

# « JE TESTE L'ÉLECTRIQUE ! » - Évaluation globale

## 1. Introduction

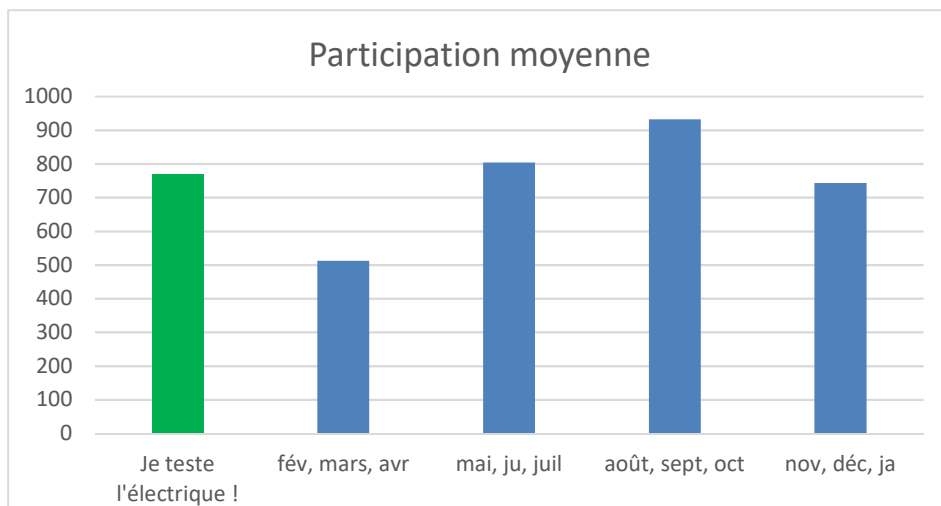
Nous avons souhaité ici dresser le **bilan du programme « Je teste l'électrique ! »**, qui devait comptabiliser douze périodes de prêt au total, entre le 1<sup>er</sup> mai 2017 et le 30 avril 2020. En raison de la crise du Covid-19 et des mesures préconisées pour lutter contre la pandémie, les prêts de VAE ont été logiquement suspendus dès la mi-mars 2020. Nous avons donc fait le choix de ne pas prendre en compte la dernière période de prêt (février, mars et avril 2020). Aussi, lorsque, dans les pages de ce document, nous utiliserons les termes « l'intégralité du projet » ou « l'ensemble des périodes de prêt » ou « au total », il faudra en réalité comprendre « les 11 premières périodes de prêt ».

Pour rappel, le projet « Je teste l'électrique ! » s'articule de la manière suivante : tous les trois mois, pendant quatre semaines, les citoyens wallons de plus de dix-huit ans peuvent s'inscrire en ligne dans l'espoir de tester gratuitement un vélo à assistance électrique (VAE), pendant quinze jours, au cours de la période de prêt suivante. Chaque période de prêt débute un mois après la clôture des inscriptions et s'étale sur trois mois. Exemple : du 1<sup>er</sup> au 31 mars 2019, plus de mille personnes se sont portées candidates pour essayer un VAE pendant quinze jours entre le 1<sup>er</sup> mai et le 31 juillet 2019 (période de prêt n° 9).

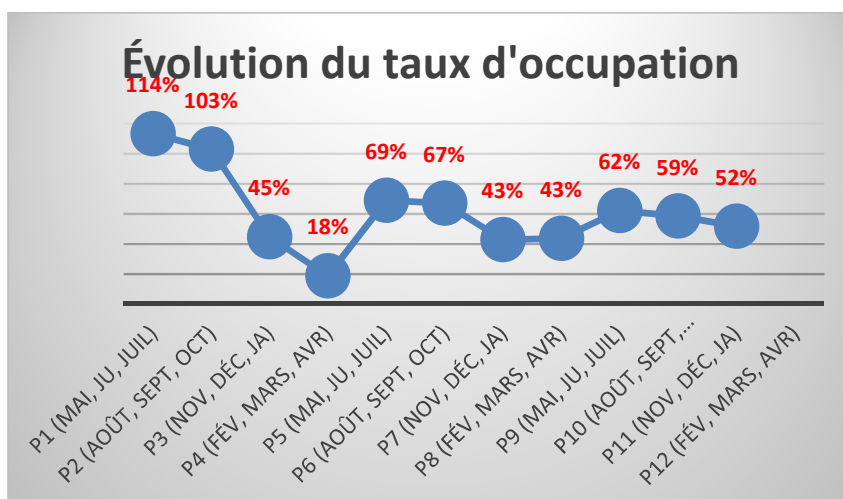
Les tests se font via des vélocistes privés, répartis sur tout le territoire wallon, qui ont reçu un soutien financier de la Région pour l'achat de VAE. Au départ, 34 vélocistes mettaient chacun 2 vélos à disposition des testeurs. Très vite, le nombre de vélocistes et de vélos par vélociste a été augmenté, tandis que la durée de prêt, qui était d'1 mois lors de la première période, est passée à 15 jours. Cela a conduit à une forte hausse du potentiel de participants (nombre possible de testeurs par période de prêt), que nous détaillerons plus bas.

