

Résultats du questionnaire Mobil'Idées diffusé courant mars auprès des adhérents de l'association

1 Principales caractéristiques de l'échantillon des personnes ayant répondu

La diffusion du questionnaire a été limitée dans un premier temps aux adhérents de l'association. 85 personnes ont répondu soit à peu près 20% des personnes à qui le questionnaire a été adressé.

- 71% des personnes ayant répondu sont des salariés/indépendants, 21% des retraités. On compte 3 étudiants mais aucun lycéen.
- 85% sont des habitants de Gap. Tous les quartiers sont représentés sauf Villeneuve et Beauregard pourtant situés près du centre-ville. De manière plus prévisible les quartiers périphériques sont sous représentés : Périphérie Nord, Romette, Les Fauvins-Treschatel, Ste Marguerite / St Jean et Les Eyssagnières.
- 86% disposent d'un vélo sans assistance électrique et 34% d'un vélo à assistance électrique (25% disposent des deux types de vélo).

2 Pratique du vélo au quotidien et freins à son usage

- De manière assez prévisible compte tenu de leur adhésion à l'association, le recours au vélo des personnes interrogées dans leur déplacement quotidien est beaucoup plus important que celui constaté sur l'ensemble de la population de la ville et des communes alentours. Près d'un tiers des personnes ayant répondu se rendent à vélo au travail et dans une moindre proportion font leurs courses en utilisant ce mode de déplacement (mais sans doute beaucoup d'autres s'y rendent à pied)
- La distance du domicile au travail ou à l'établissement scolaire est inférieure à 2 km dans 16% des cas et à 5 km dans 58% des cas (Les spécialistes de la mobilité considèrent que le vélo est un moyen de déplacement utilisable par la majorité des personnes lorsque la distance est inférieure à 5 kilomètres).
- **Le sondage confirme que ni la distance, ni le dénivelé sont les principaux freins à l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail.** Ce qui fait obstacle au recours au vélo est sans surprise, l'absence ou la mauvaise qualité des aménagements cyclables (plus de 50% des réponses) et le danger découlant des défauts d'aménagement (un peu moins de 50% des réponses). La distance trop importante est citée dans 26% des réponses et le dénivelé trop important dans 15% des réponses.
- La distance du domicile au lieu d'achat principal est inférieure à 2 km dans 41% des cas et à 5 km dans 80 % des déplacements.
- Pour les déplacements domicile-travail les principaux freins à l'utilisation du vélo sont l'absence ou la mauvaise qualité des aménagements cyclables (45% des réponses) et le danger découlant des défauts d'aménagement (35% des réponses). Sont ensuite cités la nécessité de disposer d'un vélo adapté au transports des achats (25%), les stationnements

non sécurisés ou absents (25%) . La distance trop importante est citée dans 10% des réponses et le dénivelé trop important dans 4% des réponses.

3 Besoins d'aménagements

- La proportion des personnes se déclarant satisfaites des aménagements existants est particulièrement faible (5% de satisfaits)
- Les besoins d'aménagement cités portent sur une quarantaine de lieux (carrefours, avenues...). Les demandes concernent principalement la création de pistes cyclables ou l'amélioration de ces pistes.
- Les principales demandes d'aménagement cyclable (plus de 5 citations) portent sur le carrefour des Cèdres (30 citations), la rue Carnot (21 citations) et de manière plus générale le centre-ville (13), l'avenue Pompidou (20), la N94 Chorges-Gap (10), l'avenue du commandant Dumont (10), le Boulevard de la Libération (8), l'avenue d'Embrun (6), la rue Jean Macé (5) et l'avenue Ladoucette (5).

4 Profil des personnes interrogées

Activité :

Activité	Nbre réponses	Pourcentage
Salarié / indépendant	61	71%
Etudiant	3	4%
Retraité	18	21%
Autre (chomeur, ...)	3	4%

Commune du domicile :

Les personnes ayant répondu **habitent Gap dans une très forte majorité** (72 réponses soit 85%). Les autres communes de résidence sont Chorges, Jarjayes et La Batie Neuve (2 réponses chacune) ainsi que Avançon, Montgardin, Pelleautier, St Eusebe en Champsaur, Valserrès et Chabestan (1 réponse chacune).

