

(6-t)

Algoé
consultants



Concertation sur les déplacements routiers dans le département de la Manche

Rapport final de la concertation

*Étude réalisée par 6t-bureau de recherche et Algoé pour le compte du conseil
départemental de la Manche*



LA MANCHE
LE DÉPARTEMENT

6t-bureau de recherche

58, rue Corvisart | 75013 Paris

info@6-t.co | www.6-t.co

+33 (0) 1 53 09 26 36

3 mars 2023

Impressum

Commanditaire



Métropole Rouen Normandie
98 route de Candol
50 000 Saint-Lô

Mandataire

Algoé Consultant
9bis Rte de Champagne
69134 Écully

Co-traitant

6t-bureau de recherche
58 rue Corvisart
75013 PARIS

6t-bureau de recherche & Algoé (2022), Rapport d'analyse de la concertation citoyenne sur les déplacements dans la Manche

Remarques

Le rapport reflète le point de vue des auteurs. Ce dernier ne correspond pas nécessairement à celui du commanditaire. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie

Algoé Consultants en bref

Algoé est une société de conseil en management de projets et transformation des organisations, qui intervient en grande partie auprès d'acteurs publics (collectivités, services de l'Etat, grands maîtres d'ouvrages...) dans des domaines tels que la mobilité tous modes (près de 40 % de l'activité de la société), l'aménagement du territoire, l'énergie, l'immobilier...

La société est constituée de près de 200 personnes, dont plus de 170 consultants de profils variés : ingénieurs, diplômés d'aménagement et d'urbanisme, de sciences politiques, d'écoles de commerce... Cette diversité de profils se traduit par autant d'angles d'approche et d'analyse des problématiques rencontrées par les clients d'Algoé et constitue une des grandes richesses des interventions de la société.

Parmi ces savoir-faire, Algoé dispose d'une compétence reconnue en concertation et co-construction, qu'elle déploie très régulièrement dans le cadre des projets et démarches engagés par ses clients, notamment publics.

6t – bureau de recherche en bref

L'ambition du bureau de recherche 6t est de se situer à l'interface de la recherche académique et de l'étude appliquée pour répondre à la demande sociale par une expertise de haut niveau, tout en produisant des connaissances scientifiques et techniques au service de la décision.

Les compétences de 6t permettent de mobiliser différents types de méthodes propres à la compréhension de la sociologie, de la géographie urbaine et de la prospective urbaine et de mener des analyses qualitatives, quantitatives et cartographiques.

Cette variété de compétences repose sur une équipe pluridisciplinaire composée de sociologues, cartographes, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes qui accompagnent régulièrement les autorités publiques, les aménageurs, mais aussi les opérateurs privés et les industriels sur les enjeux urbains en lien avec la mobilité, les usages et les modes de vie urbains. En complément, via notamment la constitution de panels d'usagers des différents modes de transport, 6t réalise de nombreux travaux sur les nouvelles formes de mobilité qui visent à mesurer les évolutions de comportement et à en identifier les tendances.

Table des matières

Introduction et méthodologie	5
1. Contexte.....	6
2. Démarche générale et différentes étapes	6
Partie 1 : Analyses qualitatives	9
Que retenir ?	10
Synthèse des principaux résultats de la phase qualitative.....	10
3. Focus Group « Citoyens ».....	11
3.1. Méthode	11
3.1.1 Les « focus group » ou groupes de participation	11
3.1.2 Organisation du focus groups.....	12
3.1.3 Caractéristiques de l'échantillon	12
3.2. Exercice 1 : Poser le cadre de la discussion et faire connaissance.....	14
3.2.1 Descriptif de l'exercice : introduction et jeu de la question de mobilité.....	14
3.2.1.1 Introduction par les animatrices.....	14
3.2.1.2 Jeu de la question de mobilité	15
3.2.2 Principaux résultats et réflexions	15
3.3. Exercice 2 : Atouts et limites du réseau routier	17
3.3.1 Descriptif de l'exercice : identifier les atouts et les limites du réseau routier	17
3.3.2 Principaux résultats et pistes de réflexions	18
3.3.2.1 Les aspects positifs du réseau routier manchois	18
3.3.3 Les aspects négatifs du réseau routier manchois	18
3.4. Exercice 3 : Imaginer le réseau routier de demain.....	21
3.4.1 Descriptif de l'exercice : imaginer le réseau routier de demain.....	21
3.4.2 Sur la route	22
3.4.3 Autour de la route.....	22
3.5. Principaux résultats et pistes de réflexions	22
3.5.1 Sur la route	22
3.5.2 Autour de la route.....	24
3.5.3 Autre	25
3.6. Confronter les pistes d'action aux réflexions des participants.....	26
3.6.1 Les pistes d'action évoquées par les participants	26
3.6.2 Détails et définitions des pistes d'action abordées.....	27
3.6.2.1 Les voies réservées aux véhicules à occupation multiple	27
3.6.2.2 Les parking relais	27
3.6.2.3 L'abaissement de la vitesse.....	27
3.6.2.4 Les bornes de recharge pour les véhicules électriques.....	28
3.6.2.5 Les infrastructures routières durables	28
3.6.2.6 Le covoiturage	28
3.7. Conclusion du Focus Group Citoyens.....	29
4. Focus Group « Agents du Conseil Départemental».....	30

4.1. Méthode	31
4.1.1 Organisation du focus groups.....	31
4.1.2 Caractéristiques de l'échantillon.....	31
4.2. Exercice 1 : Poser le cadre de la discussion et faire connaissance.....	32
4.2.1 Descriptif de l'exercice : introduction et jeu de la question de mobilité.....	32
4.2.2 Principaux résultats et réflexions	32
4.3. Exercice 2 : Atouts et limites du réseau routier	33
4.3.1 Descriptif de l'exercice : identifier les atouts et les limites du réseau routier	33
4.4. Principaux résultats et pistes de réflexions	34
4.4.1 Les aspects positifs du réseau routier manchois.....	34
4.4.2 Les aspects négatifs du réseau routier manchois	34
4.5. Exercice 3 : Imaginer le réseau routier de demain.....	36
4.5.1 Descriptif de l'exercice : imaginer le réseau routier de demain.....	36
4.5.2 Sur la route	36
4.6. Autour de la route.....	36
4.7. Principaux résultats et pistes de réflexions	36
4.7.1 Sur la route	36
4.7.2 Autour de la route.....	39
4.7.3 Autre	40
4.8. Synthèse des solutions.....	40
4.9. Conclusions du Focus Group Agents.....	41
Partie 2 : Analyse Quantitative	43
Que retenir ?.....	44
Synthèse des principaux résultats de l'enquête	44
5. Méthodologie	46
5.1. Questionnaire.....	46
5.2. Trois échantillons différents pour une meilleure représentativité	46
5.2.1 L'échantillon représentatif	46
5.2.2 L'échantillon des volontaires.....	47
5.2.3 L'échantillon des communes.....	47
5.3. Diffusion.....	47
5.4. Un volume de réponse permettant de garantir une concertation large	47
6. Analyse de l'échantillon représentatif et de l'échantillon des volontaires	49
6.1. Profils des répondants : caractéristiques socio-démographiques et pratiques de mobilité	49
6.1.1 Un échantillon de volontaires différent de la population du département en termes de profils sociodémographiques.....	49
6.1.2 Les répondants des deux échantillons ont des profils de mobilité différents	54
6.2. Perceptions de la route et des modes de transports.....	59
6.2.1 La route bénéficie d'une image positive, bien que les répondants volontaires la voient aussi comme dangereuse et polluante.....	60
6.2.2 Perception des modes de transport : voiture, transports en commun, marche à pied et vélo	61
6.3. Appréciation du réseau routier manchois	66
6.3.1 Atouts et limites de la route : l'état actuel	66

6.3.2	Pour les répondants des deux échantillons, la circulation automobile est la fonction principale de la route	68
6.4.	Appréciation des pistes d'actions.....	70
6.4.1	Priorité donnée aux actions.....	70
6.4.2	Les répondants volontaires notent de façon plus sévère l'ensemble des actions proposées.....	72
6.4.3	Les répondants des deux échantillons affichent des positionnements différents quant aux orientations que devrait prendre la politique routière départementale.....	77
7.	Les communes	80
7.1.	Perceptions de la route et des modes de transport	81
7.1.1	Si la route est perçue positivement par les communes, elles mettent en avant sa dangerosité	81
7.1.2	Perception des modes de transport par les communes : voiture, transports en commun, marche à pied et vélo..	82
7.2.	Appréciation du réseau routier manchois	86
7.2.1	Atouts et limites de la route : l'état actuel	86
7.2.2	Pour les communes, la route a une vocation automobile	88
7.3.	Appréciation des pistes d'action	88
7.3.1	Priorités données aux actions	88
7.3.2	A travers la notation, les communes affichent un net désaccord envers certaines actions	90
8.	Conclusion de l'analyse quantitative	94
	Conclusion générale.....	96
	Table des figures	98

Introduction et méthodologie

1. Contexte

Le Département de la Manche a décidé, en 2022, de réaliser une concertation citoyenne autour des déplacements routiers au sein du territoire. L'enjeu de cette démarche est de recueillir les avis et opinions de différents acteurs et de la population manchoise afin d'orienter la **future politique de déplacements sur le réseau routier départemental**.

Le Département est en effet maître d'ouvrage d'un des réseaux routiers les plus importants de France (environ 7 780 km). Mais, dans la Manche comme ailleurs, la route est un objet ambivalent auprès de l'opinion : elle est indispensable à la vie quotidienne de dizaines de milliers de personnes sur le territoire mais elle est également critiquée pour être à la source d'effets négatifs sur l'environnement, notamment via la circulation automobile. La route n'apparaît donc pas comme « durable » aux yeux d'un certain nombre de Manchoises et Manchois, au regard des attentes sociétales et citoyennes actuelles, mais elle reste pour autant incontournable.

Parallèlement, le Département de la Manche doit mettre en œuvre des politiques ambitieuses en matière de mobilités (PDIPR – Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée, Plan Vélo...) et articuler son action avec celles des autres collectivités locales (communes, EPCI) et la Région Normandie pour assurer une action publique efficiente en matière de déplacements sur le territoire du département.

Face à ce contexte et ces enjeux complexes, le conseil départemental fait le choix de lancer une vaste concertation citoyenne afin de « *bénéficier d'une remontée précise des aspirations des citoyens en matière de déplacements* » (Jean MORIN, Président du conseil départemental– Manche Mag n°75) et d'éclairer ainsi ses futures orientations et décisions en matière d'évolution du réseau routier départemental.

Ce rapport constitue le bilan de cette concertation menée entre avril 2022 et janvier 2023 par le conseil départemental de la Manche, avec l'assistance du groupement Algoé – 6t bureau de recherche.

2. Démarche générale et différentes étapes

La méthodologie proposée par le groupement Algoé – 6t bureau de recherche et validée par le Département de la Manche s'est articulée autour de plusieurs étapes :

- Une première (printemps 2022) destinée à **affiner la méthodologie** proposée par le groupement et à la partager avec les partenaires du conseil départemental. Cette étape s'est articulée autour :
 - D'une part d'entretiens bilatéraux menés avec un certain nombre d'acteurs de la mobilité à l'échelle du département. Ces acteurs étaient les suivants :
 - La Fédération Nationale des Transports Routiers
 - L'association V'Lô
 - Le SDIS 50 (Service Départemental d'Incendie et de Secours)

-
- La Chambre des Métiers et de l'Artisanat
 - La Fédération du Bâtiment de Normandie
 - La CCI Ouest Normandie
 - La Chambre d'agriculture
 - La FNAUT (Fédération Nationale des Usagers des Transports)
 - D'autre part d'échanges avec les partenaires publics du conseil départemental directement concernés par la démarche, au cours de :
 - 2 réunions avec des représentants d'EPCI (Etablissements Publics à Caractère Intercommunal) de la Manche
 - 1 réunion avec la Région Normandie.

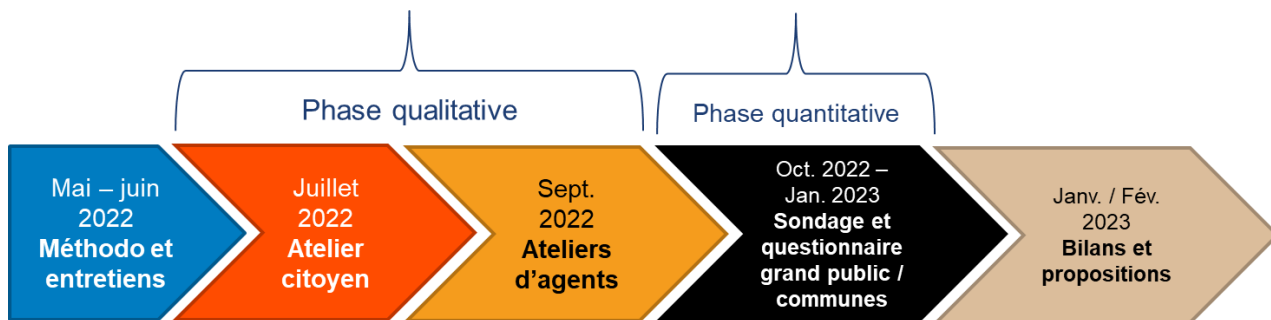
Une réunion a également été organisée avec plusieurs associations manchoises (4 octobre 2022) investies dans les sujets de mobilités, à leur demande. Cette réunion a permis de leur présenter la démarche et de recueillir leurs avis et contributions sur son déroulement.

- Une deuxième étape (été 2022) à **dimension qualitative** : il s'agissait de préciser les registres et thématiques à partir desquels allait être construit le questionnaire de la troisième étape quantitative. Cette deuxième phase de la démarche a consisté à organiser :
 - Un focus group citoyen (7 juillet 2022).
 - Un focus group d'agents du conseil départemental (12 septembre 2022).

Cette double approche, basée sur un déroulement et une méthodologie strictement identique dans les deux cas, a permis de recueillir des contributions de la part de **deux publics très différents l'un de l'autre** : d'une part des personnes qui sont *a priori* éloignées de réflexions sur l'évolution réseau routier, de l'autre, au contraire, des personnes dont ce réseau constitue le quotidien professionnel (pour la plupart d'entre elles en tout cas).

- Une troisième étape enfin (automne 2022 – janvier 2023) à **visée quantitative** : il s'est agi d'administrer un questionnaire auprès de 3 catégories de répondants :
 - Un échantillon représentatif de la population manchoise.
 - Une catégorie de répondants « volontaires ».
 - Une catégorie constituée de représentants de communes du département.

Le questionnaire établi pour cette troisième phase était strictement le même pour les 3 catégories de répondants, afin de permettre de comparer les résultats entre ces différentes catégories.



Les éléments qui sont présentés au lecteur dans la suite de ce document correspondent aux échanges, enseignements et réponses recueillis dans le cadre des étapes 2 (analyses qualitatives) et 3 (analyses quantitatives).

Partie 1 : Analyses qualitatives

Que retenir ?

Synthèse des principaux résultats de la phase qualitative

Le focus group réalisé avec des citoyens a permis d'identifier une variété de points de vue et des polarités d'opinions :

- La route est perçue de manière positive et indispensable.
- Les enjeux environnementaux et de cohabitation entre les modes sont peu mis en avant par le groupe.
- Les pistes envisagées pour améliorer la situation sont assez conservatrices et concernent principalement la fluidité des déplacements en voiture.

Le focus group réalisé avec les agents du conseil départemental a été l'occasion de tirer des enseignements différents de ceux des participants au focus group citoyens. Si certains avis et opinions se rejoignent, les agents disposent d'une vision **plus technique et d'une bonne connaissance du sujet**, leur permettant de développer plusieurs axes intéressants :

- Le rôle de la route pour le territoire manchois est associé à une opportunité pour permettre des déplacements plus respectueux de l'environnement ;
- Les solutions techniques envisagées sont orientées autour de la multimodalité et de l'évolution du réseau routier vers des usages plus variés ;
- Les freins au changement sont à la fois liés à la structure du territoire et à la culture de l'autosolisme.

Ces focus group mettent en lumière plusieurs phénomènes :

- Il n'y a pas de réflexion collective autour de la route et de son avenir alors que l'importance du sujet est bien perçue ;
- En l'état actuel des choses, la priorité semble donc une montée en connaissance des habitants autour de cette thématique afin de construire un débat. La route englobe un ensemble de sujets concernant directement les Manchois tels que la pollution, y compris sonore, ou la sécurité routière. Ce sont des portes d'entrée pour porter le sujet routier au cœur des débats, à travers par exemple des campagnes de communication.

3. Focus Group « Citoyens »

L'objectif du focus group, réalisé le 7 juillet 2022, a été de **saisir la variété d'usage de la route dans le département de la Manche, l'image qu'en ont ses usagers et son avenir**. Sont présentées dans ce rapport les analyses des résultats obtenus à l'issue du groupe de participation.



Figure 1 : Photographie de l'atelier

Les participants au focus group n'ont reçu aucune formation préalable : leurs avis sont donc le reflet d'une opinion de non-spécialistes. Il s'agit de leurs avis à un instant T autour d'un sujet peu connu, peu débattu, peu diffusé. Effectivement, la route est rarement traitée comme une thématique à part entière. Nous le verrons, cela a pu générer un certain manque d'inventivité ou de réactions de la part des participants, finalement peu habitués à discuter de la route. Les résultats n'en sont pas moins intéressants puisqu'ils permettent au Département de saisir l'état d'esprit des Manchois au moment de faire évoluer sa politique pour l'avenir de la route.

3.1. Méthode

3.1.1 Les « focus group » ou groupes de participation

L'approche qualitative via des groupes de participation (ou focus group) permet de saisir les **prises de positions en interaction les unes avec les autres** et non de manière isolée. Dans cette perspective, ils permettent d'analyser des représentations partagées, d'accéder au sens commun, aux modèles culturels et aux normes.

L'objectif des focus group est de tendre vers un consensus autour de quelques propositions clés d'amélioration ou d'évolution du sujet étudié, ici le réseau routier manchois. Le débat sur les points d'accord et de désaccord entre participants a une visée opérationnelle puisqu'il s'agit, *in fine*, de **formuler des orientations et des préconisations concrètes pour le futur de la route**.

3.1.2 Organisation du focus groups

Modalités d'organisation des focus groups	
Format retenu pour les focus groups	Une soirée
Dates	Jeudi 7 juillet 2022
Horaires	19h -21h30
Lieu	Conseil Départemental de la Manche
Modalités de recrutement des participants	Panéliste (Avenir Focus)
Critères de sélection des participants	Objectif : échantillon présentant une diversité de profils <ul style="list-style-type: none">- Variété d'âges ;- Variété de sexe ;- Variété en termes de CSP ;- Variété de géotypes de résidence.
Nombre de participants	Cible : 10 participants par groupe (recrutement de 12 personnes) Nombre de participants effectif : 11
Dédommagement des participants	50 €/participant pour 2h30

Figure 2 : Modalités d'organisation des focus groups

3.1.3 Caractéristiques de l'échantillon

Sans prétendre à la représentativité, l'échantillon des **11 participants** présente une **variété** en termes de genre, âge, activité/catégorie socioprofessionnelle, de lieu de résidence et de pratique de mobilité. Le tableau ci-après en présente les caractéristiques.

N° participant	Genre	Âge	Activité	Situation familiale	Modes utilisés pour se déplacer	Lieu de résidence	Densité de la zone de résidence
1	Homme	35	Actif	Marié avec enfant	Voiture personnelle	Auvers	Peu dense
2	Femme	65	Active	Célibataire sans enfant	Voiture personnelle	Garay	Dense
3	Homme	21	Etudiant	Célibataire sans enfant	Voiture personnelle et covoiturage	Cherbourg	Dense
4	Femme	36	Active	Mariée avec enfants	Voiture personnelle et vélo	Bayeux	Peu dense
5	Femme	20	Étudiante	Célibataire sans enfant	Voiture personnelle et covoiturage	Hardinvast	Dense
6	Femme	60	Retraitée	Mariée avec enfants (hors du foyer)	Voiture personnelle et autocar	Granville	Dense
7	Femme	42	Active	Mariée sans enfant	Voiture personnelle et vélo	Brix	Dense
8	Femme	45	Active	Mariée sans enfant	Voiture personnelle et autocar	Bricquebec	Intermédiaire
9	Homme	53	Chômeur	En couple avec enfants (hors du foyer)	Voiture personnelle et covoiturage	Folligny	Intermédiaire
10	Homme	52	Chômeur	En couple avec enfants	Voiture personnelle	Granville	Dense
11	Homme	19	Actif	En couple sans enfant	Voiture personnelle et vélo	Saint-Amand	Peu dense

Figure 3 : Caractéristiques sociodémographiques des participants présents

3.2. Exercice 1 : Poser le cadre de la discussion et faire connaissance

3.2.1 Descriptif de l'exercice : introduction et jeu de la question de mobilité

3.2.1.1 Introduction par les animatrices

Les animatrices accueillent les participants : l'objectif de ce premier temps est de mettre les participants à l'aise afin de faciliter la prise de parole par la suite.

Les animatrices expliquent ce qu'est un groupe de discussion : le but est de partager **collectivement** ses expériences et idées. Elles précisent qu'il est important de créer un **environnement calme et bienveillant** : il ne faut pas se couper la parole, il n'y a de « mauvaise réponse » ou de « question stupide ».

Les règles du jeu de l'atelier sont par ailleurs affichées sur les murs.



Figure 4 : Règles du jeu de l'atelier

3.2.1.2 Jeu de la question de mobilité

Ce moment introductif est aussi l'occasion d'encourager les participants à s'exprimer et à faire connaissance les uns avec les autres. L'exercice du « **brise-glace** » se matérialise ici par un **jeu sur la question de mobilité** : chacun des participants se présente par le prisme de sa mobilité. A l'aide de gommettes ils désignent les modes utilisés selon les motifs de déplacements (domicile-travail, loisirs, achats etc.).

	Voiture individuelle	Covoiturage	Bus/car	Marche à pied	Vélo
Domicile - Travail					
Accompagnement de personnes					
Achats					
Loisirs					
Vacances					

Figure 5 : Jeu de la question de mobilité

Ensuite, les participants se lèvent et viennent dessiner sur une carte du réseau routier une forme qui représente leur rayon de déplacements habituels.

L'objectif est de faire une première mise en situation : où habitent/travaillent les participants, sont-ils voisins ? Vivent-ils les mêmes réalités dans leurs déplacements quotidiens ? L'exercice de la carte permet aussi de se rendre compte de la partie du réseau la plus utilisée par les participants.

Les animatrices relancent les participants en demandant des précisions sur les **critères de choix** des modes, les **fréquences**, les **motifs** ou encore l'**appréciation** qu'ils font des différents moyens de transport.

3.2.2 Principaux résultats et réflexions

Sans surprise, **la voiture est un mode de transport utilisé par presque tous les participants**. Si certains sont des utilisateurs convaincus de la voiture, d'autres présentent des **pratiques intermodales** ou un usage

partagé de celle-ci via le **covoiturage**. Plusieurs mentionnent être en mesure de réaliser certains déplacements à pied ou en vélo, notamment lorsqu'ils vivent dans des espaces disposant de services et commerces de proximité.

« J'utilise beaucoup la voiture parce j'ai eu mon permis y'a pas longtemps et j'adore conduire donc j'utilise beaucoup ma voiture. »

« Moi c'est simple, je prends la voiture pour tout. Tout et n'importe quoi. Y'a que pour le loisir et les vacances que je fais du covoiturage. Sinon, je ne prends jamais le bus, jamais le vélo. »

« La voiture, comme je suis à la campagne, c'est mon moyen de locomotion principal. Même si le matin pour aller au travail c'est une sorte de covoiturage en famille pour aller prendre le bus. »

« Au niveau des achats, je les fais aussi soit à pied, soit en vélo, puisque tout est à proximité sur Bayeux. »

Une participante indique cependant avoir revendu sa voiture et se déplacer à présent en bus. Elle justifie ce choix par le prix de l'essence et ne mobilise jamais l'argument écologique. Elle se montre par ailleurs satisfaite du réseau de bus (elle réside à Brix).

« Pour aller au boulot, vu le prix de l'essence maintenant, j'ai revendu la voiture et j'y vais donc en bus. Y'a 6 mois même pas. C'est beaucoup mieux le bus. Enfin, plus rentable on va dire. Donc j'y vais en bus et selon le temps qu'il fait, je termine à pied. Parce qu'évidemment le bus ne me dépose pas à mon bureau. Et en vélo, quand je peux mettre le vélo derrière le bus. Parce qu'on ne peut pas sur tous les bus. »

« On est à Brix et ils nous ont fait des supers lignes, donc rien à dire là-dessus, c'est vraiment très très bien. »

Lorsque les participants dessinent leurs rayons dans le département on observe qu'ils **se déplacent dans tout le département et empruntent tous types de routes**.

Les participants ont des **perceptions** des modes propres à leurs expériences, à leur quotidien. La **marche à pied** est associée uniquement au loisir pour l'un des participants, tandis que d'autres mentionnent marcher pour réaliser leurs achats. Le **vélo** est perçu comme plutôt dangereux par une partie du groupe. Le **covoiturage** est apprécié par certains tandis que d'autres le trouve contraignant.

« La marche à pied de temps en temps mais c'est uniquement pour du loisir. »

« Alors certes y'a des pistes cyclables, mais c'est pas toujours le cas partout, y'a des zones où ça peut être dangereux en termes de circulation. »

« Le covoiturage c'est contraignant. C'est-à-dire que nous on n'a pas particulièrement d'horaires, on se fait déborder, donc ça me gêne vis-à-vis de la personne qui doit m'attendre. Je suis pas à l'aise avec ça. Je préfère être sûre. »

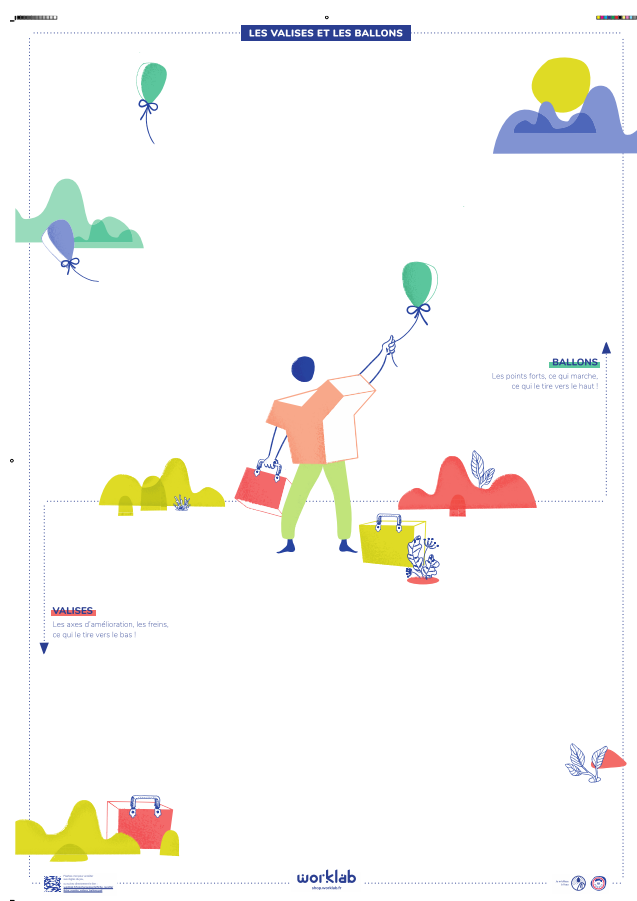
3.3. Exercice 2 : Atouts et limites du réseau routier

3.3.1 Descriptif de l'exercice : identifier les atouts et les limites du réseau routier

Après avoir parlé de la route et de l'usage que les participants font de celle-ci, ils sont amenés à réfléchir aux éléments qu'ils apprécient et qu'ils apprécient moins du réseau routier :

L'illustration ci-dessous leur est présentée : en haut sont représentés des ballons, en bas des valises. Les participants repartis en deux groupes doivent réfléchir aux points forts et aux points faibles collectivement et venir coller des post-it sur l'illustration :

- + **Les points positifs**, ce qui fonctionne bien et est apprécié dans le réseau routier sont placés au niveau des ballons.
- + **Les points négatifs**, les freins, ce qui fonctionne mal, sont placés au niveau des valises.



Une fois le travail réalisé en sous-groupe, un.e volontaire vient restituer au groupe au complet les résultats : cela permet de comparer les résultats entre les deux sous-groupes, d'observer les différences, les désaccords mais aussi les points communs.

3.3.2 Principaux résultats et pistes de réflexions

3.3.2.1 Les aspects positifs du réseau routier manchois

Les deux sous-groupes s'accordent à dire que **le réseau routier manchois est bien entretenu, propre et qu'il offre une grande variété de routes**, donnant accès à plusieurs itinéraires pour se rendre à sa destination.

« Y'a un grand nombre de route et différents itinéraires, on peut circuler, y'a plusieurs chemins pour arriver à un point donné. »

Le sous-groupe 1 mentionne également en premier l'**indépendance** offerte par la route, et finalement par la voiture individuelle : le fait de pouvoir partir quand on veut, où on veut. Ils évoquent aussi la qualité du paysage, la gratuité du réseau, et le **stationnement** facile et gratuit dans le département.

« On a marqué l'indépendance, le fait de pouvoir circuler sur les routes comme on veut, comme on le souhaite. »

« Le stationnement était facile et gratuit, y'a toujours de la place pour stationner, circuler. »

Le sous-groupe 2 considère que le réseau de **ligne de bus** est bien fait. Ils relèvent aussi les **pistes cyclables**, notamment sur le littoral, qui participent à l'attractivité touristique du département.

