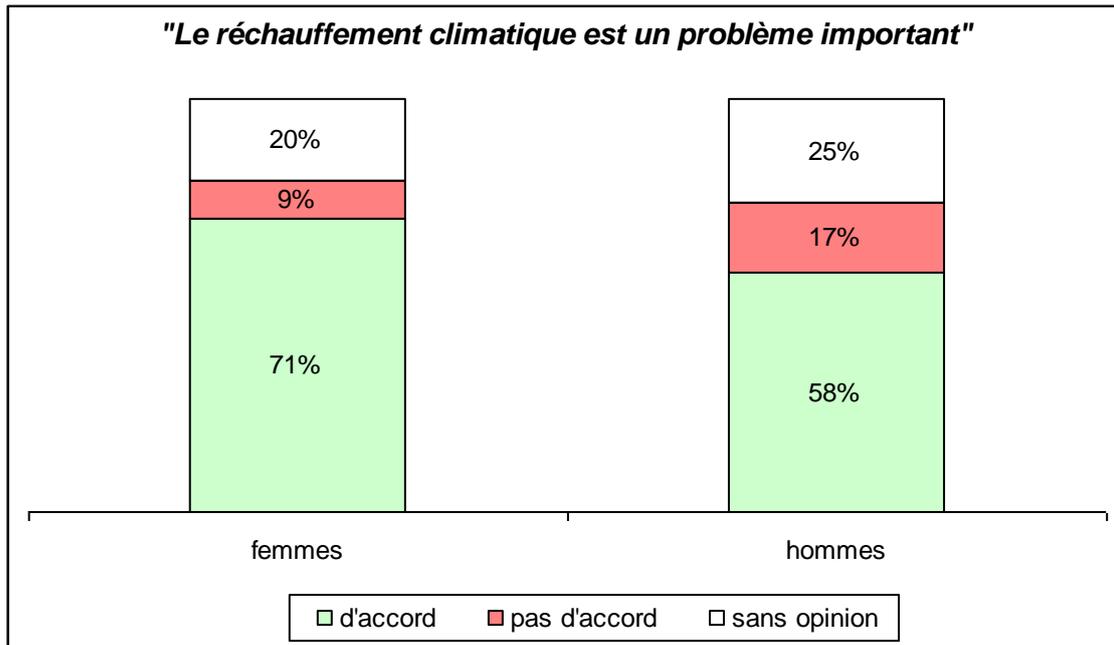
7.5. « LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE REPRESENTE UN PROBLEME IMPORTANT »

7.5.1. Résultats globaux



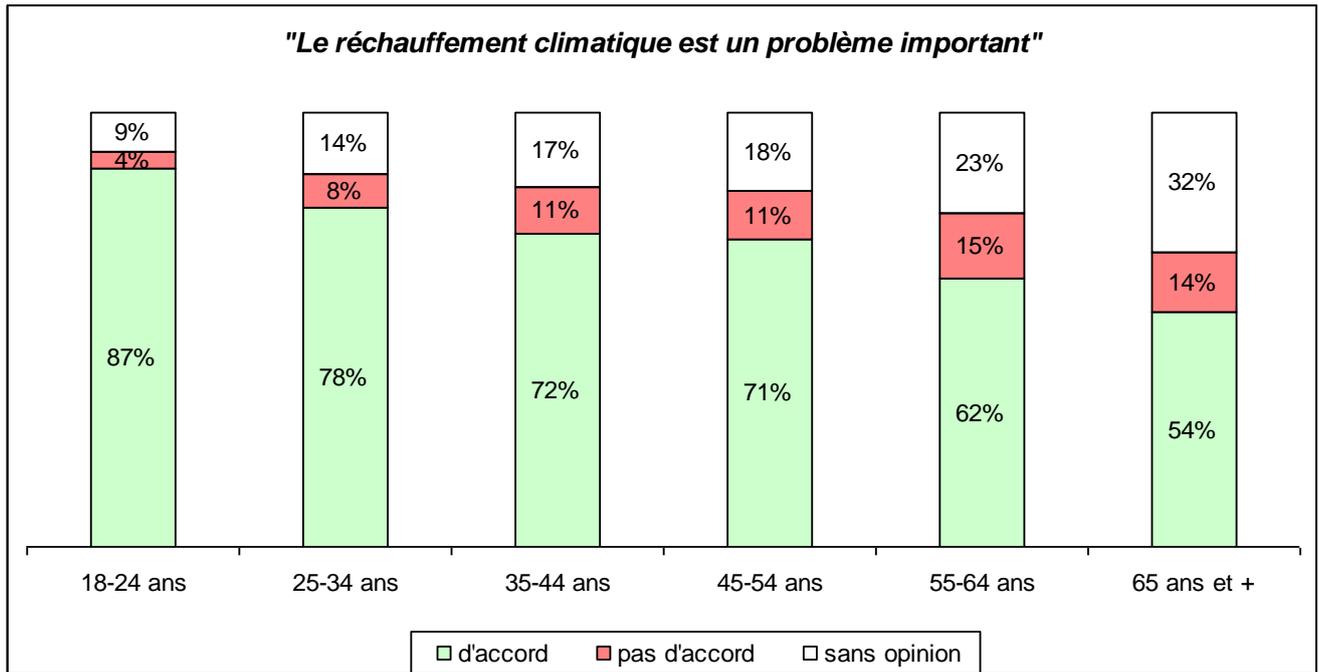
Grâce aux travaux du GIEC et à la médiatisation du sommet de Copenhague, il est désormais ancré dans les esprits que le réchauffement climatique est un problème important. On relève toutefois que 13 % des répondants restent d'un avis contraire. Sans doute se sentent-ils moins concernés, du fait du caractère progressif et de l'ampleur planétaire du phénomène.