Commune	Nbre réponses	Pourcentage
Gap	72	85%
Chorges	2	
Jarjayes	2	
La Batie Neuve	2	
Avançon	1	
Montgardin	1	
Pelleautier	1	
Saint-Eusebe en Champsaur	1	
Valserrès	1	
Chabestan	1	

Quartier de Gap dans lequel se situe le domicile :

Quartier	Nbre réponses	Quartier INSEE (IRIS)
Centre-ville	10	Centre ville / Couronne
Forest d'entrais	6	Villarobert Saint-Michel
Chabanas	4	Puymaure/Chabanas
Charance	4	Puymaure/Chabanas
Le Rochasson	5	Rochasson -Bonneval
Fontreynne	4	Serrebourges-Fontreynes
Gare	3	La Gare
Kapados	3	Molines
Le Sabat	2	Couronne
Les Eyssagnières	2	Les Eyssagnières
Les Farelles	2	Belle Aurelles/Saint-Roch
Puymaure	2	Puymaure/Chabanas
Saint-Roch	2	Belle Aurelles/Saint-Roch
Tokoro	2	Les Fauvins-Tokoro
Bel Aure	1	Les Cèdres / Tournefave
Bellevue	1	Molines
Bonneval	1	Rochasson -Bonneval
La Descente	1	Périphérie Nord
La Justice	1	Les Fauvins-Treschatel
La Tourronde	1	Ste Marguerite / St Jean
Le Plan	1	Villarobert Saint-Michel
Les Fangerots	1	Puymaure/Chabanas
Les Fauvins	1	Les Fauvins-Treschatel
Romette	1	Romette
Saint-Germain	1	Villarobert Saint-Michel
Saint-Jean	1	Ste Marguerite / St Jean
Serrebourges	1	Serrebourges-Fontreynes
Super Gap	1	Couronne
Treschatel	1	Les Fauvins-Treschatel
Villarobert	1	Villarobert Saint-Michel