« Il y a des lignes de bus créées sur Granville et tout autour de Granville depuis quelques temps et ça c'est très utile. Y'en a pas mal qui sont gratuites. »

« On a mis les zones touristiques, c'était par rapport aux pistes cyclables. On disait qu'elles prenaient beaucoup de place sur nos routes mais en même temps on s'est dit qu'il y'avait un point positif c'est que ça faisait une grosse attractivité, parce que les touristes viennent beaucoup plus se balader sur les pistes cyclables, et ils venaient beaucoup plus voir les plages, la digue, donc on s'est dit que c'est un point positif parce qu'il y'a une bonne attractivité. »

3.3.3 Les aspects négatifs du réseau routier manchois

Les deux sous-groupes mentionnent la question de la **vitesse** : il y a selon eux trop de changements de vitesses selon les routes, et globalement **ils considèrent que les limitations de vitesse sont souvent trop basses**.

« Le changement de vitesse sur un même axe : Même ligne droite, un Bayeux Saint-Lô, 50-70, changement de département Calvados 90, Manche 80 km/h. »

L'**infrastructure** est aussi un point à améliorer selon les deux sous-groupes : les revêtements de certaines routes ou encore l'entretien des abords sont pointés du doigt. Ce sont notamment les petites routes qui sont mentionnées, souvent jugées trop étroites et mal entretenues. A travers ce sujet, la notion de **danger** sur la route est introduite. Sur la question des herbes mal coupées aux abords des routes, tous les participants ne sont pas d'accord, certains trouvent au contraire que les petites routes sont bien entretenues : le groupe se met d'accord sur le fait qu'il existe des différences selon les zones du département.

« Moi je trouve que les petits axes, c'est horrible. Les herbes ne sont pas coupées, (..) ils croient qu'on roule en vélo pas en voiture, le routes font 30cm de large et puis y'a pas de visibilité, parce qu'on ne voit rien, les herbes dans les virages sont super longues, donc je trouve que c'est super dangereux, les petites routes sont super dangereuses. »

« On n'a pas les même petits axes (...) je pense qu'on vient pas du même endroit, donc c'est pour ça. »

La question du **partage de la route** entre camions, vélo, tracteurs et bien sûr voitures est aussi évoquée par tous les participants. Ce partage non optimal est aussi perçu comme **dangereux**.

« Le partage de la route est quand même compliqué. Alors certes y'a des pistes cyclables, mais c'est pas toujours le cas partout, y'a des zones où ça peut être dangereux en termes de circulation. »

« C'est vrai que sur pas mal de routes, y'a énormément de trafic routier donc y'a des gros camions ou des tracteurs même, qui font beaucoup de bruit, et puis qui dérangent pour la route, ça ralentit la route, c'est dangereux, on n'a pas de visibilité devant, on a pas mal d'accidents de gens qui veulent doubler et qui font un face à face, on a mis ça parce que c'est quand même dangereux. »

« Le fait que les poids lourds passent dans le centre-ville. »

Le sous-groupe 1 observe un **manque d'alternatives à la voiture individuelle** dans le département : il faudrait selon eux des réseaux de **train** et de **bus** plus denses et efficaces. Ils mentionnent également la présence trop faible d'**aires de covoiturage** : il en existe mais il faudrait les généraliser.

« Les aires de covoiturages, il y en a mais peut-être qu'il en faudrait plus encore pour inciter au covoiturage. »

« Après les lignes de bus, on l'a cité un peu en négatif, parce que finalement le territoire a pas la même réponse en termes de bus. »

Les participants de ce sous-groupe évoquent également la question de la **signalisation**, ils ne sont pas toujours à l'aise pour s'orienter sur la route et apprécieraient des indications plus claires. Les travaux sont cités comme un élément pénible mais nécessaire si l'on veut une chaussée de qualité.

« La signalisation, qui n'était pas toujours explicite pour se déplacer. En campagne, les herbes prennent le dessus sur les panneaux. Orientation, toujours dans la même idée, c'est pas toujours simple de s'orienter. »

« Les travaux, y'a quand même souvent des zones en travaux qui durent dans le temps, et ça peut être compliqué. Mais du coup on aurait pas le positif où elles sont bien entretenues. »

Enfin le sous-groupe 1 évoque le **manque d'aires de repos** aux abords de la route. Sur ce point, ils ont un raisonnement intéressant puisqu'ils mettent en relation le fait que les routes soient gratuites, et la contrainte que cela représente pour le déploiement d'aires de repos de qualité.

« Manque des aires de repos également, mais même chose on a dit que les routes étaient gratuites donc c'est aussi le fait d'avoir des zones payantes qui permet d'avoir des aires de repos. »

Le sous-groupe 2 met en avant des thèmes passés sous silence par les autres. Ils évoquent par exemple le **prix de l'essence** – en hausse – qui est un problème pour l'usage de la route en voiture. Ils sont aussi d'avis qu'il manque des grands axes routiers dans certaines zones du département (l'ouest notamment).

« Au niveau du Ouest Manche, tout ce qui était à gauche de la Manche, il manque beaucoup de grands axes, y'a pas de grands axes, y'a pas de nationale, y'a rien. »

La question de la **sécurité routière** apparaît aussi à travers l'exemple des **arrêts de bus** dont l'accès n'est pas sécurisé.

« Sur certaines routes, c'est très très mal desservi, les arrêts de bus sont très mal placés, c'est-à-dire que vous avez un arrêt de bus c'est juste une petite cabane en bois sur une route à 80 pour y aller c'est de l'herbe, donc pour y aller c'est super dangereux, c'est super mal desservi. »

« Mes parents m'ont toujours amené au bus, mais c'est vraiment dangereux la route, c'est à 80, y'a aucun aménagement, on doit marcher sur l'herbe. Donc quand il pleut on marche à côté, parce que sinon on arrive à l'école, on est trempé. Là ils ont mis enfin un arrêt, c'était y'a un an, j'avais déjà quitté le lycée, le lycée et tout. Mais avant c'était juste, le talus a juste été coupé un peu. Y'a pas de lumière, rien du tout. C'est carrément dangereux pour les écoliers. »

« C'est récurrent je crois. Y'a beaucoup d'arrêts de bus comme ça dans la Manche. »

Enfin, ils regrettent des **embouteillages** sur certains axes qui rendent l'usage de la route difficile. Encore une fois, tous les participants ne s'accordent pas à dire que cela est vrai.

« - (...) c'est l'enfer en pleine saison et puis au moment de sortie de l'heure de travail. C'est phénoménal je vous assure. Dimanche soir, les retours de plage, c'est une heure d'embouteillage, c'est incroyable.

- Ça je trouve pas que ça soit le point négatif de la Manche, je pense que ça va. »

3.4. Exercice 3 : Imaginer le réseau routier de demain

3.4.1 Descriptif de l'exercice : imaginer le réseau routier de demain

Une fois les atouts et les limites du réseau routier identifiés, les participants sont invités à **penser ce qui pourrait être mis en place à l'avenir pour améliorer la route**. Ils doivent pour cela partir de leur réalité, de leur usage de la route et déterminer ce qui pourrait les aider. Les participants réfléchissent individuellement et viennent coller des post-it sur une grande illustration affichée au mur : elle représente une route et se sépare en deux colonnes. La colonne de droite concerne tout ce qui se trouve sur la route et celle de gauche touche à tout ce qui se trouve autour de la route.

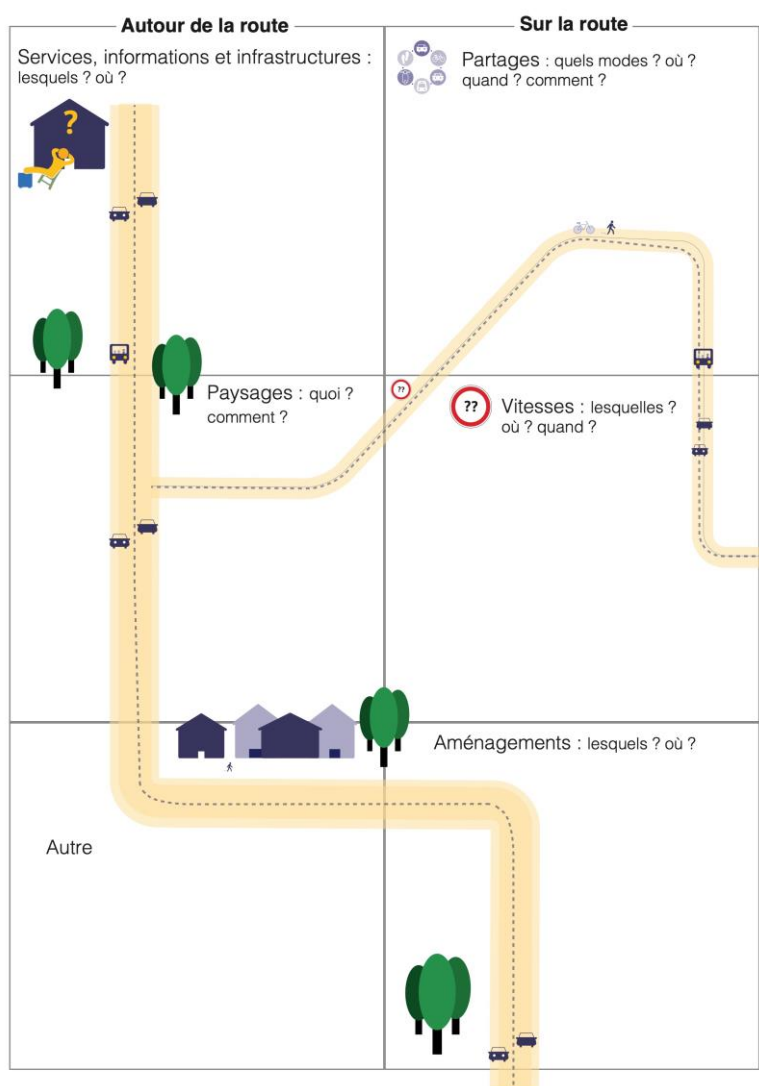


Figure 6 : Exercice du réseau routier de demain

3.4.2 Sur la route

La partie de l'illustration concernant la route en elle-même est divisée en trois cases, correspondant à trois thèmes :

- + **Le partage de la route** : il s'agit ici de se demander quels sont les modes autorisés à circuler sur les différentes voies. La réflexion peut aussi porter sur les modes qu'il est important d'encourager (vélo, covoiturage) et comment cela est possible. Quels sont les modes qu'il faut encourager ? Comment ?
- + **La vitesse** : c'est un sujet qui peut poser débat, l'idée est de comprendre quelles sont les attentes des participants quant à la vitesse de circulation, si il existe une vitesse « idéale », si il leur semble pertinent d'abaisser cette vitesse.
- + **Les aménagements** : ce thème traite de la route en elle-même en tant qu'infrastructure c'est-à-dire la qualité de la chaussée, la forme, la largeur, le marquage au sol etc.

3.4.3 Autour de la route

De même la zone correspondant aux idées pour ce qui entoure la route est divisée en deux parties :

Les services, les informations et les infrastructures : il peut s'agir des aires de repas, des équipements présents à proximité de la route ou encore des points d'informations.

Les paysages : les participants peuvent s'exprimer à ce sujet en expliquant ce qu'ils apprécieraient en termes d'espaces naturels autour de la route.

3.5. Principaux résultats et pistes de réflexions

3.5.1 Sur la route

Les participants avancent un certain nombre d'idées concernant les évolutions qu'ils envisageraient pour la route. Ils se montrent plus productifs sur ce sujet que sur les abords de la route.

Une réflexion est menée sur la question des **modes alternatifs à la voiture individuelle** : l'idée d'une **plateforme de covoiturage** à l'échelle du département est avancée, ainsi que l'aménagement d'autres **aires de covoiturage**. Certains réfléchissent même à des idées pour inciter à la pratique du covoiturage, via un système d'incitations, de récompenses :

« Y a blablacar, mais dans la Manche on pourrait faire un système interne à notre région, ça existe peut-être mais je connais pas. Développer au conseil général, qu'ils fassent un site et développer ça sur tout le territoire (...) Bah y'a des groupes Facebook comme ça mais c'est vrai que c'est pas... »

« Les gens qui vivent dans les campagnes, au lieu de prendre chacun sa voiture pour aller faire des courses, on prend une voiture et on y va. »

« Je vais aller plus loin, ils ont fait un système de récompense. Y'a un tirage au sort, une semaine au camping, je sais pas où dans la Manche, offerte. Si vous faites du covoiturage. »

Certains participants souhaitent aussi donner **plus de place aux et aux cyclistes** à travers de meilleures **infrastructures** (pistes cyclables et trottoirs). Les participants évoquent aussi les trottinettes, certains en utilisent, tous sont d'accord pour dire que circuler sur la route avec une trottinette est dangereux. Néanmoins, quand l'idée émerge de faire plus de pistes cyclables, certains s'y opposent, de peur que cela ne prenne finalement trop de place sur l'espace dédié à la voiture : la solution est alors de couper le trottoir, et ici encore on observe une opposition de la part d'autres participants qui évoquent les fauteuils roulants, les enfants, les poussettes etc.

« J'ai mis ça tout à l'heure, dans le coté on partage la route donc aménager un même espace, plutôt un aménagement sur des pistes, sur des voies plus lentes par exemple. Pour qu'on soit dans le partage de la route et du même espace. »

« Quand on monte dessus (sur une trottinette) ça va à fond mais par exemple y'a des fois ou je sais pas où je dois rouler parce que y'a pas de piste cyclable. Avec les voitures à côté je suis pas sereine. Quand y'a des voitures à gauche, à droite qui sont garées et à gauche les voitures qui me doublent, sincèrement je préfère aller sur le trottoir que risquer de me prendre une voiture. »

« (...) Faire plus de pistes cyclables, moi je trouve. Parce qu'on peut y aller très bien en trottinettes, y'a 0 problème. Mais quand y'a pas de pistes cyclables entre la route et le trottoir bah moi je monte sur le trottoir. »

« Ouais mais faut pas qu'ils prennent trop de place. Quand je vois des trottoirs, les trottoirs ils font 4 mètres de large, au lieu de couper la route, on coupe le trottoir. J'hyperbole mais ils font un mètre cinquante de large. Mais au lieu de couper la route, couper les trottoirs, on pourrait un petit peu manger sur le trottoir et mettre une piste cyclable »

Ensuite, le thème de la **vitesse**, largement abordé précédemment, est remobilisé ici : les participants souhaitent que la vitesse minimum sur les routes soit rendue plus visible et l'idée d'un radar pour flasher les automobilistes allant trop lentement est avancée.

« Il devrait y avoir une limite maximum mais aussi une limite minimum. Puis un mec qui roule à 80 au lieu de 130 ou à 80 au lieu de 110, il se fera très rarement arrêter. En vrai ça paraît stupide mais je trouve ça intéressant (...) Quand tu vois les vieilles mamies qui roulent à 70 au lieu de 130... Pour moi, ça devrait être... allez hop, amende ! »

Justement, sur la question du **partage de la route** entre différents types de véhicules, certains plus lents (tracteurs, scooters), d'autres plus rapides, différentes idées sont avancées. Ainsi, la route pourrait être modulée pour permettre aux voitures de dépasser les tracteurs. De même, les axes cantonaux pourraient être réservés aux véhicules lents. Ils envisagent aussi créer de nouveaux axes routiers.

« Ou un accotement (...), ce qui fait que quand on va vers Coutances et qu'il y'a un tracteur, la voie est élargie de manière à ce que le tracteur se déporte sur la droite et que l'usager puisse le dépasser en toute sécurité. »

« Toutes les petites cantonales qui sont pas très occupées, pour les véhicules lents, les tracteurs »

« Faire une autre route pour les plus petites voitures. Ou alors faire une voie véhicules lents, à la limite. Qu'ils aient une route à eux. »

Ces propositions interpellent certains participants. **L'un d'entre eux met en avant des considérations environnementales**. Une autre alerte sur la notion d'**inclusion** et se prononce contre l'exclusion complète des véhicules lents et plutôt favorable à l'idée d'une voie réservée. Un vrai débat émerge de ces considérations, mettant en lumière les **divergences** entre les participants.

« Ça veut dire qu'il faut encore augmenter le nombre de routes ? Et l'environnement ? Où va-t-on ? Quand tu parles d'une nouvelle route, faut penser à tout l'environnement autour de ça, aux habitations, aux gens qui habitent. Aussi la faune et la flore. L'effet sonore, ça peut arriver jusqu'aux habitants. Est-ce que ça va coûter au département et au contribuable ? »

« Moi je trouve que si on parle de partage, c'est pas exclure sur nos routes les véhicules lents, je serais plutôt sur une voie pour véhicules lents, quitte à ce que nous on ralentisse notre vitesse, par rapport aussi à la mise en danger, plutôt que de dire on exclut. C'est tout le contraire de l'inclusion. »

« C'est un bordel quand même en vrai de les faire passer par d'autres routes. (...) on s' imagine, nous, si on perd notre permis c'est nous qui nous retrouvons en scooter pour aller au boulot, je suis pas sûre qu'on soit content de faire le détour par les petites routes.

« Mais même sur une 4 voies où y'a une voie lente, un scoot n'a rien à faire là. C'est un scooter, ça passe par les petites routes, je suis désolé. C'est super dangereux. »

Sur la **forme de la route** en elle-même, les participants expliquent qu'il faudrait qu'elle soit plus large pour mieux s'adapter à la taille des véhicules. L'idée de mieux la moduler pour permettre aux bus de s'arrêter en toute sécurité est mise en avant.

« On est dans un département avec plein de petites routes et les voitures sont de plus en plus grosses, donc voilà. Est-ce qu'il faut adapter les voitures, est-ce qu'il faut adapter les routes, je sais pas ? »

« Moi je serais plus pour un dégagement pour le bus, au lieu qu'il s'arrête sur la route, faire un dégagement pour le bus, pour s'ancrer un peu plus. Pour la sécurité des gens qui vont prendre le bus et pour ne pas encombrer la route. »

Toujours dans une optique de sécurité, les participants souhaitent améliorer l'**éclairage**, ou encore la signalisation pour les **passages piétons**, notamment aux abords de zones où se trouvent des usagers plus vulnérables (écoles etc.). Ils expriment aussi l'importance d'entretenir les petites routes.

« L'autre fois je suis rentré de nuit, y'avait des jeunes qui marchaient sur le bord de la route, sans rien, sans loupiote. Fallait vraiment les voir. »

« En campagne, y'a pas eu d'effort. (...) si vous marquez pas le passage piétons, ils s'arrêtent pas. Je vous jure c'est vrai. Mes filles, des fois, je leur dis « faites attention », si vous marquez pas, ils s'arrêtent pas. Vous avez beau avoir des sacs ils s'arrêtent pas. Alors de nuit. »

Enfin, l'idée de **bornes de recharge électrique** pour encourager les véhicules électriques est avancée. Les participants ont l'impression qu'il y a peu de bornes, et de mauvaise qualité.

3.5.2 Autour de la route

Les participants imaginent des **aires de repos** plus nombreuses et mieux équipées : toilettes, jeux pour enfants, tables etc.

Un participant évoque la **biodiversité** aux abords de la route, amenant à nouveau le sujet environnemental dans la discussion. Les réactions sont mitigées, la plupart considèrent que le département est déjà très rural et qu'allouer un budget à ce poste de dépense n'est pas pertinent : le sujet est considéré comme « secondaire ».

« Je remarque sur St Lo et alentours, ils mettent des arbres mais c'est tous les mêmes. On pense la planète et tout ça, moi je pense plus à biodiversité, mettre des choses pour qu'il y ait des insectes et tout ça, ça serait pas plus cher. Ça serait plus sensé pour l'environnement, la planète. »

3.5.3 Autre

La discussion sur la place donnée aux piétons et cyclistes en amène une autre, autour du sujet de **l'accessibilité** : une participante explique que les trottoirs sont souvent inadaptés aux besoins des personnes en fauteuil roulant ou des personnes à mobilité réduite.

« On parlait des fauteuils tout à l'heure, à St Lo rentrer dans une boutique c'est compliqué. Pour se déplacer avec des routes qui montent énormément. C'est pas du tout adapté à un public mobilité réduite. A Cherbourg non plus. C'est pas du tout adapté. Les trottoirs, y'en a un sur deux ou y'a la rampe pour monter. »

L'animation de **randonnées vélo** pour inciter à l'usage de ce mode est proposée par une participante. Au-delà de la pratique du vélo, cela est vu comme une façon de créer du lien entre les habitants d'un même endroit.

*« Dans les petits villages, il y'a de plus en plus de personnes à vélo, même vélos électriques et y'a peut-être quelque chose à trouver pour animer et leur trouver des petites randonnées et **créer du lien social** de cette manière-là (...) trouver des randonnées, des animations autour de ça. »*

« C'est du lien la route. Et le village, c'est des routes. »

3.6. Confronter les pistes d'action aux réflexions des participants

3.6.1 Les pistes d'action évoquées par les participants

	Un peu abordé	Abordé
Voies réservées à occupation multiple		
Parking relais		
Régulation de la vitesse		
Bornes de recharge		
Infrastructures routières durables		
Covoiturage		

Seules trois solutions sont réellement discutées : les **bornes de recharge**, l'**abaissement de la vitesse** et le **covoiturage**.

En effet, à plusieurs reprises, les participants mentionnent la mise en place de **bornes de recharge**. Ils ont néanmoins des avis partagés sur les **véhicules électriques**, certains les trouvent coûteux, d'autres ne les considèrent pas comme écologiques.

« C'est économique mais pas écologique. Pas écologique du tout. Vu comment on fait l'électricité. »

« Faut baisser le prix des voitures (électriques). Ça coûte cher. »

Concernant l'**abaissement de la vitesse**, le courant dominant va plutôt dans le sens d'une **hausse de la vitesse maximale autorisée** ou du moins d'une harmonisation de la vitesse sur les axes. Personne ne se prononce en faveur d'un abaissement des vitesses. La question des véhicules allant de fait plus lentement (tracteurs, scooters) divise entre ceux qui voudraient les exclure des routes rapides et ceux qui sont pour une cohabitation des modes : ces derniers sont prêts à aller plus lentement au nom d'une route « inclusive » pour tous les modes et proposent de voies réservées (sur une même route) ou des abattements permettant le dépassement de ces véhicules.

Le **covoiturage** fait consensus au sein du groupe et ils mentionnent lors des deux exercices l'importance de développer des aires dédiées à cette pratique. Un participant propose une plateforme de mise en relation à l'échelle du département. Si certains trouvent que covoiturer est contraignant, la majorité approuve cette pratique.

Ensuite, certains thèmes sont évoqués indirectement ou de façon anecdotique. Par exemple, les **voies réservées à occupation multiples** ne font pas partie des idées des participants mais ils envisagent tout de même de réserver des voies pour les véhicules lents. Ils ne développent pas l'idée des **parkings-relais** mais une participante explique en utiliser un tous les jours pour aller travailler et semble en être plutôt satisfaite ; d'autres, au contraire, n'envisagent pas ce genre de déplacement qu'ils jugent trop contraignants. Enfin, bien que cela ne soit pas évoqué lors de la discussion, un post-it mentionne un revêtement routier qui permettrait de charger les voitures.

3.6.2 Détails et définitions des pistes d'action abordées

3.6.2.1 Les voies réservées aux véhicules à occupation multiple

a) Les High Occupancy Vehicle (HOV) ou voies réservées aux véhicules à occupation multiple

Ce sont des **voies réservées aux transports en commun ou aux véhicules personnels utilisés pour le covoiturage**. Les personnes qui ne respectent pas cette règle sont verbalisées. En général, ces voies offrent une circulation plus rapide et fluide, ce qui encourage les automobilistes à covoiturer. L'exigence peut être d'avoir plus d'une personne ou plus de deux personnes, elles peuvent être temporaires (heures de pointes) ou permanentes. Elles peuvent aussi être ouvertes aux autosolistes qui circulent en véhicules électriques. Les premières HOV ont été mises en service dans les années 1970 aux Etats-Unis et la solution est devenue courante depuis, prouvant son efficacité en gestion du trafic.

b) Les High Occupancy Toll Lane (HOT)

Le principe est le même que pour les HOV mais même les autosolistes peuvent circuler s'ils paient une **taxe**.

On note que le réseau manchois ne se prête pas à ce type de mesure, qui sont plutôt mises en place aux abords des grandes métropoles possédant des axes très fréquentés.

3.6.2.2 Les parking relais

Les parking-relais permettent d'effectuer des **déplacements intermodaux** : la voiture est utilisée pour une partie du déplacement puis elle est garée sur ce type d'infrastructure et permet de continuer le déplacement avec un autre mode (transports en commun, train, car etc.). Cette solution est à l'origine destinée à limiter les externalités négatives liées à l'étalement urbain en permettant aux usagers de laisser leurs voitures à l'extérieur de la ville et de prendre les transports en commun.

Dans le cas de La Manche, ce type de solution se heurte à un certain nombre de limites liées à la facilité de circulation automobile. Un conducteur a assez peu d'intérêt à utiliser un parking relais si son trajet ne compte pas de congestion et aucune difficulté de stationnement à destination. Malgré un potentiel intérêt environnemental, les parking-relais fonctionnent surtout en zone dense.

3.6.2.3 L'abaissement de la vitesse

Réduire la vitesse de circulation permet de mieux maîtriser les phénomènes de ralentissement, en évitant les ondes de choc (freinages brutaux) ou l'« effet accordéon » (freinages puis reprises répétées de la

circulation) qui viendraient paralyser le trafic. Cela permet aussi de garantir plus de **sécurité** sur la route et de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

A nouveau, cette piste d'action concerne plutôt les zones où les vitesses de circulation sont élevées, ce qui n'est pas le cas du réseau manchois. Cependant, la question de l'harmonisation des vitesses a été soulevée lors de l'atelier. Il s'agit d'une solution qui n'est pas présente comme telle dans la littérature grise ou dans la littérature académique. Elle peut se traduire par une augmentation ou un abaissement de la vitesse sur certains axes afin de permettre le moins de variations possibles entre les différents tronçons. Ce besoin exprimé lors du focus group ne répond cependant à aucun argument technique.

3.6.2.4 Les bornes de recharge pour les véhicules électriques

Il s'agit de développer ces infrastructures de recharge aux abords des routes afin d'encourager les automobilistes à investir dans une voiture électrique.

3.6.2.5 Les infrastructures routières durables

a) Les routes à énergie positive

Sur le modèle des bâtiments à énergie positive (BEPOS), il s'agit d'infrastructures de transport produisant de l'énergie, notamment de l'énergie solaire. Ce type de solutions ne vise pas à réduire les émissions de polluants liées au transport mais à **produire de l'énergie propre** en dotant les routes d'une nouvelle fonction venant s'ajouter à la fonction de circulation.

Pour l'instant, il ne s'agit que d'expérimentations et il est difficile de savoir si cela sera réellement une option à l'avenir.

b) Les revêtements routiers durables

Il existe des expérimentations de routes réalisées à base de matériaux durables (fibres de chanvre), ou encore pour recycler la chaussée.

3.6.2.6 Le covoiturage

Encourager l'émergence de **plateformes de covoitages**, de **lignes de covoiturage** matérialisées avec des arrêts, les aires de covoiturage. Il existe aussi un système de **covoiturage spontané**, les "points stop". On peut aussi réserver des voies au covoiturage et en restreindre l'accès pour les autres véhicules.

3.7. Conclusion du Focus Group Citoyens

Analyser les réflexions des participants durant le focus group a permis de comprendre comment ils perçoivent la route et son futur.

En premier lieu, les discussions ont mis en lumière que **ce sujet ne fait pas consensus** : différents points de vue non univoques s'opposent et répondent à des contextes résidentiels différents et à certaines disparités au sein du département.

Ensuite, **les pistes envisagées pour améliorer le réseau routier sont assez conservatrices** : ils ne proposent pas de changements fondamentaux, il s'agit souvent de continuer un travail déjà entamé (aires de covoiturage, bornes de recharge) et non de développer quelque chose de vraiment nouveau. A aucun moment ils n'ont envisagé la **contrainte**, en termes de vitesse ou de modes autorisés, aussi bien pour eux que pour les autres. **La seule piste « contraignante » concerne les véhicules jugés « lents » qui entravent selon eux la fluidité des déplacements** : la solution serait de les isoler en leur donnant d'autres routes ou des voies réservées. Ce choix revient finalement à **construire plus de routes** ou des routes plus larges, ce qui nous amène à penser que les participants ne considèrent pas l'expansion du réseau routier comme quelque chose de problématique.

Effectivement, si dès le début, les participants ont relevé la richesse du réseau routier et le grand nombre d'alternatives pour un itinéraire donné, ils ont avancé à plusieurs reprises la **possibilité d'étendre encore davantage le réseau**. Un seul participant a émis une réserve en évoquant des préoccupations environnementales.

Justement, **l'environnement a été relativement absent des discussions** : il est apparu de façon anecdotique, de la part de ce participant (de toute évidence engagé sur le sujet) et d'un autre, évoquant la biodiversité aux abords des routes. Des modes comme le covoiturage, le vélo, les véhicules électriques ont été abordés mais presque jamais sous l'angle de la baisse d'émission de polluants qu'ils permettent.

Par ailleurs, les participants ont à plusieurs reprises discuté des **projets routiers en cours de réalisation dans le département**. La conversation a pu être recentrée sur le cœur du sujet des focus group qui n'était pas de commenter les projets en cours mais plutôt de penser dans un cadre plus global l'avenir de la route. Le Directeur des Infrastructures et l'entretien routier du conseil départemental étant présent, les participants ont pu bénéficier d'une brève réponse à leurs interrogations au moment de la pause.

