

## Qui sont les usagers des pistes cyclables à Montpellier ?

Les trois quarts des cyclistes interrogés en semaine effectuent, tous les jours ouvrables ou presque, un trajet de moins de 20 minutes et de moins de 7 kilomètres. Un cinquième circulent uniquement dans le centre-ville et 90 % ne sortent pas de la ville. Moins de 10 % des usagers associent la bicyclette à un autre mode de transport, le train ou le tramway dans 80 % des cas. Se rendre à son travail ou sur son lieu d'études est à l'origine de 80 % des déplacements. La facilité, le souci de la préservation de l'environnement mais aussi la rapidité sont les motivations les plus fréquemment évoquées pour l'utilisation du vélo, qui dans neuf cas sur dix est un vélo personnel. Une majorité des cyclistes considèrent que la création de nouvelles pistes ou bandes cyclables est la première condition à réaliser pour l'amélioration de leur sécurité et de leur confort.

L'enquête a été réalisée en novembre 2009 auprès de 1 277 cyclistes ayant emprunté une des pistes cyclables de Montpellier.

Chaque semaine, du lundi au vendredi, 37,5 millions de déplacements sont effectués en Languedoc-Roussillon\*. Les déplacements réalisés en vélo représentent 2,9 % de l'ensemble. Dans les villes-centre du Languedoc-Roussillon, cette proportion est estimée à 2,4 %, compte-tenu de la part plus élevée de la marche à pied. A Montpellier elle a été estimée à 2,6 % en 2004 et jusqu'à 4,2 % dans le centre ville.

A Montpellier, près des trois quarts des déplacements en vélo dont la distance est connue ont une destination éloignée de moins de 6 km et un cinquième moins de 3 km. Les deux tiers des déplacements en vélo sont réalisés sur un parcours long de 2 à moins de 6 km.

Un quart des trajets durent moins de 11 minutes et les trois quarts moins de 21 minutes. Le trajet moyen a une durée comprise entre 11 et 15 minutes.

### Répartition des déplacements en semaine selon le moyen utilisé, le type d'espace et le quartier

	banlieue	commune rurale	ville centre	ville isolée	total
Languedoc-Roussillon					
marche à pied	13,9	19,2	26,5	19,1	21,2
deux roues motorisé	1,8	2,8	2,5	1,4	2,1
<b>bicyclette</b>	<b>2,8</b>	<b>4,2</b>	<b>2,4</b>	<b>2,8</b>	<b>2,9</b>
voiture	76,8	71,2	60,5	73,5	68,6
transport en commun	4,1	2,6	8,0	3,1	5,0
autres	0,6	0,0	0,0	0,1	0,1
<b>total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

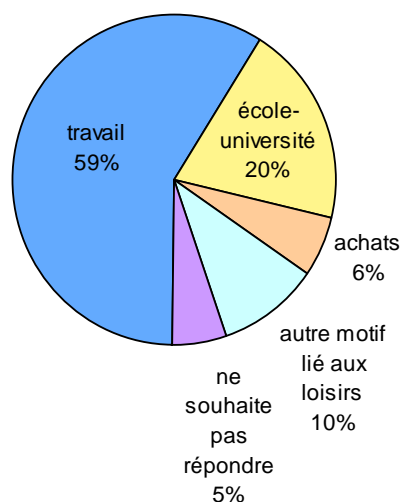
unité : %

Source : MEEDDM -SOeS (enquête nationale Transports et déplacements 2007)

Montpellier	vélo	voiture	marche	transport en commun	autre	total
Hyper-centre	2,6	16,4	63,8	14,8	2,4	100
Centre	4,2	38,3	43,8	11,7	2,0	100
Près d'Arènes	2,4	52,7	33,5	9,1	2,3	100
Croix d'argent	2,0	58,5	29,3	7,7	2,5	100
Cévennes	1,9	60,2	26,3	8,7	2,9	100
Hopitaux-Facultés	2,1	56,0	26,7	13,8	1,4	100
Port-Marianne	2,4	53,9	27,5	11,1	5,1	100
Mosson	0,3	44,6	38,7	14,2	2,2	100
<b>total</b>	<b>2,6</b>	<b>48,7</b>	<b>35,3</b>	<b>11,0</b>	<b>2,4</b>	<b>100</b>

Source : CA Montpellier agglomération (enquête ménages-déplacements Montpellier 2003-2004)