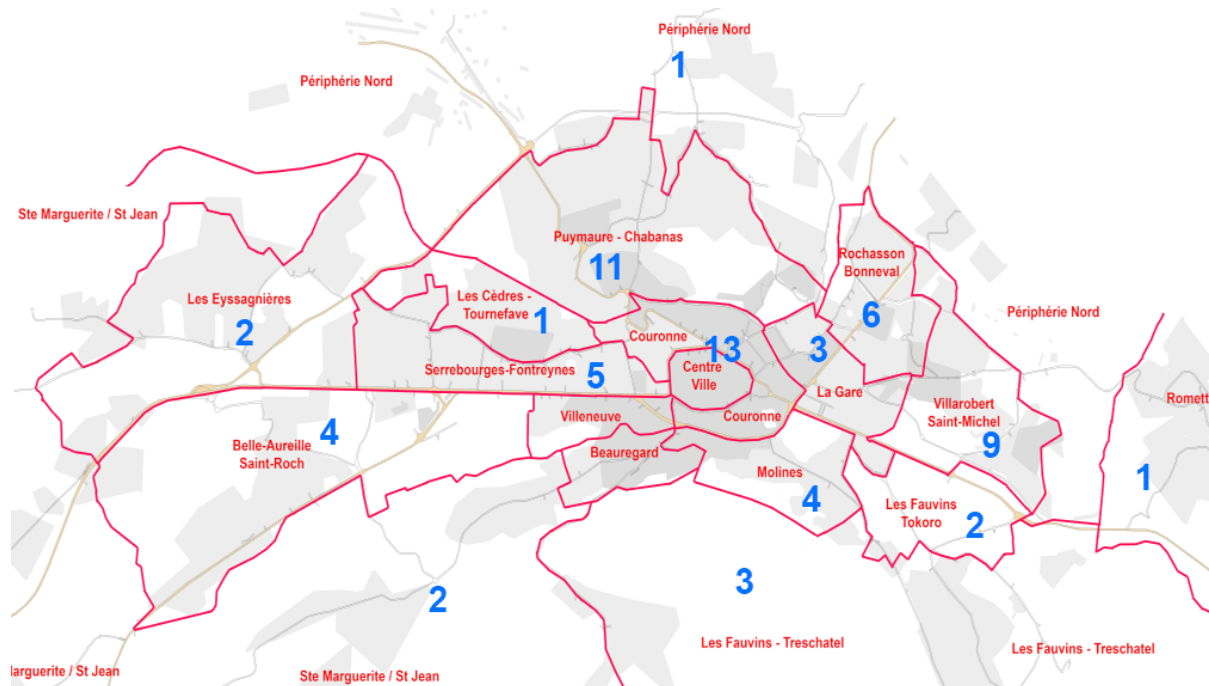


Figure 1 : Nombre de réponses des résidents de Gap par quartier INSEE de résidence. Les quartiers INSEE dit IRIS résultent d'un découpage destinés à former des blocs comportant à l'origine environ 2000 habitants (Toutefois les quartiers Puymaure-Chabanas et Périphérie nord en comporte presque deux fois plus et Les Fauvins-Tokoro ne compte que 200 habitants).

Equipement :

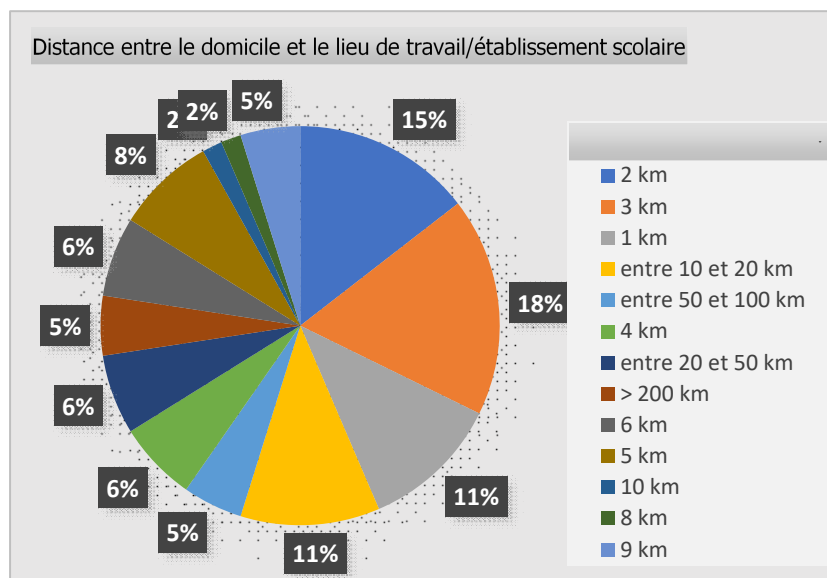
Equipe	Nbre réponses	Pourcentage
Vélo non électrique	52	61%
Vélo électrique	8	9%
Vélo électrique et non électrique	21	25%
Pas de vélo	4	5%

5 Déplacement entre le domicile et le lieu de travail/établissement scolaire

63 personnes ont répondu à cette question (les retraités ne sont pas concernés)

