



C A B O U R G

ENQUÊTE MOBILITÉ DOUCE 2021



ANALYSE DES RÉSULTATS



RÉSUMÉ DESCRIPTIF DE L'ANALYSE DU QUESTIONNAIRE SUR LES MOBILITÉS DOUCES

Les résidents principaux et secondaires habitant Cabourg ont été invités à participer à une enquête visant à comprendre leurs usages et leurs perceptions de la mobilité douce. L'objectif était d'analyser les pratiques, mais aussi d'identifier les leviers et les freins d'une politique en faveur des mobilités alternatives à la voiture.

Pour ce faire, nous étudierons comment les usagers utilisent les mobilités douces et quelles actions seraient susceptibles de les développer. Nous réaliserons également une distinction entre les pratiques liées aux mobilités douces des résidents principaux et secondaires. Enfin, nous élaborerons une typologie des enquêtés exprimant un rapport différencié aux mobilités douces.



Présentation de l'échantillon

L'échantillon est composé de **519 répondants**, dont 484 réponses en ligne (lien google forms) et 34 en version papier. Le taux de répondant pour les résidents principaux et secondaires est respectivement de 9% et 4% (pour ce type de sondage, un taux de réponse supérieur à 5% est considéré comme bon). La marge d'erreur est quant à elle de 4%, notre échantillon est donc fiable et représentatif. Composé principalement de femmes (64%), **l'échantillon est relativement jeune** (53 ans contre 63 pour la population à l'année de

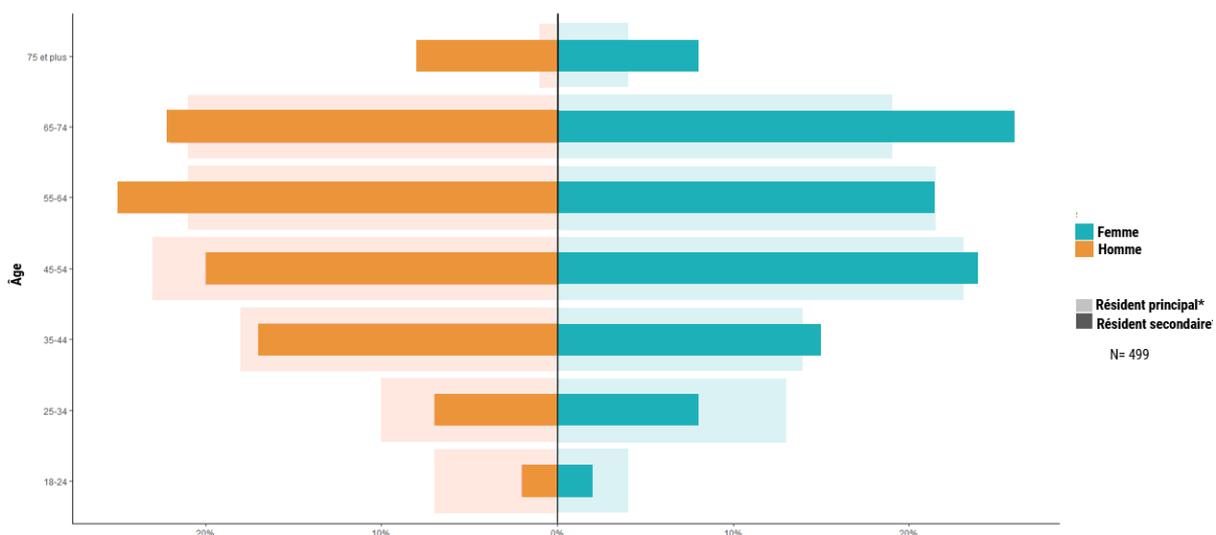
Cabourg). Outre l'aspect démographique, **les professions et catégories socio-professionnelles majoritaires sont les cadres (48%) et les employés (18%)**. A l'opposé, les ouvriers ne représentent que 2% de notre échantillon contre 10% selon les chiffres du recensement.