### Motif du déplacement en vélo



### Distance parcourue

unité : cycliste, %

km	nombre	%
1	64	5,0
2 et 3	406	31,8
4 et 5	353	27,6
6 à 8	190	14,9
9 et 10	50	3,9
11 A 15	38	3,0
16 et plus	29	2,3
non renseignée	147	11,5
<b>TOTAL</b>	<b>1277</b>	<b>100</b>

### Durée du trajet en vélo

unité : cycliste, %

minutes	nombre	%
de 1 à 5	64	5,0
de 6 à 10	262	20,5
de 11 à 15	330	25,8
de 16 à 20	289	22,6
de 21 à 30	217	17,0
de 31 à 40	57	4,5
41 et plus	58	4,5
<b>TOTAL</b>	<b>1 277</b>	<b>100</b>

Se rendre à son travail est à l'origine de plus de la moitié des déplacements effectués à bicyclette en semaine. Un cinquième des déplacements sont réalisés par des élèves, les lycéens et les étudiants, qui forment un quart des cyclistes interrogés.

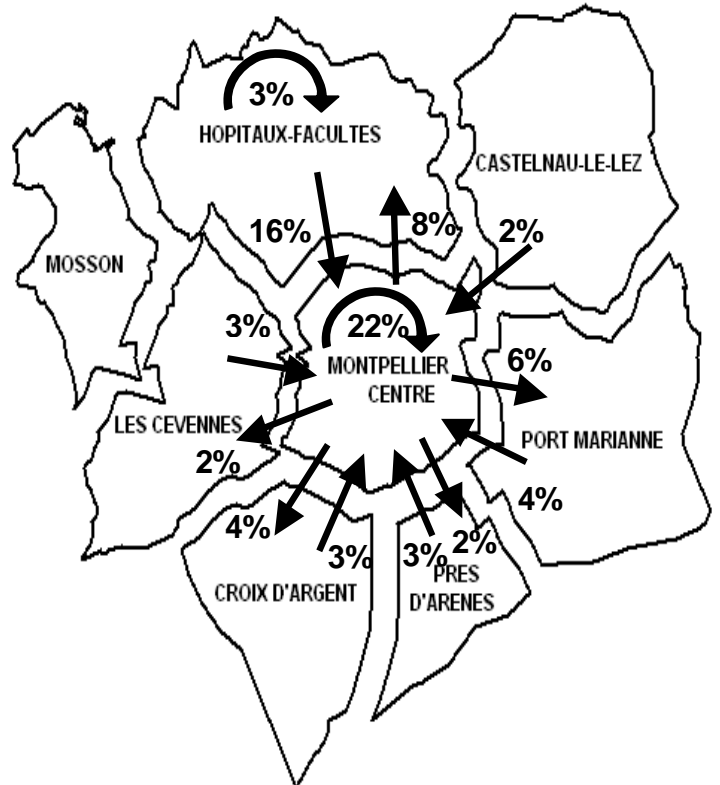
\* Il s'agit des déplacements « locaux » (à moins de 80 km du domicile) effectués par les personnes âgées de 6 ans et plus. Source : MEEDDM -SOeS (enquête nationale Transports et déplacements 2007). Voir « Cahier transport aménagement en Languedoc-Roussillon » n°59 juillet 2009

## Relations entre le centre et les quartiers\*

		destination									
		Centre	Croix d'Argent	Cévennes	Mosson	Hopitaux-Facultés	Port-Marianne	Près d'arènes	Castelnau-le-Lez	Autres communes	Total
origine	Centre	277	33	26	2	198	78	24	8	16	662
	Croix d'Argent	48	2	1		15	15	5	4	4	94
	Cévennes	35	1		3	19	11	2	1	1	73
	Mosson	14	1			9	1			1	26
	Hopitaux-Facultés	106	3	6	3	38	13	3	1	5	178
	Port-Marianne	56	2	5	1	18	11	3		4	100
	Près d'arènes	40	2	2		11	10	2	1		68
	Castelnau-le-Lez	22	3		2	5	1		1	1	35
	Autres communes	22	2	1	2	9	2	2	1		41
	Total	620	49	41	13	322	142	41	17	32	1 277

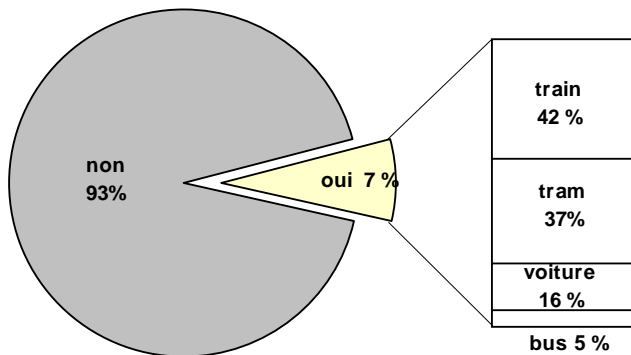
Les trois quarts des points d'enquête étaient situés en centre ville (voir carte en page 4). L'enquête a donc surtout mesuré les échanges entre le centre-ville et les autres quartiers, voire les autres communes.

