

Sondage sur la pratique du vélo et de la trottinette en Veveyse

Présentation des résultats

Juin 2026



Table des matières

1. Introduction.....	3
2. Méthodologie de l'enquête	3
3. Profil des répondants	4
3.1 Commune et le quartier de résidence	4
3.2 Caractéristiques socio-démographiques.....	5
4. L'expérience des usagers et des usagers.....	6
4.1 Typologie d'usagers.....	6
4.3 Motifs d'utilisation	6
4.2 Typologie de deux-roues	7
4.5 Perception de la sécurité	8
4.6 Perception des dangers	9
5. L'expérience des non-usagers.....	10
5.1 Freins pour les non-usagers.....	10
6. L'expérience des seniors	12
7. Les perspectives d'amélioration.....	12
7.1 Attitude face au développement du réseau cyclable	12
7.2 Itinéraires prioritaires	14
7.3 Types d'aménagement cyclables prioritaires	16
7.4 Types d'équipement prioritaires	17
8. Discussion et enseignements stratégiques	18
Une problématique avant tout structurelle : la continuité du réseau	19
Une hiérarchisation différenciée des aménagements	19
Un enseignement renforcé : le rôle structurant des équipements de stationnement	19
Des freins structurels au-delà des infrastructures	20
Vers un plan d'action à l'échelle régionale.....	20
9. Limites de l'enquête	20
11. Conclusion	21
Annexes	21

1. Introduction

La mobilité cyclable constitue un enjeu croissant pour le district de la Veveyse, tant en matière de déplacements quotidiens que de loisirs. La Stratégie mobilité 2040+ de la région souligne que le réseau cyclable souffre de ruptures entre différents points d'intérêt régionaux, qu'il est insuffisamment sécurisé et que les solutions de stationnement sont globalement insuffisantes.

Afin de compléter le diagnostic élaboré par des experts, nous avons voulu recueillir le point de vue des habitants qui utilisent, ou pas, le vélo ou la trottinette au quotidien.

Le présent rapport vise à présenter les résultats du sondage mené au printemps 2026 auprès des habitants du district. L'objectif est d'alimenter la réflexion en vue d'élaborer un *Plan d'actions vélo* sur lequel les autorités régionales et communales pourront s'appuyer pour développer le réseau cyclable.

2. Méthodologie de l'enquête



Le sondage a été réalisé au moyen d'un questionnaire en ligne s'adressant à toute la population. Les personnes pouvaient y accéder via un QR code. La promotion du sondage a été faite sur les réseaux sociaux (i-Veveyse, LinkedIn), auprès des membres du club de vélo de la Veveyse Cyclomaniacs, dans les administrations communales, les écoles et les gares de la région, au moyen d'une affiche présentant le QR code (voir ci-contre). La participation reposait sur le volontariat, sans échantillonnage aléatoire.

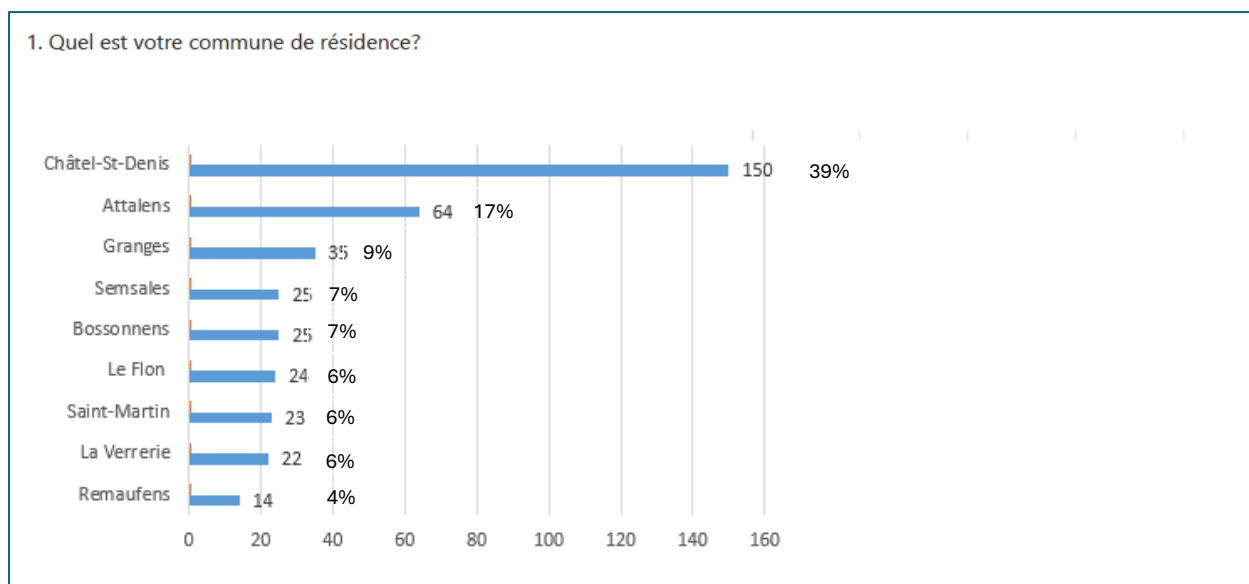
- Dates : du 28 avril au 7 juin 2026
- Nombre de réponses valables : 382
- Population de référence : 21'648 habitants (décembre 2024)
- Type d'échantillon : participation volontaire (auto-sélection)
- Marge d'erreur théorique : environ ± 5 points

Compte tenu du mode de collecte, les résultats doivent être interprétés comme l'expression structurée d'un panel mobilisé d'habitants sur la question de la mobilité cyclable, et non comme une photographie parfaitement représentative de l'ensemble de la population.

La plupart des questions étaient à choix multiple. Les répondants pouvaient souvent sélectionner jusqu'à trois réponses parmi une liste proposée, ce qui favorisait l'expression de réponses cumulatives plutôt qu'une hiérarchisation stricte. Dans ces cas de figure, le nombre de réponses totales a été supérieur au nombre de répondants.