Depuis le début du projet, **8459 participants au total** ont pu tester un VAE, soit **en moyenne 769 personnes** par période de prêt. Nous observons une fluctuation en fonction des saisons, avec un nombre de testeurs plus important au printemps et en été, et une **progression générale** dans le temps **à la hausse**.



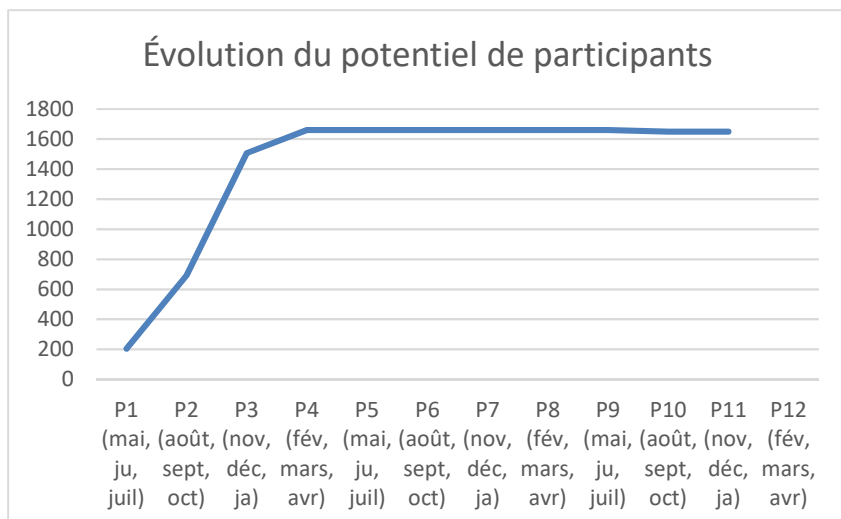


Le **taux de participation** ou d'occupation (nombre de testeurs divisé par le potentiel de participants) est de **61% en moyenne**. Il évolue également selon les saisons et suit *grosso modo* la courbe de l'évolution de la participation.



En P1 et P2, les taux de participation supérieurs à 100% sont dus à des « erreurs de jeunesse » : des candidats sélectionnés se sont désistés en cours de route, mais n'ont pas été supprimés des listes, bien qu'ils aient été remplacés par des candidats au départ refusés. Les taux réels sont malgré tout proches de 100%. Ces erreurs n'ont plus été commises par la suite.

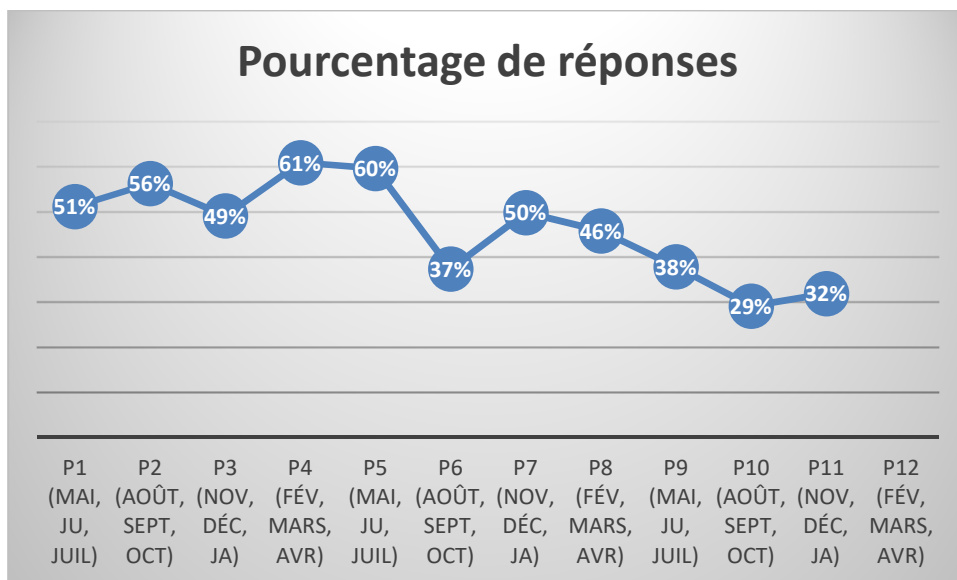
Il convient de noter que **le potentiel de participants a fortement augmenté entre P1 (204 possibilités de prêt) et P4 (1661)**, ce qui s'explique par la diminution de la durée de test (de 1 mois à 15 jours) en P2, par l'augmentation du nombre de vélos par vélociste (de 2 à 4) en P2 et du nombre de vélocistes en P3 et P4 (de 34 à 79). Le potentiel de participants n'a ensuite plus changé, hormis une très légère baisse suite au retrait d'un vélociste en P10.