7.5.2. Analyse par sexe



Les femmes sont les plus sensibles à la question du réchauffement climatique.

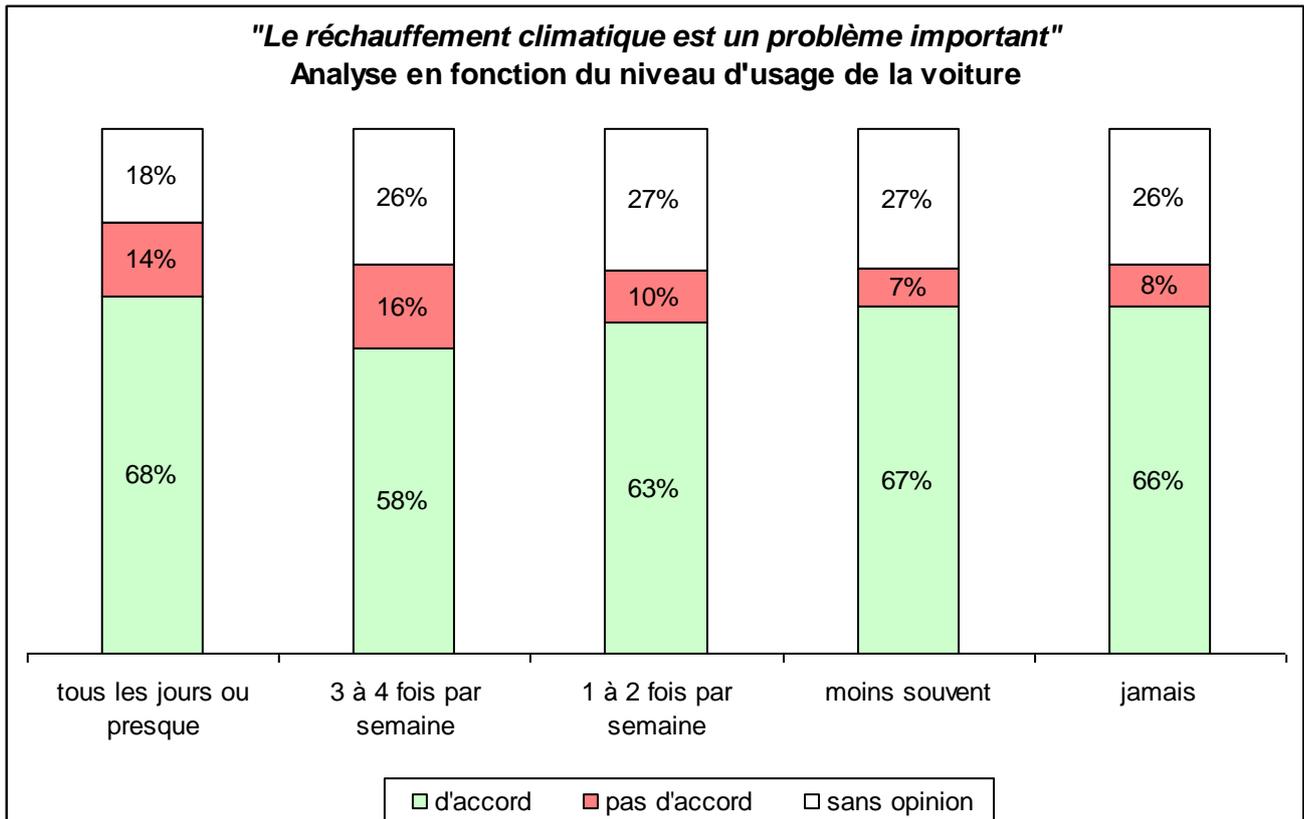
7.5.3. Analyse par tranche d'âge



Il y a une très forte sensibilité à tous les âges et une quasi unanimité chez les jeunes.

On observe par ailleurs que le nombre de « sans opinion » croît avec l'âge.

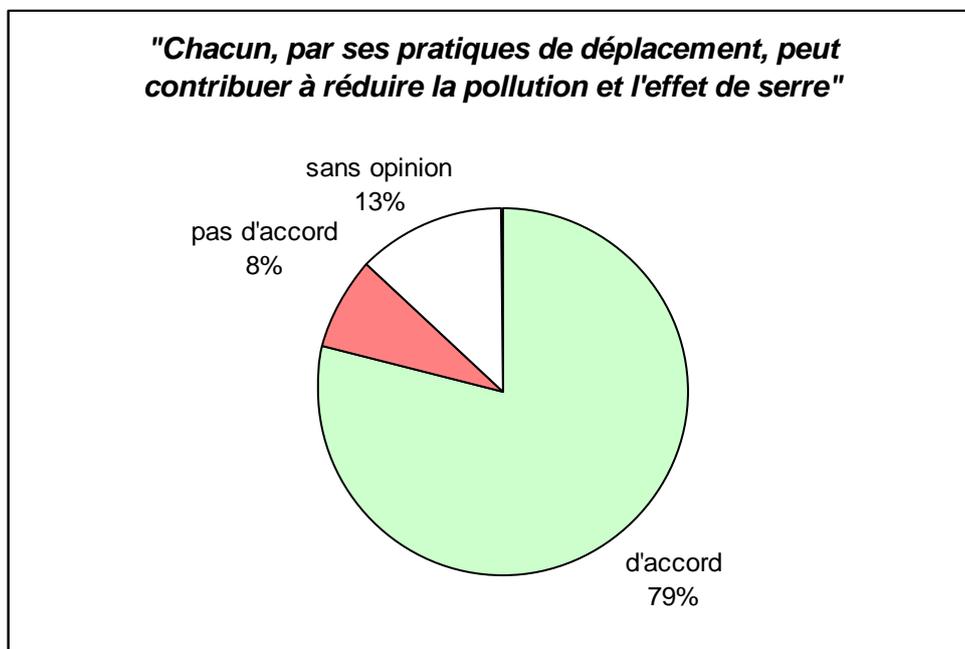
7.5.4. Analyse en fonction du niveau d'usage de la voiture