3. Profil des répondants

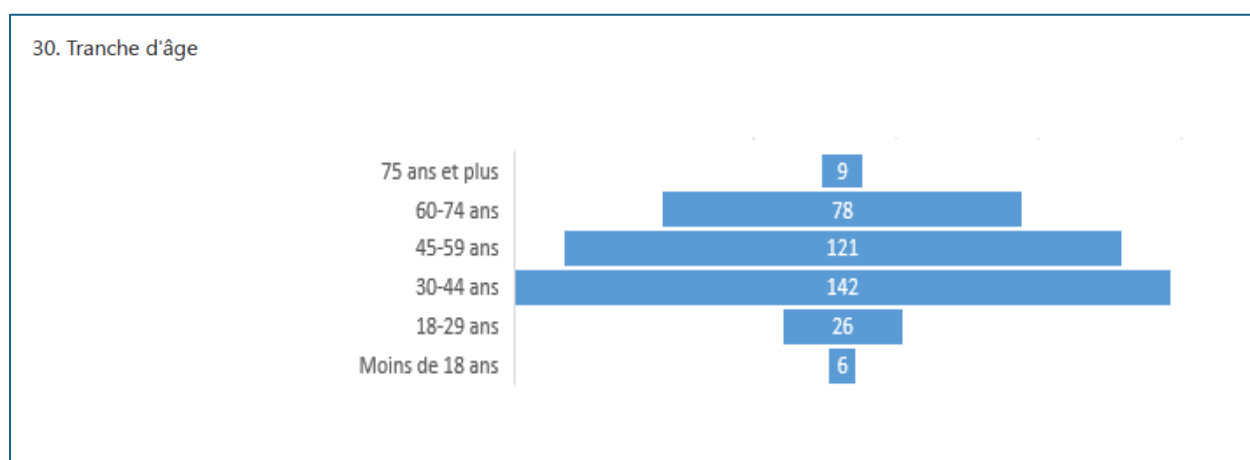
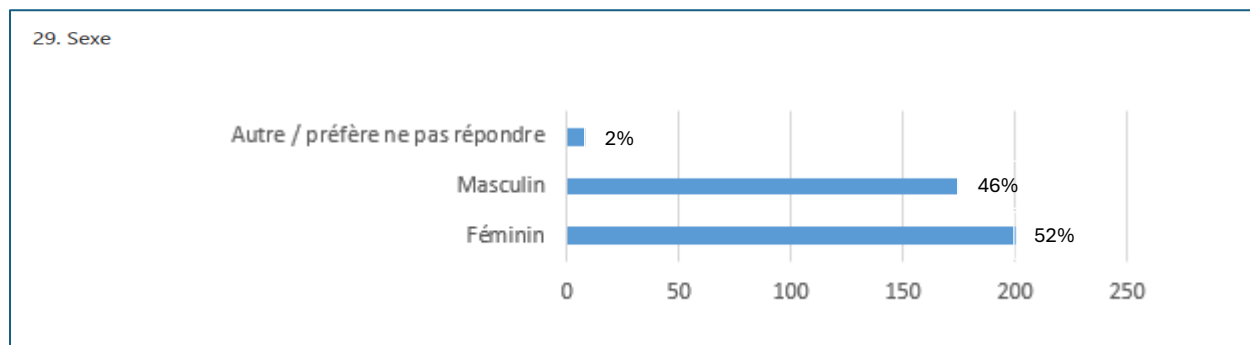
3.1 Commune et le quartier de résidence



La répartition des répondants par **commune** reflète fidèlement la structure démographique du district, avec en conséquence une forte participation de Châtel-St-Denis et d'Attalens. Granges apparaît toutefois légèrement sur-représentée et Remaufens légèrement sous-représentée.

Il a été demandé aux répondants de préciser le **quartier** où ils habitaient. Globalement, tous les quartiers sont représentés (annexe).

3.2 Caractéristiques socio-démographiques

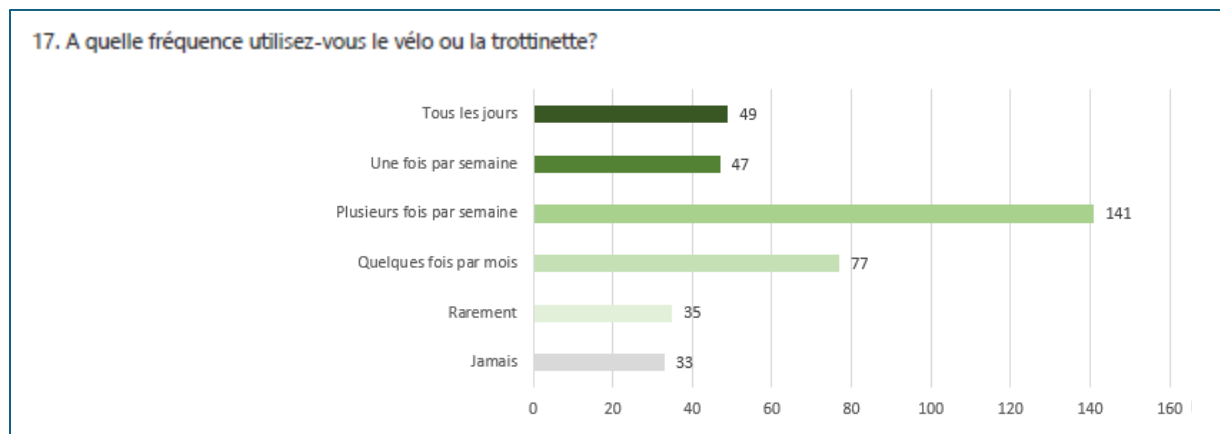


L'échantillon présente une répartition par **sexe** équilibrée, même si les femmes sont légèrement surreprésentées.

La structure par **âge** montre une nette surreprésentation des tranches 30–59 ans. Les jeunes de moins de 30 ans et les personnes de 75 ans et plus sont sous-représentés, ce qui constitue une limite de l'enquête.

4. L'expérience des usagères et des usagers

4.1 Typologie d'usagers

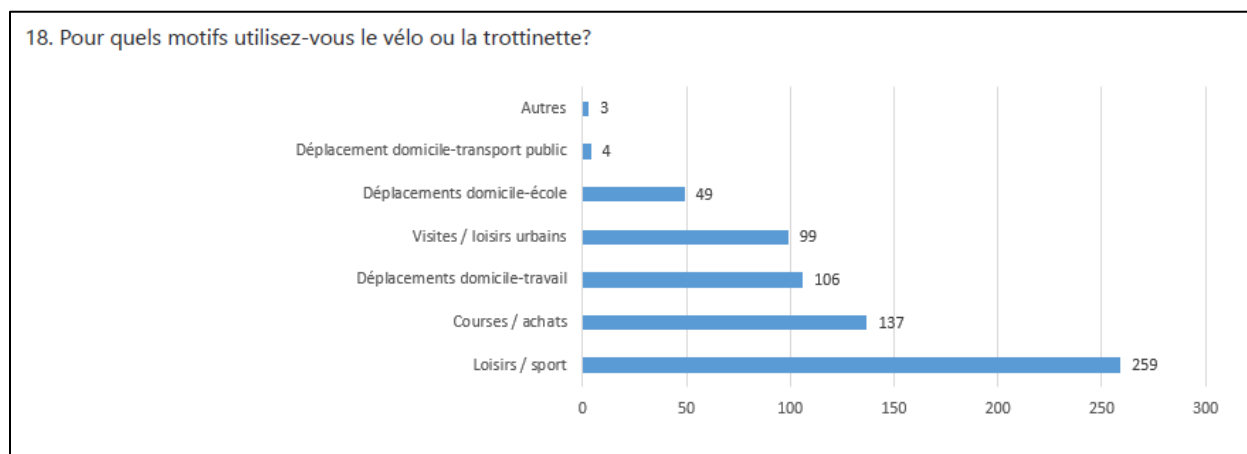


Les personnes qui ont répondu « rarement » ou « jamais » ont été dirigées vers la question « si vous n'utilisez pas ou peu le vélo ou la trottinette, quelles en sont les raisons » (Q.20, voir chap. 5.1). Outre les questions d'identification, pour ces personnes, le sondage ne comportait pas de questions supplémentaires.

Tous les autres répondants à la question 17 ont été invités à répondre aux questions suivantes, sauf à la question 20.

Dans le rapport, nous parlerons des utilisateurs réguliers (« tous les jours » et « plusieurs fois par semaine »), occasionnels (« une fois par semaine » et « quelques fois par mois ») ainsi que des non-usagers (« rarement » et « jamais »).