60 %

Des enquêtés sont en résidence secondaire

Des résidents secondaires plus jeunes

Figure 1 : Pyramide des âges des résidents principaux et secondaires



* Les deux typologies de résidence se distinguent par la saturation des couleurs : en gris les femmes en résidence principale, ocre foncé les hommes en résidence secondaires



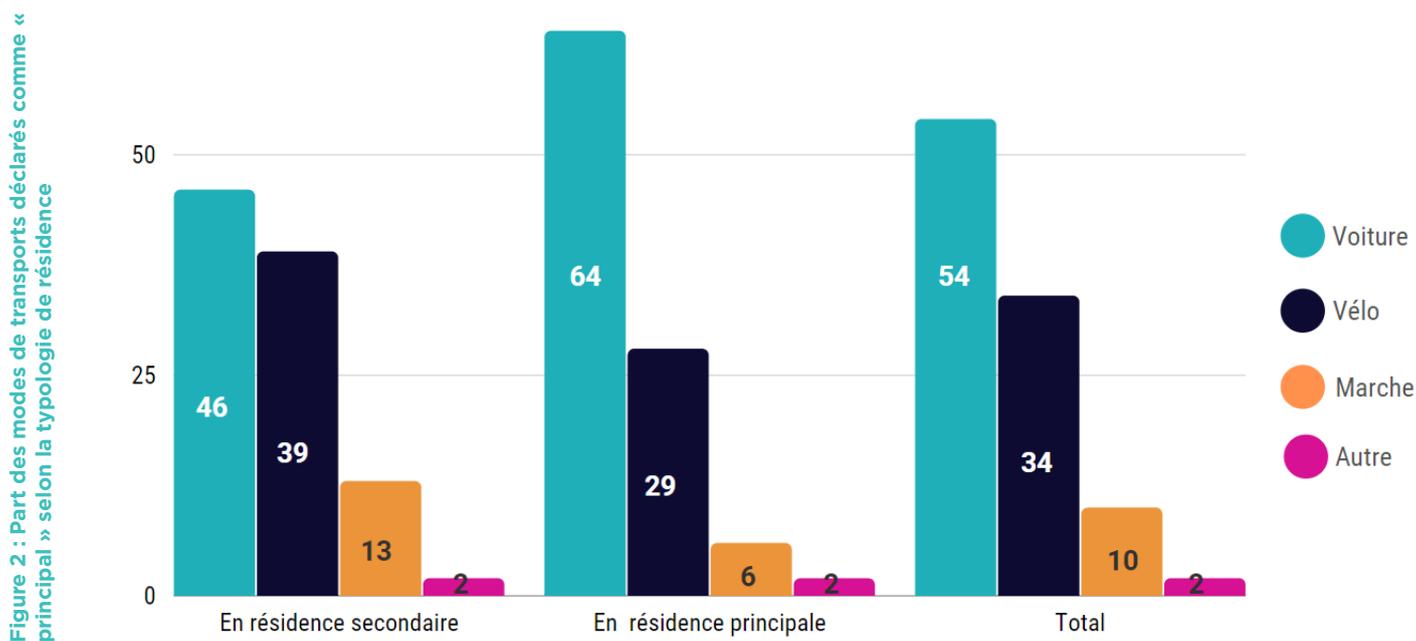
La mobilité douce au cœur des déplacements des cabourgeois

De nombreux cabourgeois plébiscitent et utilisent les modes doux. **Pour 44% d'entre eux, le vélo et la marche sont déclarés comme mode de déplacement principal.** Rappelons qu'en France, les déplacements domicile/travail via un mode alternatif à la voiture ne sont que de 26% (Insee, 2021). Ce pourcentage est donc encourageant et montre le **fort engagement des Cabourgeois dans la pratique de modes alternatifs à la voiture.**

Ce phénomène se décline différemment selon le type d'habitation. En effet, comme le montre

le graphique sur le mode de déplacement principal, **les résidents secondaires sont plus enclins à recourir aux modes doux.** En effet, les résidents principaux disposent de multiples contraintes (travail, enfants à amener à l'école), ils ont donc davantage recours à la voiture. Les résidents secondaires sont quant à eux dans une approche plus « lente » de la ville liée au caractère récréatif. Cabourg étant un lieu de villégiature, ces derniers peuvent utiliser les modes doux pour diverses activités relatives au divertissement et aux loisirs.