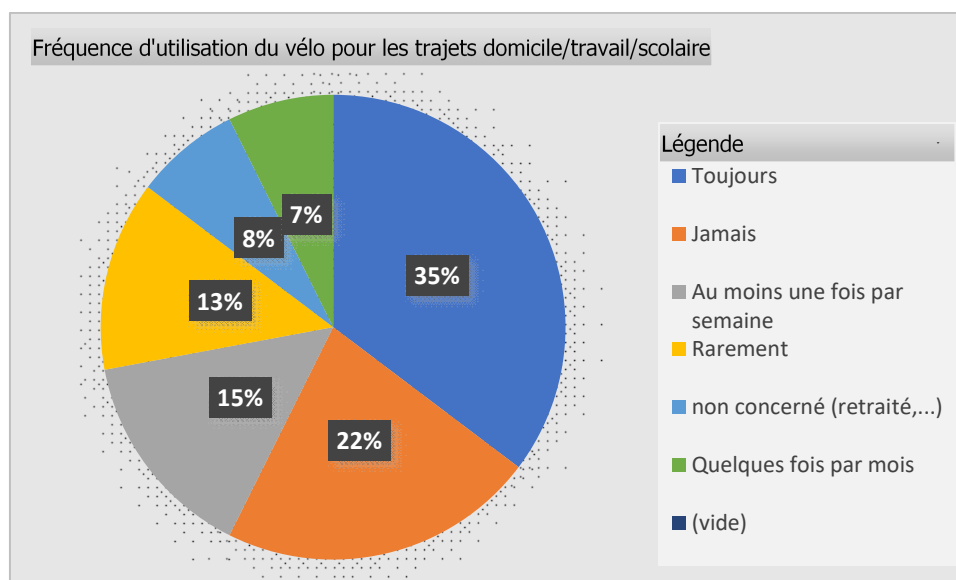
Distance entre le domicile et le lieu de travail/établissement scolaire

Distance	Nbre réponses	Pourcentage	
De 0 à 2 kilomètres	16	25%	Eligible à la marche ou au vélo
De 3 à 5 kilomètres	21	33%	Eligible au vélo
De 6 à 10 kilomètres	10	16%	Eligible au vélo électrique
Plus de 10 kilomètres	16	25%	
Total réponses	63	100%	



Fréquence d'utilisation du vélo pour ce type déplacement :

Déplact travail/scolaire : fréquence utilisation du vélo	Nbre réponses	Pourcentage
Toujours	24	38%
Au moins une fois par semaine	10	16%
Quelques fois par mois	5	8%
Rarement	9	14%
Jamais	15	24%
Total réponses	68	100%



Frein à l'utilisation du vélo (plusieurs réponses étaient possibles) :

Une personne déclare se rendre systématiquement à pied à son travail. Le frein à l'utilisation du vélo est dans 50% des cas

Frein à l'utilisation	Nbre réponses
Il n'y pas de pistes cyclables ou celles-ci sont de mauvaise qualité ou discontinues	33
Je me sens en danger sur les aménagements cyclables existants	25
La distance est trop importante	16
Il manque des emplacements de stationnement sécurisés à ma destination	13
Le dénivelé est trop important	9
Je ne dispose pas du budget me permettant d'acquérir un vélo adapté à mes besoins (vélo électrique,...)	2
je ne suis pas à l'aise sur un vélo	1
Je ne peux pas stationner mon vélo à domicile	1
Je préfère d'autres modes de transport	1
Je n'ai pas de vélo	1
Météorologie	2

6 Déplacements entre le domicile et le lieu principal des courses

Distance entre le domicile et le lieu principal des achats :

Distance	Nbre réponses	Pourcentage	
De 0 à 2 kilomètres	33	41%	Eligible à la marche ou au vélo
De 3 à 5 kilomètres	31	39%	Eligible au vélo
De 6 à 10 kilomètres	11	17%	Eligible au vélo électrique
Plus de 10 kilomètres	5	6%	

Utilisation du vélo :

Utilisation du vélo	Nbre réponses	Pourcentage
Toujours	21	25%
Au moins une fois par semaine	17	20%
Quelques fois par mois	14	17%
Rarement	19	22%
Jamais	13	15%

Frein à l'utilisation du vélo (plusieurs réponses possibles) :

