



Évolution du questionnaire du recensement de la population : propositions de la FUB

1/ Présentation de la FUB

Créée en 1980, la FUB fédère aujourd'hui plus de 185 associations locales, soit 25 000 adhérents. Elle représente 3 millions de cyclistes quotidiens et 17 millions d'usagers réguliers. Pour promouvoir le vélo comme mode de déplacement au quotidien, elle milite notamment pour :

- le développement d'aménagements cyclables sûrs et continus
- l'intermodalité vélo-transport en commun
- la modération des vitesses automobiles pour des villes apaisées et à vivre
- des incitations financières à la pratique quotidienne du vélo
- l'application du Plan National Vélo annoncé par le ministre des Transports le 26/01/2012 afin de répondre aux enjeux de santé publique ainsi qu'aux exigences climatiques et énergétiques.

La FUB collabore régulièrement avec

- les autres fédérations défendant les différents usages du vélo : AF3V (Association Française des Véloroutes et Voies Vertes) ; FFCT (Fédération Française de Cyclotourisme) ; FFC (Fédération Française de Cyclisme (sportif))
- le Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC)
- l'association des Régions et Départements Cyclables (DRC)
- les autres associations ou fédérations d'usagers Rue de l'Avenir, Droits du Piéton, France auto partage, France Nature Environnement...
- les services techniques des ministères : Certu, IFSTTAR, DSCR...

Elle siège au Conseil d'Administration :

- du Réseau Action Climat - France (RAC-F)
- de la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT)
- du Comité de promotion du Vélo (CPV)

Elle est membre de l'European Cyclists Federation.

2/ Que sait-on de la pratique du vélo

Peu de choses puisque le RGP ne donne aucune info ; les EMD (enquêtes ménages déplacements) sont les principales sources mais ne concernent que les grandes villes et ne sont pas régulières ; l'ENTD est également une enquête lourde qui donne de grandes tendances...

La combinaison ENTD et EMD permet l'approche suivante :

En France : la pratique moyenne est de 3 %, dont

- 8 % dans la communauté urbaine de Strasbourg et 15 % dans la ville de Strasbourg,
- 2 % à 3 % pour les villes de Paris, Lyon, Lille,
- 6 % à Grenoble, 8% à Nantes.
- 10% au cœur de Bordeaux, et 5 % pour le Grand Bordeaux,

- avec une augmentation importante de la pratique (multipliée par 2 ou 3) au cours des 5 à 10 dernières années dans les villes "qui ont fait quelque chose de significatif" pour le vélo mais une stagnation ou une diminution dans les villes qui ont fait peu ou rien. (Extrait du Plan National vélo 26/01/2012)

3/ Pour quelles raisons faire évoluer le questionnaire du RGP

A/ Arrêter de confondre vélo et deux roues motorisé

Toute confusion entretenue entre ces deux modes est préjudiciable à l'usage du vélo. La pratique, les vitesses, les accidents n'ont rien à voir : cela revient à comptabiliser ensemble voitures et camions !

Ci-après extrait du rapport de l'assemblée nationale publié fin 2011 par la mission d'information relative à la cause des accidents de la circulation et à la prévention routière :

Les deux-roues motorisés représentent près de 23 % des tués pour 2 % du trafic

- Les piétons représentent près de 12 % des tués.
- Les cyclistes, enfin, près de 4 % des tués.
- Les jeunes de 15 à 17 ans qui pratiquent le cyclomoteur : ils représentent plus de 30 % des tués en cyclomoteurs en 2010.
- Les jeunes de 18 à 24 ans, qui connaissent une sur-accidentalité généralisée, quel que soit le mode de déplacement, à l'exception des piétons et des cyclistes.
- Les conducteurs de motocyclettes âgés de 25 à 44 ans, lesquels forment plus de 50 % de ces usagers tués sur les routes en 2010.

B/ Mesurer l'impact des politiques

Celles des collectivités territoriales en matière de déplacement : PDU (plan de déplacements urbains), PLU (plan local d'urbanisme), accompagner les entreprises qui doivent réaliser des PDE-PDA (plan de déplacements d'entreprise ou d'administration) : ces documents doivent intégrer des actions en faveur du vélo (et pas du deux-roues en général et encore moins du deux-roues motorisé).

Plus récemment, la publication dans le Plan National Vélo d'un objectif de part modale vélo de 10% à l'horizon 2020 oblige à mettre en place les outils de mesure à l'atteinte de l'objectif. Le RGP en est un parmi d'autres.

3/ Comment faire évoluer le questionnaire du RGP

Les propositions de la FUB sont les suivantes :

- 1) bulletin individuel Q21: scission de la modalité existante « deux-roues » en deux modalités distinctes : « vélo / deux-roues motorisé »
- 2) bulletin individuel après Q4: posez aussi la question Q21 "Quel mode de transport principal utilisez-vous le plus souvent pour aller dans cet établissement d'enseignement"
- 3) bulletin logement Q13: éventuellement supprimer la question et la remplacer par :
 - les habitants de votre logement disposent-ils d'un deux-roues motorisé ? oui / nonet ajouter la question Q13bis : - les habitants de votre logement disposent-ils d'un vélo? oui / non