Quel mode de déplacement utilisez-vous le plus souvent ? (%)



À RETENIR

- UN USAGE DES MOBILITÉS DOUCES IMPORTANT
- LES MODES DOUX PLUS FORTEMENT UTILISÉS PAR LES RÉSIDENTS SECONDAIRES

Des résidents secondaires venant principalement en voiture à Cabourg

Près de 90% des résidents secondaires disposent de leur logement à l'année, soit en Ile de France (70%), soit en Normandie (18.5%). Cette proximité (moins de 2h30 de route) permet des visites à Cabourg relativement courtes (un week-end, un pont).

En outre, les caractéristiques nationales divergent fortement avec « seulement » un tiers des résidents secondaire à moins de 3h de leur habitation à l'année (Insee 2021). En conséquence, **les modes de transport pour venir à Cabourg ne sont pas diversifiés.**

En effet, la voiture est très compétitive comparée aux bus et aux trains. Ainsi, 91% des résidents secondaires déclarent venir à Cabourg en voiture. L'offre en transport en commun paraît également peu efficiente afin d'affecter le report modal vers le train ou les services d'autocars librement organisés. Majoritairement utilisés par les personnes âgées (moyenne de 60 ans), **ils restent marginaux** avec un poids de seulement 9% représenté principalement par le train.

À RETENIR

- UNE PROXIMITÉ DES RÉSIDENTS SECONDAIRES ENGENDRANT UN USAGE MASSIF DE LA VOITURE
- LES TRANSPORTS EN COMMUN LARGEMENT SOUS UTILISÉS POUR VENIR À CABOURG





Une vision de la mobilité douce divergente entre les usagers des différents modes de déplacement ?

MÉTHODOLOGIE

La méthode employée est une analyse des correspondances multiples (ACM) sur laquelle nous avons effectué une classification ascendante hiérarchique (CAH). Ce procédé mixte (tandem analysis) permet de transformer des données qualitatives difficilement « classifiables » en données numériques facilement utilisables.

Les cinq premières dimensions de l'ACM représentent 65% de l'information. Un algorithme de consolidation fondé sur le K-mean a été appliqué afin d'homogénéiser nos classes.

Une classification des enquêtés est effectuée afin d'identifier des groupes d'individus aux besoins et désirs convergeant. Elle résulte du croisement des questions sur :

- Les infrastructures cyclables (qualité et nombre) ;
- Les infrastructures piétonnes (qualité) ;
- L'ouverture de la Promenade Marcel Proust en dehors des vacances scolaires, la « priorisation » du développement des modes doux ;
- Le profil socio-démographique (âge, typologie familiale) et le type de résidence.

6 profils se distinguent (voir figure page 7) **laissant apparaître un clivage entre les individus favorables aux modes doux et ceux contre**. Les satisfaits (en vert) sont matérialisés par une satisfaction globale vis-à-vis des infrastructures dédiées aux modes doux (25% des enquêtés). Ils ne se considèrent pas comme des adeptes de ceux-ci, mais ils ne sont pas opposés à leur développement. Les pistes d'améliorations proposées par cette classe sont moins tournées autour de l'ajout de pistes cyclables. **A l'inverse, ils proposent la mise en place de services de location de vélo ou des vélos en libre service.**

« Les velibs seraient utiles surtout l'été »

« Location de vélos gratuite pour les cabourgeais »

La classe en jaune représente **les insatisfaits des infrastructures en place** (23% des enquêtés). Ils souhaitent **plus de pistes cyclables et une meilleure séparation des flux piétons, cyclistes et automobiles**. Autre point de distinction, ils sont pour l'ouverture de la Promenade Marcel Proust aux vélos en dehors des vacances scolaires. Ces derniers sont davantage des résidents principaux avec enfants et pratiquent souvent le vélo.