Frein à l'utilisation pour les achats	Nbre réponses
Il n'y a pas de piste cyclable sur mon trajet ou celle-ci n'est pas continue ou de mauvaise qualité	37
Je me sens en danger sur les aménagements cyclables existants	28
Je ne dispose pas d'un vélo permettant de transporter de grosses courses	22
Les emplacements ne sont pas assez sécurisés (pince roues, endroit mal gardienné,...)	13
Il n'y a pas d'emplacement pour stationner les vélos à proximité des	8

commerces	
Autre	1
Je ne souhaite pas/n'ai pas besoin de faire mes courses à vélo	8
Je fais mes courses à pied	4
Le dénivelé est trop important	7
Le nombre d'emplacements est trop faible	6
Je n'ai pas connaissance des équipements qui permettent de transporter des grosses courses/du matériel à vélo	4
Je n'ai pas moyen d'acheter l'équipement adapté aux courses très importantes (sacoches, remorque, vélo cargo)	3
La distance est trop importante	3

7 Besoins d'aménagements cyclables

Seules 4 personnes sur les 85 interrogées se déclarent satisfaites des aménagements cyclables existants.

Type d'aménagement demandé (plusieurs réponses possibles)

Type d'aménagement	Nbre réponses
Réalisation d'une piste cyclable couvrant mon trajet	71
Amélioration des aménagements cyclables existants (par ex. élargissement piste cyclable, signalisation)	65
Aménagement d'un carrefour	31
Transformation d'une bande cyclable en piste cyclable (c a d séparation de la chaussée)	14
Aide financière pour l'acquisition d'un vélo électrique car la distance et/ou le dénivelé sont trop importants	7
Suppression d'une lacune dans la piste cyclable	8
Création de stationnements sécurisés chez l'employeur / dans l'établissement scolaire	3
Eclairage public sur le trajet lorsque les journées sont courtes	3
Autres	8
Création d'un nombre de stationnements sécurisés suffisant à la gare	1

Axe / carrefour concerné (listé uniquement si cité plus d'une fois) (plusieurs réponses possibles)

Les principales demandes d'aménagement portent sur le carrefour des Cèdres (30 citations), la rue Carnot (21 citations) et de manière plus générale le centre-ville (13), l'avenue Pompidou (20), la N94 Charges-Gap (10), l'avenue du commandant Dumont (10), le Boulevard de la Libération (8), l'avenue d'Embrun (6), la rue Jean Macé (5), l'avenue Ladoucette (5)

Artère ou carrefour concerné	Nbre citations
Carnot (rue)	21
Cèdres (carrefour)	30
Pompidou (avenue)	20
Centre-ville Gap	13
Charges à Gap (N 94)	10

Commandant Dumont (avenue du)	10
Libération (boulevard de la)	8
D'Embrun (avenue)	6
Jean Macé (rue)	5
Ladoucette (avenue)	5
Leclerc (centre commercial)	4
Tokoro (carrefour)	4
Trois fontaines (carrefour)	4
Eyssagnières (route)	3
Fauvins (route des)	3
Jean Jaurès (avenue)	3
La Batie Neuve à Gap (route de)	3
Luye (route de la)	3
Villarobert (rue)	3
Bernard Givaudan (avenue)	2
Chateaufieux (route de)	2
Emile Didier (avenue)	2
Faure du Serre (rue)	2
Gare de Gap	2
Pré de Foire (rue)	2
Provence (avenue)	2
Veynes (avenue)	2
Aubanel (rue)	1
Bonne (rue de)	1
Charles Aurouze (rue)	1
D'Orient (boulevard)	1
Route de St Bonnet et Saint Eusèbe	1
Forest d'Entrais (rue)	1
La Freissinouse - Pelleautier par le lac de Pelleautier	1
Pelleautier à Gap (route de)	1
Plan de Gap (route)	1
Route des Prés	1
Sénateur (carrefour)	1
Veynes à Gap (D 994)	1

Autres besoins

Une zone de texte libre a permis de recueillir des remarques sur les aménagements ne rentrant pas dans les questions posées. Voici les principales :