Finalement, ce focus group a été l'occasion de saisir le **niveau d'attentes et de connaissances des habitants du département** sur une question complexe. Les participants ont exprimé leurs avis, ce qui permet au département de mieux connaître les discours, les craintes et les aspirations avec lesquelles il faudra compter au moment de construire une politique publique. Si la route est un sujet quotidien pour les participants et qu'ils l'empruntent tous fréquemment, ils ne semblent pas habitués à en parler sous l'angle de l'amélioration. Cette thématique est souvent absente de l'actualité et des médias : **il n'y a pas de réelle réflexion collective autour de la route**. C'est peut-être pour cette raison que les participants ont semblé avoir des **difficultés à exprimer des idées réellement innovantes** et ont exprimé une **approbation passive** de la route telle qu'elle est aujourd'hui : à quelques ajustements près, ils en semblent satisfaits. L'absence du sujet « route » dans les esprits des participants explique éventuellement aussi les **liens très peu nombreux qu'ils ont fait entre l'évolution du réseau routier et les préoccupations environnementales**, pourtant présentes dans les médias.

En l'état actuel des choses, la priorité semble donc une montée en connaissance des habitants autour de cette thématique afin de construire un débat. La route englobe un ensemble de sujets concernant directement les Manchois tels que la pollution (y compris) sonore ou la sécurité routière. Ce sont des portes d'entrée pour porter le sujet routier au cœur des débats, à travers par exemple des campagnes de communication.

4. Focus Group « Agents du conseil départemental »

L'objectif du focus group, réalisé le 12 septembre 2022, a été de **saisir les opinions et les idées des agents du département autour de la thématique routière**. Sont présentées dans ce rapport les analyses des résultats obtenus à l'issue du groupe de participation.



Figure 7 : Photographie de l'atelier

Les participants au focus group sont des agents du département travaillant sur des sujets en lien avec la route : leurs avis sont donc le **reflet d'une opinion de spécialistes, ou du moins de personnes sensibilisées à la question**. Ils sont également invités à décrire leur ressenti d'utilisateur de la route, en tant qu'habitants du département. Les propos réaccueillis s'articulent donc entre **vision technique de la problématique** et **retour d'utilisateurs**. Les résultats varient de ce fait de ceux du précédent focus group, où des citoyens non spécialistes et peu sensibilisés à la question s'étaient exprimés. Ici, les opinions et les idées sont riches, construites et apportent de vraies **clés de compréhension et d'action pour l'avenir de la route dans le département**.

4.1. Méthode

4.1.1 Organisation du focus groups

Modalités d'organisation du focus groups	
Format retenu pour les focus groups	Une après-midi
Dates	Lundi 12 septembre 2022
Horaires	14h – 17h
Lieu	Conseil Départemental de la Manche
Modalités de recrutement des participants	En interne : direction des infrastructures et de l'entretien routier et mission d'appui à la transition écologique et au développement durable
Critères de sélection des participants	- Travailler au sein des services précités
Nombre de participants	Nombre de participants : 12
Dédommagement des participants	Aucun (atelier réalisé sur une après-midi travaillée)

Figure 8 : Modalités d'organisation des focus groups

4.1.2 Caractéristiques de l'échantillon

L'échantillon ne présente pas de **variété** socio-démographique, à l'inverse du focus group précédent. Il présente des profils de techniciens familiarisés à la thématique routière.

4.2. Exercice 1 : Poser le cadre de la discussion et faire connaissance

4.2.1 Descriptif de l'exercice : introduction et jeu de la question de mobilité

Cet exercice est présenté au paragraphe 3.2.1

4.2.2 Principaux résultats et réflexions

De façon nette, **la voiture est utilisée par la plupart des participants**. Plusieurs sont **cyclistes**, y compris pour les trajets domicile travail (4 participants). On retrouve un usage plus massif de la marche et du vélo pour les motifs en lien avec les vacances et les loisirs, en dehors de routes principales.

« Moi je fais du VTT en dehors des routes, c'est bien plus agréable, c'est bien plus joli. J'ai pas de plaisir à faire du vélo sur la route. »

Les agents mentionnent la mise à disposition de **vélos à assistance électrique** par le département : ils apprécient la mesure mais y voient certaines limites, notamment les temps d'attente pour obtenir un VAE. Ils déplorent également le fait de ne pas avoir accès au **forfait mobilité durable**.

« Je suis à vélo à assistance électrique, qui sont à disposition des agents du département. (...) Y'a une file d'attente assez énorme là-dessus, sur les vélos ... »

Peu d'entre eux utilisent les **transports en commun**, qu'ils décrivent comme inadaptés et contraignants. Plusieurs décrivent le manque d'alternative aux transports en commun : en cas de défaillance, il n'y a pas de solution de repli. Finalement, ils font le constat d'un manque d'alternatives à la voiture individuelle.

« Les horaires ne sont pas forcément adaptés en fonction de nos loisirs ou de nos occupations. »

« Moi je sais quand j'avais regardé, le temps que j'aïlle à la gare, que je prenne le bus, que le bus soit garé ici... j'aime autant y aller en voiture. »

« Y'a pas de solutions alternatives. Si on ne peut pas, pour x ou y raison, prendre le car sur un trajet extra-urbain c'est pas comme en ville où on se dit, tiens c'est chouette je vais marcher 10 minutes et puis je vais aller rejoindre l'autre arrêt. »

Le **covoiturage** est également perçu comme un mode de transport contraignant, qui présentent des désavantages par rapport à la voiture individuelle. La pratique du covoiturage semble peu répandue, ce qui ne permet pas de garantir un haut niveau d'offre et de demande.

« Le covoiturage ça apporte des contraintes supplémentaires et ça apporte du temps de trajet. Donc quand c'est facile de se déplacer, l'élément bloquant c'est le temps qu'on y passe. Et en l'occurrence, y'a peu de personnes qui font du covoiturage, et en plus y'a peu de personnes qui sont prêtes à accepter des contraintes supplémentaires. »

« On partage pas l'autoradio. »

« Je me rends compte que finalement y'a pas tant de monde que ça qui recherche des chauffeurs. »

L'exercice de la carte démontre, comme lorsque du focus group réalisé avec des habitants, que les agents se déplacent dans tout le département et au-delà, en utilisant tous types de routes.

4.3. Exercice 2 : Atouts et limites du réseau routier

4.3.1 Descriptif de l'exercice : identifier les atouts et les limites du réseau routier

Après avoir parlé de la route et de l'usage que les participants font de celle-ci, ils sont amenés à réfléchir aux éléments qu'ils apprécient plus ou moins du réseau routier :

Le support ci-dessous leur est présenté : en haut les points positifs, en bas les points négatifs. Les participants doivent réfléchir aux points forts et aux points faibles collectivement et venir coller des post-it sur l'illustration :

- + **Les points positifs**, ce qui fonctionne bien et est apprécié dans le réseau routier.
- + **Les points négatifs**, les freins, ce qui fonctionne mal.

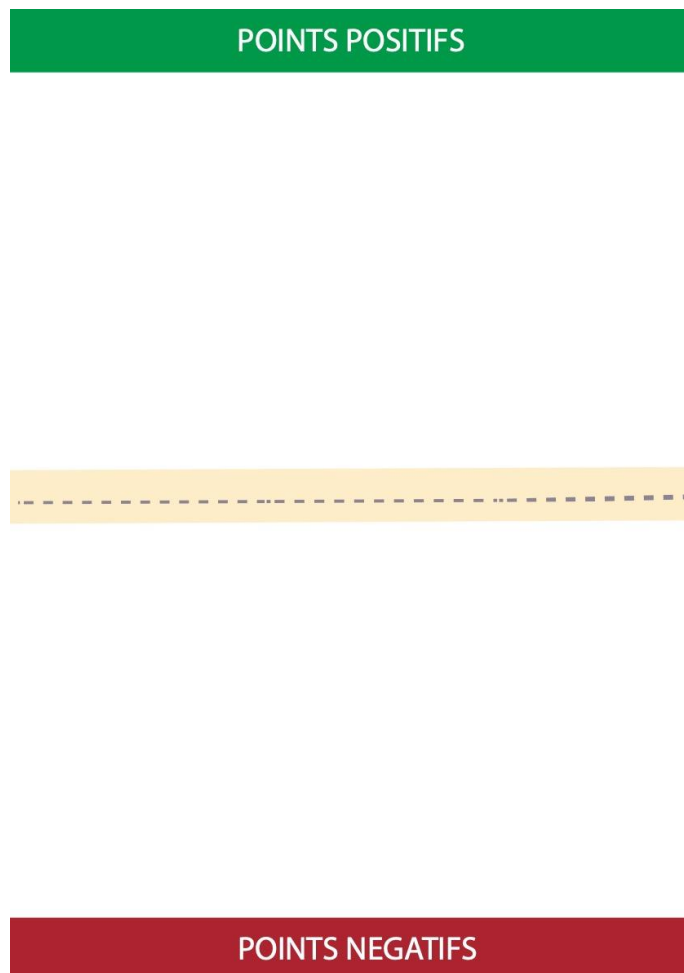


Figure 9 : Support du deuxième exercice

Une fois les post-it collés, les différentes idées sont discutées : cela permet de comparer les résultats, d'observer les différences, les désaccords mais aussi les points communs.

4.4. Principaux résultats et pistes de réflexions

4.4.1 Les aspects positifs du réseau routier manchois

Les agents semblent tout d'abord d'accord pour mettre en avant la **qualité** de la route manchoise : le réseau est bien entretenu, propre, confortable.

Ils sont également d'accord pour dire qu'il est facile et **agréable de circuler** dans le réseau, les embouteillages étant très peu fréquents, et la signalétique efficace.

Ensuite, le réseau routier manchois est **dense** et offre une grande diversité de routes, et donc d'itinéraires. Certains mettent en avant l'existence de petites routes peu fréquentées et donc plus propice à des modes alternatifs.

« On le voit bien sur la carte, vous voyez que Nord-Sud y'a des axes qui existent et Est en Ouest pareil donc on voit bien que quel que soit le département, on se déplace facilement. On a le plus grand réseau routier départemental. »

Cette densité est en fait perçue par certains comme une **opportunité** pour faire évoluer le réseau vers autre chose : sortir de son cadre très routier et en **réinventer les usages**. Plusieurs relèvent la **diversité des pratiques de mobilité** permise par la route manchoise : ce sont ces petites routes peu fréquentées, mais aussi les voies vertes, les chemins et les pistes cyclables qui permettent d'ouvrir la route à d'autres modes.

« Le réseau offre beaucoup de possibilités (...) c'est un champ ouvert sur une évolution. »

« Le fait que ce soit très maillé, ça offre beaucoup de possibilités d'évolution dans le sens où aujourd'hui c'est un réseau qui est très très routier. Et le fait d'avoir ce maillage-là, y'a plein de champ des possibles sur l'utilisation de ces espaces-là. Ce sont des espaces publics, ça veut dire que derrière il y a beaucoup plus de facilité que d'utiliser les terrains privés »

Enfin, la **qualité du paysage** est mise en avant : contrairement à d'autres endroits, les routes ne sont pas encaissées et les paysages sont jolis.

« On a des supers paysages quand on est sur les routes dans la Manche. C'est quand même très arboré, je trouve ça agréable par rapport à d'autres endroits. »

4.4.2 Les aspects négatifs du réseau routier manchois

Un aspect négatif de la route semble faire consensus : elle a été **pensée pour la voiture** et son identité est axée sur ce mode. Un agent met en avant la culture de **l'autosolisme** portée par la route dans sa forme actuelle.

« La route telle qu'elle a été conçue notamment après-guerre (...) c'était par rapport à des déplacements voiture. On ne parlait pas de vélo à l'époque (...). Les routes ont été conçues pour les voitures, et aussi pour les poids lourds. C'est pour ça qu'aujourd'hui c'est difficile parce qu'il faut se réapproprier ces espaces là pour donner d'autres objectifs avec d'autres types de mobilité et là ça mérite un changement de mentalités. »

En découle un **partage de la route peu équitable**, les modes alternatifs à la voiture étant désavantagés. Plusieurs évoquent un rapport de force en faveur des voitures et des poids lourds, au détriment des cyclistes et piétons. Un participant relève la hausse de la conflictualité et des incivilités sur la route.

L'accès piéton difficile des petits bourgs est aussi mentionné ainsi que la difficulté à avoir une mobilité multimodale qui en découle.

« Incivilités entre les différents usagers de la route. Que ce soit sur des chantiers de voirie, que ce soit dans le quotidien en voiture, il y a des cyclistes qui respectent pas. Ils se mettent à 3 de front, ou des tracteurs qui ne ralentissent pas à l'approche de cyclistes. Il y a des responsabilités dans les deux cas. C'est pas forcément le plus vulnérable qui est en cause, mais c'est le comportement de chacun qui doit être en adéquation avec l'usage. »

« Il manque un objet routier, aujourd'hui. T'as la piste cyclable, t'as le trottoir, t'as la voie verte mais y'a pas d'espace multimodal qui permet la circulation de tout le monde. Une bande multifonction elle permet la circulation des piétons, des vélos, des tracteurs, de tout ce que tu veux. Et ça c'est pas défini aujourd'hui dans le code de la route et c'est dommage. »

Plus particulièrement, les **aménagements vélos** sont pointés du doigt : les agents expliquent que certaines zones sont dépourvues de pistes cyclables, notamment sur la côte. Le manque d'infrastructures sur le littoral étonne effectivement les participants, qui établissent des comparaisons avec d'autres départements en France où les pistes en bord de mer sont bien plus développées. Ensuite, plusieurs mentionnent le **danger** ressenti au moment de circuler en vélo.

« Quand on est sur les routes, les voitures et poids lourds s'étonnent qu'on soit là à la limite : « wow un vélo, on en voit jamais ». Donc forcément, ça cause des problèmes, la voiture freine (...). Y'a une cohabitation qui ne se fait pas parce qu'il n'y a pas l'habitude. »

La forme du département et les services qui y sont proposés n'offrent pas d'alternatives viables à l'autosolisme. Un participant déplore le **manque de solutions pour les trajets domicile-travail**, trajets qui sont souvent longs du fait de la structure du territoire manchois. Ces grandes distances pour se rendre au travail, faire ses courses ou accéder à des activités de loisir nécessitent souvent le recours à la voiture. Les **transports en commun desservent mal le territoire**, ou du moins inégalement selon les zones du département. Globalement l'offre d'alternatives à la voiture individuelle est jugée insuffisante.

« Y'a des distances domiciles-travail qui sont très longues, qui sont beaucoup plus longues que dans les zones urbaines donc on disait que les transports en commun c'est pas évident. Moi je le fais et ça a des grosses contraintes et forcément c'est plus facile en voiture. Quand on fait 25km pour aller au travail on n'y va pas en vélo. »

Enfin, l'aspect environnemental apparaît dès cet exercice puisqu'un agent évoque **l'empreinte carbone de la route**.

« Cette année on est en train de finaliser le calcul de l'empreinte écologique du département de la Manche (...). Et on se rend compte que sur les mobilités on a une empreinte qui est très élevée et comment on va faire pour la réduire. Si on veut se placer dans la trajectoire des accords de Paris, de réduction de moitié nos émissions carbone d'ici 2030, et bah sur tout ce qui est déplacement je ne vois pas trop comment on peut faire pour l'instant vu les infrastructures qu'on a. »

4.5. Exercice 3 : Imaginer le réseau routier de demain

4.5.1 Descriptif de l'exercice : imaginer le réseau routier de demain

Cet exercice est présenté au paragraphe 3.4.1.

4.5.2 Sur la route

La partie de l'illustration concernant la route en elle-même est divisée en trois cases, correspondant à trois thèmes :

- + **Le partage de la route** : il s'agit ici de se demander quels sont les modes autorisés à circuler sur les différentes voies. La réflexion peut aussi porter sur les modes qu'il est important d'encourager (vélo, covoiturage) et comment cela est possible. Quels sont les modes qu'il faut encourager ? Comment ?
- + **La vitesse** : c'est un sujet qui peut poser débat, l'idée est de comprendre quelles sont les attentes des participants quant à la vitesse de circulation, si il existe une vitesse « idéale », si il leur semble pertinent d'abaisser cette vitesse.
- + **Les aménagements** : ce thème traite de la route en elle-même en tant qu'infrastructure c'est-à-dire la qualité de la chaussée, la forme, la largeur, le marquage au sol etc.

4.6. Autour de la route

De même la zone correspondant aux idées pour ce qui entoure la route est divisée en deux parties :

- + **Les services, les informations et les infrastructures** : il peut s'agir des aires de repas, des équipements présents à proximité de la route ou encore des points d'informations.
- + **Les paysages** : les participants peuvent s'exprimer à ce sujet en expliquant ce qu'ils apprécieraient en termes d'espaces naturels autour de la route.

4.7. Principaux résultats et pistes de réflexions

4.7.1 Sur la route

Plusieurs participants s'entendent sur la nécessité de donner **plus de place aux modes actifs**. Selon eux, il faut développer davantage les pistes cyclables, notamment sur le secteur maritime. Les déplacements vélo doivent être **sécurisés**, surtout autour des pôles d'emploi pour inciter des déplacements domicile-travail en vélo ; un participant évoque les ronds-points hollandais. Ils mentionnent l'importance d'une **signalétique adaptée aux modes actifs**, celle-ci étant pensée aujourd'hui pour les voitures.

« On est un département très côtier et on n'a aucune infrastructure pour les vélos ou très, très peu sur la côte (...) c'est même pas la peine de faire du vélo (...) tout a été fait pour la voiture. »

« Aussi, développement de l'aménagement des pistes cyclables parce que quand on fait du vélo, on se rend compte que c'est très dangereux en fait. Certaines routes on y va pas à vélo. Même certaines pour le trajet domicile-travail. Pour moi faire du vélo sur St Lo Coutances, c'est un peu... pour moi c'est pas adapté. Je pense à certaines routes qui ne sont pas adaptées à ces usages. »

« On n'a pas essayé encore les ronds-points hollandais dans le département (...). Quand tu as les couleurs différentes, tu sais que finalement, ta place est à tel endroit par rapport aux couleurs, puis quand t'es en vélo tu te sens en sécurité »

« Quand je quitte chez moi pour aller au travail, à chaque fois au niveau du rond-point, il y a un risque. »

Dans la même logique, certains soumettent l'idée de **réserver une partie du réseau aux modes actifs** (marche, vélo, trottinette) c'est à dire de **fermer des routes aux voitures** (non-riverains). Un participant insiste sur l'idée de ne pas généraliser la pratique du vélo à toutes les routes : pour lui réseau est suffisamment maillé pour permettre aux cyclistes de circuler en toute sécurité sur certaines routes. Selon lui, il est important de qualifier et **différencier les types d'usage du vélo** qui peuvent varier.

« Je pense qu'il faudrait réserver une partie de notre réseau (...) aux mobilités actives. Et en accompagnant ça de moins d'entretien pour que les gens roulent moins vite et que les cyclistes puissent avoir des chemins pas forcément les plus direct mais sécurisés quoi. »

« Je pense qu'il ne faut pas qu'il y ait du vélo partout. Je ne partage pas cette vision d'avoir du vélo sur toutes les routes. (...) Je pense qu'on a un réseau qui est suffisamment maillé pour proposer aux cyclistes des solutions beaucoup plus sécurisées que ce qu'ils peuvent rencontrer aujourd'hui. Parce que c'est sûr que ce n'est pas adapté aujourd'hui aux différents usages. Ça aussi, c'est important parce que l'usage entre ce qu'on appelle le vélo-travail, l'itinérance, le tourisme, le sportif, c'est pas le même usage. Pour moi, ce n'est pas le même aménagement. C'est pas la même définition. »

Concernant la **voiture**, l'idée générale est de **contraindre son usage** quand il s'agit d'autosolisme. Ainsi, il semble opportun d'encourager son usage partagé via le **covoiturage**. Pour l'une des participantes, il faut matérialiser cette pratique via des lignes de covoiturage visibles grâce à des panneaux. Plus globalement, elle lance l'idée de « **plateformes multimodales** » : d'autres participants la rejoignent sur ce point et mentionnent les centres des petits bourgs, les places principales pour accueillir des pôles multimodaux et rendre accessibles (et visibles) différents modes (le covoiturage, le vélo, les transports en commun).

« Moi je pense qu'une solution c'est de créer une connexion entre tous les modes de transport existants. En créant des **plateformes multimodales**. (...) Je pensais à St Gilles, devant l'église. T'as le bus qui passe. Potentiellement t'as une enfilade de personnes qui sont seuls dans leur voiture tous les matins et tous les soirs. Tu pourrais mettre un truc sécurisé vélos aussi. Il y a les systèmes là où on met un panneau, le nom de la route, qui indique où va le covoitureur. »

« Aussi, accompagner les autorités organisatrices de la mobilité pour mettre en place des services de covoiturage parce que c'est très difficile de se déplacer si on n'est pas véhiculé, et ça pourrait être aussi une solution contre l'autosolisme. »

Un autre levier d'action mis en avant est le développement des **transports en commun**. Les participants souhaitent des transports qui passent plus fréquemment, et dont les horaires soient adaptés au travail. Ils évoquent la **gratuité** des transports, bien que tout le monde ne soit pas en faveur de transports complètement gratuits. Un participant mentionne les **bus à haut niveau de service** comme une solution adaptée au territoire.

« Je pense qu'il faut développer beaucoup le bus, et les transports en commun (...) voir des portes vélos sur les bus pour que les gens puissent les prendre et accompagner la multimodalité »

« Si y'avait une offre gratuite, ça favoriserait encore mieux... on peut rêver là. Pour les transports en commun, tout ce qui est bus »

« Après faut pas faire de la gratuité, faut faire du bas coût. Faut pas faire de gratuité parce que on incite à des déplacements qui n'auraient pas lieu si on fait ça et ça reste du transport public donc ça coute très cher. »

« Ça serait intéressant qu'il y ait des grandes lignes à haute intensité sur des voies structurantes. C'est vrai qu'on a plein d'hameaux dans la Manche, il y a plein de gens qui habitent, je sais plus c'est 65% de la population qui habite dans des hameaux. Donc ça veut dire que ça peut être vélo ou à pied jusqu'à un point central et après on prend le bus »

Certains discutent aussi l'angle financier de la question en proposant la mise en place d'un « budget carbone », équivalent du **forfait mobilité durable**.

La question de la **vitesse** divise le groupe. D'un côté, certains voudraient la baisser pour des questions de sécurité et d'empreinte carbone. Ils évoquent un passage de 80km/h à 70km/h pour les axes non structurants et la généralisation du 50km/h dans les zones proches des agglomérations. A l'inverse, d'autres souhaiteraient augmenter la vitesse, passer de 80km/h à 90km/h afin de s'aligner avec les autres départements et d'éviter les changements de vitesse sur une même route.

« Repasser les limites à 90. Pour être un peu plus cohérent avec nos voisins. Le Calvados est à 90, la Manche est à 80. Prenez une route ça fait 80-90-80-90. »

« Vaudrait mieux passer tout le monde à 80. »

« Moi je fais partie des gens qui descendent encore un petit peu leur vitesse et je deviens un obstacle sur la route. Les gens ont une conduite plus agressive vis-à-vis de moi. Tous les matins je me fais doubler. Je suis entre 75 et 80. Et je me fais doubler tous les matins. »

Sur l'infrastructure routière en elle-même, le sujet des **enrobés plus verts** (avec des liants végétaux) est abordé.

Certains participants vont plus loin dans la réflexion et remettent en question le systématique entretien des routes. Ils développent en fait l'idée que la **route devrait ressembler à l'usage qu'on lui attribue** : une route très entretenue disposant d'un marquage au sol incite la pratique de l'automobile et de la vitesse. Ainsi, pour diversifier l'usage de la route, il faudrait peut-être **moins entretenir les petites routes** que l'on souhaite destiner aux cyclistes et piétons : laisser pousser les herbes, enlever le marquage central, etc. Plusieurs agents semblent convaincus que l'évolution des pratiques et des comportements sur la route ne se fait pas grâce aux règles (limitation de vitesse etc.) mais bien grâce à la **forme que l'on donne à la route**.

« Les gens adaptent leur vitesse en fonction de l'environnement (...) il faut quelque part d'une certaine façon modifier l'environnement pour que l'automobiliste juge qu'il faut aller moins vite. »

« Faut que la route ressemble à ses usages. C'est-à-dire que si on considère qu'il y a des routes qui sont faites pour la mixité d'usage avec des vélos, des piétons, de la desserte de domicile, voire de la desserte agricole, à partir de ce moment-là il faut aussi l'accompagner peut-être de réduire le niveau de service, laisser pousser un peu l'herbe etc... (...) Et que l'utilisateur finalement quand il va prendre sa voiture (...) il va se dire « ah sur ce type d'infrastructure je peux rencontrer des vélos, donc je vais pas avoir le même

comportement » et ça ça peut pas se faire du jour au lendemain, ça doit s'accompagner de beaucoup de communication. »

*« La **lisibilité** de la route c'est pour moi l'aspect le plus important en termes de sécurité routière. »*

« Laisser l'herbe pousser c'est tout simple. La route ou y'a de l'herbe au milieu on roule pas vite. Donc si y'avait beaucoup plus d'herbe et que la route parait plus étroite on va réduire instinctivement notre vitesse. »

« Plus tu vas donner du confort, de la lisibilité, de la visibilité, plus les gens vont rouler. »

Ces réflexions rejoignent le concept de *nudge*, appliqué à la route. Ces techniques de communication consistent à inciter les individus à adopter un comportement de manière indirecte, sans interdiction. Différents outils peuvent être utilisés : la gamification (récompenses en cas de bon comportement, challenges...), la socialisation (souligner le sentiment d'appartenance à un groupe qui adopte ce bon comportement), l'information (souligner les possibilités de comportement vertueux qui s'offrent à l'individu), la transformation des objets (donner un nouvel aspect à un objet pour amener à sa meilleure utilisation). La réflexion sur la lisibilité de la route et le moindre entretien pour inciter à une réduction de la vitesse correspond à ce dernier concept. Il pourrait d'agir d'une manière de dépasser, ou contourner, le débat sur la vitesse.

Enfin, d'autres questionnent la pertinence de créer plus de routes et évoquent même la possibilité d'en supprimer pour préserver l'environnement en recréant des zones de biodiversité.

4.7.2 Autour de la route

Concernant les aménagements autour de la route, les participants développent plusieurs axes.

Tout d'abord le **vélo**, sujet largement discuté lors du focus group, est à nouveau évoqué. Il est cette fois question du **stationnement**, les agents considérant qu'il faudrait accroître l'offre de stationnement vélo. Ils insistent aussi sur le caractère **sécurisé** de ce stationnement.

Ensuite, au-delà des infrastructures et des services, plusieurs agents mettent en avant la **sensibilisation**, la **communication**, l'**éducation**. Ils considèrent que l'empreinte carbone de la route devrait être connue de tous, que cela devrait faire l'objet d'une campagne de sensibilisation. De plus, l'information concernant les différents services (covoiturage par exemple) devrait être diffusée plus efficacement par les agglomérations. Enfin, l'apprentissage du vélo et des règles de sécurité routière devrait être mis en place/renforcé dans les collèges.

« On ne dit absolument pas aux Français qu'il faut réduire l'impact. On leur dit qu'on va leur financer l'essence pour qu'elle coûte moins cher. Mais il faut absolument qu'ils continuent. Ça c'est au niveau du gouvernement. »

« La question de l'éducation au vélo commence dès le plus jeune âge ... Il y a beaucoup de choses qui se font à l'école et on espère que ça va se développer pour les collégiens. »

« Ce seraient différentes choses. Savoir faire du vélo, savoir entretenir son vélo, savoir être sur la route en sécurité, être visible en vélo »

« Même pour les adultes, former les adultes, parce que t'en vois en VAE qui font peur, parce qu'ils sont entraînés avec la rotation du vélo et avec les freins à disque, ils se font surprendre. Je dis pas que c'est tout le monde mais parfois une petite reprise en main ça fait du bien quoi. »

La question du **paysage** aux abords des routes est aussi évoquée, sous l'angle du **climat**. Un participant considère qu'il serait pertinent de repenser le type d'arbres plantés pour s'adapter au changement climatique ; il mentionne par exemple les arbres du sud de la France qui poussent dans des climats plus secs et qui pourraient convenir au territoire de la Manche au vu des évolutions en cours.

4.7.3 Autre

L'un des participant entame une réflexion sur les **heures de travail** : selon lui, il serait intéressant de décaler les horaires de travail afin d'éviter que tout le monde se déplace au même moment.

« Alors moi j'ai mis « pourquoi tout le monde embauche à la même heure ? » C'est ça qui me gêne sur la route. J'ai toujours l'impression que les gens font tous la même chose que moi (...). Les horaires aménagés, on met des plages, c'est plus flexible. Ça existe déjà, dans certaines entreprises. Mais pas chez nous. »

La question de la sécurité routière est aussi abordée sous l'angle du **vieillessement de la population**. Plusieurs participants sont d'avis que les personnes très âgées qui continuent à conduire ont des comportements dangereux pour elles-mêmes et les autres. L'idée d'une visite de santé pour contrôler l'aptitude des plus âgés émerge alors comme une solution à ce problème.

« La population vieillit, on est de plus en plus nombreux sur les routes. Et puis il y a des décalages entre les jeunes générations, les générations plus expérimentées et du coup on se retrouve avec des grosses différences sur nos routes. »

Enfin, les participants mentionnent la problématique de la **circulation d'engins agricoles** qui viennent ralentir le trafic. L'une des solutions proposées est de créer des **chemins** dédiés à cet usage à travers les parcelles agricoles.