4.3 Motifs d'utilisation

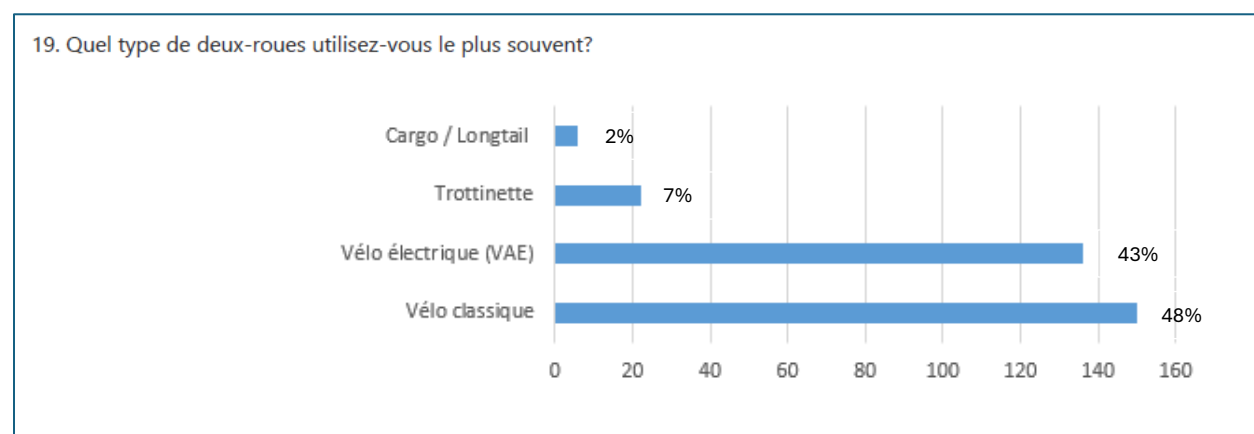


Les **motifs** d'utilisation se répartissent ainsi :

- Loisirs et sport : c'est le motif le plus fréquemment cité, que ce soit pour le vélo classique ou le VAE. Il s'agit de balades, d'activités sportives ou de sorties en famille.
- Visites / loisirs urbains : associés aux loisirs, ces déplacements concernent les sorties culturelles, les visites à des amis ou la découverte du territoire.
- Domicile-travail et domicile-école : si on les agrège, ces deux motifs représentent une part significative des usages, traduisant une fonction utilitaire de la mobilité quotidienne à vélo et trottinette.
- Courses / achats : ce motif est également important, montrant également la fonction utilitaire du vélo et de la trottinette. Cela indique également que le vélo et la trottinette sont utilisés pour des déplacements dans/vers les centres des localités disposant de commerces et de services.

En agrégeant les motifs « loisirs/sport » et « visites/loisirs urbains », on confirme que la pratique du vélo est la plus importante. Elle concerne plus de la moitié des motifs de déplacement (soit 54.5%). Mais en additionnant « domicile-travail », « domicile-école », « domicile-transport public » et « courses/achats », on constate que les usages utilitaires concernent un peu moins de la moitié des motifs de déplacement (soit 44.4%), ce qui témoigne d'un potentiel de développement pour la mobilité quotidienne.

4.2 Typologie de deux-roues



L'analyse montre une prédominance très nette du vélo classique et du vélo électrique (VAE) parmi les usagers.

- **Vélo classique** : cité par une majorité relative (48%), il reste le mode de déplacement le plus courant, notamment pour les usages quotidiens et de loisir.
- **Vélo électrique (VAE)** : sa part est particulièrement élevée dans l'échantillon (43%), bien supérieure à la moyenne nationale (environ 27 % du parc de vélos en Suisse en 2025 selon Frapp.ch).

La part élevée de vélos électriques dans l'échantillon doit être interprétée avec prudence. Elle s'explique probablement par plusieurs facteurs combinés : les distances entre les pôles d'attraction (gares, écoles, centres de localité, zones d'activités), souvent trop longues pour un vélo classique ; les vallonements, non négligeables dans la région ; les conditions de recharge, de stationnement et le risque de vol, généralement plus favorables qu'en milieu urbain. Nous verrons que ces le stationnement et le risque de vol constituent des sujets de préoccupation non négligeables pour les répondants.

- **Trottinette** : la part des usagers de trottinettes (électriques ou non) est faible dans notre échantillon. Cela s'explique en grande partie par la sous-représentation des jeunes, alors que ce mode est plus populaire chez les moins de 25 ans. Les usages de la trottinette sont souvent liés à des trajets courts ou scolaires. On retrouve une proportion significative de trottinettes stationnées près des écoles.

4.5 Perception de la sécurité



L'appréciation de la sécurité des déplacements est majoritairement négative. Les usagers réguliers apparaissent comme les plus sévères, avec 64,8 % de notes 1 (très insatisfaisant) ou 2 (insatisfaisant), contre 59,7 % chez les usagers occasionnels. Les réponses intermédiaires (note 3 - moyenne) sont proches dans les deux groupes, tandis que les usagers occasionnels attribuent légèrement plus souvent des notes 4 (satisfaisant) ou 5 (très satisfaisant). Ces résultats confirment que les personnes les plus exposées au réseau routier portent le jugement le plus critique sur les conditions de sécurité.

4.6 Perception des dangers



La question 24 « Quels sont pour vous les principaux dangers rencontrés à vélo ou à trottinette dans la région » était ouverte. L'analyse des réponses, dont les principaux termes sont repris dans le nuage de mots ci-dessus, met en évidence plusieurs facteurs récurrents de danger.

Le facteur d'insécurité le plus souvent nommé est l'absence ou l'insuffisance de bandes et de pistes cyclables (regroupées dans le nuage de mots sous le terme **véloroutes**). Ce facteur d'insécurité est fortement corrélé à l'**étroitesse** de la chaussée qui rend la cohabitation dangereuse avec les automobiles, les camions et les engins agricoles, mais aussi à l'intensité du **trafic**, la **vitesse** excessive, l'inattention et les incivilités des **automobilistes**, notamment aux **carrefours** et dans les ronds-points.

Enfin, des éléments liés à l'infrastructure viennent renforcer ce sentiment d'insécurité. Il y a des problèmes de **visibilité** dans certains secteurs. Il y a aussi l'état **dégradé** de la chaussée (trous, bosses, graviers, déchets) qui est un élément plus sensible pour les cyclistes qu'il ne l'est pour les automobilistes.

A noter qu'il n'y a pas de divergences de fond très nette selon la commune de résidence des répondants. Il y a toutefois des accentuations locales assez parlantes. Par exemple, à Châtel-Saint-Denis, dont le profil est plus urbain, les répondants mettent l'accent sur le trafic motorisé et le manque d'infrastructures dédiées au vélo. A Attalens, outre le trafic et le manque d'infrastructures, les répondants citent en particulier les comportements dangereux et les incivilités, la vitesse excessive et l'état de la chaussée. Dans les plus petites

communes, des accentuations locales sont aussi relevées mais elles doivent être analysées avec prudence car le nombre de répondants à cette question est assez faible.