« Couloirs vélos plus développés dans et autour de Cabourg le long de la côte et dans l'arrière pays. »

« Des voies cyclables mieux définies et reliées entre elles »

Des habitants de la classe souhaitant le développement du vélo

La classe en turquoise (20% des enquêtés) ressemble fortement à la classe jaune dans le sens où il y a un mécontentement vis à vis des aménagements réservés aux modes doux. Toutefois, une divergence s'opère au niveau du profil des résidents. En effet, cette classe se caractérise par **une mixité entre les piétons et les cyclistes**. Ces deux types d'usagers sont pour le développement et la sécurisation des itinéraires dédiés aux piétons et aux cyclistes et **mettent en avant les nombreuses discontinuités cyclables**.

**« Réaménager et sécuriser certains trottoirs.
Bien différencier pistes cyclables, voies
piétonnes et chaussée »**

**« Davantage de pistes entièrement
sécurisées et sans rupture, davantage de
stationnements vélo »**

Des habitants de la classe souhaitant le développement de tous les déplacements doux

A l'opposé du spectre, se trouvent les réticents au développement des modes doux (rouge clair) et les insatisfaits (rouge foncé). Composée de piétons et d'automobilistes âgées, la première classe (20% des enquêtés) représente **les individus ne souhaitant pas du développement des modes alternatifs**. Leurs préoccupations s'articulent autour d'un **sentiment d'insécurité vis-à-vis des vélos et des trottinettes** qu'ils considèrent comme dangereux, car **partageant leur espace**.

**« Attention, la cohabitation piéton,
trottinette et vélo sur un même axe s'avère
délicate voire dangereuse. »**

**« Se déplacer à pied devient dangereux
partout avec le nombre de vélos, trottinettes
et autres engins roulant sans bruit même sur
les trottoirs. »**

Un habitant de Cabourg réticent aux modes doux

Les insatisfaits sont une classe plus ambivalente. Ils reconnaissent que les aménagements en place sont peu efficaces, mais ne souhaitent pas que la ville priorise leur développement. Les propositions sont peu nombreuses et ne convergent pas vers une thématique précise.

Les indifférents sont également une classe peu significative et agrège la plupart des personnes qui ne se sentent pas concernées par le questionnaire.

À RETENIR

- **PLUS DE 60% DES ENQUÊTÉS SOUHAITENT LE DÉVELOPPEMENT DES MODES DOUX**
- **DES PROBLÉMATIQUES IDENTIFIÉES : DISCONTINUITÉS CYCLABLES, COHABITATIONS ET DES AMÉNAGEMENTS POUR PIÉTONS PEU EFFICENTS**
- **DES RÉTICENTS PEU NOMBREUX, MAIS AVEC DES PROBLÉMATIQUES SIMILAIRES AUX AUTRES CLASSES.**



Un positionnement vis à vis des modes doux marqué selon l'âge et le type de résidence *

Les points gravitants autour des cercles de classe représentent les modalités décrivant le mieux la formation des classes. Par conséquent, elle ne doivent pas être interprétés selon les axes horizontaux et verticaux. En revanche, l'éloignement à la classe montre si une modalité est très représentée (proche du cercle de classe) ou plus faiblement représentée (éloignement du cercle de classe)

Clef de lecture : La classe des satisfaits recense le plus d'individus. Elle agrège principalement des résidents secondaires et dans une proportion moindre des piétons. Les autres modalités ne sont pas assez représentatives pour être associées à cette classe, donc elle ne sont pas visibles.