4.8. Synthèse des solutions

Sur la route	Autour de la route	Autre
<ul style="list-style-type: none"> + Améliorer les aménagements cyclables + Réserver certaines routes aux modes actifs + Créer des pôles multimodaux (covoiturage, TC, vélo etc.) + Développer une meilleure offre de transports en commun (BHNS, transport de vélo à bord, tarifs réduits) + Accorder plus d'aides à la mobilité durable + Faire des routes qui ressemblent à leurs usages pour accompagner des comportements plus raisonnés et adaptés + Supprimer certaines routes pour recréer des espaces naturels 	<ul style="list-style-type: none"> + Développer le stationnement vélo sécurisé + Sensibiliser la population à l'empreinte carbone des déplacements + Encourager l'apprentissage du vélo et des règles de sécurité routière au collège + Adapter le choix des arbres plantés aux évolutions climatiques 	<ul style="list-style-type: none"> + Décaler les horaires de travail pour maîtriser l'affluence sur les routes + Contrôler l'aptitude à conduire des personnes âgées + Créer des chemins dédiés aux tracteurs à travers les parcelles agricoles

4.9. Conclusions du Focus Group Agents

Réaliser un focus group avec des agents de la direction départementale des routes a été l'occasion de tirer des enseignements différents de ceux des focus group citoyens. Si certains avis et opinions se rejoignent, les agents disposent d'une **vision plus technique et d'une bonne connaissance du sujet**, qui leur permettent de développer plusieurs axes intéressants.

Tout d'abord, ils connaissent souvent les différentes **alternatives à la voiture individuelle** sur la route et adoptent une vision critique de l'état actuel des choses. En partant de leur propre expérience d'usager de la route, ils reconnaissent que le covoiturage et les transports en commun sont **contraignants**, rejoignant sur ce point les participants du focus group citoyens. Ils développent néanmoins des pistes pour **améliorer l'existant**. Parmi celles-ci, on retient la mise en place de **pôles multimodaux** comprenant des arrêts matérialisés de lignes de covoiturage ou encore le développement de **bus à hauts niveaux de services** sur les axes structurants reliés par des modes actifs aux petits bourgs. En ce sens, ils formulent des solutions concrètes, pertinentes et réalisables.

Ensuite, ils rejoignent les participants du premier focus group sur **l'appréciation positive du réseau routier** : ce dernier est pratique, dense, bien entretenu, agréable. A nouveau, ils poussent la réflexion et voient dans la densité du réseau une **opportunité** pour donner plus d'espace aux modes actifs, et finalement repenser sa vocation automobile.

Effectivement, tout au long de l'atelier, les participants déplorent l'identité du réseau routier : il est tourné vers la voiture (individuelle), elle-même synonyme de liberté. Les agents formulent l'importance d'un **changement de mentalité**, d'une **sortie de la culture de l'autosolisme**. Une fine connaissance de l'aménagement de la route et de son histoire leur permet d'affirmer que la route a été pensée pour la voiture, cela constituant une grande partie du problème.

Les participants sont en ce sens en faveur d'une **évolution du réseau routier**. Plusieurs sont persuadés que la route doit, dans sa forme, **ressembler à l'usage qu'on lui attribue**. Ainsi, ils sont en faveur d'un « laisser-aller » dans l'entretien de certaines routes que l'on dédie aux modes actifs. En effet, une route moins bien entretenue, sans marquage et avec des herbes qui dépassent inciterait selon eux à la prudence des automobilistes et sécuriserait les piétons et les cyclistes.

Ils sont tous d'avis que la **cohabitation des modes** est problématique sur le réseau manchois. A l'inverse des participants au premier focus groupe, ils avancent des idées d'infrastructures pouvant adresser ce problème. Ainsi, ils mentionnent les ronds-points hollandais (dont ils connaissent bien le fonctionnement) ou encore les voies multimodales. Certains agents vont plus loin en évoquant des routes réservées aux modes actifs.

L'environnement, absent des discussions lors du focus group citoyen, est ici présent en toile de fond des débats : il semble une réelle priorité pour la plupart des agents. Ils évoquent entre autres le **bilan carbone de la route** la nécessité de **communiquer** sur ce sujet auprès la population, peu sensibilisée – comme nous l'avions constaté – à l'impact environnemental de l'autosolisme.

Enfin, à plusieurs reprises, le débat se déporte vers d'autres thèmes : l'aménagement du territoire, l'allongement des distances, les horaires de travail etc. Leurs réflexions sur ces sujets, indirectement liés à

la route, témoignent d'une **compréhension fine et complète des enjeux de mobilité et de modes de vie** sur le territoire manchois.

Partie 2 : Analyse Quantitative

Que retenir ?

Synthèse des principaux résultats de l'enquête

- L'étude se base sur trois échantillons distincts

>Trois échantillons sont étudiés : un **échantillon représentatif** (500 répondants), un **échantillon basé sur le volontariat** (2578 répondants) et un échantillon composé de **66 communes** du département.

>L'échantillon représentatif a été constitué par un **tirage aléatoire contraint par quotas**. Il comporte des profils moins habitués à participer spontanément aux processus de concertation (jeunes, ouvriers et professions intermédiaires, personnes au foyer...). Ces profils sont peu présents dans l'échantillon volontaire. Les répondants de l'échantillon représentatif ne sont a priori pas plus informés que la moyenne de la population sur le sujet de la concertation.

>L'échantillon des volontaires est manifestement constitué de **personnes plus informées sur le sujet de la concertation**. Les répondants font preuve d'une approche critique que nous pouvons lier à une réflexion construite sur les questions de la route, des déplacements et de l'environnement. Ils sont aussi très mobilisés pour défendre leurs intérêts en tant qu'usagers de la route.

- Plusieurs éléments font consensus entre les trois échantillons

>L'ensemble des répondants a une **image positive de la route**, qui est perçue comme utile et indispensable. Plus précisément, les enquêtés s'accordent à souligner l'accessibilité économique du réseau manchois et apprécient la fluidité de la circulation.

>Les répondants relèvent néanmoins **l'inaccessibilité du réseau aux modes actifs** (marche et vélo).

>La voiture dispose d'une image positive : comme la route, elle est **considérée comme indispensable**. Le vélo et la marche à pied sont vus comme écologiques.

>La majorité s'accorde à dire que **la fonction principale de la route est de permettre les déplacements automobiles** ; la route est aussi un facteur de développement économique et encourage le tourisme.

>Globalement, les répondants donnent la priorité à **l'entretien et la gestion des routes existantes**, à **l'augmentation de la vitesse de circulation** sur certaines portions et à **la sécurisation des arrêts de bus**.

>Ils adhèrent majoritairement à la **généralisation des pistes cyclables et au développement de stationnement vélo à proximité des arrêts de bus et aires de covoiturage**. La majorité des répondants juge très pertinent l'apprentissage du vélo et des règles de circulation au collège.

- Points de vue spécifiques des répondants volontaires : sensibilité écologique et approche critique des questions de transport et d'environnement mais rejet des mesures contraignantes

>Malgré une vision positive de la route, ils la considèrent comme **dangereuse et polluante**. Ce sont les seuls à relever le caractère polluant de la route.

>Ils ont une **image négative des transports en commun** : bien qu'ils les considèrent comme utiles, ils relèvent leur manque de praticité. **Ils associent le vélo et la marche au loisir et au sport**. Ils considèrent ces trois modes comme écologiques ; **ils sont les seuls à associer environnement et transports en commun**. La voiture, à l'inverse, est perçue comme polluante.

>Les répondants volontaires relèvent que l'une des fonctions de la route – en plus de la circulation automobile – est de **permettre des déplacements en vélo**. Ils mettent aussi en avant la grande variété d'itinéraires offerts par le réseau manchois ainsi que sa dangerosité.

>**Les volontaires se prononcent davantage en faveur d'une augmentation de la vitesse** : ils considèrent que la vitesse autorisée actuellement sur le réseau manchois est trop basse et ils s'opposent fortement à l'idée d'abaisser cette vitesse.

>Ils affichent aussi une **opposition à l'idée de supprimer des routes ou de réserver des routes à d'autres modes que la voiture**, ce qui traduit leur refus de la contrainte en matière de déplacements.

>Les volontaires priorisent **l'amélioration de l'éclairage** des routes et le développement de plus de **passages piétons**.

>Selon eux, le département devrait œuvrer au **développement de services et de nouvelles voies pour les modes collectifs et actifs**.

- **Points de vue spécifiques de l'échantillon représentatif : valorisation des transports en commun et de la marche et bonne acceptation des actions les plus contraignantes**

>Ils ont une image positive de la route qui rejoint celle des communes et des volontaires ; **ils ne mentionnent pas son aspect polluant**. Néanmoins, ils considèrent la voiture comme polluante.

>Ces répondants prennent les transports en commun et marchent davantage que les volontaires, ce qui se ressent dans l'appréciation qu'ils en font. **Les transports en commun sont pratiques et la marche est vue comme utile** : elle n'est pas associée au loisir ou au sport, il s'agit d'un vrai mode de transport. Faibles usagers du vélo, ils le considèrent comme lent et fatiguant – tout en relevant son aspect écologique.

>Ils mentionnent plus largement que les autres les **difficultés de circulation et les embouteillages sur le réseau manchois**. Ils qualifient aussi la route manchoise de dangereuse – là où les communes et les volontaires qualifient la route « en général » de dangereuse, mais pas la route manchoise en particulier.

>Les répondants de l'échantillon représentatif se distinguent des autres par une **adhésion plus forte à l'idée de créer de nouvelles routes** : 30% considèrent qu'il s'agit de la priorité.

>Ils sont aussi **plus souvent en faveur d'un abaissement des vitesses pour unifier la vitesse de circulation sur le réseau** : ils sont les seuls à attribuer une bonne note moyenne à cette idée. La sécurisation des aménagements piétons pour favoriser la marche est également bien notée par les répondants de l'échantillon représentatif.

>Globalement, ils attribuent les meilleures notes aux actions proposées : ainsi **ils sont les seuls à adhérer à l'idée de réserver des routes à d'autres modes que la voiture de façon permanente ou temporaire** ou encore de diffuser des informations sur le covoiturage.

>La majorité d'entre eux considère qu'à l'avenir la politique routière départementale devrait consister à **entretenir le réseau existant sans jamais construire de nouvelles routes**.

- **Points de vue spécifiques des communes : avis partagés entre nouveaux aménagements pour le vélo, le covoiturage et la marche et limitation des nouvelles constructions**

>Les communes partagent une **vision positive de la route**, tout en relevant son aspect **dangereux**. Elles ne mentionnent pas son caractère polluant.

>Elles rejoignent les avis des volontaires sur l'image des différents modes : **marche à pied et vélo sont associés au loisir et au sport**, tandis que les transports en communs sont vus comme utiles mais peu pratiques (les communes ne relèvent pas leur aspect écologique).

>Elles relèvent le **grand nombre d'itinéraires offerts par la route manchoise** ; elles lui associent aussi la fonction de permettre des **déplacements en vélo**.

>**Les communes sont revendicatrices de vitesse**. Elles considèrent que les vitesses autorisées sur le réseau manchois sont trop basses et adhèrent aux mesures d'augmentation des limitations de vitesse.

>En termes d'actions, **elles sont les seules à juger pertinent le développement d'aires de covoiturage**. Elles sont aussi les seules à s'opposer à une augmentation du nombre de passages piétons.

>Les communes attribuent une bonne note à l'action consistant à **sécuriser les aménagements piétons**.

>**Les communes sont partagées concernant l'orientation que devrait prendre le département** : 53% sont en faveur du développement de services ou des voies afin de favoriser les modes alternatifs à la voiture et 40% jugent plus pertinent d'entretenir le réseau existant sans jamais construire de nouvelles routes.

5. Méthodologie

5.1. Questionnaire

Afin de consulter les Manchois, un questionnaire a été diffusé. Il s'articule en quatre parties :

- + **La première partie** est constituée de questions socio-démographiques et permet de dresser des profils de répondants.
- + **La deuxième partie** traite de l'image que les répondants ont de la route et des différents modes de transports : ils choisissent parmi une liste d'adjectifs ceux qu'ils associent à la route, à la voiture, aux transports en commun, à la marche et au vélo. Ils se prononcent également sur les fonctions les plus importantes de la route.
- + **La troisième partie** permet de récolter des informations sur les pratiques de mobilité des répondants : de quels modes de transports disposent-ils ? A quelle fréquence utilisent-ils ces modes ? Il leur est aussi demandé d'identifier les motifs pour lesquels ils se déplacent sur la route manchoise (travail, loisir etc.).
- + **La quatrième partie** est plus opérationnelle : les répondants doivent établir des priorités entre plusieurs types d'actions au niveau de la gestion du réseau routier, des règles de circulation et des infrastructures. Ils ont ensuite la possibilité de noter de 1 à 10 une série de mesures et de choisir quelle orientation devrait prendre la politique routière départementale à l'avenir. Sur ce dernier point, les répondants peuvent également s'exprimer librement si jamais ils souhaitent développer une idée. A la fin du questionnaire, une partie d'expression libre est aussi prévue pour permettre à chacun de donner son avis.

5.2. Trois échantillons différents pour une meilleure représentativité

5.2.1 L'échantillon représentatif

Une partie des répondants ont été enquêtés par téléphone sur base de sondage (annuaire téléphonique géolocalisé). Cette méthode permet de limiter les biais d'échantillonnage puisque chaque individu du département a une **probabilité non nulle d'être interrogé**. Les individus interrogés ne sont a priori pas liés au sujet de l'enquête par des intérêts particuliers.

Un échantillonnage équilibré au sein de la base sondage assure la fiabilité de l'échantillon. L'échantillonnage équilibré consiste à s'assurer au moment de la sélection des répondants de mesurer certaines grandeurs de manière exacte. Ainsi, nous sélectionnons aléatoirement des individus dans la zone de manière à ce que les pourcentages de population par sexe, âge et catégories socioprofessionnelles soient égaux à la population de la zone.

Les lois statistiques d'échantillonnage énoncent que la taille de la population cible n'a d'impact sur la taille minimum de l'échantillon à construire que pour les populations inférieures ou égales à 100 000 individus. Dans le cas où la population cible est supérieure à 100 000 individus, un échantillon de 400 individus permet de réaliser des analyses représentatives globalement avec une marge d'erreur inférieure à 3%. Ce volume permet uniquement d'avoir une image représentative de l'ensemble de la population et pas de faire des analyses par sous-groupes.

Dans le cas du département de La Manche, la population est supérieure à 490 000 habitants et **l'échantillon de 500 répondants constitué permet de garantir une marge d'erreur inférieure à 3%** pour l'ensemble de la population. Ce volume est donc suffisant pour avoir une analyse globale des opinions de la population. Nous ne proposons pas d'analyse par sous-groupe (opinions des plus de 40 ans et des moins de 40 ans par

exemple ou opinions des hommes et des femmes...). Ces analyses par sous-groupe impliqueraient une forte baisse de la taille de l'échantillon (au minimum une division par 2) et ne permettraient pas des analyses fiables.

5.2.2 L'échantillon des volontaires

L'enquête a également été diffusée en ligne, ce qui a permis de recueillir 2578 réponses supplémentaires. Cet échantillon de personnes volontaires n'est pas représentatif et ne permet pas de limiter les biais d'échantillonnage, notamment le **défaut de couverture** (certains profils risquent d'être absents des réponses et d'autres surreprésentés).

Le recrutement des répondants sur la base du volontariat entraîne également un **biais d'opinion**. Les personnes qui répondent sont plus informées et sensibilisées au sujet que la population générale.

5.2.3 L'échantillon des communes

Enfin, 66 communes ont répondu au questionnaire. Leurs réponses constituent un moyen d'évaluer l'avis des autorités locales sur la question du réseau routier ; cet avis n'est pas pour autant représentatif de l'ensemble des communes du département.

5.3. Diffusion

L'enquête par sondage a été réalisée du 21 novembre au 10 décembre 2022. Les répondants ont été contactés par téléphone.

L'enquête auprès de volontaires a été diffusée du 21 novembre 2022 au 6 janvier 2023. Deux formats de réponses ont été proposés : sur une plateforme en ligne et sur une version papier qui a ensuite été numérisée.

Les communes ont répondu sur papier du 21 novembre au 6 janvier. Leurs réponses ont ensuite été numérisées.

5.4. Un volume de réponse permettant de garantir une concertation large

La double méthode de collecte utilisée ici permet de garantir un volume de réponse suffisant pour présenter une concertation large :

- + L'échantillon par sondage téléphonique (500 répondants) permet de présenter les résultats les plus représentatifs possibles de la population générale du département en évitant les biais d'opinion et d'échantillonnage
- + L'échantillon basé sur le volontariat a permis de collecter 2578 réponses permet de présenter les opinions d'un large panel de manchois où chacun a eu la possibilité de s'exprimer.

Les dispositifs de concertation utilisent des modes de collecte variés et le nombre de participants est du même ordre de grandeur que celui observé ici. Par exemple, le Département du Gard réalise de manière

régulière une consultation numérique sur sa politique sociale¹ : 2100 personnes ont participé en 2022. Le Cerema a produit en 2016 un document d'analyse de 10 concertations². Il montre des volumes inférieurs à ceux utilisés dans cette étude :

	Réunions publiques	Expressions sur le site internet	Expressions sur registres	Autres
Contournement Est de Rennes	1000 participants à 3 réunions	120 courriels	80 expressions sur 10 registres	3 pétitions
Parti d'aménagement de la RN12	270 participants à 3 réunions	23 courriels	135 expressions sur 28 registres	3 pétitions
Aménagement de l'A480 à Grenoble	220 personnes aux 3 réunions	138 courriels	40 expressions sur 10 registres	non
Contournement Est de Rouen – Liaison A38-A13	2486 participants à 9 réunions	270 avis sur le site	pas de registre	962 coupons T à la DREAL et 239 avis via les fiches questions distribuées en réunion publique 61 contributions officielles par courrier

Figure 10 : Volume de participants aux exemples de concertation citées par le Cerema¹

¹ <https://concertation-legardsolidaire.gard.fr/>

² Cerema, 2016, La concertation au titre du code de l'urbanisme dans l'acceptabilité sociale des projets d'infrastructures de transports, 40p.

6. Analyse de l'échantillon représentatif et de l'échantillon des volontaires

6.1. Profils des répondants : caractéristiques socio-démographiques et pratiques de mobilité

6.1.1 Un échantillon de volontaires différent de la population du département en termes de profils sociodémographiques

Cette enquête se base sur deux échantillons : des répondants volontaires ayant répondu en ligne et sur papier d'une part et des répondants par téléphone constituant un échantillon représentatif d'autre part. Ce dernier échantillon est représentatif de la population du département du fait du recrutement aléatoire et contraint par des quotas. Ainsi, nous observerons les profils socio-démographiques des deux échantillons séparément.

a) Deux échantillons représentatifs de la répartition femmes/hommes

L'échantillon représentatif de la population du département est paritaire. Au sein de l'échantillon des volontaires, il y a un peu plus de femmes (52%) que d'hommes, ce qui est équivalent à la répartition homme/femme au niveau national³

Vous êtes...

(Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%

	Nb	
Un homme	250	50%
Une femme	250	50%
Autre	0	0%
Ne souhaite pas répondre	0	0%
Total	500	

³ Au 1er janvier 2019, les femmes représentent 51,6 % de la population en France (Insee).

Figure 11 : Genre des répondants de l'échantillon représentatif (N=500)

Vous êtes...

(Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%

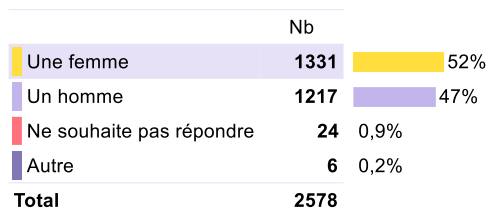


Figure 12 : Genre des répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578)

b) Le groupe des volontaires comporte peu de jeunes

Au sein des deux échantillons, la moyenne d'âge des répondants, est élevée (51 ans). Néanmoins, l'échantillon représentatif comporte une part plus importante de jeunes. De la même manière que la population dans le département, 7% des individus de l'échantillon représentatif ont moins de 25 ans ; ils ne sont que 3% au sein de l'échantillon des répondants volontaires.

Quel est votre âge ?

(Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%

Moyenne = 51,30 Médiane = 53,00 Ecart-type = 17,57

Min = 20 Max = 80

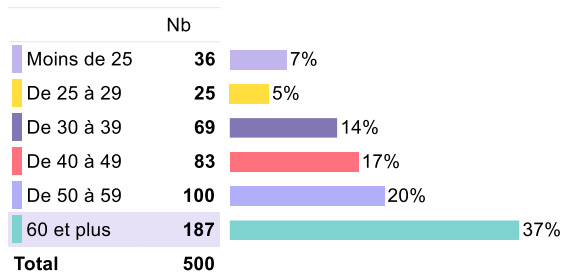


Figure 13 : Age des répondants de l'échantillon représentatif (N=500)

Quel est votre âge ?

(Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%

Moyenne = 50,71 Médiane = 51,00 Ecart-type = 13,90

Min = 10 Max = 91

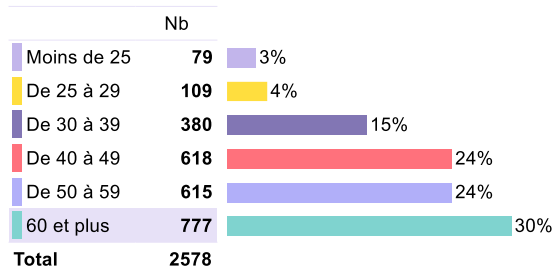


Figure 14 : Age des répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578)

c) Les inactifs sont sous représentés au sein de l'échantillon des volontaires

Au sein de l'échantillon représentatif, 50% des Manchois sont en situation d'activité à temps plein et 33% sont retraités. Cela correspond aux données de l'Insee puisqu'en 2019, 53% des Manchois étaient en situation d'activité et 35% retraités⁴. L'échantillon basé sur le volontariat diffère : les actifs sont surreprésentés par rapport à la population réelle (+16 points de pourcentage) et les retraités sont sous représentés (-9 points de pourcentage). De plus, les étudiants ne représentent que 3% de l'échantillon des volontaires, tandis qu'ils représentent le double dans l'échantillon représentatif. Enfin, il y a 4 fois plus de personnes au foyer dans la population manchoise que dans l'échantillon des répondants volontaires. Ainsi, au moment d'analyser les réponses de l'échantillon des volontaires, il faut donc prendre en compte la sous-représentation des personnes au foyer, en formation et retraitées.

Quelle est votre activité actuelle ? (Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%

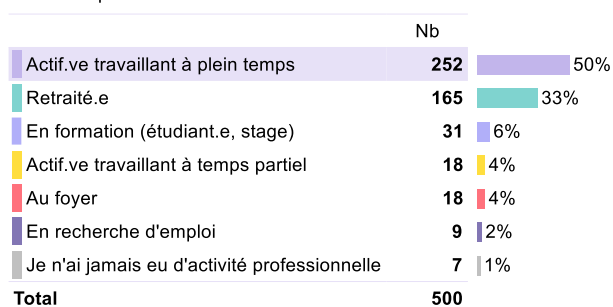
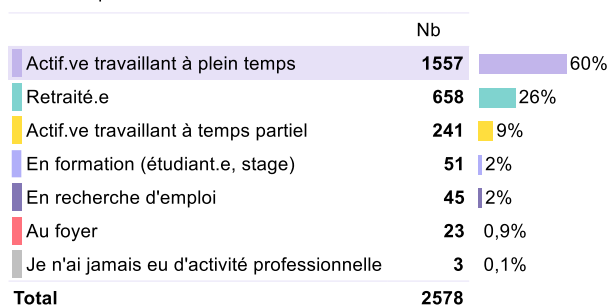


Figure 15 : Occupation des répondants de l'échantillon représentatif (N=500)

Quelle est votre activité actuelle ? (Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%



⁴ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-50>

Figure 16 : Occupation des répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578)

d) Les cadres et professions intellectuelles supérieures sont trois fois plus représentés parmi les volontaires qu'ils ne sont dans la population active manchoise

Dans le département, les trois catégories socio-professionnelles les plus représentées sont les employés (29%), les ouvriers (27%) et les professions intermédiaires (25%). Parmi les répondants volontaires, les cadres et professions intellectuelles supérieures sont largement surreprésentés : 30% des personnes en activité ou en recherche d'emploi appartiennent à cette CSP, tandis qu'ils ne sont que 10% au sein de l'échantillon représentatif de la population manchoise. De même, seuls 4% des personnes en activité ou en recherche d'emploi sont ouvriers, tandis qu'ils sont 27% parmi les Manchois.

Quelle est votre catégorie socio-professionnelle ? (Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 56%

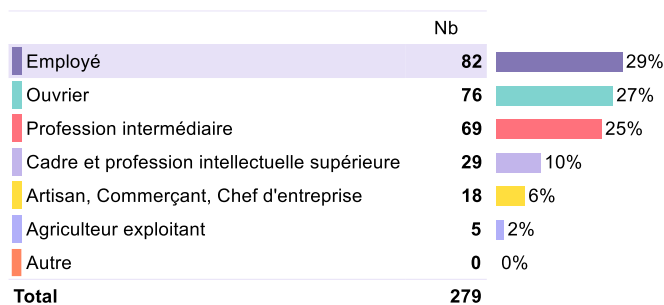


Figure 17 : CSP des répondants de l'échantillon représentatif (N=279, individus en activité ou en recherche d'emploi)

Quelle est votre catégorie socio-professionnelle ? (Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 71%

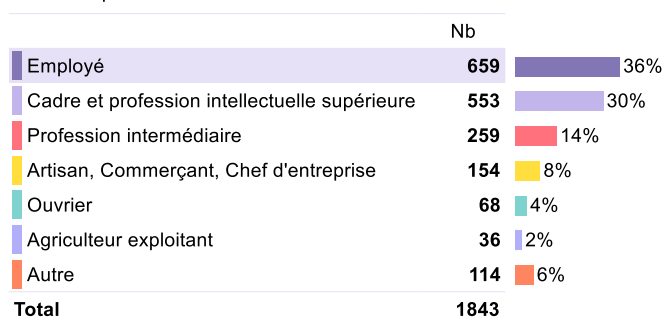


Figure 18 : CSP des répondants de l'échantillon des volontaires (N=1843, individus en activité ou en recherche d'emploi)

e) Les répondants volontaires ont plus souvent des enfants que les répondants de l'échantillon représentatif

Au sein de l'échantillon des volontaires, les personnes seules, seules avec enfant ou en couple avec enfant sont plus représentées qu'au sein de l'échantillon représentatif. Ainsi, 40% des répondants volontaires sont en couple avec enfant tandis qu'ils sont 34% parmi les répondants de l'échantillon représentatif. Parmi

l'échantillon représentatif, on retrouve plus de couples sans enfant : presque la moitié des répondants vivent dans ce type de ménage, contre 38% parmi les répondants volontaires.

Vous vivez actuellement : (Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%

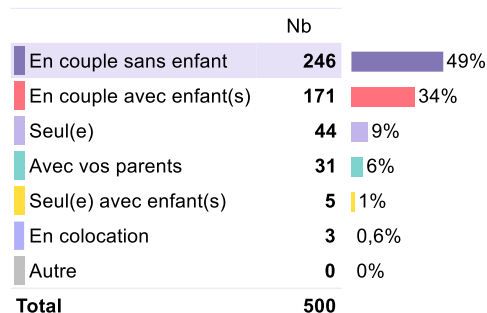


Figure 19 : Composition des ménages des répondants de l'échantillon représentatif (N=500)

Vous vivez actuellement : (Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%

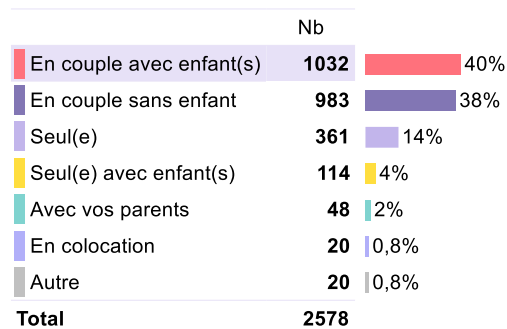


Figure 20 : Composition des ménages des répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578)

L'analyse des caractéristiques sociodémographique des répondants permet de constater que l'échantillon représentatif de la population est composé de profils qui sont sous-représentés dans le groupe des volontaires. Les jeunes, les ouvriers et professions intermédiaires ainsi que les personnes sans activité professionnelle (étudiants ou au foyer) sont des profils qui sont présents proportionnellement à la population manchoise dans l'échantillon représentatifs mais qui sont sous-représentés dans l'échantillon de volontaires.

f) Localisation résidentielle des répondants

Les répondants de l'échantillon représentatif ont été sélectionnés afin de présenter une variété de localisations résidentielles en termes de zones du territoire : nord / centre / sud, littoral / arrière-pays et rural / urbain.

Les 2578 répondants de l'échantillon des volontaires sont répartis sur l'ensemble du territoire du département. Chacune des 80 zones de code postal comporte au moins un répondant (les codes postaux regroupent de 1 à 18 communes). Les volumes les plus importants se trouvent dans les zones les plus peuplées (villes principales et littorales).