5. L'expérience des non-usagers

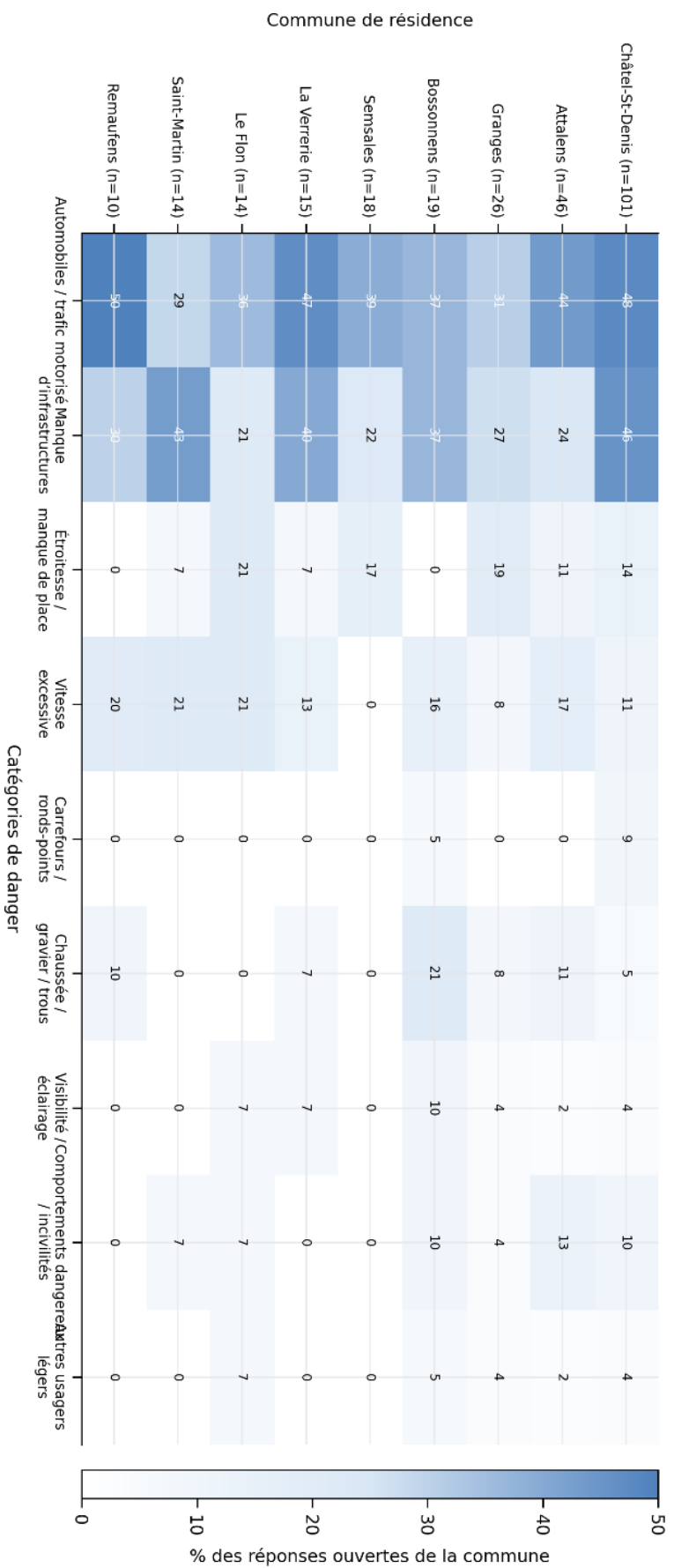
5.1 Freins pour les non-usagers

Cette question a été posée uniquement aux 68 personnes utilisant rarement ou jamais le vélo et la trottinette (17,8% des répondants). Les principaux freins à l'usage du vélo ou de la trottinette relèvent d'abord des habitudes de déplacement et de la préférence pour la voiture, de la moto ou du scooter, puis du manque d'infrastructures sûres. Les contraintes topographiques et de distance constituent également un obstacle important. Le manque de stationnement est cité plus secondairement, ce qui suggère que les premiers leviers d'action résident avant tout dans la sécurité et la qualité du réseau plutôt que dans les seuls équipements de stationnement.



L'analyse ne fait pas apparaître de divergences territoriales très marquées, mais révèle quelques nuances selon le profil des répondants. Les femmes mentionnent plus souvent le manque d'infrastructures sûres, tandis que les hommes mettent davantage en avant le manque d'habitude ou la préférence pour la voiture. Selon l'âge, les 30–44 ans semblent plus sensibles à la combinaison entre insuffisance des infrastructures et contraintes de distance ou de topographie, alors que les 45–59 ans évoquent davantage les habitudes de

Question 24 – Principaux dangers rencontrés à vélo/trottinette Comparaison par commune (% des réponses ouvertes de la commune)



mobilité. Les différences communales apparaissent plus limitées et doivent être interprétées avec prudence en raison de faibles effectifs dans plusieurs communes.

Nous pouvons ainsi penser que l'amélioration des conditions de circulation et de stationnement des vélos pourrait convaincre de nouveaux habitants de la Veveyse à utiliser le vélo.

6. L'expérience des seniors

Deux classes ont été définies pour ce questionnaire : 60-74 ans et 75 ans et plus. Les seniors seront donc considérés, ici, à partir de l'âge de 60 ans.

87 personnes sur 382 appartiennent à ces deux classes d'âge, soit 22.8% de l'échantillon total. La part des habitants (résidents permanents) de 60 ans et plus dans le district de la Veveyse est d'environ 20%. Les seniors sont donc légèrement sur-représentés dans notre échantillon.

Sans surprise, les seniors de Châtel-Saint-Denis sont les plus nombreux (36). Viennent ensuite ceux d'Attalens (20) et, plus loin, ceux de Bossonnens, Granges ou encore Semsales (6 chacun).

L'analyse des résultats met en évidence un rapport particulier qu'entretiennent les seniors à la mobilité cyclable. D'une part, les seniors utilisant peu ou pas le vélo évoquent avant tout le manque d'habitude, la préférence pour la voiture et certaines contraintes personnelles, davantage que des questions de stationnement ou de météo. D'autre part, les seniors usagers du vélo portent eux aussi une appréciation globalement critique sur la sécurité des déplacements, quoique légèrement moins sévère que les autres groupes d'âge. Enfin, dans les réponses ouvertes sur les dangers rencontrés, les seniors insistent davantage sur la présence et le comportement du trafic motorisé que sur l'insuffisance des infrastructures cyclables.

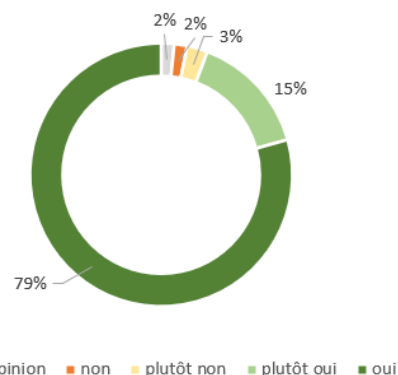
7. Les perspectives d'amélioration

7.1 Attitude face au développement du réseau cyclable

Une large majorité des usagers réguliers ou occasionnels (soit 94%) se déclare favorable à un développement accru du réseau cyclable en Veveyse. Cette adhésion témoigne d'un intérêt marqué pour les mobilités actives au sein du public interrogé.

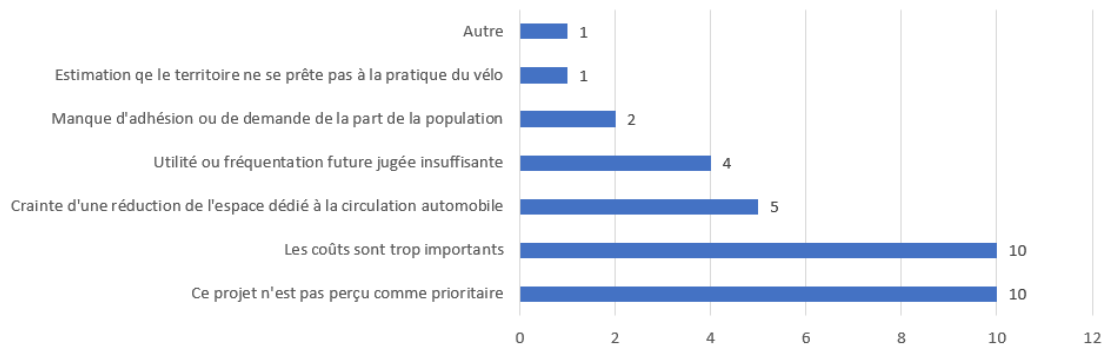
21. Seriez-vous favorable à un développement accru du réseau cyclable en Veveyse?

sans opinion	5
non	5
plutôt non	8
plutôt oui	47
oui	249



Les 13 répondants exprimant des réserves ou une opposition (soit 4.1% des répondants à cette question) évoquent principalement le fait que ce développement ne constitue pas, à leurs yeux, une priorité stratégique ou financière pour le district.