Il y a une très forte sensibilité quel que soit le niveau d'usage de la voiture, encore plus marquée chez les faibles utilisateurs de ce mode.

7.6. « CHACUN, PAR SES PRATIQUES DE DEPLACEMENT, PEUT CONTRIBUER A REDUIRE LA POLLUTION ET L'EFFET DE SERRE »

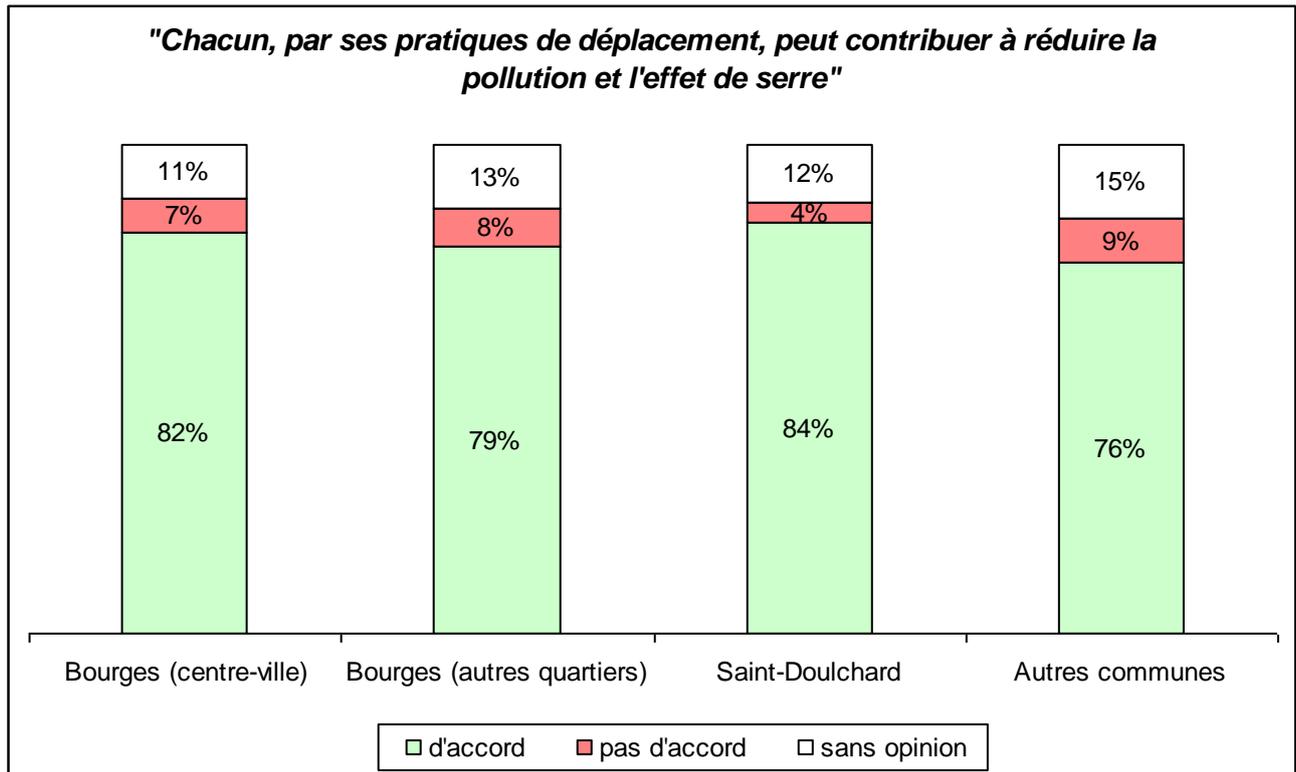
7.6.1. Résultats globaux



Cette question est, avec la suivante, celle qui recueille le plus d'avis favorables.