Un cinquième des cyclistes interrogés circulent uniquement dans le centre-ville et 90 % ne sortent pas de la ville. Près des trois quarts des déplacements ont pour destination le centre ville ou le quartier «Hôpitaux-Facultés» et les deux tiers ont pour origine ces mêmes quartiers. Port Marianne est le troisième quartier le plus fréquenté par les cyclistes.



\* seuls flux >2%, y compris Castelnau-le-Lez, hors flux vers les autres communes (2 %)

### Association du vélo et d'un autre mode de déplacement

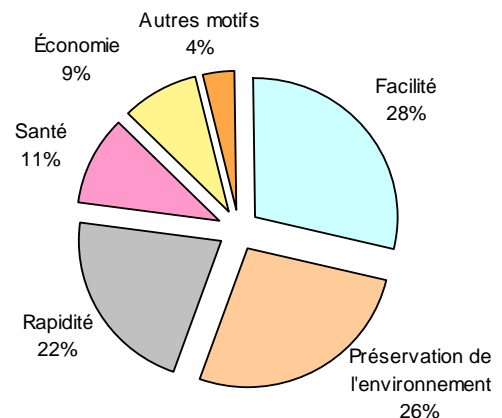


7 % des cyclistes associent le vélo à un autre mode de transport, le train et le tramway dans près de 80 % des cas.

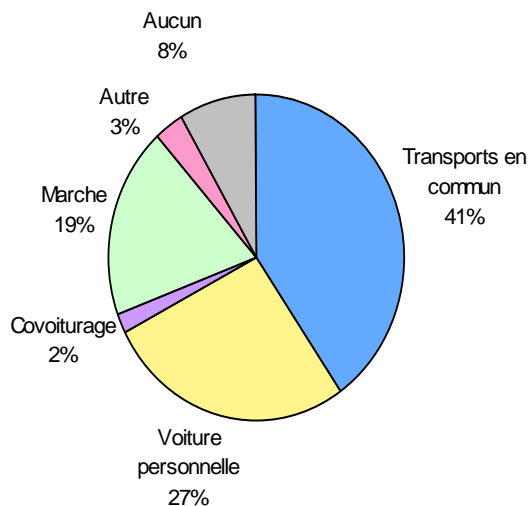
La facilité, le souci de préserver l'environnement mais aussi la rapidité sont les trois motifs les plus souvent évoqués pour le choix du vélo comme mode de transport. Ils sont à eux seuls à l'origine des trois-quarts des déplacements.

L'attention accordée à sa propre santé mais aussi la volonté de réaliser des économies motivent un déplacement sur cinq.

### Raison principale du choix du vélo comme mode de déplacement



## Autre mode de transport utilisé lorsque le vélo ne l'est pas



## Moyens suggérés par les cyclistes pour améliorer leur sécurité et leur confort

unité : cycliste, %

	nombre	%
Plus de pistes et bandes cyclables	708	55,4
Amélioration de la continuité du réseau existant	322	25,2
Aménagements qui réduisent le nombre et la vitesse des automobiles	150	11,7
Pose de panneaux pour repérer les itinéraires possibles	19	1,5
Réalisation de parkings sécurisés pour les vélos	37	2,9
Autres moyens	41	3,2
<b>TOTAL</b>	<b>1 277</b>	<b>100</b>

## Mesures suggérées par les cyclistes pour favoriser les déplacements en vélo

unité : cycliste, %

	nombre	%
Favoriser les déplacements à vélo par des mesures incitatives	334	26,2
Réaliser des campagnes de communication et de prévention des cyclistes à destination des automobilistes	316	24,7
Mettre à disposition le plan des aménagements cyclables avec les règles de circulation	235	18,4
Faire des campagnes de communication pour promouvoir les déplacements à vélo	143	11,2
Développer le service « Velomag »	110	8,6
Réaliser des formations à la conduite pour les cyclistes	42	3,3
Autre	62	4,9
Non renseigné	35	2,7
<b>TOTAL</b>	<b>1277</b>	<b>100</b>