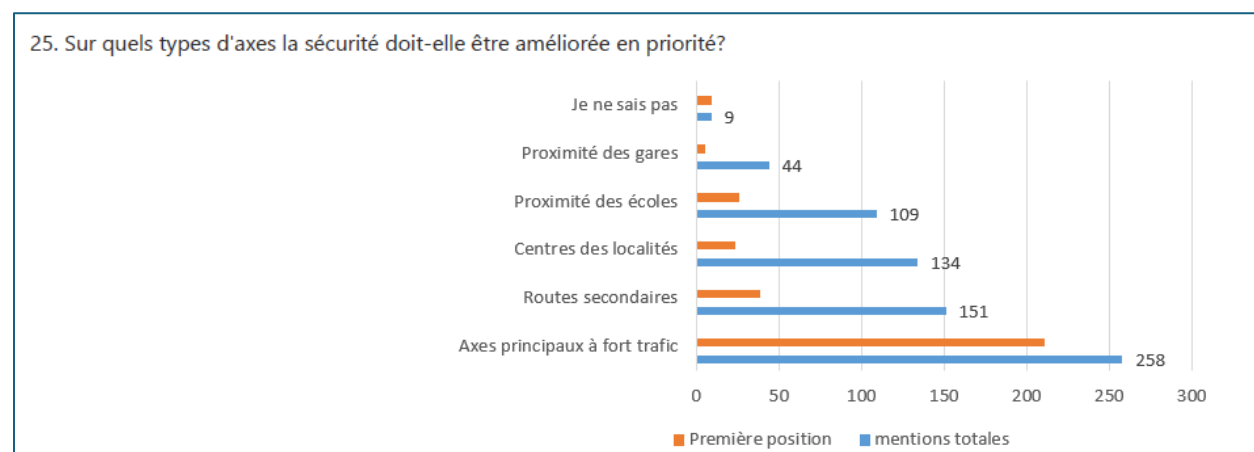
22. Si vous n'êtes pas favorable à un développement du réseau cyclable en Veveyse, quelles en sont les raisons?



On aurait pu penser que ces réserves sont en partie liées aux pratiques de mobilité des répondants eux-mêmes, les personnes se déplaçant principalement en voiture ou en transports publics pouvant percevoir plus difficilement l'intérêt d'un développement du réseau cyclable, dans la mesure où la plupart d'entre elles en sont des utilisatrices occasionnelles. Les résultats sont plus nuancés car 5 utilisateurs réguliers (soit 2.6% de ce groupe) et 8 utilisateurs occasionnels (soit 6.5%) ont exprimé des réserves ou une opposition au développement du réseau cyclable en Veveyse.

Ces éléments montrent que, derrière une adhésion majoritaire, subsistent des réserves qui portent moins sur le principe du développement du vélo que sur sa priorité relative et son adéquation aux besoins perçus du territoire.

7.2 Itinéraires prioritaires



L'amélioration de la sécurité devrait concerner en priorité les axes principaux à fort trafic, selon les répondants. Les routes secondaires et les centres des localités devraient également faire l'objet d'une attention soutenue.

Les centres de localité sont une priorité secondaire mais qui n'est pas répartie uniformément entre les communes : elle est particulièrement marquée chez les répondants de Châtel-St-Denis (soit 60 % des Châtelois). Les réponses ouvertes citent en particulier à la Grande Rue et aux traversées centrales du centre régional. Les personnes domiciliées dans la commune de la Verrerie ont également souvent mentionné les centres de localités.

Les abords des écoles et des gares apparaissent à un niveau moindre, ce qui peut s'expliquer en partie par la structure de l'échantillon, moins représentative des jeunes publics.

Les répondants ont ensuite été invités à préciser quels itinéraires devraient être améliorés ou créés en priorité dans leur commune de résidence (question 27). Les réponses sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Commune	itinéraire
Attalens	Entrée et sortie d'Attalens Attalens-Vuarat-Châtel-St-Denis Attalens-Bossonens-Châtel-St-Denis Attalens-Bossonens-Palézieux Chaudette-Attalens-Bossonnens gare La Chaux-Bossonnens Attalens-Rombuet-Tatroz Attalens-Vuarat-Tatroz-Remaufens Attalens-dir. Vevey / Jongny Attalens-Granges-Palézieux

Bossonnens	Près de l'école (zone 30 ou 20km/h) Châtel-Bossonnens-(gare de) Palézieux Attalens-Bossonnens Attalens-Bossonnens-Châtel Gare de Palézieux-funiculaire Chardonne Bossonnens-Attalens-Ecoteau-Palézieux
Châtel-St-Denis	Châtel-Attalens Châtel-Semsaies Châtel-Prayoud Route du Lussy Châtel-La Rougève Transversale Fruence ou Coop (Lussy) Gare-écoles- Centre sportif Gare-Pont des Granges Route de Vevey Châtel-Fenil (vieille route) Route des Paccots Route de Montreux Châtel-Remaufens-Vallée du Flon Châtel-Palézieux Châtel-Bossonnens-Attalens Centre-ville Péralla Ponts
Granges	Granges-Attalens-Bossonnens-Châtel Granges-gare de Palézieux Granges-Attalens-dir. Vevey Ch de Comba-dir. Puidoux Saint-Martin-Vaulruz Granges-Attalens (école)
La Verrerie	Le Crêt- dir. gares Châtel-Semsaies Châtel (centre)-Route de Lussy Le Crêt-La Verrerie La Verrerie-Châtel Châtel-Vaulruz
Le Flon	Le Flon-Romont Le Flon-Oron
Remaufens	Châtel (centre)-stade Remaufens-Châtel Remaufens-Palézieux Châtel-dir. Vevey Route du lac de Lussy Remaufens-vuarat
Saint-Martin	Saint-Martin-dir. Vaulruz Saint-Martin-Oron Dir. école Dir. gares Châtel-Semsaies

	Gouille à Jean (entre le Crêt et Vaulruz) Bossonnens-Attalens Attalens-Palézieux
Semsaies	Semsales-Châtel Châtel-dir. Sud du district Semsales-Ecoteau Semsales-Vaulruz Grande rue Grande rue-terrain de sport

Les réponses doivent être interprétées avec prudence. En effet, elles reflètent avant tout les pratiques et besoins individuels des répondants, chacun ayant tendance à mentionner les tronçons correspondant à ses propres déplacements.