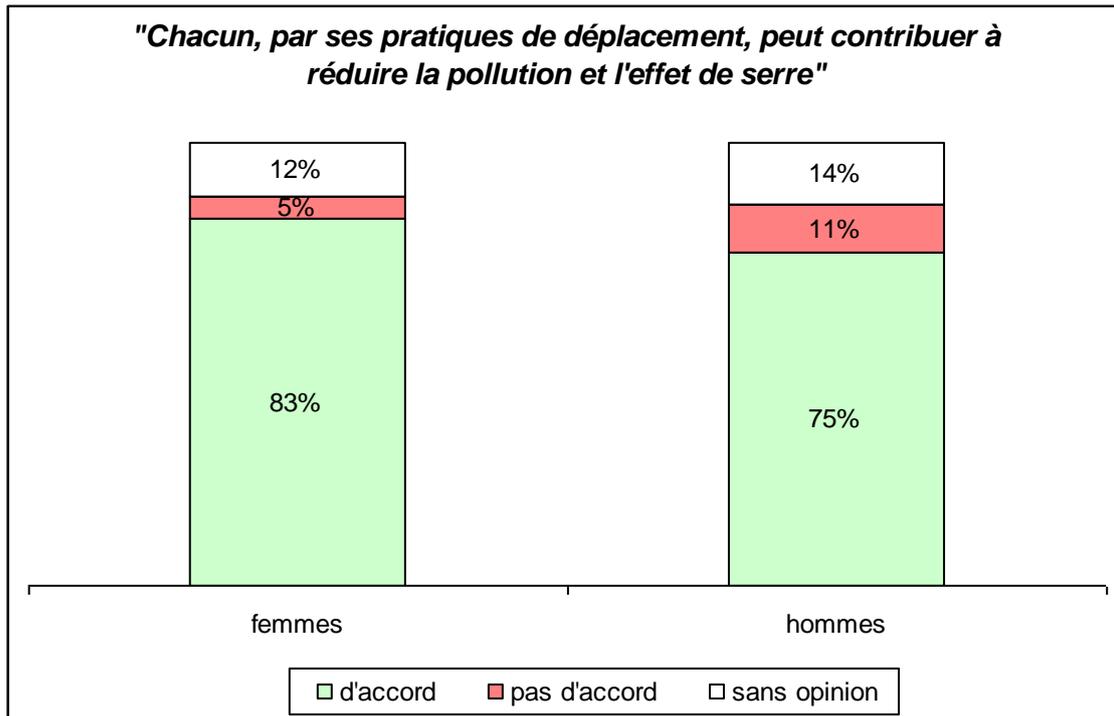
Cela permet d'être optimiste quant au potentiel de changement des pratiques et à l'acceptabilité des mesures du PDU. Sauf pour les répondants qui considéreraient que le « chacun » de la question, c'est les autres...

7.6.2. Analyse par zone de résidence



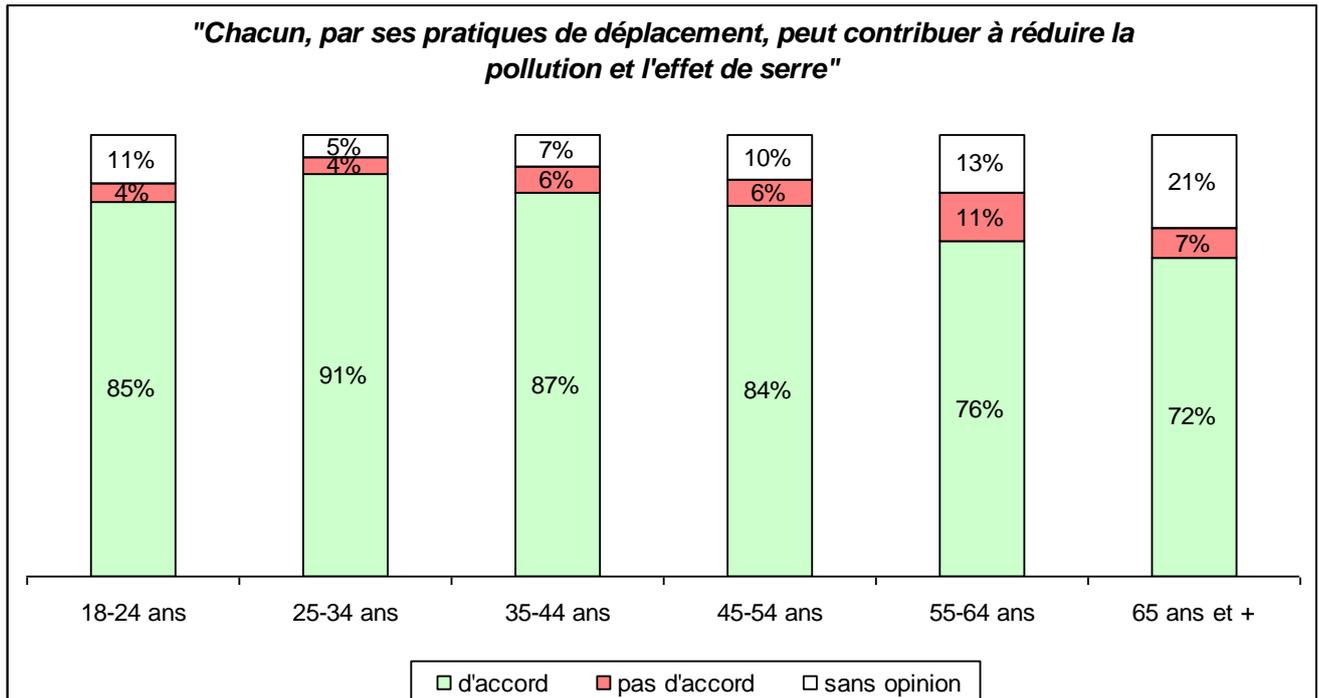
Le plébiscite est observé sur l'ensemble du territoire.

