



Plan Vélo 2021-2026 Participation citoyenne

Synthèse et résultats de l'étape 3 : Les services vélo



Un questionnaire a été mis en ligne du 25 janvier au 12 février, et a recueilli 124 contributions.

1/ Les services de réparation et de maintenance des vélos

Le développement d'ateliers de réparation ou de recyclage de vélos est fortement soutenu :

- Une très large majorité (64 %) affirme que la collectivité devrait impulser et soutenir une telle démarche.
- Une part des contributeurs (21 %) affirme également que la mise en place d'ateliers de réparation serait une bonne chose mais que cela ne doit pas dépendre de l'engagement de la collectivité.
- Seule une faible part (14.5 %) estime que cela n'a pas d'intérêt.

Au total, **les contributeurs sont largement favorables (85 %) à la mise en place d'ateliers de réparation/recyclage de vélo.**

2/ Outils et équipements en libre-service

La mise en place de stations de gonflage et de petites réparations sur l'espace public est très largement plébiscitée.

- Parmi les réponses, **63 % des contributeurs jugent qu'il serait utile de déployer plusieurs sites**, en des lieux stratégiques alors que 27 % d'entre eux privilégieraient un lieu unique qui centraliserait cela parmi d'autres services.
- Une faible part (9 %) juge cela sans intérêt.
- **Parmi les lieux à privilégier, il ne ressort pas un lieu en priorité.** La proximité avec les stations de stationnements vélo est mise en avant (47 %), tout comme la proximité avec les grands équipements publics (44 %) mais également près des pistes cyclables (36 %).
- Sur la question des bornes de recharges pour Vélo à Assistance Electrique (VAE), les réponses sont moins tranchées. **Une part importante (46 %) juge cela inutile** eu égard au temps de chargement, jugé trop long. Le reste des contributeurs, plus favorable à cette idée, se divise entre un développement massif de bornes (29 %) et un développement plus modéré (25 %), à un ou deux endroits stratégiques.

Plus de **90 % des contributeurs sont favorables au déploiement de ce type de services**, même si la question des bornes de recharges pour les vélos ne semble pas être une attente particulière des cyclistes.

3/ Vélo école

Il est question ici des services destinés à améliorer l'apprentissage du vélo à tout âge et ainsi développer le "savoir rouler à vélo". Il peut s'agir de formations permettant d'apprendre ou réapprendre à faire du vélo ou encore de pédagogie vis-à-vis du respect du code de la route et de la sécurité routière.

La question du développement des activités de vélos écoles reçoit un accueil favorable.

- Les contributeurs pensent **très largement que cela serait bénéfique** (71 %).
- Ils ne sont qu'un faible tiers à juger que cela ne concerne que les établissements scolaires (29 %).

Sur la question du portage de ce genre d'activité :

- Les contributeurs estiment majoritairement (45 %) que **la collectivité peut** soutenir ce genre de dispositif en organisant des actions ponctuelles, dans l'attente d'un porteur de projet.
- 33 % des contributeurs pensent même que c'est à la collectivité de porter cela de façon pérenne.
- Au contraire, 22 % pensent que **la collectivité ne peut pas tout faire et/ou que ce n'est pas son rôle**.

4/ Mise à disposition de vélos

Le développement d'un système de mise à disposition de vélos reçoit un accueil plus mitigé.

- **69 % des contributeurs pensent qu'il faut étudier la faisabilité** d'un système public de mise à disposition de vélos.
- La question de la priorité de cette démarche divise davantage. **41 % des contributeurs estiment que cela n'est pas prioritaire (contre 28 % qui pensent que c'est à faire prioritairement dans le cadre du plan vélo)**. Les autres contributeurs sont, soit sceptiques et jugent qu'il serait préférable de compter sur les initiatives privées en matière de location de vélos (13 %), soit plutôt contre, jugeant que cela n'a aucun intérêt à Cahors (16 %).
- Si un tel système devait être mise en place, ce serait plutôt pour un **usage mixte (alliant courte, moyenne et longue durée) permettant de mieux tenir compte de l'ensemble des usages possibles à l'échelle de l'agglomération (52 %) ou pour un usage de courte durée (40 %)**.
- Sur la fréquence d'utilisation d'un tel système, **ils ne sont que peu (10 %) à indiquer qu'ils utiliseraient ce service tous les jours ou presque**. Un quart des contributeurs déclare qu'ils ne sont pas intéressés. Le reste se partage entre un usage ponctuel (32 % « de temps en temps ») et un usage « rare » (31 %), tout en pensant que cela pourrait tout de même répondre aux attentes de beaucoup.
- Concernant le type de véhicule, **c'est le Vélo à Assistance Electrique (VAE) qui est largement plébiscité (58 %)** puis le vélo classique (36 %). En revanche, ils sont près de 59 % à penser qu'intégrer les trottinettes à ce genre de dispositif ne présente pas d'intérêt.

5/ Expressions libres

A l'image des derniers questionnaires, on retrouve dans le champ d'expression libre un grand nombre de propositions relatives à la création de pistes cyclables en site propre, sécurisées.

En dehors de cette question, c'est la question de l'évènementiel qui ressort le plus souvent. Les contributeurs sont largement favorables à l'organisation d'évènement autour de la pratique du vélo (ex : stage sécurité vélo, atelier participatif, un dimanche par mois « ville sans voiture » pour privilégier les déplacements doux, piétons, vélos, rollers...).