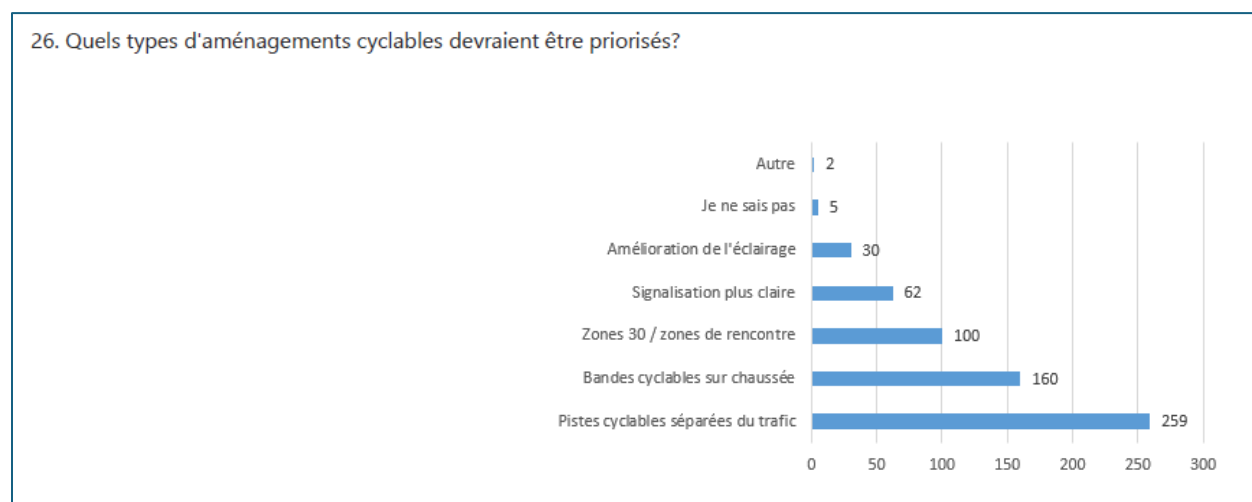
Dans ce contexte, il apparaît peu pertinent de chercher à reconstituer, à ce stade, une cartographie exhaustive ou hiérarchisée des itinéraires prioritaires à l'échelle du district. Toutefois, une lecture transversale des réponses permet de dégager des tendances.

La grande majorité des tronçons mentionnés concerne des axes principaux à fort trafic ainsi que des routes secondaires, ce qui confirme les résultats de la question précédente.

Par ailleurs, des répondants évoquent des itinéraires menant aux écoles ou aux gares, soulignant l'importance de ces pôles dans l'organisation des mobilités quotidiennes.

Enfin, à Châtel-Saint-Denis et Semsales, certaines réponses mettent en évidence des besoins d'amélioration d'itinéraires intra-urbains.

7.3 Types d'aménagement cyclables prioritaires



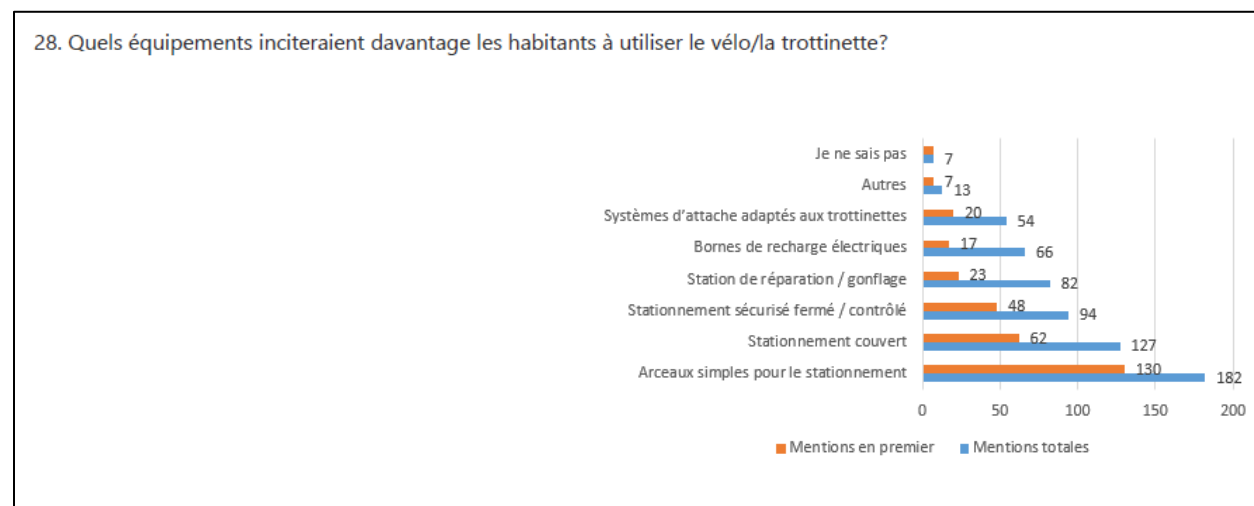
Les répondants privilégient très nettement l'aménagement de pistes cyclables séparées du trafic. Les bandes cyclables sur chaussée arrivent en deuxième position, tandis que les zones 30 / zones de rencontre traduisent une attente importante en matière d'apaisement du trafic. La signalisation et l'éclairage apparaissent comme des mesures complémentaires, mentionnées plus ponctuellement.

Les réponses à cette question sont donc cohérentes avec les réponses précédentes liées à la dangerosité observée sur les routes (vitesse, densité du trafic, etc.) et la priorité à accorder aux axes principaux à fort trafic et aux routes secondaires.

Les centres de localités appellent également des améliorations. Toutefois, dans ces contextes, les solutions évoquées relèvent davantage d'un ensemble de mesures complémentaires, telles que les bandes cyclables, les zones 30 ou zones de rencontre, la signalisation et l'éclairage.

Il convient ainsi d'interpréter les résultats non comme l'expression d'un modèle unique d'aménagement par type d'axe, mais comme l'indication d'un gradient de réponses, allant des dispositifs de séparation stricte du trafic sur les axes les plus circulés à des formes d'apaisement et de partage de l'espace dans les contextes plus contraints, notamment dans les centres de localité.

7.4 Types d'équipement prioritaires



La question proposait était à choix multiple. Quatre propositions de réponses étaient liées au stationnement. Les répondants pouvaient cocher jusqu'à trois réponses.

Le résultat est très clair : les équipements les plus incitatifs sont d'abord des équipements de stationnement vélo/trottinette. Les arceaux simples arrivent nettement en tête, à la fois

en nombre total de mentions et en nombre de premières mentions. Cela suggère qu'un équipement de base, visible, disponible et permettant d'attacher correctement son vélo reste le besoin le plus immédiatement identifié.

Le stationnement couvert constitue la deuxième priorité. Il est moins souvent cité en premier que les arceaux, mais reste très présent dans les réponses. Cela montre que les répondants ne demandent pas seulement des points d'attache, mais aussi une amélioration du confort d'usage, notamment pour protéger les vélos ou trottinettes des intempéries.

Le stationnement sécurisé arrive en troisième position, mais reste fortement cité. Il correspond vraisemblablement à un besoin plus spécifique : laisser un vélo, souvent coûteux — notamment un VAE — avec davantage de garanties contre le vol ou le vandalisme.

Les équipements complémentaires — station de réparation/gonflage, bornes de recharge et systèmes d'attache pour trottinettes — apparaissent comme des leviers utiles, mais moins prioritaires. Ils enrichissent l'offre, mais ne semblent pas constituer le premier facteur d'incitation pour la majorité des répondants.

Point méthodologique important : La colonne « mentions en premier » doit être interprétée avec prudence. Si la question n'était pas formulée comme un classement, le premier élément exporté ne correspond pas nécessairement à une priorité exprimée consciemment en premier choix ; il peut aussi refléter l'ordre d'affichage ou d'export des options. En revanche, le nombre total de mentions est un indicateur robuste des équipements jugés incitatifs.

8. Discussion et enseignements stratégiques

L'analyse croisée des résultats met en évidence un constat central : la sécurité des déplacements constitue la principale condition du développement de la pratique du vélo et de la trottinette au quotidien. Ce constat apparaît clairement dans l'évaluation globale du réseau, dans l'identification des dangers ainsi que dans les freins exprimés par les non-usagers.

Ce constat ne se traduit toutefois pas par un rejet du vélo ou de la trottinette. Au contraire, il s'accompagne d'un niveau d'adhésion très élevé au développement du réseau cyclable, révélant un potentiel important de progression, à condition de lever les obstacles identifiés.