7.6.3. Analyse par sexe



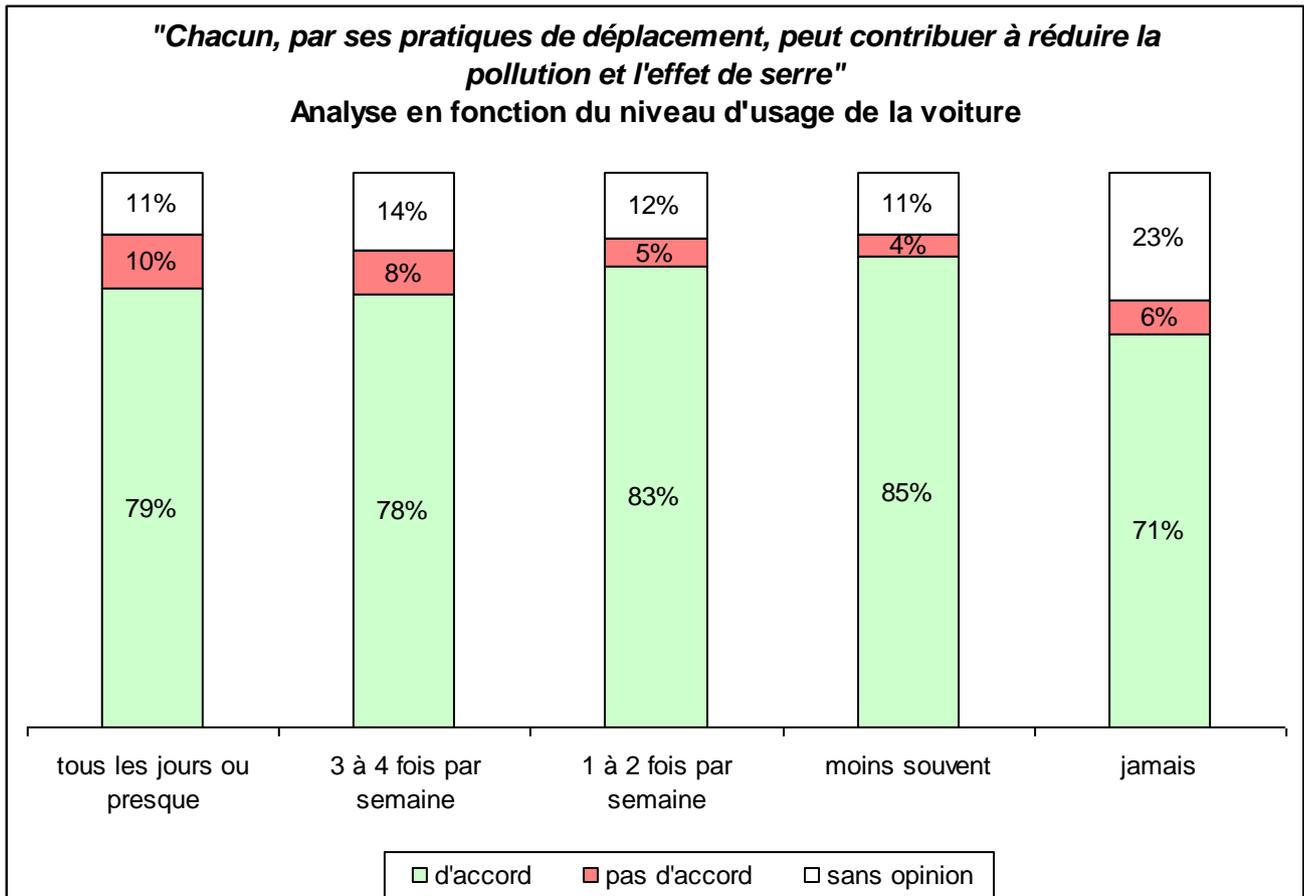
Le plébiscite est observé pour les deux sexes. Là encore, les femmes apparaissent un peu plus responsables et/ou altruistes que les hommes.

7.6.4. Analyse par tranche d'âge



Il y a une très forte adhésion à cette affirmation à tous les âges. Les résultats sont maximaux pour les moins de 55 ans, ce qui est de bon augure pour l'avenir.

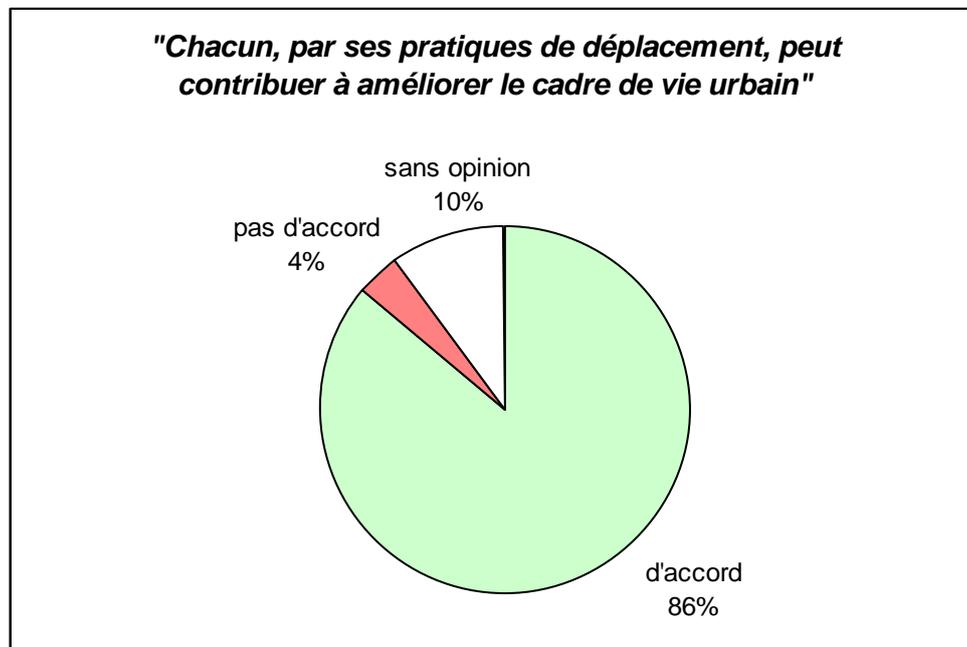
7.6.5. Analyse en fonction du niveau d'usage de la voiture