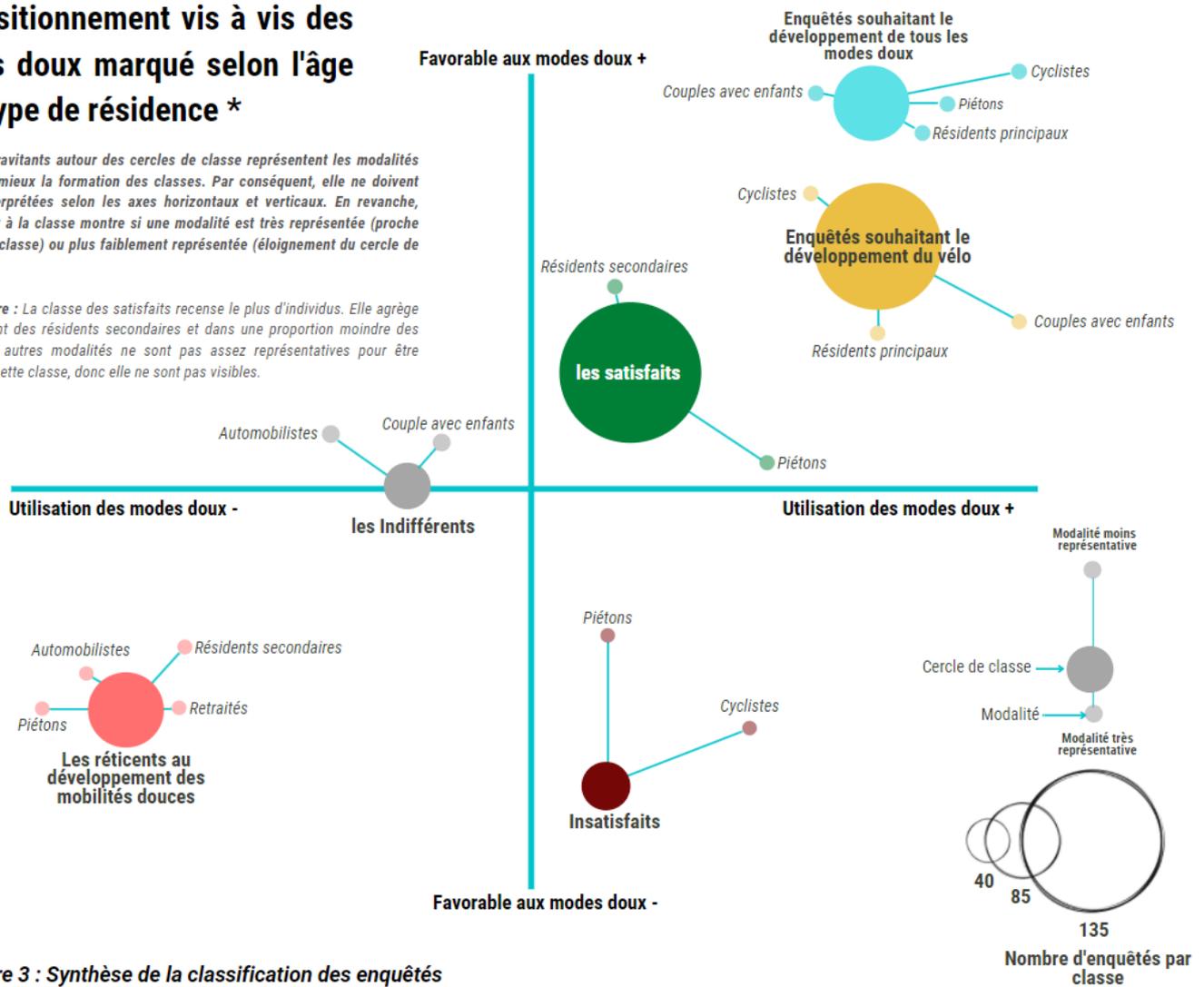


Figure 3 : Synthèse de la classification des enquêtés

Figure 3 : Synthèse de la classification des enquêtés

Les réticents aux mobilités douces principalement localisés dans la zone 30 de Cabourg

Afin de réaliser cette analyse, nous avons découpé Cabourg en 5 quartiers (voir annexe) inspirés du découpage des bureaux de vote. La répartition par quartier nous montre **l'importance des enquêtés moins convaincus par la mobilité douce dans la zone 30 Ouest**. A contrario, les quartiers ouest, pourtant contigus, polarisent une part importante des types favorables aux mobilités alternatives.