## Niveau de satisfaction des cyclistes de Montpellier

unité : %	très satisfaisant		pas satisfaisant		pas du tout satisfaisant		non renseigné		total
	très satisfaisant	satisfaisant	pas satisfaisant	pas du tout satisfaisant	sans opinion	non renseigné			
Vous trouvez le réseau des aménagements cyclables de la ville de Montpellier	1,2	31,6	50,3	14,9	0,6	1,4	100		
Vous estimez que votre sécurité à vélo dans Montpellier est	0,3	19,3	50,1	27,5	0,9	1,9	100		

Près des deux tiers des usagers des pistes cyclables sont insatisfaits des aménagements cyclables réalisés et les trois-quarts estiment que leur sécurité n'est pas satisfaisante.

87 % des cyclistes interrogés déclarent ne pas se déplacer davantage en vélo depuis la mise en place de «VéloMag», le système de vélocation en libre service de l'agglomération de Montpellier, en juin 2007. 23 % déclarent avoir adopté le vélo comme mode de déplacement depuis moins d'un an et 64 % depuis moins de cinq ans. 84 % utilisent le vélo tout les jours ouvrables ou presque.

La population des cyclistes montpelliérains est plus masculine que la population de référence de la ville de Montpellier (55 % contre 47 % au recensement de 2006). Elle est en moyenne plus jeune et plus qualifiée.

### Répartition par âge et catégorie socio-professionnelle

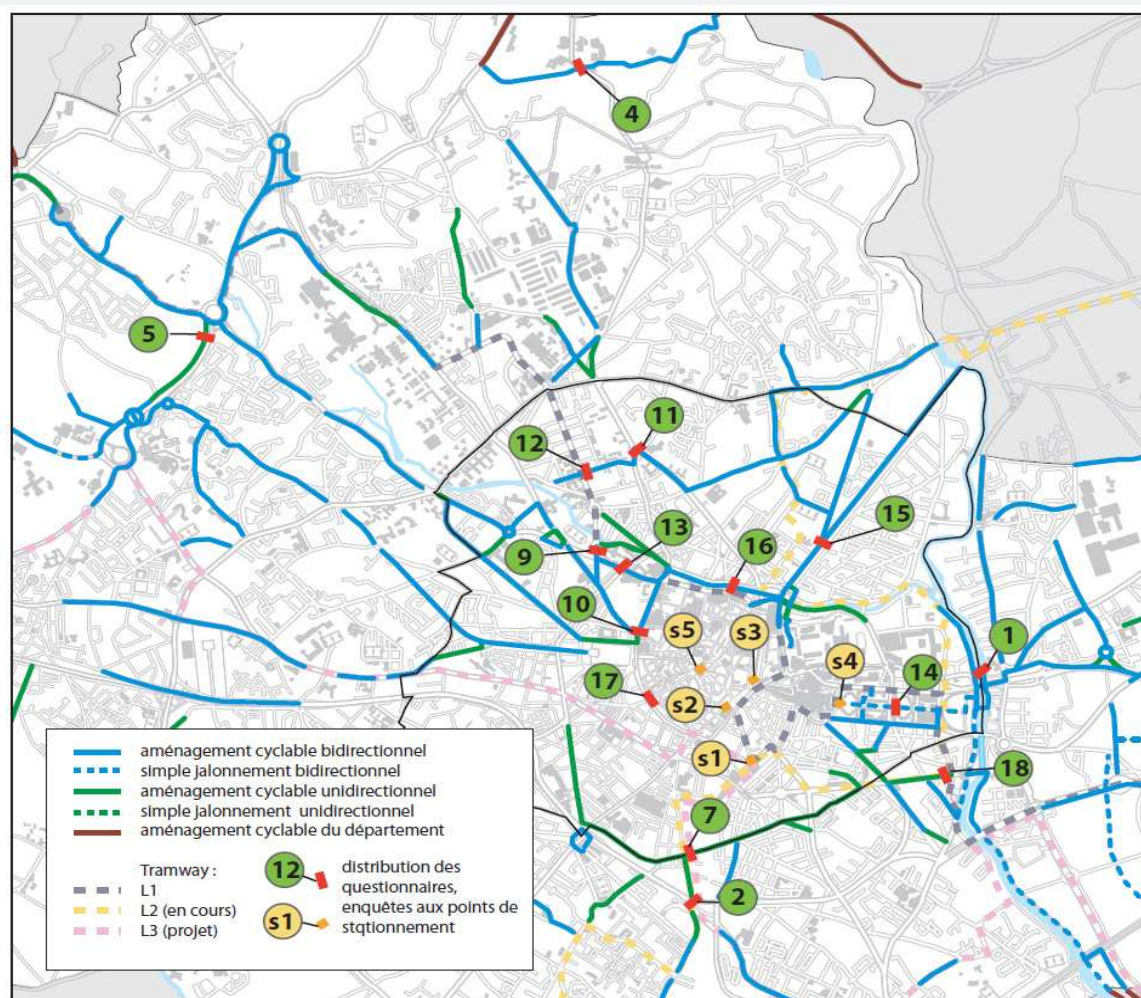
unité : %	cyclistes
moins de 25 ans	20,6
25 à 34 ans	25,2
35 à 44 ans	22,8
45 à 54 ans	20,0
55 à 64 ans	9,0
65 ans et plus	2,3
<b>total</b>	<b>100</b>