Il y a une très forte adhésion quel que soit le niveau d'usage de la voiture, encore plus marquée chez les personnes utilisant peu ou assez peu ce mode.

7.7. « CHACUN, PAR SES PRATIQUES DE DEPLACEMENT, PEUT CONTRIBUER A AMELIORER LE CADRE DE VIE URBAIN »

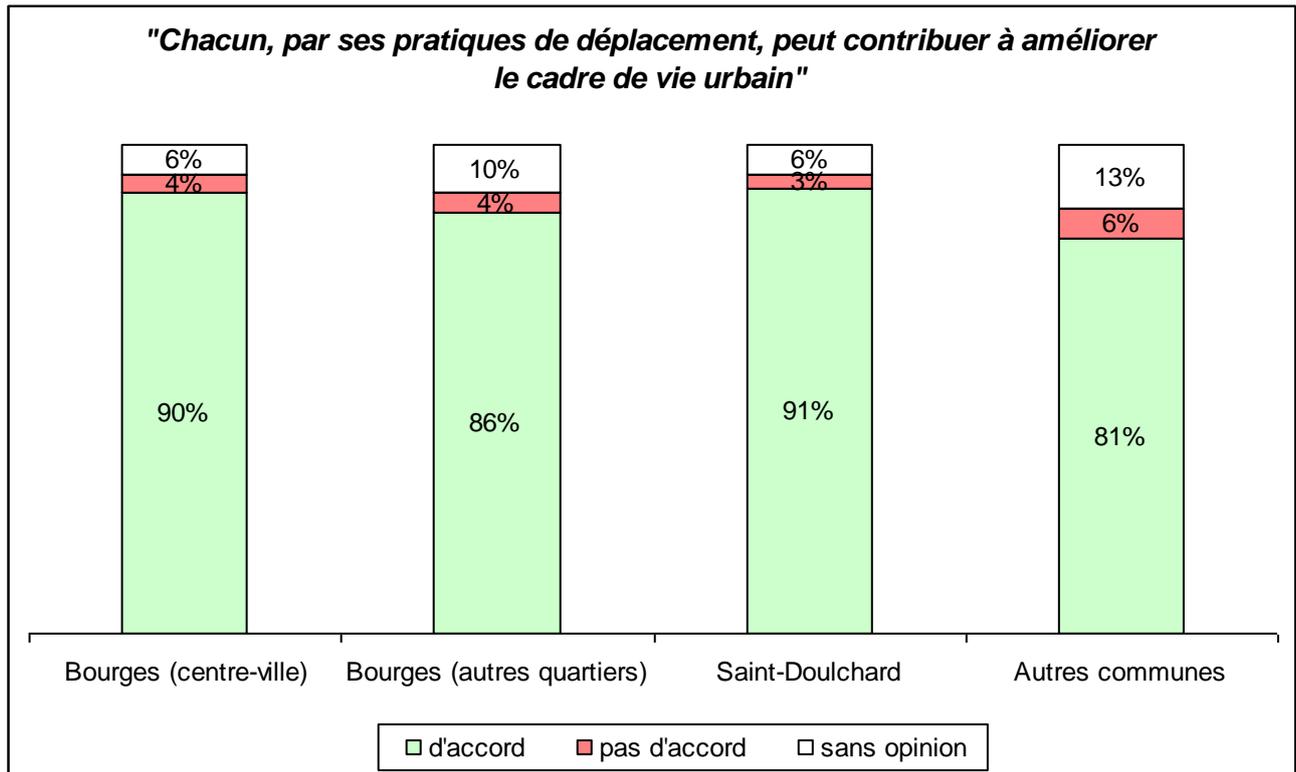
7.7.1. Résultats globaux



Cette question fait l'objet d'un véritable plébiscite, plus encore que la précédente.