Cette dichotomie centre-ville / périphérie est préoccupante pour le développement des modes doux, car c'est cette centralité qui recense la majeure partie des services

et commerces de la ville. Par ailleurs, la présence d'individus peu satisfaits des infrastructures cyclables à l'extérieur de cette zone peut signifier un **manque de jonction entre le centre et la périphérie** engendrant le mécontentement des classes jaunes et turquoises.

Il serait donc préférable d'adopter deux stratégies l'une pour le centre (matérialisée par la zone 30) avec une attention portée aux déplacements piétons et à la limitation des flux automobiles tout en proposant **des alternatives efficaces et crédibles à la**

voiture. La seconde serait de soigner les **connections externes** à la zone 30 pour les cyclistes. Une vision systémique doit donc être privilégiée afin d'accroître les synergies entre les différentes actions visant à développer les modes doux.

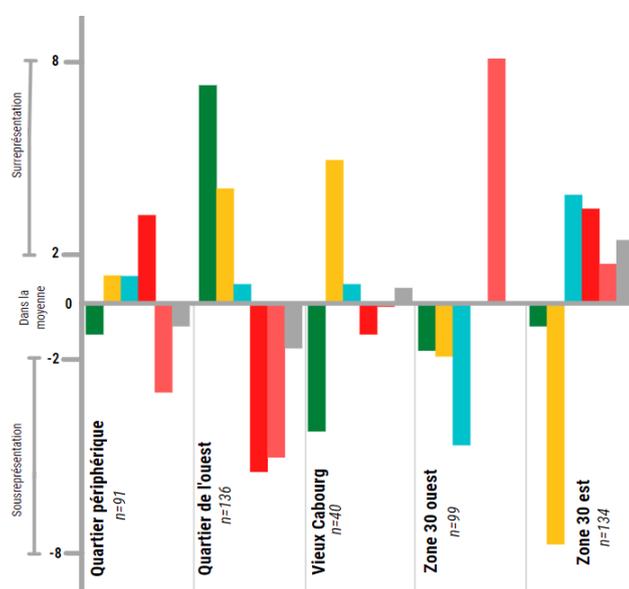
Ces deux stratégies devront **s'articuler avec une communication efficace auprès des habitants de la zone 30.** Une **consultation** devra s'envisager afin d'expliquer et de discuter des propositions acceptables et concevables pour la population.

À RETENIR

- **LES RÉTICENTS AU DÉVELOPPEMENT DES MODES DOUX SUR-REPRÉSENTÉS DANS LA ZONE 30**
- **LES INDIVIDUS DES QUARTIERS OUEST ET DU VIEUX CABOURG PARTICULIÈREMENT CONCERNÉS PAR LA MOBILITÉ À VÉLO**

Sur et sous représentation des classes par quartier

Figure 4 : Répartition des classes par quartier



Les pistes d'amélioration

- **Résorber les discontinuités cyclables**
- **Limiter les aménagements mixtes**
- **Créer et améliorer les axes entre l'ouest et le centre**
- **Consulter les résidents de la zone 30 pour les aménagements dédiés aux modes doux affectant cet espace**
- **Élargir et développer certains cheminements piétons. Les piétons doivent être traités avec la même attention que les cyclistes**
- **Prendre en compte les attentes différentes des résidents principaux et secondaires**