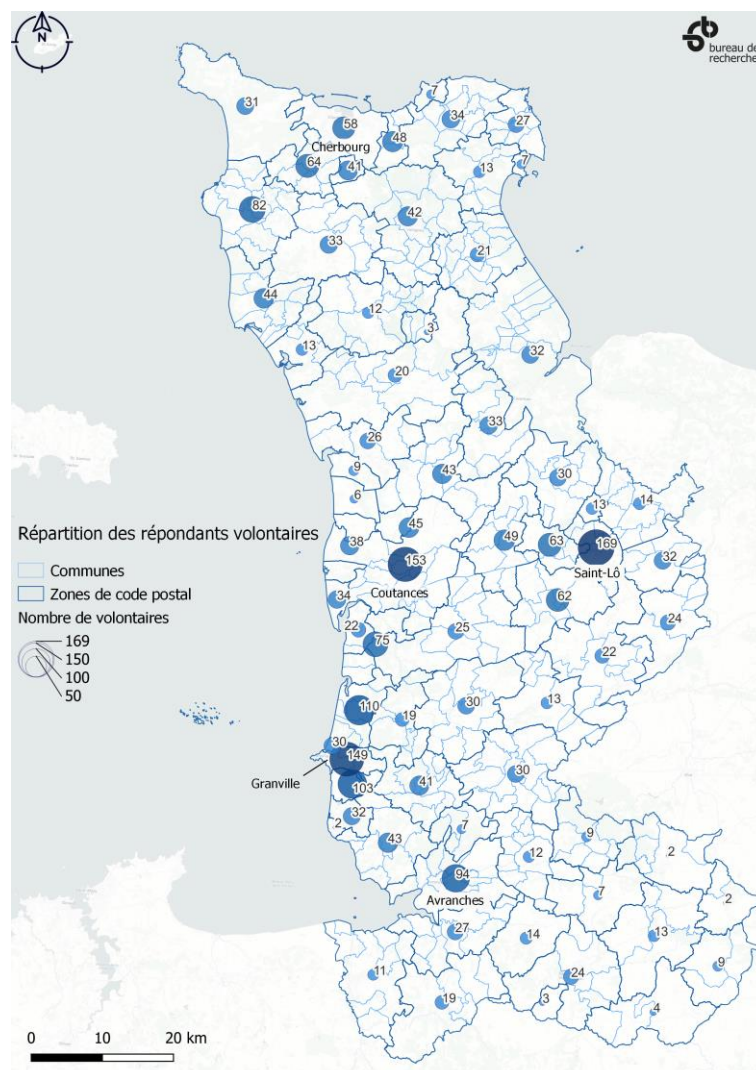


Figure 21 : Carte détaillée de la localisation résidentielle des répondants volontaires

6.1.2 Les répondants des deux échantillons ont des profils de mobilité différents

Au sein des deux échantillons, nous notons une pratique automobile très développée : la voiture est le mode utilisé le plus fréquemment et la plupart des enquêtés en possèdent au moins une. Cependant, les volontaires sont davantage motorisés et usagers du vélo que les répondants de l'échantillon représentatif qui utilisent les transports en commun et la marche.

a) Les répondants volontaires sont plus souvent multi-motorisés et possèdent davantage de vélos

Les répondants représentatifs de la population manchoise sont moins motorisés que les répondants volontaires : 8% ne possèdent pas de voiture, tandis qu'ils ne sont que 2% dans l'autre échantillon. De même, la plupart possèdent une seule voiture (66%) tandis que 71% des répondants volontaires en possèdent au moins deux. Cela peut s'expliquer par la surreprésentation des cadres et professions intellectuelles supérieures : leur pouvoir d'achat leur permet de posséder plusieurs voitures. **Les réponses des répondants volontaires seront donc à analyser au regard de leurs hauts taux de motorisation.** Par ailleurs, ils sont plus souvent détenteurs d'un deux-roues motorisé que les autres.

Combien de voitures votre ménage possède-t-il actuellement (voitures de fonction comprises) ?

(Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%

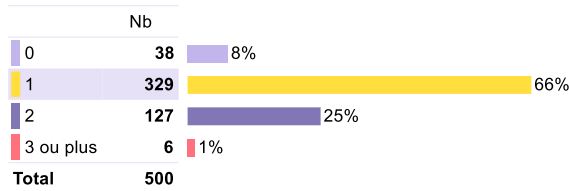


Figure 22 : Motorisation des ménages des répondants de l'échantillon représentatif (N=500)

Combien de voitures votre ménage possède-t-il actuellement (voitures de fonction comprises) ?

(Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%

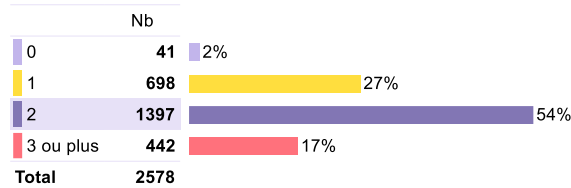


Figure 23 : Motorisation des ménages des répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578)

Une autre différence s'observe au niveau de la possession de vélo : **les répondants de l'échantillon représentatif sont très peu nombreux à posséder un vélo en comparaison aux répondants volontaires.** Ainsi, 86% des répondants volontaires possèdent au moins un vélo tandis qu'ils ne sont que 32% parmi les individus ayant été interrogés aléatoirement.

Combien de vélos pour adulte en état de marche votre ménage possède-t-il actuellement ?

(Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%

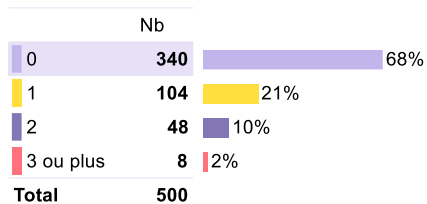


Figure 24 : Equipement en vélo des ménages des répondants de l'échantillon représentatif (N=500)

Combien de vélos pour adulte en état de marche votre ménage possède-t-il actuellement ?

(Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%

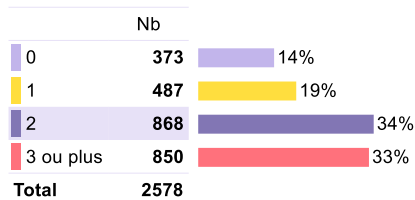


Figure 25 : Equipement en vélo des ménages des répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578)

b) Les personnes ayant répondu volontairement se déplacent plus souvent en voiture que les répondants de l'échantillon représentatif

Plus de la moitié des répondants de l'échantillon représentatif de la population manchoise utilise sa voiture tous les jours ou presque. Ils sont moins nombreux à marcher à cette fréquence : 29% des individus marchent tous les jours ou presque pour un trajet complet. Les transports en commun sont rarement utilisés quotidiennement. Le train est caractérisé par un usage peu fréquent : plus de la moitié (53%) l'utilisent moins de trois fois par an. Le covoiturage et le vélo apparaissent comme des modes qui font peu partie du quotidien des manchois : 56% d'entre eux ne se déplacent jamais en vélo et 48% ne font jamais de covoiturage.

Les répondants volontaires ont des pratiques de mobilité différentes. Nous avons observé qu'ils étaient plus motorisés que les individus de l'échantillon représentatif : **presque ¾ conduisent tous les jours (ils sont 55% parmi l'échantillon représentatif)**. Ils utilisent moins les transports en commun que les répondants de l'échantillon représentatif : 56% ne les utilisent jamais, tandis qu'ils ne sont 6% parmi l'échantillon représentatif. Le covoiturage est encore moins pratiqué par les répondants volontaires qu'il ne l'est au sein de l'échantillon représentatif. On note également que ces individus volontaires marchent moins : 26% déclarent ne jamais utiliser la marche à pied pour un trajet complet, tandis qu'ils ne sont que 3% parmi l'échantillon représentatif. De façon logique, et en échos à nos observations précédentes, **les individus de l'échantillon des volontaires sont des cyclistes actifs : presque un tiers font du vélo au moins une fois par semaine** (ils ne sont que 12% parmi les répondants de l'échantillon représentatif).

Fréquence d'utilisation des modes (Echantillon représentatif)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois par semaine	1 fois par semaine	1 à 3 fois par mois	1 fois tous les deux mois	1 à 3 fois par an	Moins souvent	Jamais	Total
Votre voiture personnelle en tant que conducteur ?	264	123	20	10	1	0	9	57	484
La marche à pied pour un trajet complet, sans combiner avec d'autres modes de transport ?	145	152	107	19	4	2	55	16	500
Les transports en commun (bus, autocar) ?	21	36	114	96	77	55	73	28	500
Le vélo ?	12	18	32	42	35	21	62	278	500
Un scooter ou une moto ?	7	15	10	7	4	13	26	418	500
Le covoiturage en tant que passager (au moins deux personnes dans la voiture) ?	1	6	12	67	41	43	89	241	500
Le train ?	0	2	2	88	47	85	181	95	500

$\rho = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 3404,36$; $\text{ddl} = 42$ (TS)

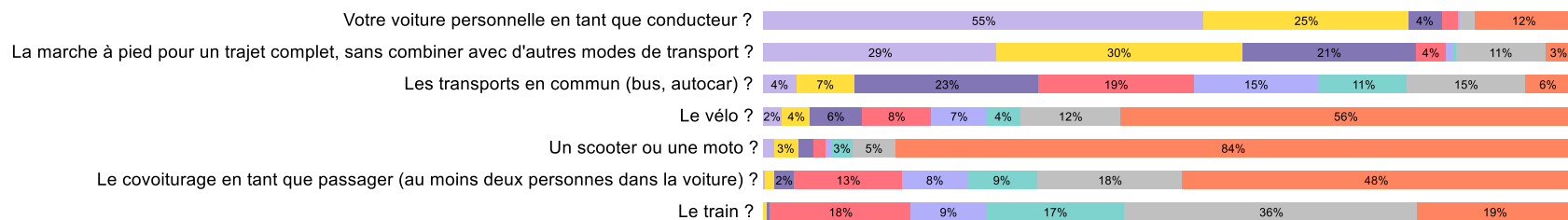


Figure 26 : Fréquence d'utilisation des modes par les répondants de l'échantillon représentatif (N=484 pour la voiture (personnes disposant d'un permis B) et N=500 pour les autres modes)

Fréquence d'utilisation des modes (Echantillon des volontaires)

	Tous les jours ou presque	2 à 3 fois par semaine	1 fois par semaine	1 à 3 fois par mois	1 fois tous les deux mois	1 à 3 fois par an	Moins souvent	Jamais	Total
Votre voiture personnelle en tant que conducteur ?	1888	459	120	44	4	4	1	19	2539
La marche à pied pour un trajet complet, sans combiner avec d'autres modes de transport ?	368	377	403	239	134	159	231	667	2578
Le vélo ?	227	323	269	331	272	359	251	546	2578
Les transports en commun (bus, autocar) ?	91	81	57	116	112	355	331	1435	2578
Le covoiturage en tant que passager (au moins deux personnes dans la voiture) ?	48	100	125	161	116	234	319	1475	2578
Le train ?	36	20	24	108	202	809	580	799	2578
Un scooter ou une moto ?	24	45	45	88	59	50	43	224	2578

p = <0,01 ; Khi2 = 15320,52 ; ddl = 42 (TS)

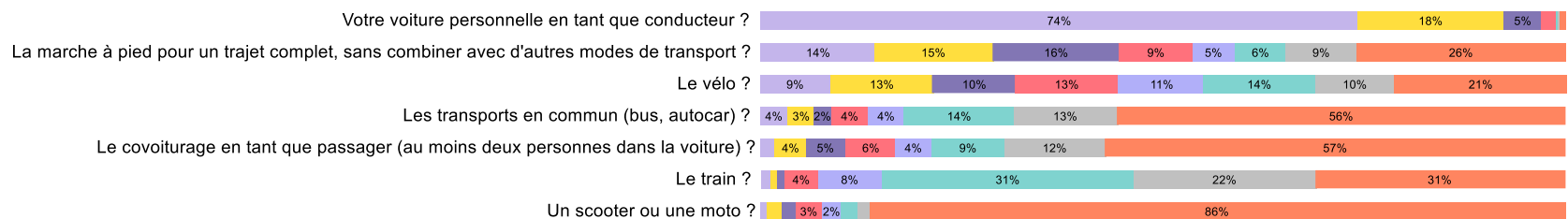


Figure 27 : Fréquence d'utilisation des modes par les répondants de l'échantillon des volontaires (N=2539 pour la voiture (personnes disposant d'un permis B) et N=2578 pour les autres modes)

En termes de motifs d'utilisation de la route (tous modes confondus), on observe que **les répondants volontaires en situation d'activité utilisent plus souvent le réseau pour se rendre au travail que les répondants de l'échantillon représentatif** : 56% des actifs et étudiants de l'échantillon représentatif se déplacent tous les jours sur la route pour ce motif, tandis qu'ils sont 72% parmi les volontaires étudiants ou actifs. On observe cette même différence pour les autres modes, ce qui témoigne d'un usage plus fréquent du réseau routier parmi les volontaires.

Fréquence de déplacement selon les motifs (Echantillon représentatif)

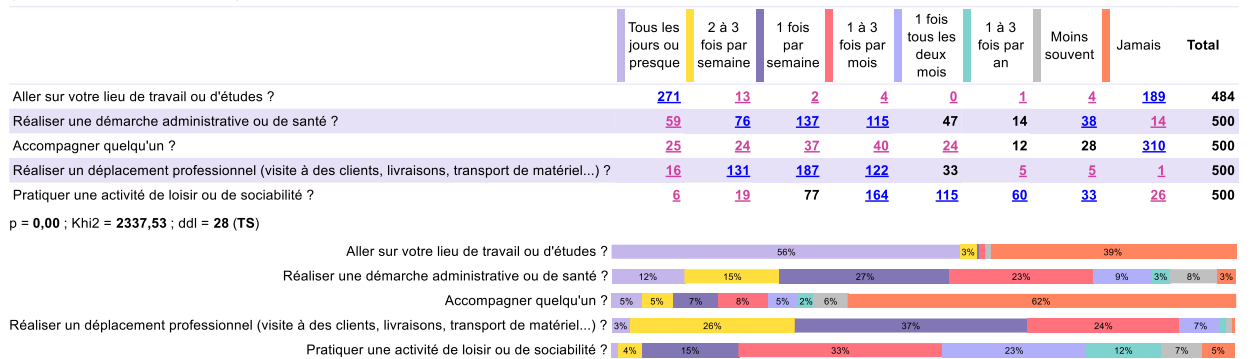


Figure 28 : Fréquence de déplacement des répondants de l'échantillon représentatif selon les motifs (N=484 pour le motif travail et études (étudiants et actifs) et N= 500 pour les autres motifs)

Fréquence de déplacement selon les motifs (Echantillon des volontaires)

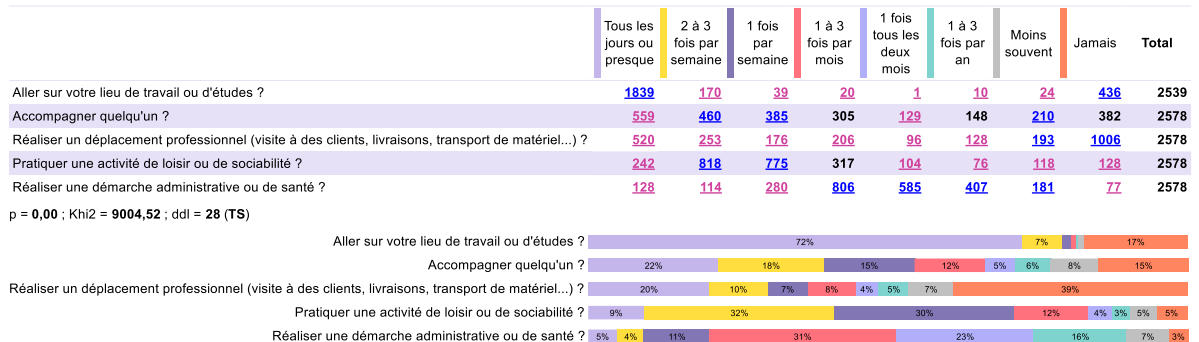


Figure 29 : Fréquence de déplacement des répondants de l'échantillon des volontaires selon les motifs (N=2539 pour le motif travail et études (étudiants et actifs) et N=2578 pour les autres motifs)

6.2. Perceptions de la route et des modes de transports

Afin de qualifier la route et les modes de transports, les répondants ont pu choisir parmi une liste d'adjectifs (mélioratifs et péjoratifs) : ils pouvaient en sélectionner un, deux ou trois. On remarque que les répondants volontaires sélectionnent plus souvent trois adjectifs que les répondants de l'échantillon représentatif. Par exemple, pour la question sur la perception de la route, qui est traitée ci-dessous, 77% des volontaires ont sélectionné trois modalités tandis que 52% des répondants de l'échantillon des volontaires ont fait de même. Cette différence est certainement liée au mode de transmission du questionnaire : les répondants de l'échantillon représentatif ont répondu par téléphone, sans avoir les réponses sous les yeux, ce qui a pu les inciter à être plus succincts ; les volontaires à l'inverse ont répondu très majoritairement en ligne et ont pu prendre le temps de lire et choisir les adjectifs. **Cette observation est valable pour l'ensemble des**

questions à choix multiple étudiées dans ce rapport. Il est important de la prendre en considération au moment de lire et d'interpréter les chiffres.

6.2.1 La route bénéficie d'une image positive, bien que les répondants volontaires la voient aussi comme dangereuse et polluante

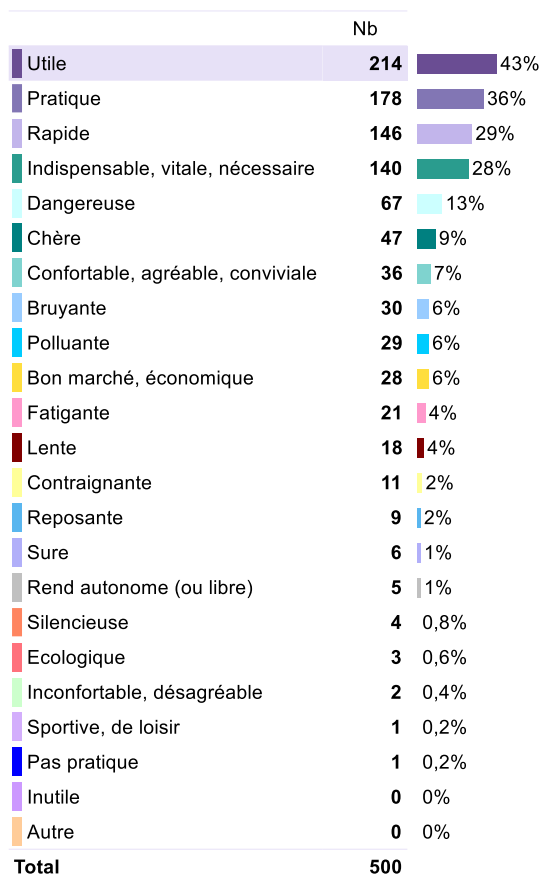
Au sein des deux échantillons, **les trois adjectifs les plus cités pour qualifier la route sont positifs**. Parmi les répondants de l'échantillon représentatif, 43% mentionnent qu'elle est **utile**, 36% qu'elle est **pratique** et 29% qu'elle est **rapide**. Son caractère indispensable et **vital** est mentionné par 28% de cet échantillon tandis qu'au sein de l'échantillon des volontaires, 58% citent cet adjectif. Cela témoigne à nouveau de la particularité des répondants volontaires : grands usagers de la route, ils ont conscience de son caractère nécessaire. Pour eux, elle est aussi **synonyme de praticité (41%) et de liberté (40%)**. On note que 26% d'entre eux la considère comme dangereuse ; ils sont 13% parmi les répondants de l'échantillon représentatif. **Le caractère dangereux est le premier adjectif négatif le plus cité par les deux échantillons**. De façon très intéressante, 17% des répondants volontaires considèrent la route comme polluante, tandis qu'ils ne sont que 6% au sein de l'autre échantillon. Ce résultat témoigne d'une **conscience écologique plus développée au sein de l'échantillon des répondants volontaires**. Cette situation s'explique par le fait que les volontaires sont probablement des personnes qui sont davantage informées à propos des questions environnementales dont l'objet routier est indissociable.

Ainsi, s'il existe un consensus entre les répondants des deux échantillons pour attribuer à la route des qualificatifs positifs, les répondants volontaires pointent dans de plus grandes proportions son côté dangereux (26%) et polluant (17%). Cela peut être une nouvelle fois interprété comme la manifestation d'une opinion plus informée vis-à-vis du sujet abordé ici.

Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent la route ?

(Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%



Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent la route ?

(Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%

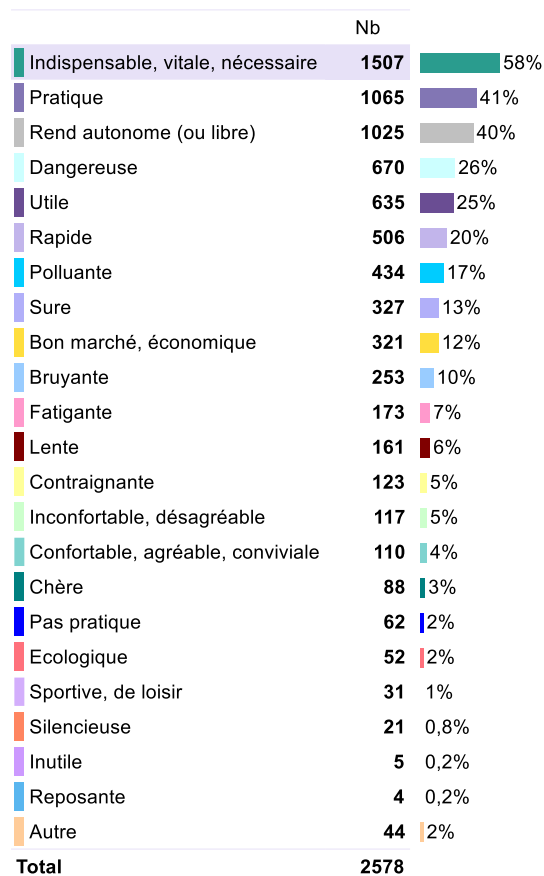


Figure 30 : Taux de citation des adjectifs qualifiant la route par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500) et des volontaires (N=2578)

6.2.2 Perception des modes de transport : voiture, transports en commun, marche à pied et vélo

Successivement, les répondants des deux échantillons ont réalisé le même exercice d'attribution d'adjectifs pour qualifier différents modes de transport.

- a) Si tous les répondants s'entendent sur la praticité de la voiture et son caractère polluant, elle est perçue comme « vitale » par les volontaires

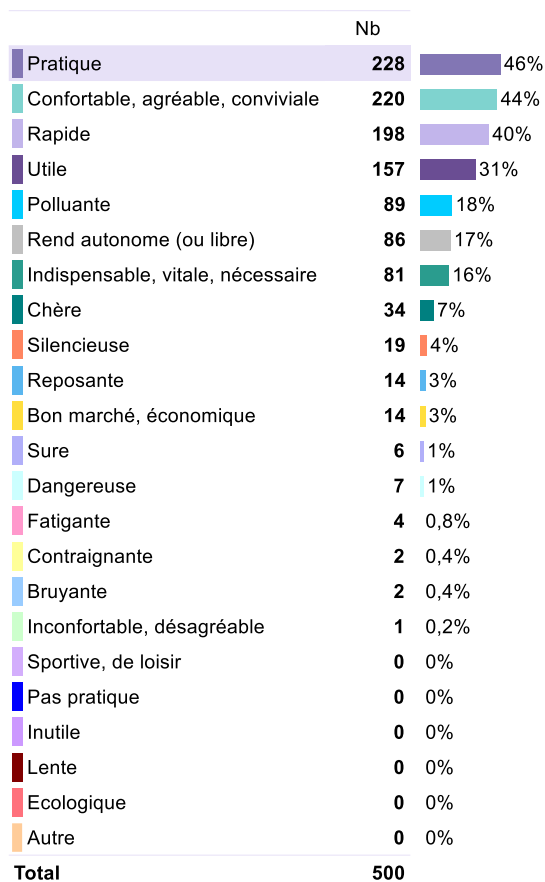
La voiture est considérée comme un mode pratique par 46% des de l'échantillon représentatif et 44% de l'échantillon de volontaires. Au sein de ce dernier échantillon, ils sont encore plus nombreux à mentionner l'autonomie qu'elle permet (52%) et son caractère indispensable, vital, nécessaire (50%). Les répondants de l'échantillon représentatif choisissent quant à eux l'aspect confortable, agréable et convivial du mode (44%) ainsi que sa rapidité (40%) ; ces deux qualificatifs sont moins largement mentionnés par les répondants de l'échantillon basé sur le volontariat. Le quatrième adjectif le plus cité est, dans les deux cas, un adjectif négatif : 18% des répondants par téléphone considèrent la voiture comme polluante et 32% des répondants en ligne et sur papier comme chère. Le caractère polluant est par ailleurs relevé par 28%

d'entre eux ; c'est un inconvénient de la voiture qui semble pris en compte par les répondants des deux échantillons.

Finalement, la perception de la route rejoint celle qu'ils ont de la voiture : les répondants des deux échantillons lui attribuent le plus souvent des adjectifs positifs. Néanmoins, au sein des deux échantillons on retrouve l'idée que la voiture est polluante, tandis que seuls les répondants volontaires relevaient le caractère polluant de la route. Il apparaît donc plus difficile pour la population d'établir un lien entre la route et les émissions polluantes ; ce lien est plus aisément fait lorsque l'on évoque la voiture.

Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent la voiture ? (Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%



Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent la voiture ? (Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%

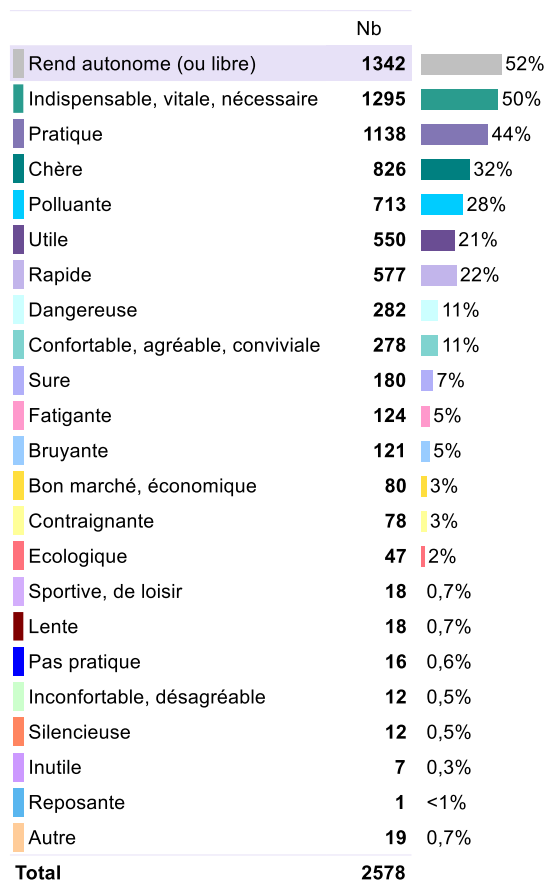


Figure 31 : Taux de citation des adjectifs qualifiant la voiture par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500) et des volontaires (N=2578)

b) Les transports en commun sont perçus de façon très différente par les répondants de deux échantillons

Parmi l'échantillon représentatif, une tendance nette s'observe : **47% considèrent les transports en commun comme bon marché et économiques et 35% comme pratique**. Ces deux adjectifs – positifs – sont largement les plus cités : les autres qualificatifs sont mentionnés par 10% ou moins de l'échantillon.

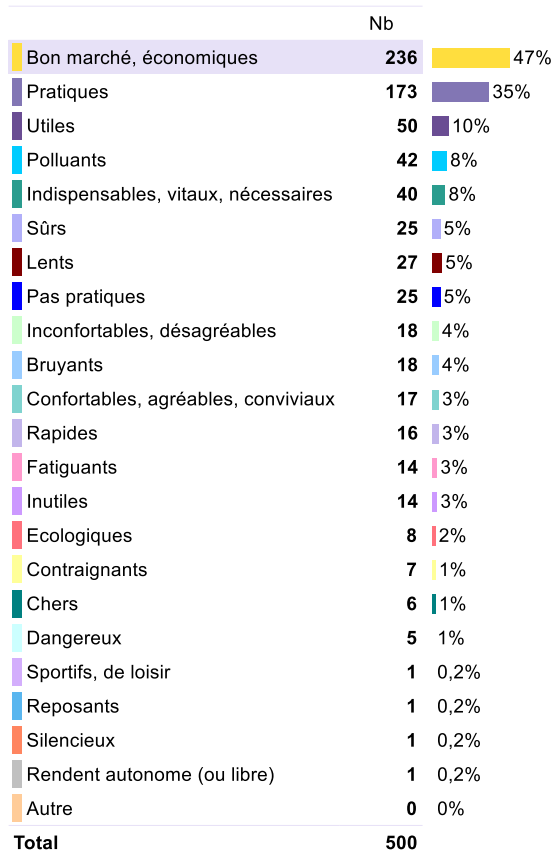
Parmi les répondants volontaires, les taux de citation sont plus éparpillés. Ainsi, 35% mentionnent l'aspect écologique des transports en commun, 34% les considèrent comme non pratiques et 33% comme contraignants. Ainsi, ils reconnaissent les bienfaits écologiques des transports en commun (seuls 2% de l'échantillon représentatif mentionnait l'aspect écologique), tout en ayant une perception négative de ce mode. En comparaison aux répondants de l'échantillon représentatif, les répondants volontaires sont moins souvent utilisateurs des transports en commun : plus de la moitié (56%) ne les utilisent jamais, contre seulement 6% des répondants de l'échantillon représentatif. Ainsi, le non-usage de ce mode semble être dû à une mauvaise image ou une appréhension ; le fait de ne pas utiliser les transports en commun déforme l'image que les volontaires en ont. Ne disposant pas de compétences nécessaires, on imagine que leurs expériences – peu nombreuses – des transports ne sont pas aisées ou pratiques et renforce leur défiance.