Une problématique avant tout structurelle : la continuité du réseau

Au-delà des perceptions individuelles, les résultats mettent en évidence une faiblesse structurelle : l'insuffisante continuité des liaisons sécurisées à l'échelle du territoire.

Les priorités exprimées s'organisent clairement autour de trois niveaux :

1. Les liaisons intercommunales, en particulier sur les axes principaux et les routes secondaires, sont prioritaires ;
2. Les traversées de localité, notamment à Châtel-Saint-Denis mais pas exclusivement ;
3. Les abords des principaux générateurs de déplacements (écoles, gares), qui structurent les usages quotidiens.

Cette hiérarchisation traduit une attente forte d'un réseau lisible, continu et sécurisé, dépassant les seules interventions ponctuelles.

Une hiérarchisation différenciée des aménagements

Les réponses confirment que les attentes varient selon les contextes :

- Sur les axes à fort trafic : priorité aux aménagements séparatifs, offrant une protection claire vis-à-vis du trafic motorisé ;
- Dans les espaces plus contraints : recours à des mesures d'apaisement et de partage de l'espace (zones 30, lisibilité, cohabitation).

Le développement du réseau cyclable ne relève donc pas d'un modèle unique, mais d'une approche différenciée et contextuelle.

Un enseignement renforcé : le rôle structurant des équipements de stationnement

Le stationnement n'apparaît pas comme un enjeu secondaire. Il constitue un levier d'incitation direct, complémentaire aux infrastructures de circulation. Les solutions doivent être simples et facilement utilisables :

- Les équipements de stationnement de base (arceaux), sans oublier les systèmes d'attache spécifiques aux trottinettes, constituent le levier ;
- Les stationnements couverts doivent être étendus en dehors des haltes ferroviaires ou de certaines écoles ;
- Des stationnements fermés et sécurisés doivent être proposés pour les usagers qui disposent notamment d'équipements dispendieux ;

- Les équipements complémentaires (réparation, recharge) jouent un rôle d'appoint, mais ne sont pas prioritaires.

Des freins structurels au-delà des infrastructures

Les résultats rappellent toutefois que les infrastructures et les équipements, à eux seuls, ne suffisent pas. Les habitudes de déplacement, fortement orientées vers la voiture, restent déterminantes. De plus, les facteurs géographiques (relief, distances) et culturels jouent également un rôle.

Dans ce contexte, les infrastructures (sécurité, continuité) constituent une condition nécessaire tandis que les équipements (stationnement notamment) jouent un rôle de facilitation immédiate de l'usage.

Vers un plan d'action à l'échelle régionale

Les résultats convergent vers la nécessité de dépasser une approche fragmentée. Ils plaident pour un plan d'action vélo à l'échelle régionale, structuré autour de deux axes complémentaires :

1. Structuration du réseau

- Amélioration des conditions de sécurité sur les axes structurants ;
- Création de liaisons continues entre les principaux pôles (centres, gares, écoles) et les régions voisines.

2. Déploiement cohérent des équipements

- Développement d'une offre visible et généralisée de stationnement, fondée en priorité sur :
 - o des arceaux accessibles bien répartis dans tous les pôles générateurs de déplacements ;
 - o des solutions couvertes et sécurisées aux points stratégiques ;
 - o et l'intégration progressive d'équipements complémentaires (réparation, recharge).

9. Limites de l'enquête

Les résultats doivent être interprétés à la lumière de trois limites :

- Le biais de participation (i.e les usagers du vélo) qui fait que nous ne connaissons pas l'avis de la population dans son ensemble mais l'avis des usagers du vélo en Veveyse ;
- La sous-représentation de certains groupes d'âge (i.e. les jeunes de moins de 30 ans et les plus de 75 ans) qui ne nous permet pas cerner avec fiabilité leurs préoccupations et leurs demandes ;

- Et la faiblesse des échantillons dans les petites communes, qui nous invite à la prudence dans les comparaisons fines entre communes ou quartiers.

11. Conclusion

Malgré ses limites, le sondage fournit des enseignements précieux sur les attentes des usagers du vélo. Il constitue une base solide pour orienter les réflexions stratégiques, prioriser les interventions et nourrir le dialogue entre communes, canton et partenaires.

Annexes

- Liste des lieux de résidence des répondants
- Questionnaire

Annexe 1 – les communes et quartiers de résidence des répondants

Commune	Quartiers / localités
Attalens	Village 47 (73.4%) ; Tatroz 9 (14.1%) ; En Perrey 2 ; Rombuet 2 ; Vuarat 2 ; Les Galley 1 ; Autres 1
Bossonnens	25
Châtel-Saint-Denis	Bourg 66 (44.0%) ; Les Paccots 17 (11.3%) ; Fruence 9 (6.0%) ; Montmoririn 5 ; Prayoud 5 ; Les Misets 3 ; puis plusieurs localités/secteurs avec 1 ou 2 répondants
Granges	35
La Verrerie	Progens 10 (45.5%) ; Grattavache 5 (22.7%) ; Le Crêt 5 (22.7%), La Verrerie 1, Village 1
Le Flon	Porsel 15 (62.5%) ; Bouloz 6 (25.0%) ; Pont 3 (12.5%)
Remaufens	14
Saint-Martin	Village 9 (39.1%), Besencens 5 (21.7%), Fiaugères 5 (21.7%), Le Jordil 3 (13.0%) ; Autres 1
Semsaes	Village 21 (84%), La Rougève 3 (12,0%), Monterban 1 (4.0%)

Annexe 2 - Questionnaire

Sondage sur la pratique du vélo/ de la trottinette en Veveyse

* Obligatoire



Introduction

L'Association des communes de la Veveyse souhaite améliorer les conditions de pratique du vélo au quotidien. Afin de répondre aux attentes, nous invitons tous les habitants à partager leur expérience et leur avis, qu'ils utilisent ou non le vélo ou la trottinette pour leurs déplacements quotidiens ou occasionnels.

Le questionnaire ne prend que quelques minutes et vos réponses resteront confidentielles.

Merci d'avance pour votre contribution au développement d'une mobilité douce, sûre et accessible en Veveyse !

Lieu de résidence

1. Quel est votre commune de résidence? *

- ☐ Attalens
- ☐ Bossonnens
- ☐ Châtel-St-Denis
- ☐ Granges
- ☐ La Verrerie
- ☐ Le Flon
- ☐ Remaufens
- ☐ Saint-Martin
- ☐ Semsales

Précision sur votre lieu de résidence

2. Si vous habitez la commune d'Attalens, merci de préciser *

- ☐ Village
- ☐ Tatroz
- ☐ Vuarat
- ☐ Rombuet
- ☐ Autre

Précision sur votre lieu de résidence

3. Si vous habitez la commune de Saint-Martin *

- ☐ Village
- ☐ Fiaugères
- ☐ Autre

Précision sur votre lieu de résidence

4. Si vous habitez la commune de Le Flon, merci de préciser *

- ☐ Pont
- ☐ Porsel
- ☐ Bouloz
- ☐ Autre

Précision sur votre lieu de résidence

5. Si vous habitez la commune de Châtel-St-Denis,
merci de préciser *

- ☐ Bourg
- ☐ Les Paccots
- ☐ La Frasse
- ☐ Autre

Précision sur votre lieu de résidence

6. Si vous habitez la commune de la Verrerie, merci de préciser *

- ☐ Village
- ☐ Le Crêt
- ☐ Grattavache
- ☐ Progens
- ☐ Autre

Précision sur votre lieu de résidence

7. Si vous habitez la commune de Semsales, merci de préciser *

- ☐ Village
- ☐ La Rougève
- ☐ Autre

Si vous habitez la commune de Châtel-St-Denis

8. Comment évaluez-vous les possibilités de stationnement vélo/trottinette dans les lieux publics suivants : *

1 = très insatisfaisantes / 5 = très satisfaisantes

	1	2	3
Gare de Châtel-St-Denis	☐	☐	☐
Ecoles	☐	☐	☐
Centre-ville /commerces	☐	☐	☐
Piscine /centres sportifs	☐	☐	☐
Zones de loisirs (lacs des joncs, parcours, etc)	☐	☐	☐