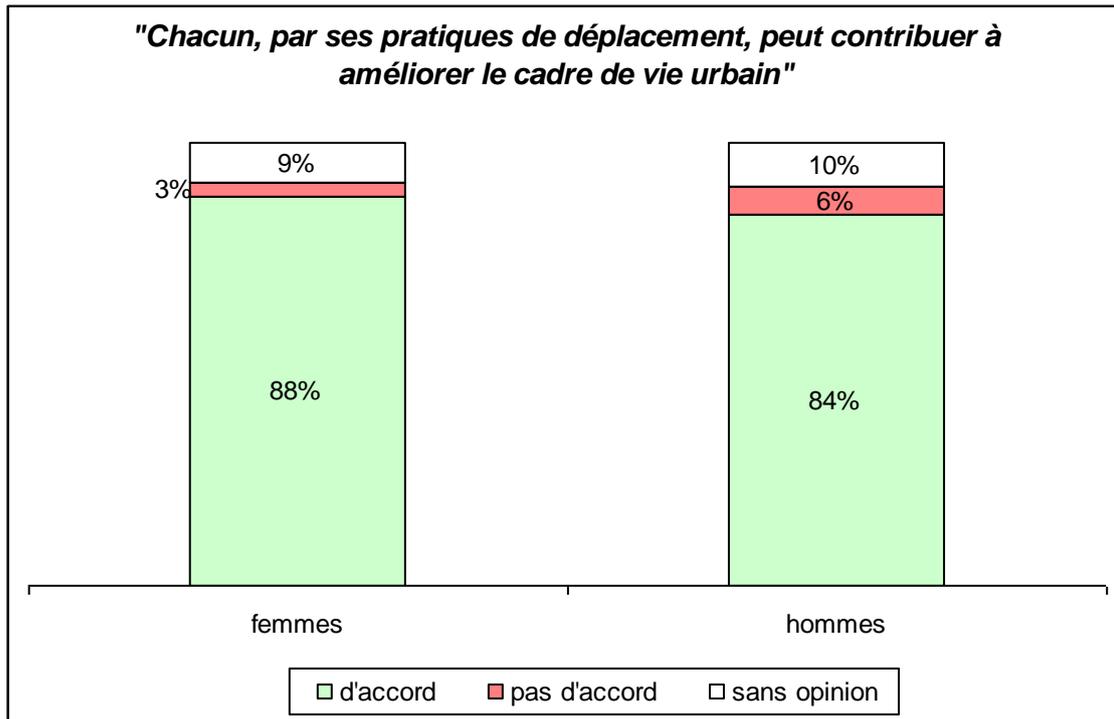
Là encore, cela permet d'être optimiste quant au potentiel de changement des pratiques et à l'acceptabilité des mesures du PDU. Sauf, de nouveau, pour les répondants qui considéreraient que « chacun », c'est les autres...

7.7.2. Analyse par zone de résidence



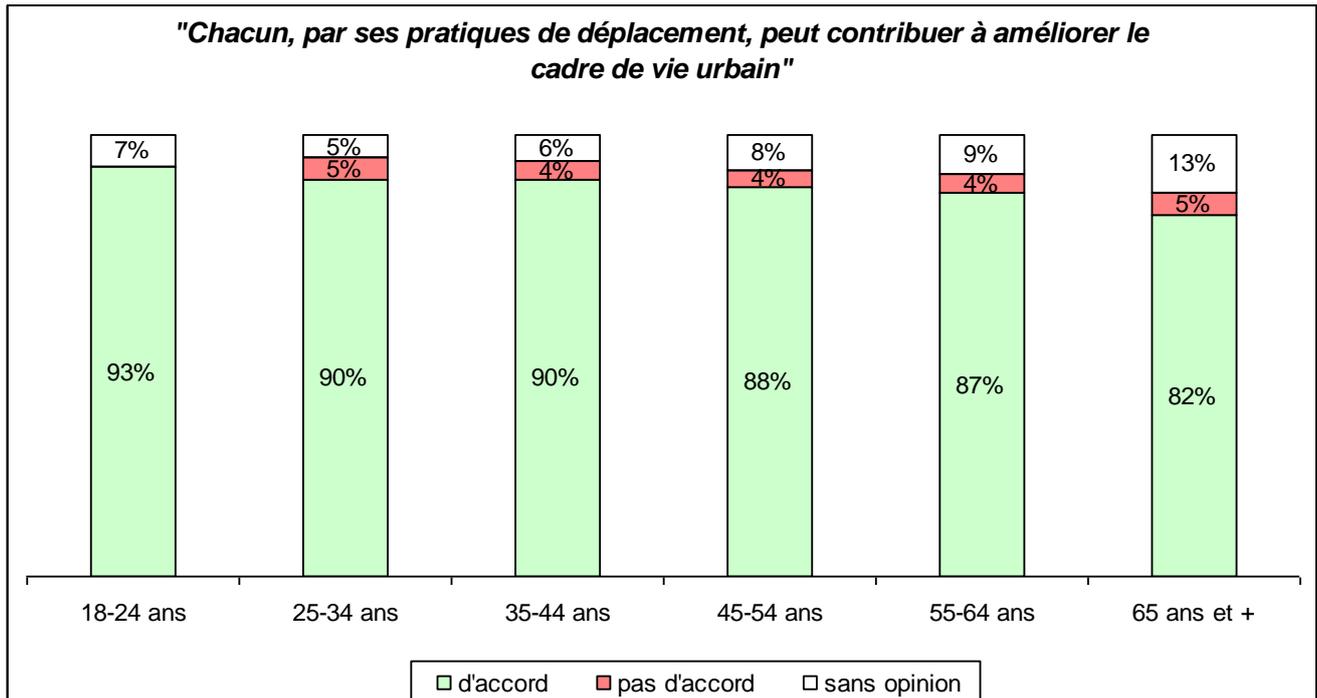
Le plébiscite est observé sur l'ensemble du territoire. On observe toutefois un taux un peu moins élevé d'avis favorables dans les « autres communes » (81 %).