Remarques générales sur l'état des aménagements cyclables

- Les pistes cyclables (existantes) ne sont pas au standard de ce type d'équipement
- Il ne suffit pas de mettre un coup de peinture (rue Ladoucette, avenue du commandant Dumont, route de Veyne à Gap)
- Les pistes cyclables sont créées sans continuité avec un risque induit pour le cycliste lors du passage de la piste cyclable à la route.
- Les pistes cyclables (ainsi que les trottoirs) ne sont pas respectées par les véhicules routiers
- Les aménagements ont été conçus pour des personnes alertes et en bonne forme physique
- Lorsque la piste cyclable coupe une voie routière les bordures de celles-ci ne sont pas adoucies et le passage est inconfortable pour certains types de vélo (vélo de route) par exemple contre allée avenue de Marseille.
- Les pistes cyclables épousent systématiquement le tracé de la route en imposant des rayons de braquage parfois dangereux
- Des demi barrières de type chicane utilisées pour interdire l'accès des pistes cyclables aux autres véhicules se révèlent dangereuses et imposent de mettre pied à terre
- Les carrefours et les ronds-points sont particulièrement mal traités imposant au cycliste d'emprunter les trottoirs pour ne pas prendre de risque.
- Les centres commerciaux ne disposent pas d'une piste commerciale pour y accéder
- Les itinéraires partagés piétons/vélos réalisés ne sont pas aménagés pour prendre en compte la cohabitation de ces deux types d'usager. Il faut au minimum que le marquage au sol sépare la partie réservée au vélo de celle réservée aux piétons.
- Le marquage au sol (logo vélo) est parfois peu visible ou absent
- Les aménagements vélos ne sont parfois pas conçus pour les déplacements du quotidien (déplacements travail/scolaire/achat) : les multiples détours imposés par leurs tracés ou la nécessité d'éviter voitures et piétons ne répondent au besoin que dans une optique de loisirs.
- Les aménagements vélo sont dangereux pour les enfants et lorsque la nuit est tombée (très tôt en hiver donc inévitables pour les trajets quotidiens)

Suggestions

- Créer un balisage de la traversée de Gap dans ses quatre directions.
- Créer des sas vélo au niveau des feux
- Généraliser les contre sens cyclables
- A chaque construction de parking réserver 1% de la somme investie aux infrastructures vélo.
- Réaliser des échanges réguliers entre les services techniques en charge des aménagements cyclables et des représentants des usagers des modes de déplacement doux
- Permettre le transport de vélos par les bus
- Réaliser une campagne d'information pour inciter les conducteurs de voitures comme les cyclistes à la vigilance et à la courtoisie
- Travailler avec les entreprises sur les équipements nécessaires à l'utilisation du vélo par leurs salariés.
- Réduire la vitesse du trafic motorisé. Faire respecter les limitations de vitesse en vigueur.

Remarques sur des aménagements spécifiques

- Avenue Ladoucette : les voitures mordent sur la piste cyclable car la chaussée est trop étroite

- Rue Carnot : la piste cyclable crée des conflits avec les piétons
- Rue Jean Eymar : rue à fermer à la circulation et à réserver aux livraisons
- Avenue Jean Jaurès : marquage au sol à refaire
- Chemin le long du torrent du Buso, : couvert de bitume, il est devenu moins praticable en vélo
- Le marquage au sol de certaines pistes cyclables existantes a disparu (rue des Silos, d'evant le musée)
- Il y a des aménagements particulièrement accidentogènes comme la rue aubanel (double sens, voiture en stationnement, trottoir dessiné impossible à emprunter pour un fauteuil roulant, aménagement mis en place en 2021 ou 2022)
- Le tunnel sous la voie ferrée entre l'Ut Et St Joseph est à aménager
- Il est très dangereux de laisser un enfant aller seul à vélo du sud de Gap à l'ASPTT judo, au stade Bayard, au conservatoire
- La descente de la rue de Garnit (pavés) est particulièrement inconfortable avec un vélo de route
- Le sas devant le restaurant du Refuge est généralement contourné et crée une zone accidentogène