Si vous habitez la commune d'Attalens

9. Comment évaluez-vous les possibilités de stationnement vélo/trottinette dans les lieux publics suivants : *

1 = très insatisfaisantes / 5= très satisfaisantes

	1	2	3
Ecole /crèche	☐	☐	☐
Centre du village /commerces	☐	☐	☐
Installations sportives	☐	☐	☐

Si vous habitez la commune de
Bossonnens

10. Comment évaluez-vous les possibilités de
stationnement vélo/trottinette dans les lieux
publics suivants : *

1 = très insatisfaisantes / 5 = très satisfaisantes

	1	2	3
Gare de Bossonnens	☐	☐	☐
Ecole	☐	☐	☐
Administration communale	☐	☐	☐
Centre commercial	☐	☐	☐
Installations sportives	☐	☐	☐

Si vous habitez la commune de Granges

11. Comment évaluez-vous les possibilités de stationnement vélo/trottinette dans les lieux publics suivants : *

1 = très insatisfaisantes / 5 = très satisfaisantes

	1	2	3
Administration communale	☐	☐	☐
Centre du village	☐	☐	☐

Si vous habitez la commune de
Remaufens

12. Comment évaluez-vous les possibilités de
stationnement vélo/trottinette dans les lieux
publics suivants : *

1 = très insatisfaisantes / 5 = très satisfaisantes

	1	2	3
Gare de Remaufens	☐	☐	☐
Ecole	☐	☐	☐
Centre du village	☐	☐	☐
Installations sportives	☐	☐	☐

Si vous habitez la commune de Semsales

13. Comment évaluez-vous les possibilités de stationnement vélo/trottinnette dans les lieux publics suivants : *

1 = très insatisfaisants / 5 = très satisfaisantes

	1	2	3
Gare de Semsales	☐	☐	☐
Ecole	☐	☐	☐
Centre du village / commerces	☐	☐	☐
Installations sportives	☐	☐	☐

Si vous habitez la commune de Saint-Martin

14. Comment évaluez-vous les possibilités de stationnement vélo/trottinette dans les lieux publics suivants : *

1 = très insatisfaisantes / 5= très satisfaisantes

	1	2	3
Centre du village	☐	☐	☐
Installations sportives	☐	☐	☐

Si vous habitez la commune de Le Flon

15. Comment évaluez-vous les possibilités de stationnement vélo/trottinette dans les lieux publics suivants : *

1 = très insatisfaisantes / 5= très satisfaisantes

	1	2	3
Ecole	☐	☐	☐
Centres des localités	☐	☐	☐
Installations sportives	☐	☐	☐

Si vous habitez la commune de La Verrerie

16. Comment évaluez-vous les possibilités de stationnement vélo/trottinette dans les lieux publics suivants : *

1 = très insatisfaisantes / 5 = très satisfaisantes

	1	2	3
Ecole	☐	☐	☐
Centres des localités	☐	☐	☐
Installations sportives	☐	☐	☐

Votre pratique du vélo - de la trottinette

17. A quelle fréquence utilisez-vous le vélo ou la trottinette? *

- ☐ Tous les jours
- ☐ Plusieurs fois par semaine
- ☐ Une fois par semaine
- ☐ Quelques fois par mois
- ☐ Rarement
- ☐ Jamais

18. Pour quels motifs utilisez-vous le vélo ou la trottinette? *

- ☐ Loisirs / sport
- ☐ Déplacements domicile-travail
- ☐ Déplacements domicile-école
- ☐ Courses / achats
- ☐ Visites / loisirs urbains
- ☐ Autre

19. Quel type de deux-roues utilisez-vous le plus souvent? *

- ☐ Vélo classique
- ☐ Vélo électrique (VAE)
- ☐ Trottinette
- ☐ Cargo / longtail

20. Si vous n'utilisez pas ou peu le vélo ou la trottinette, quelles en sont les raisons ?

- ☐ Manque d'infrastructures sûres
- ☐ Manque de stationnement vélo / trottinette
- ☐ Itinéraires trop pentus / distance trop grande
- ☐ Conditions météorologiques
- ☐ Manque d'habitude / préférence pour la voiture
- ☐ Autre

21. Seriez-vous favorable à un développement accru du réseau cyclable en Veveyse? *

- ☐ Oui
- ☐ Plutôt oui
- ☐ Plutôt non
- ☐ Non
- ☐ Sans opinion

22. Si vous n'êtes pas favorable à un développement du réseau cyclable en Veveyse, quelles en sont les raisons? *

Sélectionnez au plus 3 options.

- ☐ Ce projet n'est pas perçu comme prioritaire
- ☐ Les coûts sont trop importants
- ☐ Crainte d'une réduction de l'espace dédié à la circulation automobile
- ☐ Estimation que le territoire ne se prête pas au développement d'un réseau cyclable
- ☐ Utilité ou fréquentation future jugée insuffisante
- ☐ Manque d'adhésion ou de demande de la part de la population locale
- ☐ Autre

Sécurité et confort

23. Comment évaluez-vous la sécurité des déplacements à vélo ou à trottinette dans le district de la Veveyse? *

1 = très insatisfaisante / 5 = très satisfaisante

	1	2
Votre évaluation	☐	☐

24. Quels sont pour vous les principaux dangers rencontrés à vélo ou à trottinette dans la région?

25. Sur quels types d'axes la sécurité doit-elle être améliorée en priorité? *

Sélectionnez au plus 3 options.

- ☐ Axes principaux à fort trafic
- ☐ Routes secondaires
- ☐ Centre des localités
- ☐ Proximité des écoles
- ☐ Proximité des gares
- ☐ Je ne sais pas

Aménagements cyclables souhaités

26. Quels types d'aménagements cyclables devraient être priorités? *

Sélectionnez au plus 3 options.

- ☐ Pistes cyclables séparées du trafic
- ☐ Bandes cyclables sur chaussée
- ☐ Zones 30 / zones de rencontre
- ☐ Amélioration de l'éclairage
- ☐ Signalisation plus claire
- ☐ Je ne sais pas
- ☐ Autre

27. Quels itinéraires devraient être améliorés ou créés en priorité?

28. Quels équipements inciteraient davantage les habitants à utiliser le vélo/la trottinette? *

Sélectionnez au plus 3 options.

- ☐ Arceaux simples pour le stationnement
- ☐ Stationnement couvert
- ☐ Stationnement sécurisé (fermé / contrôlé)
- ☐ Bornes de recharge électriques
- ☐ Station de réparation / gonflage
- ☐ Systèmes d'attache adaptés aux trottinettes
- ☐ Autre

Identification

29. Sexe *

- ☐ Féminin
- ☐ Masculin
- ☐ Autre / préfère ne pas répondre

30. Tranche d'âge *

- ☐ Moins de 18 ans
- ☐ 18-29 ans
- ☐ 30-44 ans
- ☐ 45-59 ans
- ☐ 60-74 ans
- ☐ 75 ans et plus

31. Nom et prénom (factultatif)

Ce contenu n'a pas été créé ni n'est approuvé par Microsoft. Les données que vous soumettez sont envoyées au propriétaire du formulaire.