Finalement, on constate que les transports en commun ne suscitent pas de consensus, si ce n'est que sur leur caractère bon marché, mentionné par 47% des répondants de l'échantillon représentatif et 28% des volontaires. On retrouve la conscience environnementale des répondants volontaires dont 35% mentionnent l'aspect écologique des transports en commun ; à peine 2% des répondants de l'autre échantillon citent cet adjectif.

Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent les transports en commun (bus, autocar, train) ?

(Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%



Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent les transports en commun (bus, autocar, train) ?

(Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%

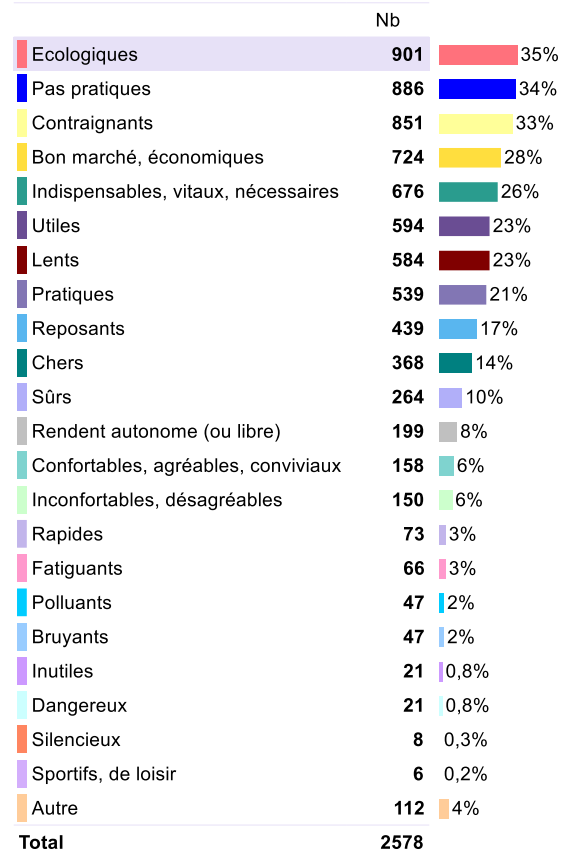


Figure 32 : Taux de citation des adjectifs qualifiant les transports en commun par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500) et des volontaires (N=2578)

c) Deux visions de la marche à pied : un loisir vertueux pour les volontaires, une réalité pour les répondants de l'échantillon représentatif

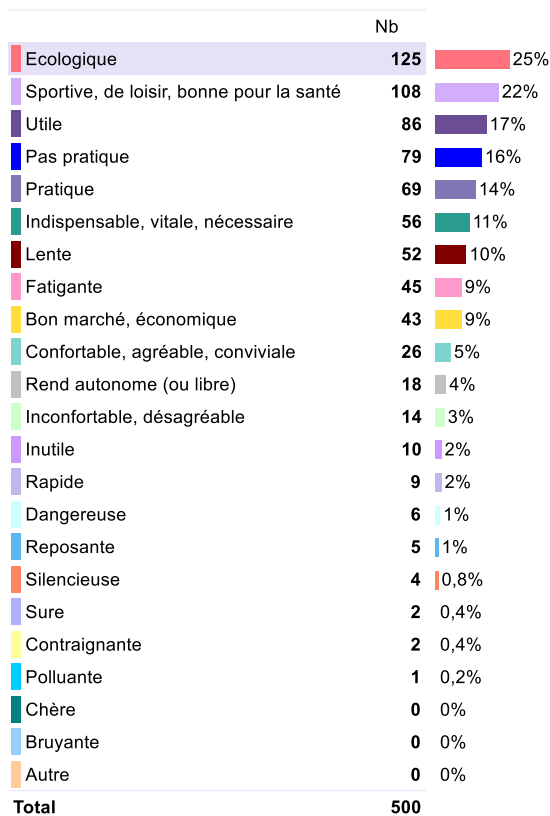
La marche à pied est perçue de façon similaire par les répondants des deux échantillons : les deux adjectifs les plus cités sont « écologique » et « sportive, de loisir, bonne pour la santé ». Néanmoins, ces deux adjectifs sont bien plus largement cités par les répondants volontaires : 68% d'entre eux lui attribuent un caractère sportif tandis qu'ils ne sont que 22% au sein de l'échantillon représentatif. Les volontaires mentionnent aussi son aspect reposant (22%) ou encore indispensable, vital et nécessaire (18%). Ainsi, la marche semble être davantage associée à une activité de loisir et au sport par les répondants volontaires. C'est un loisir qui est vertueux, notamment du fait de son aspect environnemental (mentionné par 60% d'entre eux). Cependant, la marche n'est pas considérée comme un mode de transport crédible : seuls 4% des volontaires la considèrent comme pratique. A l'inverse, 17% des répondants de l'échantillon représentatif la qualifient d'« utile » et 16% de « pratique » ; d'autres mentionnent des aspects plus péjoratifs (lente, fatigante) qui témoignent d'une pratique effective de ce mode. Pour eux, la marche n'est pas juste un sport mais bien un moyen pour se déplacer.

La marche dispose globalement d'une bonne image auprès de l'ensemble des répondants, et d'autant plus au sein des volontaires. Les répondants de l'échantillon représentatif ont une expérience plus réelle de marche, là où les volontaires l'associent à davantage à une pratique sportive ou à un loisir.

Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent la marche à pied ?

(Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%



Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent la marche à pied ?

(Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%

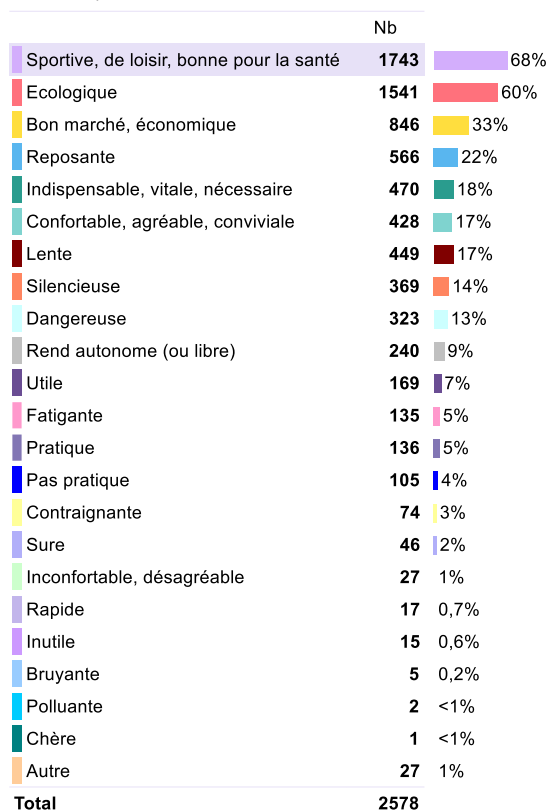


Figure 33 : Taux de citation des adjectifs qualifiant la marche à pied par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500) et des volontaires (N=2578)

d) Le vélo est avant tout perçu comme un mode écologique par les répondants des deux échantillons ; les volontaires le considèrent dangereux

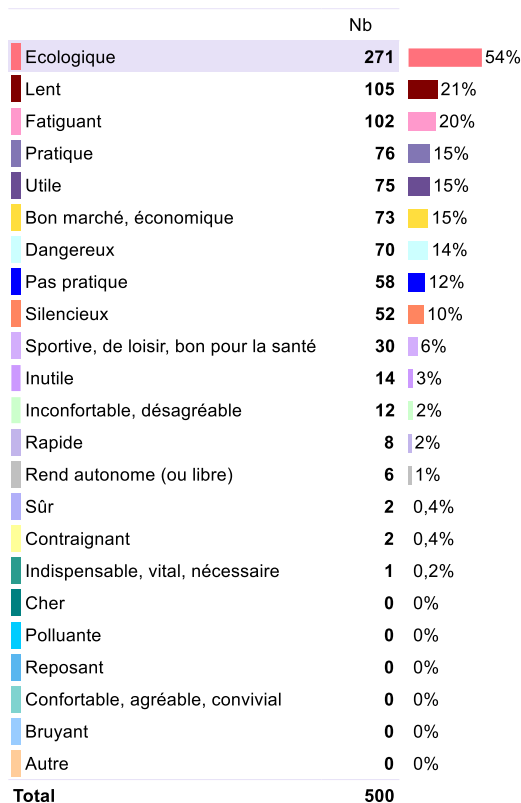
Le vélo est avant tout perçu comme écologique : 54% des répondants de l'échantillon représentatif et 62% des répondants volontaires citent cet adjectif. Ensuite, les avis divergent. Les répondants de l'échantillon représentatif trouvent le vélo lent (21%) et fatiguant (20%) tandis que les enquêtés de l'échantillon des volontaires le décrivent comme un mode sportif, de loisir et bon pour la santé (58%) et dangereux (37%). Cette différence s'explique à nouveau par plus ample pratique du vélo des répondants du deuxième échantillon : **en tant qu'utilisateur, ils l'associent davantage à loisir sportif bénéfique et se rendent compte de sa dangerosité.**

Ainsi, si le caractère écologique du vélo fait consensus entre tous les répondants, des divergences existent et s'expliquent par une pratique bien plus importante du vélo au sein de l'échantillon des volontaires.

Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent le vélo ?

(Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%



Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent le vélo ?

(Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%

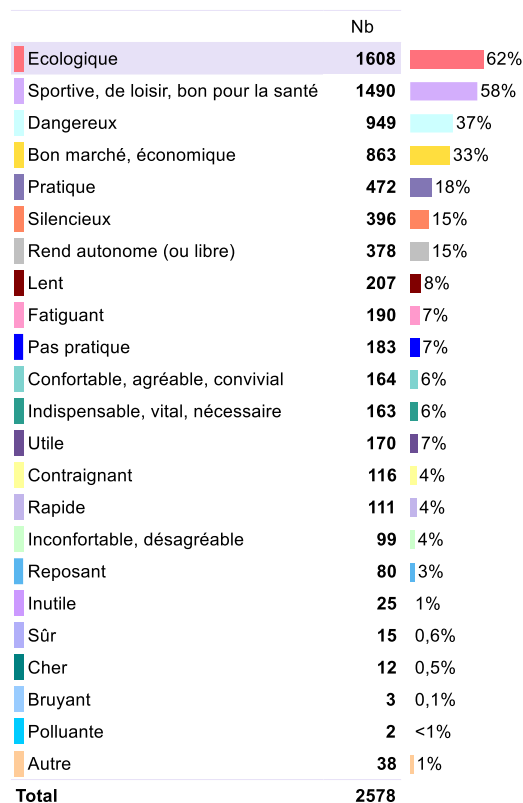


Figure 34 : Taux de citation des adjectifs qualifiant le vélo par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500) et des volontaires (N=2578)

6.3. Appréciation du réseau routier manchois

6.3.1 Atouts et limites de la route : l'état actuel

a) Les répondants des deux échantillons s'entendent sur l'accessibilité économique de la route manchoise

Le faible coût d'utilisation de la route est très largement cité par les répondants des deux échantillons : 56% de l'échantillon représentatif estime que la route est peu couteuse, et ils sont 47% parmi les individus volontaires. De même, la circulation fluide est citée dans des proportions équivalente au sein des deux échantillons ; Ensuite, les répondants de l'échantillon représentatif citent la rapidité de la route (43%) ainsi que le caractère agréable de l'environnement routier (33%). Les répondants volontaires mentionnent eux davantage la grande variété d'itinéraires offerts par la route (48%) et son aspect entretenu et propre (42%) ; la rapidité n'est presque pas citée (5%), à la différence des répondants de l'échantillon représentatif. **Au sein des deux échantillons, l'accessibilité aux vélos et piétons n'est presque pas mentionnée comme atout (4%).**

Finalement, le faible cout et la facilité de circulation font consensus mais les répondants des deux échantillons ont des appréciations différentes de la route : les volontaires choisissent des qualités plus « concrètes » (l'entretien, les itinéraires offerts) que les répondants de l'échantillon représentatif qui mettent en avant le caractère agréable.

Selon vous, quelles sont les principales qualités de la route dans le département ?

(Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%

	Nb	Imp.	
Peu couteuse	280	1,28	56%
Rapide	214	0,98	43%
Belle, agréable	164	0,72	33%
Circulation fluide	151	0,65	30%
Bien entretenue, propre	143	0,55	29%
Bonne signalétique (panneaux etc.)	117	0,44	23%
Offre une grande variété d'itinéraires	94	0,38	19%
Qualité des services (transports, espaces de repos, etc.)	73	0,27	15%
Accessible aux vélos/piétons	18	0,07	4%
Autre	0	0,00	0%
Total	500		

Figure 35 : Taux de citation des adjectifs mélioratifs de la route par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500)

Selon vous, quelles sont les principales qualités de la route dans le département ?

(Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%

	Nb	Imp.	
Offre une grande variété d'itinéraires	1244	1,16	48%
Peu couteuse	1205	1,06	47%
Bien entretenue, propre	1074	1,00	42%
Circulation fluide	911	0,75	35%
Bonne signalétique (panneaux etc.)	735	0,49	29%
Belle, agréable	420	0,30	16%
Rapide	139	0,10	5%
Accessible aux vélos/piétons	115	0,08	4%
Qualité des services (transports, espaces de repos, etc.)	81	0,05	3%
Autre	141	0,14	5%
Total	2578		

Figure 36 : Taux de citation des adjectifs mélioratifs de la route par les répondants de l'échantillon des volontaires(N=2578)

b) Les répondants volontaires sont particulièrement nombreux à regretter l'inaccessibilité de la route aux modes actifs, mais ils regrettent également la limitation de la vitesse autorisée aux voitures

Le manque d'accessibilité de la route aux piétons et aux vélos est le premier défaut le plus cité par les répondants volontaires (59%). Ce résultat fait écho au très faible taux de citation de l'aspect accessible de la route aux modes actifs à la précédente question : elle est perçue comme inaccessible aux vélos et piétons et réservée aux modes motorisés. Le fort taux de citation de ce défaut par les répondants volontaires s'explique entre autres par leur pratique fréquente du vélo – pour rappel, 1/3 font du vélo au moins une fois par semaine. Les répondants volontaires mentionnent d'avantage des défauts liés à la vitesse : 36% jugent les vitesses autorisées trop basses et 35% déplorent les changements de vitesse d'une zone à l'autre. Pour rappel, ces répondants sont très peu nombreux à mentionner la rapidité de la route (5%) à l'inverse des enquêtés du l'échantillon représentatif et sont aussi plus motorisés.

31% des répondants de l'échantillon représentatif relèvent la circulation difficile, 29% la dangerosité et le manque d'accessibilité de la route aux piétons et aux vélos (25%).

Ainsi, un consensus existe sur la mauvaise accessibilité du réseau au mode actifs. La question de la vitesse est quant à elle davantage mise en avant par les répondants volontaires. On voit finalement se dessiner une plus forte sensibilité des répondants volontaires à la liberté donnée à la voiture et aux modes actifs, s'expliquant par un usage plus intensif de ces modes.

Selon vous, quelles sont les principaux défauts de la route dans le département ?

(Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%

	Nb	Imp.	
Circulation difficile, embouteillages	153	0,71	31%
Dangereuse	145	0,72	29%
Peu accessible aux vélo/piétons	126	0,54	25%
Faible qualité des services (transports, espaces de repos etc.)	118	0,51	24%
Vitesses autorisées sont trop basses	115	0,53	23%
Manque d'aires de repos	106	0,48	21%
Changements de vitesse d'une zone à l'autre	102	0,43	20%
Mal entretenue	74	0,34	15%
Mauvaise signalétique (panneaux etc.)	64	0,29	13%
Monotone	64	0,25	13%
Autre	0	0,00	0%
Total	500		

Figure 37 : Taux de citation des adjectifs péjoratifs de la route par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500)

Selon vous, quelles sont les principaux défauts de la route dans le département ?

(Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%

	Nb	Imp.	
Peu accessible aux vélo/piétons	1514	1,47	59%
Vitesses autorisées sont trop basses	932	0,82	36%
Changements de vitesse d'une zone à l'autre	874	0,65	34%
Faible qualité des services (transports, espaces de repos etc.)	789	0,54	31%
Mal entretenue	560	0,54	22%
Dangereuse	558	0,40	22%
Circulation difficile, embouteillages	488	0,44	19%
Manque d'aires de repos	237	0,16	9%
Mauvaise signalétique (panneaux etc.)	213	0,17	8%
Monotone	106	0,08	4%
Autre	135	0,09	5%
Total	2578		

Figure 38 : Taux de citation des adjectifs péjoratifs de la route par les répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578)

6.3.2 Pour les répondants des deux échantillons, la circulation automobile est la fonction principale de la route

Les répondants ont pu s'exprimer sur les principales fonctions de la route. Ici, on retrouve à des tendances similaires : **les deux fonctions les plus citées sont de permettre des déplacements en voiture et de favoriser l'activité économique**. On note que les répondants volontaires sont largement plus nombreux à mentionner la fonction associée aux déplacements des voitures, puisque 86% la citent (contre 62% des répondants de l'échantillon représentatif). Ensuite, presque **la moitié des répondants volontaires mentionnent que la route doit servir aux déplacements en vélo** tandis qu'ils ne sont que 7% au sein de

l'échantillon représentatif. A nouveau, ce résultat s'explique par une pratique du vélo plus présente au sein de l'échantillon basé sur le volontariat.

Les répondants de l'échantillon représentatifs mobilisent quant à eux davantage des **fonctions touristiques (34%), d'embellissement (29%) ou de valorisation du patrimoine (28%)**. Toutes les fonctions liées aux autres modes sont très peu citées.

En conclusion, les répondants s'accordent sur la **vocation automobile et économique de la route** mais ne disposent pas pour autant de visions entièrement similaires. Comme nous l'avons précédemment identifié, les choix volontaires portent plus largement sur le vélo, là où les répondants de l'autre échantillon omettent cette pratique.

Selon vous, à quoi doit servir prioritairement la route ? Quelles sont les fonctions les plus importantes ?

(Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%

	Nb	Imp.	
Permettre des déplacements en voiture	309	1,53	62%
Favoriser l'activité économique	223	0,90	45%
Encourager le tourisme (promenade, observation du paysage etc.)	172	0,73	34%
Embellir le paysage	147	0,61	29%
Valoriser le patrimoine local (panneaux d'information le long de la route)	142	0,63	28%
Permettre des déplacements piétons	62	0,29	12%
Permettre la pratique du sport (vélo sportif, marche sportive, course à pied)	45	0,15	9%
Permettre des déplacements en vélo	37	0,18	7%
Autre	0	0,00	0%
Total	500		

Figure 39 : Taux de citation des fonctions principales de la route par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500)

Selon vous, à quoi doit servir prioritairement la route ? Quelles sont les fonctions les plus importantes ?

(Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%

	Nb	Imp.	
Permettre des déplacements en voiture	2205	2,36	86%
Favoriser l'activité économique	1428	1,09	55%
Permettre des déplacements en vélo	1202	0,93	47%
Encourager le tourisme (promenade, observation du paysage etc.)	890	0,49	35%
Valoriser le patrimoine local (panneaux d'information le long de la route)	395	0,25	15%
Permettre des déplacements piétons	389	0,22	15%
Permettre la pratique du sport (vélo sportif, marche sportive, course à pied)	249	0,16	10%
Embellir le paysage	69	0,04	3%
Autre	100	0,08	4%
Total	2578		

Figure 40 : Taux de citation des principales fonctions de la route par les répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578)

6.4. Appréciation des pistes d'actions

6.4.1 Priorité donnée aux actions

a) Pour la plupart des répondants, il est plus pertinent d'entretenir l'existant

Trois mesures concernant le réseau ont été présentées aux répondants. 80% des répondants volontaires plaident pour un entretien et une gestion des routes existantes ; les répondants de l'échantillon représentatif sont 68% à choisir cette idée et 30% sont en faveur de la création de nouvelles routes (tandis qu'ils ne sont que 17% au sein de l'échantillon des volontaires). La mesure consistant en la suppression de route ne récolte que 3% de voix.

Finalement, la mesure qui obtient le plus d'adhésion de la part des deux groupes reste l'entretien et la gestion de l'existant mais les répondants de l'échantillon représentatif sont nombreux à choisir la possibilité d'accroître le réseau. On peut interpréter ce résultat par un choix plus écologique fait par les volontaires, dont les convictions dans le domaine ont été observées précédemment.

Mesure jugée la plus pertinente selon les deux échantillons

	Entretien et gérer les routes existantes	Créer de nouvelles routes	Supprimer certaines routes	Total
Echantillon représentatif	336	150	14	500
Echantillon des volontaires	2069	429	80	2578
Total	2405	579	94	3078

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 48,99$; $\text{ddl} = 2$ (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

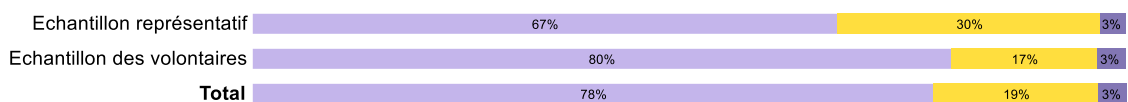


Figure 41 : Mesure jugée la plus pertinente selon les deux échantillons (N=3078)

b) Les répondants volontaires affichent une préférence plus marquée pour une hausse des vitesses autorisées

Globalement, la possibilité de rouler plus vite sur certaines portions de la route convainc la plupart des répondants. Néanmoins, les répondants de l'échantillon représentatif votent moins souvent pour cette mesure que les autres : 57% souhaiteraient des variations de vitesse selon les routes (permettant des vitesses élevées sur certaines portions) tandis qu'ils sont 75% parmi les répondants volontaires. Les répondants de l'échantillon représentatif sont plus souvent d'avis qu'une vitesse de circulation identique sur toutes les routes (moins rapide qu'actuellement) serait une solution intéressante : 43% d'entre eux sont de cet avis, tandis que seul ¼ des individus volontaires votent pour cette mesure.

On observe donc qu'une hausse de la vitesse autorisée est une mesure populaire auprès de l'ensemble des répondants, bien qu'elle soit largement portée par les répondants volontaires.

Mesure jugée la plus pertinente selon les deux échantillons

	Des variations de vitesses selon les routes (permettant des vitesses élevées sur certaines portions)	Une vitesse de circulation identique sur toutes les routes (légèrement inférieure à la vitesse actuelle)	Total
Echantillon représentatif	286	214	500
Echantillon des volontaires	1929	649	2578
Total	2215	863	3078

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 64,48$; $\text{ddl} = 1$ (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

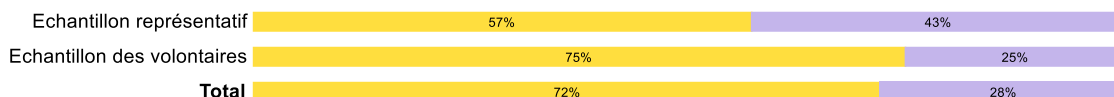


Figure 42 : Mesure jugée la plus pertinente selon les deux échantillons (N=3078)

c) Tous les répondants sont en faveur d'une amélioration des infrastructures dédiées aux bus et à l'éclairage des routes

Enfin, concernant les infrastructures, **deux mesures semblent convaincre les répondants : l'amélioration des arrêts de bus et de l'éclairage**. Les répondants volontaires sont aussi nombreux à citer la question de l'éclairage que les autres mesures : 41% mentionnent les services pour le vélo, 38% le développement des aires de covoiturage ou encore l'installation de bornes de recharge.

Finalement, les répondants des deux échantillons s'accordent sur la pertinence d'une amélioration de l'éclairage et de la sécurisation des usagers du bus. Néanmoins, les répondants volontaires sont plus ouverts à d'autres solutions, ils s'orientent davantage vers des modes alternatifs (mobilité électrique, vélo, covoiturage).

Passons aux infrastructures aux abords de la route départementale. Parmi ces mesures, lesquelles vous semblent les plus pertinentes ?

(Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%

	Nb	Imp.	
Améliorer ponctuellement l'éclairage de la route et de ses abords	391	1,97	78%
Construire des arrêts de bus abrités et sécurisés	298	1,34	60%
Installer des services pour les vélos (stationnement, atelier de réparation)	169	0,66	34%
Installer plus de bornes de recharge pour les véhicules électriques	142	0,55	28%
Développer les aires de covoiturage	100	0,41	20%
Autre	0	0,00	0%
Total	500		

Figure 43 : Mesure jugée la plus pertinente selon parmi les répondants de l'échantillon représentatif (N=500)

Passons aux infrastructures aux abords de la route départementale. Parmi ces mesures, lesquelles vous semblent les plus pertinentes ?

(Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : **100%**







	Nb	Imp.	
Construire des arrêts de bus abrités et sécurisés	1388	1,15	 54%
Améliorer ponctuellement l'éclairage de la route et de ses abords	1095	0,98	 42%
Installer des services pour les vélos (stationnement, atelier de réparation)	1056	0,89	 41%
Développer les aires de covoiturage	974	0,79	 38%
Installer plus de bornes de recharge pour les véhicules électriques	970	0,88	 38%
Autre	453	0,38	 18%
Total	2578		

Figure 44 : Mesure jugée la plus pertinente selon parmi les répondants de l'échantillon des volontaires (N=3078)

6.4.2 Les répondants volontaires notent de façon plus sévère l'ensemble des actions proposées

Les répondants ont eu la possibilité de noter de 1 à 10 un ensemble de sept mesures concernant le réseau routier. Les notes allant de 1 à 5 signifient une vision plutôt négative de l'action ; celles dépassant 5 témoignent d'une adhésion à l'idée.

a) Une opposition à la suppression de routes au sein de l'ensemble des répondants

Les répondants de l'échantillon représentatif sont très largement en faveur de l'ensemble des mesures concernant le réseau routier (presque 100% à chaque fois). La seule mesure qui suscite moins d'adhésion est celle concernant la suppression de route au profit des espaces naturels : 22% lui attribuent une note de 5 ou moins. Cette prise de position fait échos à nos observations précédentes : pour rappel, 30% des répondants de l'échantillon des volontaires se sont prononcés en faveur de la création de nouvelles routes.

Les répondants volontaires accordent plus souvent des mauvaises notes aux actions proposées : ils sont plus critiques vis-à-vis des propositions. L'action qui suscite le moins d'adhésion est la même que pour l'échantillon représentatif mais cette fois ce sont 69% des répondants qui accordent une note égale ou inférieure à 5 à l'idée de supprimer des routes. L'action consistant à développer des aménagements piétons sécurisés est celle qui reçoit le plus de notes de 6 ou plus de la part des répondants volontaires (77%) suivie de celle sur les bus rapides (75%) ; l'adhésion reste moins forte que parmi l'échantillon représentatif. Ensuite, 74% des répondants volontaires notent positivement les deux actions concernant le vélo. Ils sont moins nombreux que les répondants de l'échantillon représentatif à donner une note de 6 ou plus à ces actions mais on observe que la médiane est plus élevée au sein de l'échantillon des volontaires pour l'action consistant à développer les pistes cyclables sur toutes les routes principales. Ainsi, 50% des répondants

volontaires donnent une note de 9 ou plus à cette idée⁵ tandis que 50% des répondants de l'échantillon représentatif donnent une note de 8 ou plus. **Il y a donc plus de convaincus de la pertinence de l'idée au sein des volontaires, ce qui s'explique à nouveau logiquement par une pratique plus répandue du vélo. Mais globalement cette mesure est vue positivement par l'ensemble de la population interrogée.** La même tendance s'observe sur le développement d'aménagements piétons sécurisés : la note moyenne obtenue est supérieure au sein de l'échantillon représentatif (8,15 contre 7,67 parmi les volontaires) mais 50% des volontaires donnent une note de 9 ou plus tandis que parmi les répondants par téléphone la médiane se situe à 8. L'idée d'augmenter le nombre de passages piétons ne fait pas l'unanimité parmi les répondants volontaires puisque 45% attribuent à cette action une note égale ou inférieure à 5. A nouveau, les répondants de l'échantillon représentatif adhèrent, dans leur quasi-totalité, à cette idée.

Finalement, les répondants des deux échantillons s'accordent pour adhérer à la plupart des actions, bien que les répondants de l'échantillon représentatif accordent en moyenne des notes plus élevées. La mesure la plus mal notée est la même dans les deux échantillons, à savoir la suppression de routes. Enfin, si les répondants des deux groupes sont en faveur des mesures concernant les pistes cyclables et les aménagements piétons sécurisés, il y a plus de convaincus au sein des volontaires, en témoignent des médianes plus élevées.