7.7.3. Analyse par sexe



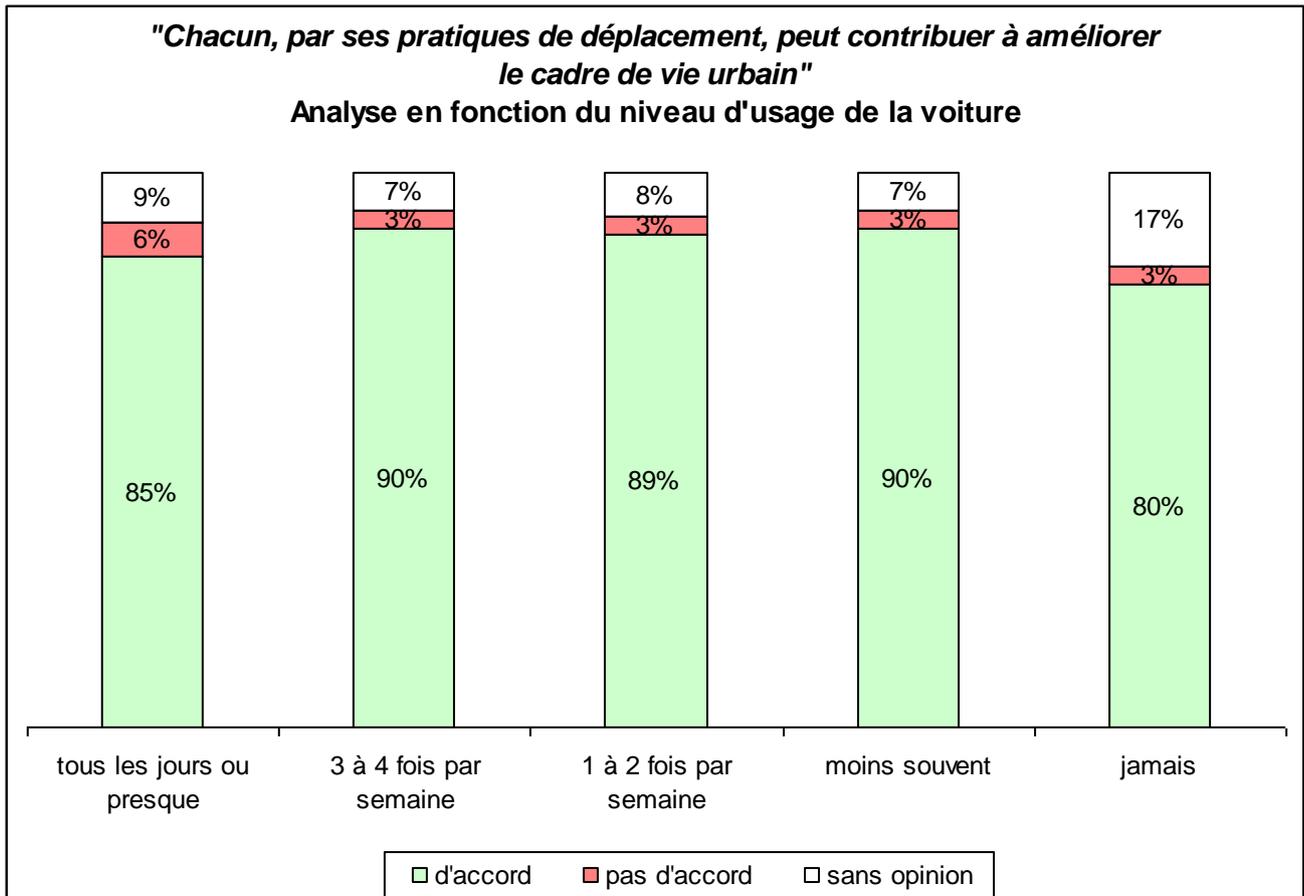
De nouveau, les femmes apparaissent un petit peu plus responsables et/ou altruistes que les hommes.

7.7.4. Analyse par tranche d'âge



Il y a une très forte adhésion à cette affirmation à tous les âges. Les résultats sont maximaux chez les moins de 65 ans, ce qui est de bon augure pour l'avenir.

7.7.5. Analyse en fonction du niveau d'usage de la voiture



Il y a une très forte adhésion quel que soit le niveau d'usage de la voiture, encore plus marquée chez les utilisateurs non quotidiens de ce mode.

8. CONCLUSION

8.1. CETTE ENQUETE CONFIRME LE DIAGNOSTIC DU PDU

Cette enquête conforte le diagnostic du PDU, en particulier sur certains points essentiels tels que :

- les voiries de l'agglomération sont peu encombrées,
- le stationnement sur les trottoirs est une nuisance majeure,
- il est encore difficile de circuler à vélo,
- les usagers du bus sont très majoritairement des captifs,
- le manque de ponctualité des bus nuit fortement à leur attractivité,
- etc.

Par ailleurs, elle montre que certains sujets devront faire l'objet d'une communication ciblée, notamment :

- le stationnement automobile,
- la comparaison des coûts respectifs du bus et de la voiture,
- les atouts et nuisances de chaque mode de déplacement.

8.2. ... ET MONTRE UN VRAI POTENTIEL DE CHANGEMENT

On peut résumer les réponses détaillées dans les deux chapitres précédents par : « *Nous sommes prêts à changer, donnez-nous en les moyens.* »

On observe une plus forte sensibilité et un potentiel de changement plus important parmi les femmes et les moins de 55 ans. Or, ce ne sont pas ces catégories qui s'expriment le plus au quotidien. En particulier, elles sont sous-représentées parmi les décideurs de toute nature.