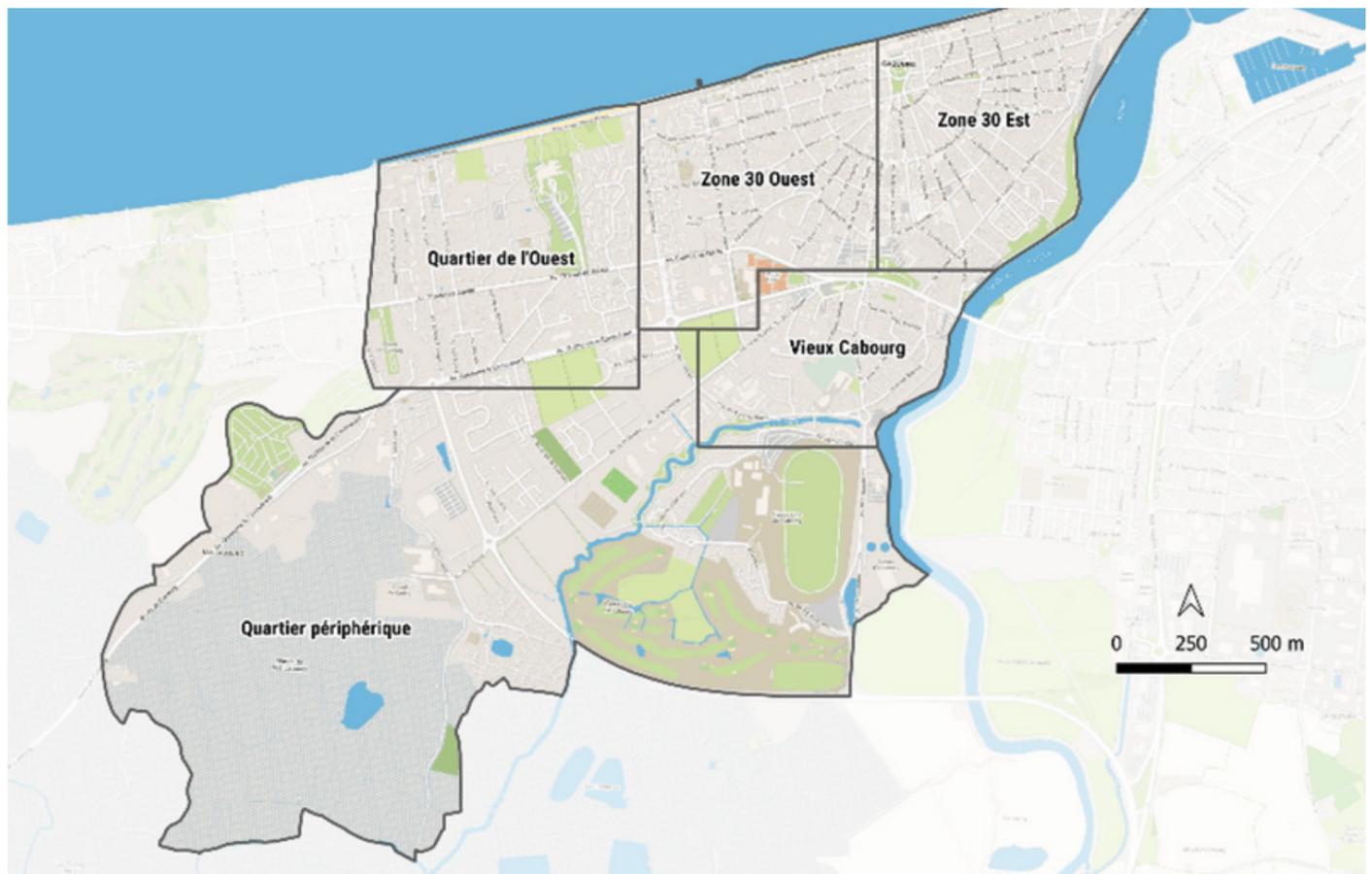


Figure 5 : Les 5 quartiers de l'étude