Opinions positives (+) et négatives (-) des différentes actions (Echantillon représentatif)

	+	-	Total
Mettre en place des lignes de bus rapides avec des arrêts sur les routes départementales	498	2	500
Développer des aménagements sécurisés pour marcher au bord des routes	498	2	500
Augmenter le nombre de passages piétons quand cela est possible	497	3	500
Développer les pistes cyclables sur toutes les routes principales	497	3	500
Diffuser des informations sur le covoiturage pour inciter à cette pratique	496	4	500
Développer le stationnement vélo à côté des arrêts de bus et des aires de covoiturage	495	5	500
Supprimer des routes pour les convertir en espaces naturels	391	109	500

p = 0,00 ; Khi2 = 545,35 ; ddl = 6 (TS)

Des modalités ont été regroupées

Mettre en place des lignes de bus rapides avec des arrêts sur les routes départementales	100%
Développer des aménagements sécurisés pour marcher au bord des routes	100%
Augmenter le nombre de passages piétons quand cela est possible	99%
Développer les pistes cyclables sur toutes les routes principales	99%
Diffuser des informations sur le covoiturage pour inciter à cette pratique	99%
Développer le stationnement vélo à côté des arrêts de bus et des aires de covoiturage	99%
Supprimer des routes pour les convertir en espaces naturels	78% / 22%

Figure 45 : Opinions positives et négatives des différentes actions concernant le réseau (N=500)

⁵ Lorsque l'on regarde plus en détail, on note que 48% des répondants volontaires attribuent la note de 10/10 à la mesure. Cela confirme que la majorité des répondants volontaires sont convaincus que la nécessité de généraliser les pistes cyclables.

Opinions positives (+) et négatives (-) des différentes actions (Echantillon des volontaires)

	+	-	Total
Développer des aménagements sécurisés pour marcher au bord des routes	1997	581	2578
Mettre en place des lignes de bus rapides avec des arrêts sur les routes départementales	1932	646	2578
Développer les pistes cyclables sur toutes les routes principales	1917	661	2578
Développer le stationnement vélo à côté des arrêts de bus et des aires de covoiturage	1905	673	2578
Diffuser des informations sur le covoiturage pour inciter à cette pratique	1645	933	2578
Augmenter le nombre de passages piétons quand cela est possible	1419	1159	2578
Supprimer des routes pour les convertir en espaces naturels	787	1791	2578

$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 1916,06$; $\text{ddl} = 6$ (TS)

Des modalités ont été regroupées

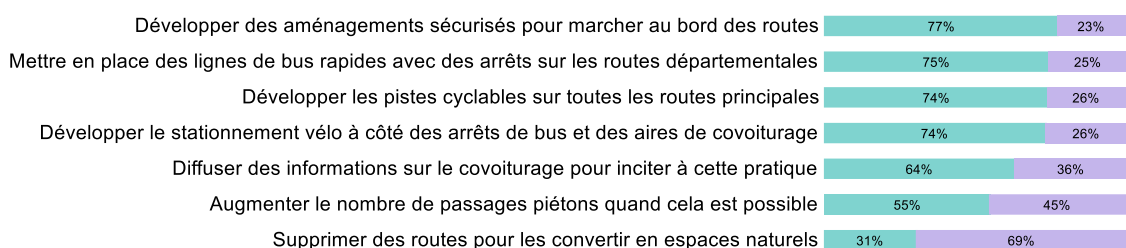


Figure 46 : Opinions positives et négatives des différentes actions concernant le réseau (N=2578)

Le tableau ci-dessous (figure 37) complète les graphiques en précisant la note moyenne et médiane attribuée par chaque échantillon à chaque mesure : pour chaque mesure, la meilleure note moyenne ou médiane est en vert et la moins bonne en orange. De plus, les meilleures notes moyennes attribuées par chacun des deux échantillons sont en gras.

Mesure	Echantillon	Moyenne	Médiane
« Mettre en place des lignes de bus rapides avec des arrêts sur les routes départementales »	Représentatif	8,05	8
	Des volontaires	7,52	8
« Développer des aménagements sécurisés pour marcher au bord des routes »	Représentatif	8,15	8
	Des volontaires	7,67	9
« Augmenter le nombre de passages piétons quand cela est possible »	Représentatif	8,14	8
	Des volontaires	6,12	6
	Représentatif	8,09	8

« Développer les pistes cyclables sur toutes les routes principales »	Des volontaires	7,55	9
	Représentatif	7,97	8
« Diffuser des informations sur le covoiturage pour inciter à cette pratique »	Des volontaires	6,68	7
	Représentatif	8,06	8
« Développer le stationnement vélo à côté des arrêts de bus et des aires de covoiturage »	Des volontaires	7,44	8
	Représentatif	6,90	8
« Supprimer des routes pour les convertir en espace naturels »	Des volontaires	4,21	4
	Représentatif		

Figure 47 : Tableau récapitulatif des moyennes et médianes attribuées à chaque action concernant le réseau routier

b) Un changement des règles de circulation suscite l'adhésion des répondants de l'échantillon représentatif, tandis que les répondants volontaires rejettent majoritairement les contraintes

Les actions concernant des changements de règles de circulations sont le plus souvent notées positivement par les répondants de l'échantillon représentatif. **Le fait de réserver des routes à d'autres modes que la voiture à certaines heures suscite une légère opposition** : 10% des répondants de l'échantillon représentatif lui accordent une note de 5 ou moins. A l'inverse, presque l'intégralité de ces mêmes répondants notent positivement l'idée de **proposer l'apprentissage du vélo et des règles de circulation au collègue**. Cette action reçoit la meilleure note moyenne au sein des deux échantillons : 8,01/10 au sein de l'échantillon représentatif et 8,62 parmi les répondants volontaires. La note accordée par les répondants volontaires est particulièrement élevée au vu de leurs appréciations des actions. En effet, plus de la moitié des volontaires jugent les actions proposées non pertinentes, à l'exception de celle sur l'apprentissage du vélo et des règles de circulation et celle sur l'augmentation des vitesses sur certaines routes. Cette dernière reçoit la note moyenne de 6,88/10 – similaire à la note attribuée par les répondants de l'échantillon représentatif (7,6/10) – et témoigne d'une **revendication de vitesse parmi les répondants des deux échantillons**.

Ainsi, les répondants de l'échantillon représentatifs adhèrent plus largement aux pistes d'actions concernant une modification des règles de circulation, à l'inverse des répondants volontaires. Ces derniers semblent finalement opposés à toutes les formes de contraintes. Cependant, l'apprentissage du vélo et des règles de circulation au collègue ainsi que l'augmentation de la vitesse autorisée sur certaines routes convaincent plus largement les répondants volontaires.

Opinions positives (+) et négatives (-) des différentes actions (Echantillon représentatif)

	+	-	Total
Proposer l'apprentissage du vélo et des règles de circulation routière au collègue	491	9	500
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture de façon permanente	461	39	500
Augmenter la vitesse autorisée sur certaines routes	459	41	500
Diminuer la vitesse autorisée sur certaines routes	459	41	500
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture le week-end (vélo, piétons etc.)	461	39	500
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture pendant les vacances scolaires (vélo, piétons etc.)	453	47	500
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture à certaines heures (vélo, piétons etc.)	450	50	500

$p = <0,01$; $\text{Khi}2 = 30,93$; $\text{ddl} = 6$ (TS)

Des modalités ont été regroupées

Proposer l'apprentissage du vélo et des règles de circulation routière au collègue	98%	
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture de façon permanente	92%	8%
Augmenter la vitesse autorisée sur certaines routes	92%	8%
Diminuer la vitesse autorisée sur certaines routes	92%	8%
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture le week-end (vélo, piétons etc.)	92%	8%
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture pendant les vacances scolaires (vélo, piétons etc.)	91%	9%
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture à certaines heures (vélo, piétons etc.)	90%	10%

Figure 48 : Opinions positives et négatives des différentes actions concernant les règles de circulation (N=500)

Opinions positives (+) et négatives (-) des différentes actions (Echantillon des volontaires)

	+	-	Total
Proposer l'apprentissage du vélo et des règles de circulation routière au collègue	2284	294	2578
Augmenter la vitesse autorisée sur certaines routes	1708	870	2578
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture le week-end (vélo, piétons etc.)	1128	1450	2578
Diminuer la vitesse autorisée sur certaines routes	1048	1530	2578
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture pendant les vacances scolaires (vélo, piétons etc.)	976	1602	2578
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture à certaines heures (vélo, piétons etc.)	957	1621	2578
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture de façon permanente	934	1644	2578

$p = 0,00$; $\text{Khi}2 = 2457,39$; $\text{ddl} = 6$ (TS)

Des modalités ont été regroupées

Proposer l'apprentissage du vélo et des règles de circulation routière au collègue	89%	11%
Augmenter la vitesse autorisée sur certaines routes	66%	34%
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture le week-end (vélo, piétons etc.)	44%	56%
Diminuer la vitesse autorisée sur certaines routes	41%	59%
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture pendant les vacances scolaires (vélo, piétons etc.)	38%	62%
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture à certaines heures (vélo, piétons etc.)	37%	63%
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture de façon permanente	36%	64%

Figure 49 : Opinions positives et négatives des différentes actions concernant les règles de circulation (N=2578)

Le tableau ci-dessous (figure 40) complète les graphiques en précisant la note moyenne et médiane attribuée par chaque échantillon à chaque mesure : pour chaque mesure, la meilleure note moyenne ou médiane est en vert et la moins bonne en orange. De plus, les meilleures notes moyennes attribuées par chacun des deux échantillons sont en gras.

Mesure	Echantillon	Moyenne	Médiane
« Proposer l'apprentissage du vélo et des règles de circulation routière au collège »	Représentatif	8,01	8
	Des volontaires	8,62	10
« Réserver des routes à d'autres modes que la voiture de façon permanente »	Représentatif	7,51	8
	Des volontaires	4,51	4
« Augmenter la vitesse autorisée sur certaines routes »	Représentatif	7,6	8
	Des volontaires	6,88	8
« Diminuer la vitesse autorisée sur certaines routes »	Représentatif	7,43	8
	Des volontaires	5,06	5
« Réserver des routes à d'autres modes que la voiture le week-end (vélo, piétons etc.) »	Représentatif	7,47	8
	Des volontaires	5,06	5
« Réserver des routes à d'autres modes que la voiture pendant les vacances scolaires »	Représentatif	7,44	8
	Des volontaires	4,69	4

Figure 50 : Tableau récapitulatif des moyennes et médianes attribuées à chaque action concernant les règles de circulation

6.4.3 Les répondants des deux échantillons affichent des positionnements différents quant aux orientations que devrait prendre la politique routière départementale

A la fin du questionnaire, les répondants ont pu donner leur avis sur l'orientation que devrait prendre le Département dans le domaine routier. Ainsi, **51% des répondants de l'échantillon représentatif voient l'entretien du réseau actuel (et la non-construction de nouvelles routes) comme une priorité.**

Parmi les répondants volontaires, 48% sont en faveur du développement de services ou de voies supplémentaires pour les modes actifs. Ce choix est à mettre en relation avec leur pratique du vélo et leur adhésion plus marquée, tout au long du questionnaire, aux mesures en faveur des modes actifs.

10% des répondants de l'échantillon représentatif choisissent la possibilité de déconstruire des routes peu utilisées, tandis qu'ils ne sont que 3% parmi les répondants volontaires. Ensuite, les répondants de

l'échantillon représentatif choisissent plus souvent l'idée de construire de nouvelles routes que les volontaires. Si la majorité de l'échantillon représentatif (51%) est opposé à la construction de nouvelles routes et préfère entretenir les routes existantes, une part non négligeable (22%) est favorable à de nouvelles constructions.

Enfin, **une évolution mesurée du développement routier fait consensus** : la majorité de l'échantillon représentatif et de l'échantillon des volontaires est favorable à un entretien du réseau existant. La majorité des répondants de l'échantillon représentatif est en faveur de l'entretien du réseau existant, sans jamais construire de nouvelles routes. Mais cet échantillon comporte aussi d'autres points de vue, plus minoritaires : certains affichent une vision sobre et décroissante via la suppression de routes (10%) et d'autres choisissent la construction de nouvelles routes (22%). Parmi les répondants volontaires, le développement de services ou de voies supplémentaires est lié aux modes collectifs ou actifs est l'orientation la plus choisie.

La collectivité doit faire des choix sur l'évolution du réseau routier en fonction des besoins des usagers, de la réglementation, du coût financier et du coût environnemental. Aussi, d'après vous, le Département doit concentrer son effort sur :

(Echantillon représentatif)

Taux de réponse : 100%

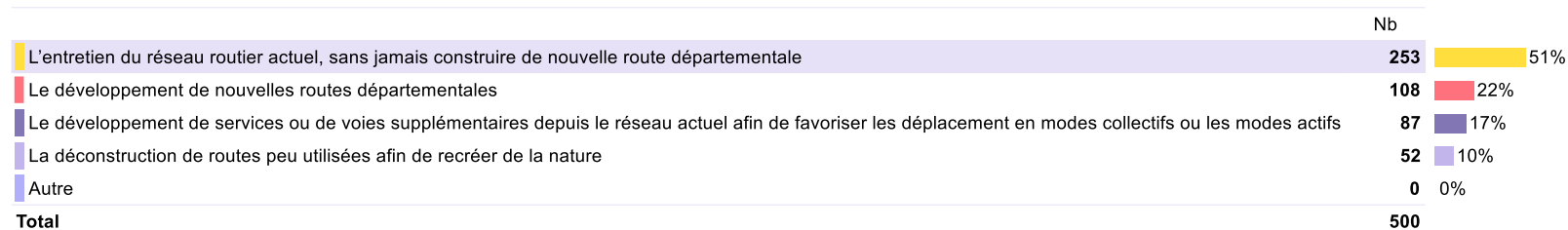


Figure 51 : Orientations choisies par les répondants l'échantillon représentatif (N=500)

La collectivité doit faire des choix sur l'évolution du réseau routier en fonction des besoins des usagers, de la réglementation, du coût financier et du coût environnemental. Aussi, d'après vous, le Département doit concentrer son effort sur :

(Echantillon des volontaires)

Taux de réponse : 100%

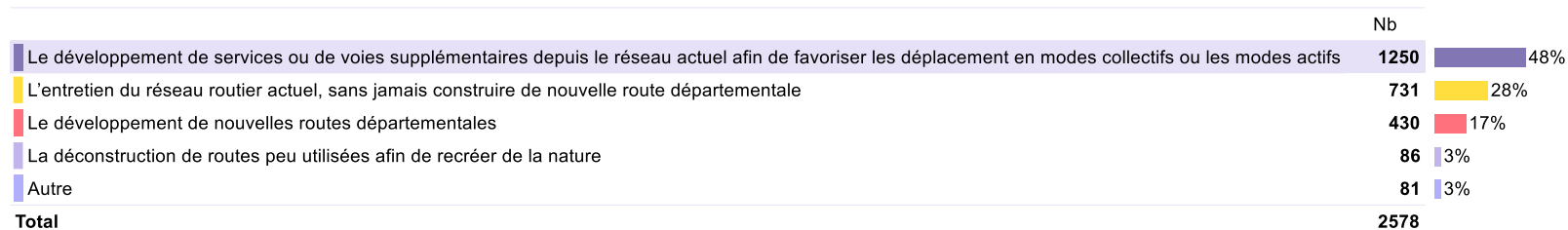


Figure 52 : Orientations choisies par les répondants l'échantillon représentatif (N=2578)

7. Les communes

Afin de compléter les réponses obtenues auprès de l'échantillon représentatif et des volontaires, des représentants de 66 communes ont répondu au même questionnaire. Ces réponses permettent de donner un aperçu du positionnement des autorités communales.

Les communes qui ont répondu se trouvent principalement à l'intérieur des terres (voir carte ci-dessous). Les données ayant été collectées à partir des codes postaux, il n'est pas possible d'identifier précisément de quelle commune viennent les réponses. Nous pouvons seulement identifier un groupe de communes correspondant au code postal. Les codes postaux regroupent de 1 à 18 communes.

Dans ce contexte, l'analyse de la taille des communes ayant répondu est limitée. Nous pouvons cependant affirmer qu'au moins 8 communes sur les 66 réponses comptent moins de 1000 habitants, 4 communes de 1000 à 4000 habitants et 1 commune plus de 4 000 habitants.

Nombre d'habitants par commune	Nombre de communes participantes	
	Borne basse	Borne haute
0 - 1 000	8	51
1 000 - 4 000	4	43
Plus de 4 000	1	17

Figure 53 : Classification des communes participantes par population

Les communes ayant répondu sont entre 8 et 51 à avoir une population inférieure à 1000 habitants. Elles sont entre 1 et 17 à avoir une population supérieure à 4 000 habitants. Ces bornes hautes et basses ont été calculées à partir des populations des communes composant les zones de codes postaux. Une zone de code postal regroupe entre 1 et 18 communes, les populations de celles-ci peuvent varier de quelques centaines à plusieurs milliers d'habitants au sein d'une même zone de code postal. Il n'est donc pas possible d'avoir plus de précision dans l'analyse.

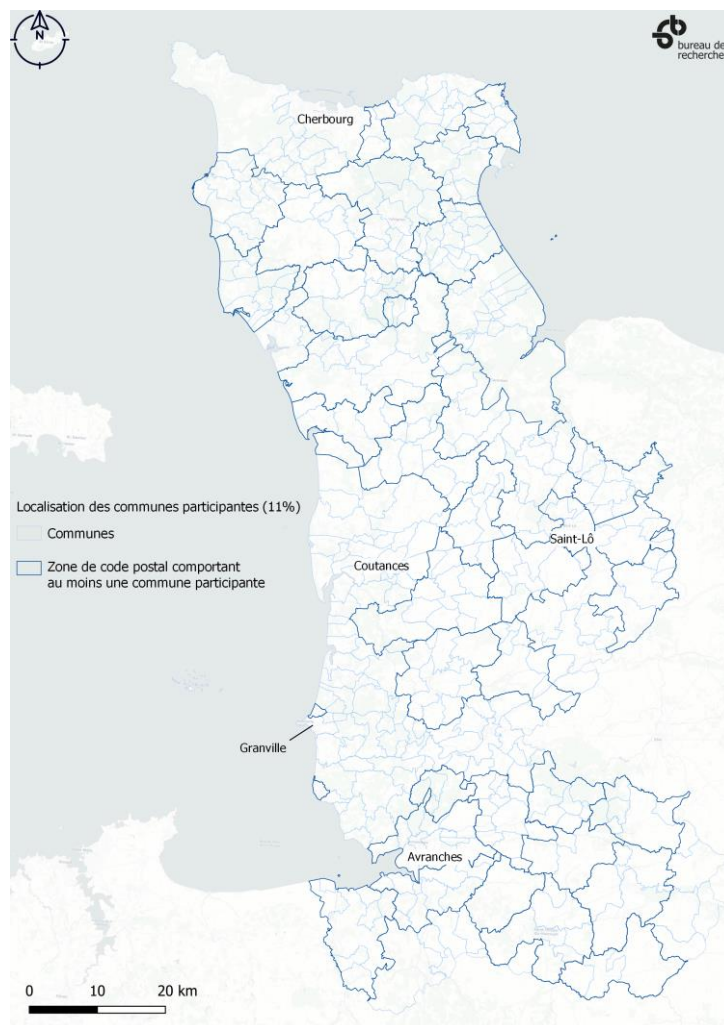


Figure 54 : Carte de localisation des communes participantes (n = 66)

7.1. Perceptions de la route et des modes de transport

7.1.1 Si la route est perçue positivement par les communes, elles mettent en avant sa dangerosité

Les trois adjectifs les plus cités pour qualifier la route sont positifs. Ainsi, 80% des communes décrivent la route comme indispensable, vitale et nécessaire, 62% mentionnent la liberté qu'elle garantit et 56% relèvent son aspect pratique. Une part non négligeable des communes (17%) met en avant sa dangerosité. Pour rappel, les répondants volontaires relevaient aussi le danger lié à la route ; ils mentionnaient également son aspect polluant, qui n'est pas du tout pris en compte ici.

Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent la route ?

Taux de réponse : 100%

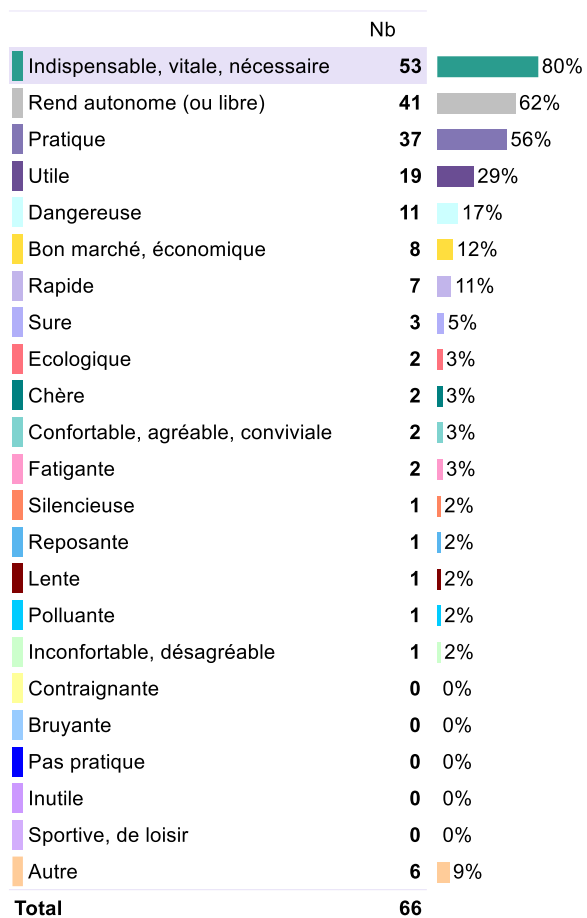


Figure 55 : Taux de citation des adjectifs qualifiant la route par les communes (N=66)

7.1.2 Perception des modes de transport par les communes : voiture, transports en commun, marche à pied et vélo

a) La voiture, comme la route, est indispensable et synonyme de liberté

Comme observé précédemment auprès des deux échantillons, on constate que la voiture est perçue de la même façon que la route : elle est indispensable, elle rend autonome et elle est pratique. A la différence de l'échantillon représentatif et de l'échantillon des volontaires, le caractère polluant du mode est peu relevé : seules 8% des communes mentionnent cet adjectif tandis qu'ils étaient 18% parmi les répondants de l'échantillon représentatif et 28% parmi les volontaires.

Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent la voiture ?

Taux de réponse : 100%



Figure 56 : Taux de citation des adjectifs qualifiant la voiture par les communes (N=66)

b) Les transports en commun sont considérés utiles mais non satisfaisants

Les transports en communs sont perçus plutôt négativement par les communes. Si leur aspect utile est largement mentionné (44%), 37% des communes les considèrent comme non pratiques et 35% les jugent contraignants. Ce résultat diffère de ce qui avait été observé auprès de l'échantillon représentatif : seuls 5% les considéraient peu pratiques. De plus, seuls 16% des communes relèvent leur aspect écologique, ce qui est peu en comparaison avec l'échantillon des volontaires au sein duquel 35% citaient cet adjectif.

Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent les transports en commun (bus, autocar, train) ?

Taux de réponse : 100%



Figure 57 : Taux de citation des adjectifs qualifiant les transports en commun par les communes (N=66)

c) Les communes perçoivent la marche à pied de la même façon que les répondants volontaires : sportive et écologique

La marche à pied est perçue par les communes comme sportive et écologique, ce qui rejoint la vision partagée par les répondants des deux échantillons. Ainsi, 79% des communes qualifient la marche à pied de sportive, 59% d'écologique. Son aspect dangereux est mentionné par 15% des communes, ce qui est équivalent à l'échantillon des volontaires.

Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent la marche à pied ?

Taux de réponse : 100%

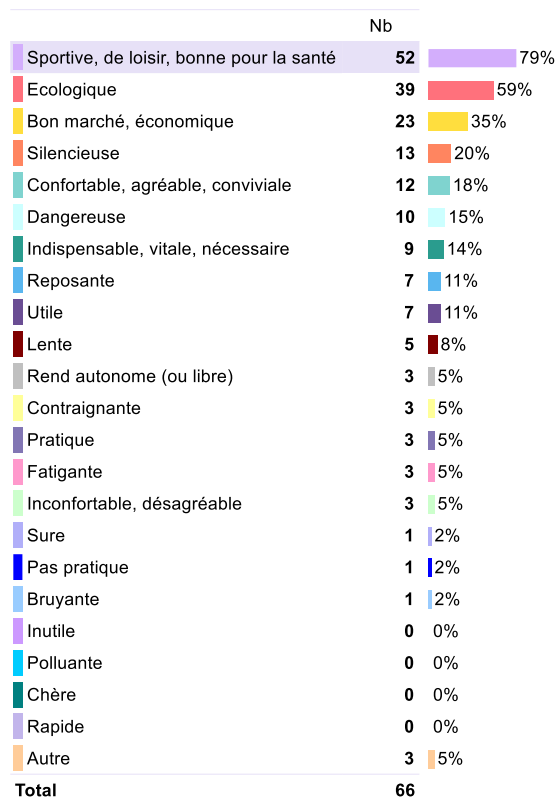


Figure 58 : Taux de citation des adjectifs qualifiant la marche à pied par les communes (N=66)

d) Le vélo est lui aussi sportif et écologique ; il est aussi considéré comme dangereux par les communes

Le vélo véhicule une image similaire à la marche à pied : pour 64% des communes c'est un mode écologique et 64% c'est un mode sportif, de loisir et bon pour la santé. Cette vision ressemble à nouveau à celle des répondants volontaires. Eux aussi relevaient son caractère dangereux, mentionné ici par 35% des communes.

Pourriez-vous choisir trois adjectifs qui vous évoquent le vélo ?

Taux de réponse : 100%

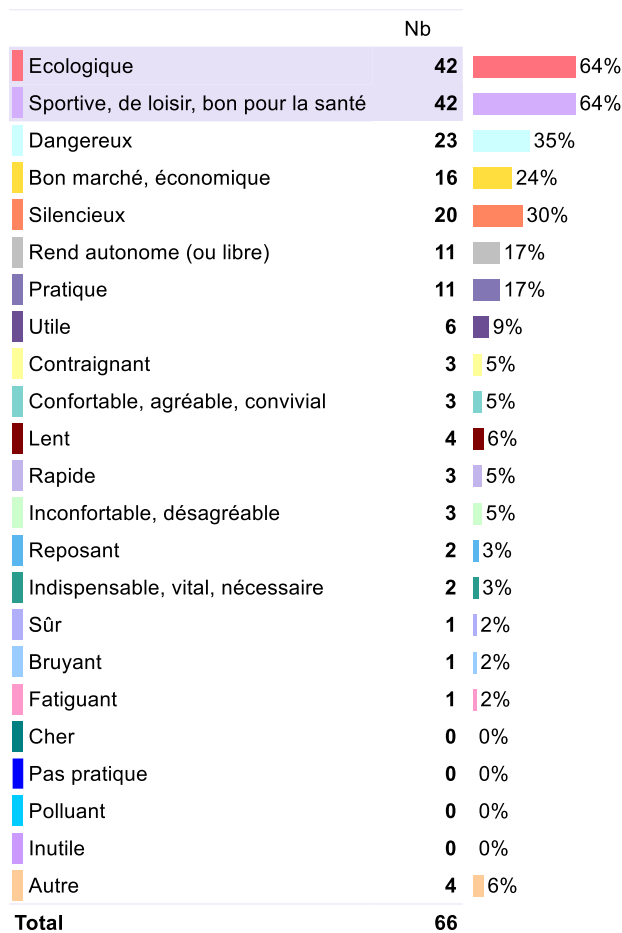


Figure 59 : Taux de citation des adjectifs qualifiant le vélo par les communes (N=66)

7.2. Appréciation du réseau routier manchois

7.2.1 Atouts et limites de la route : l'état actuel

a) La qualité du réseau routier manchois en termes de possibilités d'itinéraires, de circulation et de signalétique est mise en avant par les communes

Pour les communes, les routes départementales manchoises présentent avant tout l'avantage d'offrir une **grande variété d'itinéraires**. Ensuite, 58% des communes mentionnent la fluidité de la circulation et 45% la signalétique. Ces trois qualités étaient moins mentionnées par les répondants de l'échantillon représentatif, qui relevaient plutôt son faible coût et sa rapidité. L'accessibilité aux vélos et piétons n'est mentionnée par aucune commune, ce qui rejoint les observations réalisées sur les deux autres échantillons.

Selon vous, quelles sont les principales qualités de la route dans le département ?

Taux de réponse : 100%

	Nb	Imp.	
Offre une grande variété d'itinéraires	40	1,55	61%
Circulation fluide	38	1,18	58%
Bonne signalétique (panneaux etc.)	30	0,70	45%
Bien entretenue, propre	24	0,89	36%
Peu couteuse	25	0,79	38%
Belle, agréable	5	0,15	8%
Rapide	2	0,06	3%
Qualité des services (transports, espaces de repos, etc.)	1	0,03	2%
Accessible aux vélos/piétons	1	0,05	2%
Autre	4	0,12	6%
Total	66		

Figure 60 : Taux de citation des adjectifs mélioratifs de la route par les communes (N=66)

b) Les communes relèvent l'inaccessibilité de la route aux modes actifs, tout en considérant la vitesse de circulation trop basse

De façon logique, le premier défaut cité est l'inaccessibilité de la route aux piétons et aux vélos de la route manchoise ; ce défaut était également mis en avant par les répondants des deux autres échantillons. Ensuite, 48% des communes sont d'avis que les vitesses autorisées trop basses sur le réseau, ce qui rejoint le positionnement des volontaires. Enfin, on observe que les répondants de l'échantillon représentatif mentionnaient davantage les embouteillages (31%) et la dangerosité de la route (29%), qui ne sont quasiment pas mentionnés ici.

Selon vous, quelles sont les principaux défauts de la route dans le département ?