unité : %	cyclistes
étudiant ou scolaire	24,7
employé	24,0
cadre moyen -autre profession libérale	15,7
cadre supérieur, profession intellectuelle supérieure, profession libérale	24,3
artisan, commerçant, chef d'entreprise	2,6
ouvrier	1,0
demandeur d'emploi, retraité	6,3
sans activité	1,3
<b>total</b>	<b>100</b>

## Méthodologie

L'enquête a été réalisée entre le mardi 10 (rentrée des vacances scolaires d'automne) et le jeudi 26 novembre 2009 chaque jour ouvrable pendant 6 heures à trois périodes de la journée (7h 30-9h30, 12h-14h, 16h30- 18-30). 20 points d'enquête ont été sélectionnés, dont 5 sont des points de stationnement pour bicyclettes.

L'enquête s'est déroulée soit sous la forme d'une interview en face à face, soit par remise en main propre d'un questionnaire et d'une enveloppe T. Sur les 20 points d'enquête, 4 988 cyclistes ont été comptabilisés pendant la durée de l'enquête soit 3,2 par heure en moyenne. 2 633 questionnaires ont été remplis en face à face ou distribués. 1 277 réponses ont été exploitées ce qui représente un quart des cyclistes rencontrés.



### Localisation des 20 points d'enquête

**1** Passerelle du moulin de l'Évêque; **2** Avenue de Maurin et avenue Saint-Cléophas; **4** Rond point d'Agropolis; **5** Château d'O - Malbosq; **7** Avenue de Maurin au niveau de Rondelet; **9** Avenue Chancel derrière Saint-Charles; **10** Boulevard Saint-Jaumes en haut du boulevard Henri IV; **11** Rue Saint-Vincent de Paul - Rond point de Boutonnet devant Sainte Odile; **12** Rue du Colonel Marchand - Avenue Grasset; **13** Rue Broussonnet devant Saint-Charles; **14** Antigone - Hôtel de l'Agglomération; **15** Route de Nîmes; **16** Quai du Verdanson – Boulevard Louis Blanc; **17** Carrefour rue Saint Guilhem – rue du Courreau – Boulevard du Jeu de Paume; **18** Carrefour Boulevard des Consuls des Mers - Chemin de Moulars - Station Rives du Lez;  
Stationnements vélo : **S1** Gare, **S2** Théâtre, **S3** Esplanade, **S4** Antigone, **S5** rue de la Loge (en haut devant les halles)

**Maîtrise d'ouvrage de l'enquête : DREAL Languedoc-Roussillon, maîtrise d'œuvre : Cete Mediterranée (Jérôme Cassagnes), réalisation : BBS Conseil**

**Source à mentionner : DREAL Languedoc-Roussillon - SADTL - Unité observation et statistiques (enquête vélo 2009)**

## Observation & statistiques

ISSN en cours

DREAL du Languedoc-Roussillon Service de l'aménagement durable des territoires- Unité observation et statistiques

Directrice de la publication : Mauricette Steinfeld, directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

Rédaction : Bertille Zyrkoff, Daniel Frayssinet

DREAL Languedoc-Roussillon 520, allée Henri II de Montmorency

CS 69007 34064 Montpellier Cedex 2 Tel 04 34 46 64 00 statistique-dreal-ir@developpement-durable.gouv.fr