Taux de réponse : 100%

	Nb	Imp.	
Peu accessible aux vélo/piétons	52	1,98	79%
Vitesses autorisées sont trop basses	32	1,08	48%
Mal entretenue	17	0,67	26%
Changements de vitesse d'une zone à l'autre	20	0,65	30%
Faible qualité des services (transports, espaces de repos etc.)	14	0,23	21%
Manque d'aires de repos	9	0,23	14%
Dangereuse	7	0,21	11%
Mauvaise signalétique (panneaux etc.)	5	0,14	8%
Circulation difficile, embouteillages	2	0,06	3%
Monotone	1	0,05	2%
Autre	6	0,12	9%
Total	66		

Figure 61 : Taux de citation des adjectifs péjoratifs de la route par les communes (N=66)

7.2.2 Pour les communes, la route a une vocation automobile

Les communes ont été interrogées sur les fonctions les plus importantes de la route : **95% mentionnent que la route doit prioritairement permettre les déplacements en voiture**. Ensuite, 82% citent la fonction de stimulation de l'activité économique. Ces deux fonctions étaient également les deux éléments les plus cités parmi les répondants des deux autres échantillons. La troisième fonction la plus citée est le fait de permettre les déplacements en vélo (36%) : pour rappel, les répondants volontaires citaient cette fonction dans les mêmes proportions (47%), tandis que les répondants de l'échantillon représentatif la mentionnaient à peine (7%).

Selon vous, à quoi doit servir prioritairement la route ? Quelles sont les fonctions les plus importantes ?

Taux de réponse : 100%

	Nb	Imp.	
Permettre des déplacements en voiture	63	2,71	95%
Favoriser l'activité économique	56	1,56	85%
Permettre des déplacements en vélo	24	0,70	36%
Encourager le tourisme (promenade, observation du paysage etc.)	23	0,39	35%
Valoriser le patrimoine local (panneaux d'information le long de la route)	10	0,23	15%
Permettre des déplacements piétons	8	0,17	12%
Permettre la pratique du sport (vélo sportif, marche sportive, course à pied)	0	0,00	0%
Embellir le paysage	1	0,02	2%
Autre	0	0,00	0%
Total	66		

Figure 62 : Taux de citation des fonctions principales de la route par les répondants de l'échantillon représentatif (N=66)

7.3. Appréciation des pistes d'action

7.3.1 Priorités données aux actions

a) La priorité est donnée à l'entretien de l'existant

De façon très nette, la plupart des communes (92%) considèrent qu'entretenir et gérer les routes existantes est la mesure la plus pertinente. Pour rappel, nous avons observé qu'une part non-négligeable des répondants de l'échantillon représentatif choisissaient la possibilité de créer de nouvelles routes : 30% considéraient cette mesure comme étant la plus pertinente. On observe au sein des communes un certain réalisme et une vision plus sobre concernant l'extension du réseau routier.

Tout d'abord, concernant la route départementale en elle-même, quelle mesure vous semble la plus pertinente ?

Taux de réponse : 100%

	Nb	
Entretien et gérer les routes existantes	61	92%
Créer de nouvelles routes	4	6%
Supprimer certaines routes	1	2%
Total	66	

Figure 63 : Mesure jugée la plus pertinente par les communes (N=66)

b) Les communes sont en faveur d'une hausse des vitesses sur certaines portions de la route

Les communes sont très largement en faveur de variations de vitesses permettant de rouler plus vite sur certaines portions de la route. Nous avons déjà observé que $\frac{3}{4}$ des répondants volontaires choisissaient cette mesure : ici, ce sont 82% des communes qui jugent cette mesure pertinente. L'idée d'une uniformisation des vitesses et d'une légère baisse de celle-ci n'est pas une mesure populaire puisque seules 18% des communes la jugent pertinente. A l'inverse, 43% des répondants de l'échantillon représentatif étaient en faveur de cette mesure.

Ensuite, en termes de règles de circulation sur la route départementale, quelle mesure vous semble la plus pertinente ?

Taux de réponse : 100%

	Nb	
Des variations de vitesses selon les routes (permettant des vitesses élevées sur certaines portions)	54	82%
Une vitesse de circulation identique sur toutes les routes (légèrement inférieure à la vitesse actuelle)	12	18%
Total	66	

Figure 64 : Mesure jugée la plus pertinente par les communes (N=66)

c) Le développement des aires de covoiturage est une piste d'action prioritaire selon les communes

De façon très intéressante, en termes d'infrastructures, **la première mesure la plus citée par les communes est le développement d'aires de covoiturage** : 74% la mentionnent, tandis qu'ils n'étaient que 38% parmi les volontaires et 20% parmi les répondants de l'échantillon représentatif. La pratique du covoiturage est une politique publique phare pour éviter l'autosolisme, mais elle reste très peu connue du grand public.

De la même façon que les répondants de ces deux échantillons, plus de la moitié des communes mentionnent la construction d'arrêts de bus abrités et sécurisés. Néanmoins, si les répondants de l'échantillon représentatif et les volontaires citaient largement l'amélioration de l'éclairage public, seules 24% des communes jugent cette mesure pertinente.

Passons aux infrastructures aux abords de la route départementale. Parmi ces mesures, lesquelles vous semblent les plus pertinentes ?

Taux de réponse : 100%

	Nb	Imp.	
Développer les aires de covoiturage	49	1,73	74%
Construire des arrêts de bus abrités et sécurisés	35	1,09	53%
Installer plus de bornes de recharge pour les véhicules électriques	31	1,20	47%
Installer des services pour les vélos (stationnement, atelier de réparation)	17	0,47	26%
Améliorer ponctuellement l'éclairage de la route et de ses abords	16	0,44	24%
Autre	10	0,29	15%
Total	66		

Figure 65 : Mesures jugées plus pertinentes par les communes (N=66)

7.3.2 A travers la notation, les communes affichent un net désaccord envers certaines actions

Les communes ont eu la possibilité de noter de 1 à 10 un ensemble de sept mesures concernant le réseau routier. Les notes allant de 1 à 5 signifient une vision plutôt négative de l'action ; celles dépassant 5 témoignent d'une adhésion à l'idée.

- a) Malgré une adhésion à la plupart des actions concernant le réseau, les communes s'opposent à l'idée de supprimer des routes et d'augmenter le nombre de passages piétons

Les communes adhèrent à la plupart des mesures concernant les aménagements sur la route. L'idée de développer des stationnements vélo à proximité des arrêts de bus et des aires de covoiturage reçoit le plus d'adhésion : 83% des communes lui donnent une note supérieure à 5. A l'inverse, deux mesures ne convainquent pas les communes : 56% n'adhèrent pas à l'augmentation du nombre de passages piétons et 89% s'opposent à la suppression de routes. Ce positionnement contre la suppression de route est encore plus marqué parmi les communes qu'il ne l'est parmi les répondants volontaires (69% s'opposent à l'idée).

Opinions positives (+) et négatives (-) des différentes actions

	+	-	Total
Développer le stationnement vélo à côté des arrêts de bus et des aires de covoiturage	55	11	66
Développer des aménagements sécurisés pour marcher au bord des routes	52	14	66
Mettre en place des lignes de bus rapides avec des arrêts sur les routes départementales	48	18	66
Diffuser des informations sur le covoiturage pour inciter à cette pratique	48	18	66
Développer les pistes cyclables sur toutes les routes principales	47	19	66
Augmenter le nombre de passages piétons quand cela est possible	29	37	66
Supprimer des routes pour les convertir en espaces naturels	6	60	66

$p = 0,00$; $Khi2 = 116,64$; $ddl = 6$ (TS)

Des modalités ont été regroupées

Développer le stationnement vélo à côté des arrêts de bus et des aires de covoiturage	83%	17%
Développer des aménagements sécurisés pour marcher au bord des routes	79%	21%
Mettre en place des lignes de bus rapides avec des arrêts sur les routes départementales	73%	27%
Diffuser des informations sur le covoiturage pour inciter à cette pratique	73%	27%
Développer les pistes cyclables sur toutes les routes principales	71%	29%
Augmenter le nombre de passages piétons quand cela est possible	44%	56%
Supprimer des routes pour les convertir en espaces naturels	9%	91%

Figure 66 : Opinions positives et négatives des différentes actions concernant le réseau (N=66)

Le tableau ci-dessous (figure 68) complète les graphiques en précisant la note moyenne et médiane attribuée par les communes à chaque mesure. La meilleure note moyenne est en gras.

Mesure	Moyenne	Médiane
« Développer le stationnement vélo à côté des arrêts de bus et des aires de covoiturage »	7,77	8
« Développer des aménagements sécurisés pour marcher au bord des routes »	7,65	8,5
« Mettre en place des lignes de bus rapides avec des arrêts sur les routes départementales »	7,12	7
« Diffuser des informations sur le covoiturage pour inciter à cette pratique »	7,21	7
« Développer les pistes cyclables sur toutes les routes principales »	7,35	8
« Augmenter le nombre de passages piétons quand cela est possible »	5,36	5
« Supprimer des routes pour les convertir en espace naturels »	2,59	1

Figure 67 : Tableau récapitulatif des moyennes et médianes attribuées par les communes à chaque action concernant le réseau routier

b) Les communes sont largement opposées à l'idée de réserver des voies à d'autres modes que la voiture

Seules deux propositions d'actions suscitent l'adhésion des communes : 86% attribuent une note supérieure à 5 à l'apprentissage du vélo et des règles de circulation au collège et 71% à l'augmentation des vitesses autorisées sur certaines routes. L'adhésion à cette dernière mesure fait écho aux observations précédentes : la plupart des communes jugent pertinent d'augmenter les vitesses autorisées.

Les autres actions sont très mal notées par les communes : **toutes les mesures qui consistent à réserver la route de façon permanente ou temporaires à d'autres modes que la voiture reçoivent la note moyenne de 3/10**. De plus, 50% des communes attribuent une note inférieure à 4 à la possibilité de diminuer la vitesse autorisée sur certaines routes.

Opinions positives (+) et négatives (-) des différentes actions

	+	-	Total
Proposer l'apprentissage du vélo et des règles de circulation routière au collège	57	9	66
Augmenter la vitesse autorisée sur certaines routes	47	19	66
Diminuer la vitesse autorisée sur certaines routes	21	45	66
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture le week-end (vélo, piétons etc.)	13	53	66
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture pendant les vacances scolaires (vélo, piétons etc.)	11	55	66
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture de façon permanente	11	55	66
Réserver des routes à d'autres modes que la voiture à certaines heures (vélo, piétons etc.)	9	57	66

$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 150,92$; $\text{ddl} = 6$ (TS)

Des modalités ont été regroupées

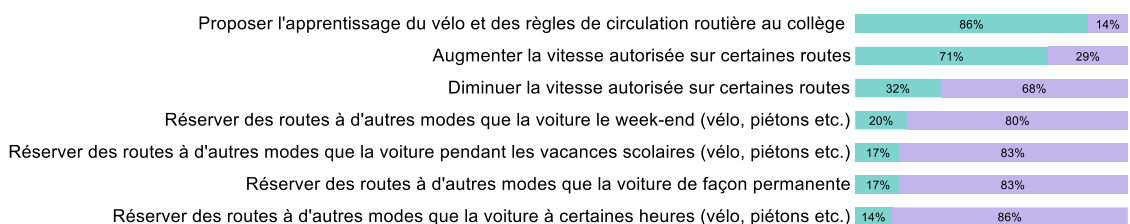


Figure 68 : Opinions positives et négatives des communes sur les différentes actions concernant le réseau (N=66)

Le tableau ci-dessous (figure 70) complète les graphiques en précisant la note moyenne et médiane attribuée par les communes à chaque mesure. La meilleure note moyenne et la meilleure note médiane sont en gras.

Mesure	Moyenne	Médiane
« Proposer l'apprentissage du vélo et des règles de circulation routière au collège »	8,71	10
« Augmenter la vitesse autorisée sur certaines routes »	7,39	9
« Diminuer la vitesse autorisée sur certaines routes »	4,59	3,5
« Réserver des routes à d'autres modes que la voiture le week-end »	3,45	2
« Réserver des routes à d'autres modes que la voiture pendant les vacances scolaires »	3,39	2
« Réserver des routes à d'autres modes que la voiture de façon permanente »	3,26	1
« Réserver des routes à d'autres modes que la voiture à certaines heures »	3,14	2

Figure 69 : Tableau récapitulatif des moyennes et médianes attribuées par les communes à chaque action concernant les règles de circulation

c) Positionnement général sur la politique des routes du département

Il n'existe pas de tendance nette au sein des communes sur l'orientation que devrait prendre le département en matière de politique routière : elles se partagent entre deux choix possibles, qui ne sont pas pour autant contradictoires. Ainsi, 48% des communes considèrent que le département devrait œuvrer en faveur des modes collectifs (transport en commun, covoiturage) et actifs (vélo, marche) et 36% placent la priorité sur l'entretien du réseau actuel, sans jamais construire de nouvelles routes. Le positionnement des communes s'apparente à celui des répondants volontaires : 48% sélectionnaient les actions en faveur des modes actifs et collectifs.

La collectivité doit faire des choix sur l'évolution du réseau routier en fonction des besoins des usagers, de la réglementation, du coût financier et du coût environnemental. Aussi, d'après vous, le Département doit concentrer son effort sur :

Taux de réponse : 100%

	Nb	
Le développement de services ou de voies supplémentaires depuis le réseau actuel afin de favoriser les déplacements en modes collectifs (transports en commun, covoiturage...) ou les modes actifs (vélo, marche...)	32	48%
L'entretien du réseau routier actuel, sans jamais construire de nouvelle route départementale	24	36%
Le développement de nouvelles routes départementales	5	8%
La déconstruction de routes peu utilisées afin de recréer de la nature	1	2%
Autre	4	6%
Total	66	

Figure 70 : Orientations choisies par les répondants les communes (N=66)

8. Conclusion de l'analyse quantitative

La route est un sujet peu présent dans le débat public ; à l'issue des focus group nous avons constaté que les citoyens n'étaient pas habitués à y réfléchir. L'analyse quantitative a permis de compléter et d'approfondir les observations qualitatives : les enquêtés ont pu faire part de leurs perceptions de la route, et de toutes les actions qui pourraient y être menées. Nous avons pu recueillir les opinions des répondants représentatifs de la population manchoise, des répondants volontaires désireux de s'exprimer sur le sujet et des communes. De façon assez logique, leurs avis divergent sur certains sujets mais il existe aussi plusieurs consensus.

Tout d'abord, **l'ensemble des répondants ont une image globalement positive de la route**. Elle est qualifiée d'indispensable, vitale et nécessaire par 58% des répondants volontaires et 79% des communes. Au sein de l'échantillon représentatif 43% la voient comme utile. Les répondants soulignent aussi le faible coût d'usage de la route dans la Manche et sa circulation fluide. L'accessibilité économique est la qualité la plus citée par les répondants de l'échantillon représentatif (56%).

De façon nette, **la première fonction de la route pour les répondants des trois échantillons est de permettre la circulation automobile** : 62% des répondants de l'échantillon représentatif, 85% des volontaires 95% des communes mentionnent cet élément comme étant l'une des fonctions principales de la route.

Ensuite, **un consensus existe autour du caractère indispensable de la voiture** et s'explique entre autres par de hauts taux de motorisation : au sein de l'échantillon représentatif de la population manchoise, 82% des individus sont motorisés et ils le sont encore plus parmi les volontaires (88%). Le vélo et la marche sont qualifiés d'écologiques par tous les répondants ; ils remarquent que le réseau routier est très peu accessible à ces modes.

Les actions en faveur du vélo suscitent une adhésion consensuelle. Ainsi, l'idée de proposer des cours de vélo et de règles de circulation au collège reçoit une très bonne note moyenne de la part des répondants de l'échantillon représentatif (8,01/10), des volontaires (8,62/10) et des communes (8,75/10). La généralisation des pistes cyclables et du stationnement vélo à proximité des arrêts de bus et des aires de covoiturage sont aussi des mesures très populaires.

La sécurisation des arrêts de bus est également jugée utile par la plupart des répondants : 60% des enquêtés de l'échantillon représentatif, 54% des volontaires et 53% des communes considèrent la construction d'arrêts de bus abrités et sécurisés comme pertinent. Ce résultat fait échos aux observations réalisées lors du focus group citoyen où l'insécurité routière au moment d'attendre le bus avait été relevée.

La possibilité de faire varier les vitesses selon les routes afin d'accroître la vitesse autorisée sur certaines portions semble convaincre la plupart des répondants. Néanmoins, nous observons que ce sont surtout les communes et les volontaires qui se prononcent en faveur de la vitesse : ils considèrent que la vitesse autorisée actuellement sur le réseau manchois est trop basse et ils s'opposent fortement à l'idée de l'abaisser.

Les répondants de l'échantillon représentatif se distinguent en adhérant à l'idée de réserver des routes à d'autres modes que la voiture. Ils attribuent une note moyenne de 7,51/10 à cette mesure lorsqu'elle est permanente. Les communes et les répondants volontaires s'y opposent nettement : les volontaires accordent la note moyenne de 4,51/10 à l'action consistant à réserver routes de façon permanente à d'autres modes que la voiture. Les répondants de l'échantillon représentatif sont aussi **plus souvent en**

faveur d'un abaissement des vitesses pour unifier la vitesse de circulation sur le réseau : ils sont les seuls à attribuer une bonne note moyenne à cette idée.

Les répondants volontaires affichent une sensibilité écologique plus forte que les autres, tout en soutenant des mesures peu durables et en étant clairement opposé aux mesures contraignantes. Ainsi, ils sont les seuls à relever le caractère polluant de la route, ce qui montre que **le lien entre pollution et réseau routier est très peu identifié par la plupart des individus** – nous avons fait ce constat lors des focus group citoyens. Les volontaires sont aussi les seuls à considérer les transports en commun comme écologiques ; ils associent également plus souvent la route aux déplacements vélo. Néanmoins, et de façon paradoxale, ils sont en faveur de plus de vitesse et opposés à la fermeture de routes en faveur des modes actifs.

Les communes ont des positionnements proches des répondants volontaires mais sont les seules à plébisciter le covoiturage : 74% considèrent que développer des aires de covoiturage est une priorité, là où seuls 20% des répondants de l'échantillon représentatif et 38% des volontaires le mentionnent.

Finalement, **les répondants de l'échantillon représentatif ont un positionnement plus sobre : la majorité considère qu'il est plus pertinent d'entretenir les routes existantes sans jamais en construire d'autres.** Les volontaires souhaitent à l'inverse étendre le réseau pour donner plus d'espace aux modes actifs et collectifs ; **ils affirment ainsi un positionnement écologique, tout en refusant d'être contraints dans leurs propres déplacements automobiles.** Les communes sont, quant à elles partagées, entre ces deux orientations.

L'analyse quantitative nous éclaire sur les positionnements des Manchois quant à l'avenir de la route. Les personnes ayant volontairement participé à l'étude (échantillon des volontaires et des communes) ont un positionnement tranché et réfléchi sur le sujet : ils ont conscience des problématiques environnementales et l'affirment par leurs réponses. Mais ils se mobilisent aussi pour défendre leur mode de vie, et en particulier leur usage de la route, en refusant toute forme de contraintes. Les personnes qui n'ont pas pris l'initiative de répondre et qui ont été contactées (échantillon représentatif) n'ont pas la même conscience écologique. Néanmoins, ne dépendant pas autant de la voiture individuelle et s'appuyant davantage sur les transports en commun, elles sont plus enclines à accepter des mesures radicales qui permettraient de protéger l'environnement. Paradoxalement, ce sont donc **les personnes les moins engagées qui acceptent les mesures les plus contraignantes et durables, sans pour autant conscientiser leur caractère vertueux.** Il apparaît dès lors intéressant de communiquer davantage auprès du grand public sur la dimension polluante du réseau routier et de l'autosolisme. Les personnes n'ayant pas l'habitude de s'exprimer pourraient ainsi s'approprier le sujet et soutenir les efforts du Département pour un avenir plus durable de la route.

Conclusion générale

La démarche engagée par le Conseil départemental de la Manche est originale par la nature de la collectivité qui la déploie, par son ampleur, son orientation et ses caractéristiques méthodologiques :

- Les concertations à l'échelle départementale sont rares et elles nécessitent des moyens importants qui ont été mobilisés efficacement ici.
- L'angle de réflexion adopté autour de l'avenir de la route et des déplacements routiers est à la fois au cœur des enjeux actuels (Zéro Artificialisation Nette, décarbonation des mobilités...) et peu abordé dans le débat public.
- Le dispositif de concertation et de recueil de l'avis des Manchoises et des Manchois s'est appuyé sur une méthodologie rigoureuse et qui permet d'aborder les résultats de la phase quantitative – la plus porteuse d'enseignements applicables à l'échelle de l'ensemble du département – avec sérénité car ils ne sont pas contestables (du moins pour les résultats de l'échantillon représentatif).

Que retenir, finalement, de cette concertation ? Comment les Manchoises et les Manchois envisagent-ils l'avenir de leur réseau routier ?

Nous renvoyons le lecteur aux conclusions des étapes qualitatives et quantitatives pour disposer des enseignements détaillés de chacune d'elle. Cette conclusion générale propose une lecture transversale des résultats et de leurs implications pour la collectivité.

Tout d'abord, la route a encore un bel avenir dans la Manche : elle reste indispensable aux besoins de mobilité de la population et elle est appréciée pour sa qualité et le niveau de service qu'elle apporte. La question de son évolution donne lieu à l'émergence de différents pôles d'opinions : l'agrandissement de ce réseau n'apparaît pas comme une priorité – ce qui peut éclairer sur les conditions de réalisation des différents projets d'aménagement en cours. L'entretien et le maintien du réseau actuel font consensus et sont des opinions majoritaires dans l'ensemble des échantillons. La présence d'une part non-négligeable de répondants favorables à la création de nouvelles routes dans l'échantillon représentatif révèle l'existence d'opinions divergentes dans la population. Les nouveaux aménagements devraient être liés aux modes actifs et collectifs selon l'échantillon des volontaires.

La route est associée à la voiture, qui est et restera un mode de déplacement dominant dans les années à venir. Cependant, son manque d'accessibilité pour les modes alternatifs (modes actifs ou collectifs) est un enjeu porteur d'attentes qui sont difficilement conciliables avec la place actuelle de la voiture et les attentes qui y sont associées. Les opinions des différents publics interrogés sont souvent paradoxales sur ce point.

Parallèlement, l'image d'une route associée avant tout à l'idée de nuisances environnementales est minoritaire. Le discours médiatique ambiant ou porté par certains acteurs se voulant plus « éclairés » que la moyenne et prompts à présenter une image négative de la route ne trouve que peu d'écho spontané dans la population. Cela ne signifie pas que cette même population soit insensible aux enjeux environnementaux : bien au contraire, elle semble même prête à envisager des innovations dans l'usage de la route, en particulier en matière d'un nouveau partage de la voirie entre différents modes (plus de place pour les modes actifs, notamment le vélo), synonyme de certaines contraintes supplémentaires pour les usagers de la voiture, notamment autosolistes. On ne saurait toutefois envisager une augmentation de la contrainte jusqu'à un niveau très élevé, mais le terrain manchois pourrait se révéler favorable à certaines expérimentations en la matière.

Table des figures

Figure 1 : Photographie de l'atelier	11
Figure 2 : Modalités d'organisation des focus groups	12
Figure 3 : Caractéristiques sociodémographiques des participants présents	13
Figure 4 : Règles du jeu de l'atelier	14
Figure 5 : Jeu de la question de mobilité.....	15
Figure 6 : Exercice du réseau routier de demain	21
Figure 7 : Photographie de l'atelier	30
Figure 8 : Modalités d'organisation des focus groups	31
Figure 9 : Support du deuxième exercice	33
Figure 10 : Volume de participants aux exemples de concertation citées par le Cerema ¹	48
Figure 11 : Genre des répondants de l'échantillon représentatif (N=500)	50
Figure 12 : Genre des répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578).....	50
Figure 13 : Age des répondants de l'échantillon représentatif (N=500)	50
Figure 14 : Age des répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578).....	51
Figure 15 : Occupation des répondants de l'échantillon représentatif (N=500)	51
Figure 16 : Occupation des répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578).....	52
Figure 17 : CSP des répondants de l'échantillon représentatif (N=279, individus en activité ou en recherche d'emploi)	52
Figure 18 : CSP des répondants de l'échantillon des volontaires (N=1843, individus en activité ou en recherche d'emploi)	52
Figure 19 : Composition des ménages des répondants de l'échantillon représentatif (N=500).....	53
Figure 20 : Composition des ménages des répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578).....	53
Figure 21 : Carte détaillée de la localisation résidentielle des répondants volontaires	54
Figure 23 : Motorisation des ménages des répondants de l'échantillon représentatif (N=500)	55
Figure 24 : Motorisation des ménages des répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578)	55
Figure 25 : Equipement en vélo des ménages des répondants de l'échantillon représentatif (N=500)	56
Figure 26 : Equipement en vélo des ménages des répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578)	56
Figure 27 : Fréquence d'utilisation des modes par les répondants de l'échantillon représentatif (N=484 pour la voiture (personnes disposant d'un permis B) et N=500 pour les autres modes).....	57
Figure 28 : Fréquence d'utilisation des modes par les répondants de l'échantillon des volontaires (N=2539 pour la voiture (personnes disposant d'un permis B) et N=2578 pour les autres modes).....	58
Figure 29 : Fréquence de déplacement des répondants de l'échantillon représentatif selon les motifs (N=484 pour le motif travail et études (étudiants et actifs) et N= 500 pour les autres motifs).....	59
Figure 30 : Fréquence de déplacement des répondants de l'échantillon des volontaires selon les motifs (N=2539 pour le motif travail et études (étudiants et actifs) et N=2578 pour les autres motifs)	59
Figure 31 : Taux de citation des adjectifs qualifiant la route par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500) et des volontaires (N=2578)	61
Figure 32 : Taux de citation des adjectifs qualifiant la voiture par les répondants de l'échantillon	

représentatif (N=500) et des volontaires (N=2578)	62
Figure 33 : Taux de citation des adjectifs qualifiant les transports en commun par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500) et des volontaires (N=2578)	64
Figure 34 : Taux de citation des adjectifs qualifiant la marche à pied par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500) et des volontaires (N=2578)	65
Figure 35 : Taux de citation des adjectifs qualifiant le vélo par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500) et des volontaires (N=2578)	66
Figure 36 : Taux de citation des adjectifs mélioratifs de la route par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500)	66
Figure 37 : Taux de citation des adjectifs mélioratifs de la route par les répondants de l'échantillon des volontaires(N=2578)	67
Figure 38 : Taux de citation des adjectifs péjoratifs de la route par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500)	68
Figure 39 : Taux de citation des adjectifs péjoratifs de la route par les répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578)	68
Figure 40 : Taux de citation des fonctions principales de la route par les répondants de l'échantillon représentatif (N=500)	69
Figure 41 : Taux de citation des principales fonctions de la route par les répondants de l'échantillon des volontaires (N=2578)	70
Figure 42 : Mesure jugée la plus pertinente selon les deux échantillons (N=3078)	70
Figure 43 : Mesure jugée la plus pertinente selon les deux échantillons (N=3078)	71
Figure 44 : Mesure jugée la plus pertinente selon parmi les répondants de l'échantillon représentatif (N=500)	72
Figure 45 : Mesure jugée la plus pertinente selon parmi les répondants de l'échantillon des volontaires (N=3078)	72
Figure 46 : Opinions positives et négatives des différentes actions concernant le réseau (N=500)	73
Figure 47 : Opinions positives et négatives des différentes actions concernant le réseau (N=2578)	74
Figure 48 : Tableau récapitulatif des moyennes et médianes attribuées à chaque action concernant le réseau routier	75
Figure 49 : Opinions positives et négatives des différentes actions concernant les règles de circulation (N=500)	76
Figure 50 : Opinions positives et négatives des différentes actions concernant les règles de circulation (N=2578)	76
Figure 51 : Tableau récapitulatif des moyennes et médianes attribuées à chaque action concernant les règles de circulation	77
Figure 52 : Orientations choisies par les répondants l'échantillon représentatif (N=500)	79
Figure 53 : Orientations choisies par les répondants l'échantillon représentatif (N=2578)	79
Figure 54 : Classification des communes participantes par population	80

Figure 55 : Carte de localisation des communes participantes (n = 66).....	81
Figure 56 : Taux de citation des adjectifs qualifiant la route par les communes (N=66).....	82
Figure 57 : Taux de citation des adjectifs qualifiant la voiture par les communes (N=66).....	83
Figure 58 : Taux de citation des adjectifs qualifiant les transports en commun par les communes (N=66).....	84
Figure 59 : Taux de citation des adjectifs qualifiant la marche à pied par les communes (N=66).....	85
Figure 60 : Taux de citation des adjectifs qualifiant le vélo par les communes (N=66).....	86
Figure 61 : Taux de citation des adjectifs mélioratifs de la route par les communes (N=66).....	87
Figure 62 : Taux de citation des adjectifs péjoratifs de la route par les communes (N=66).....	88
Figure 63 : Taux de citation des fonctions principales de la route par les répondants de l'échantillon représentatif (N=66).....	88
Figure 64 : Mesure jugée la plus pertinente par les communes (N=66).....	89
Figure 65 : Mesure jugée la plus pertinente par les communes (N=66).....	89
Figure 66 : Mesures jugées plus pertinentes par les communes (N=66).....	90
Figure 67 : Opinions positives et négatives des différentes actions concernant le réseau (N=66).....	91
Figure 68 : Tableau récapitulatif des moyennes et médianes attribuées par les communes à chaque action concernant le réseau routier.....	91
Figure 69 : Opinions positives et négatives des communes sur les différentes actions concernant le réseau (N=66).....	92
Figure 70 : Tableau récapitulatif des moyennes et médianes attribuées par les communes à chaque action concernant les règles de circulation.....	93
Figure 71 : Orientations choisies par les répondants les communes (N=66).....	93