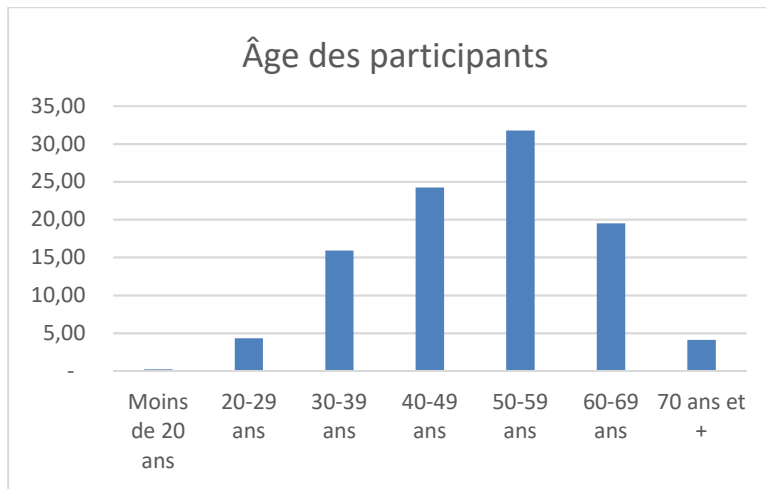
## 2. Réponses au questionnaire d'évaluation

Après chaque période de prêt, un questionnaire est envoyé aux participants. C'est sur base des réponses reçues que nous établissons l'évaluation du projet.

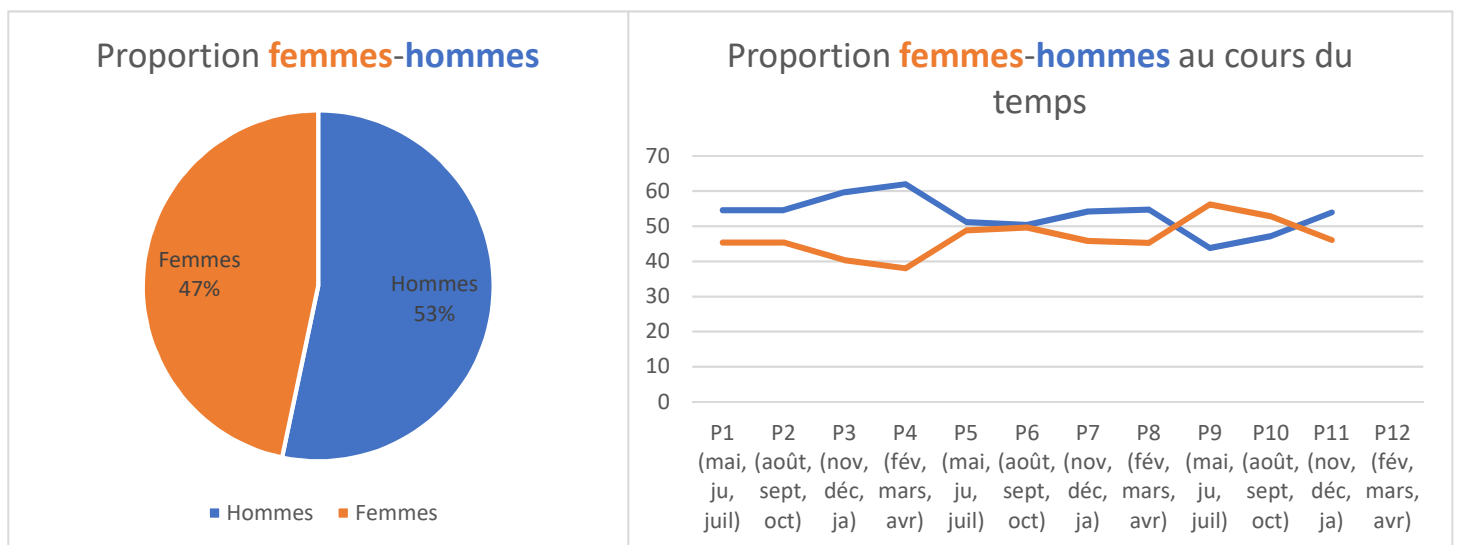
Au total, **46% des participants ont répondu au questionnaire** (3766 sur 8459). **La marge d'erreur est donc très faible** (environ 1%). Le taux de réponses a connu une certaine baisse en deuxième partie du projet ; nous en recherchons la cause.



## 2. Profil des participants



Les chiffres restent très similaires d'une période à l'autre, avec **majoritairement un public de plus de 50 ans (55%)** et **très majoritairement un public de plus de 40 ans (80%)**.



Globalement, nous observons une **légère dominance masculine** depuis le début du projet, même si le **rapport s'est inversé en périodes 9 et 10**.

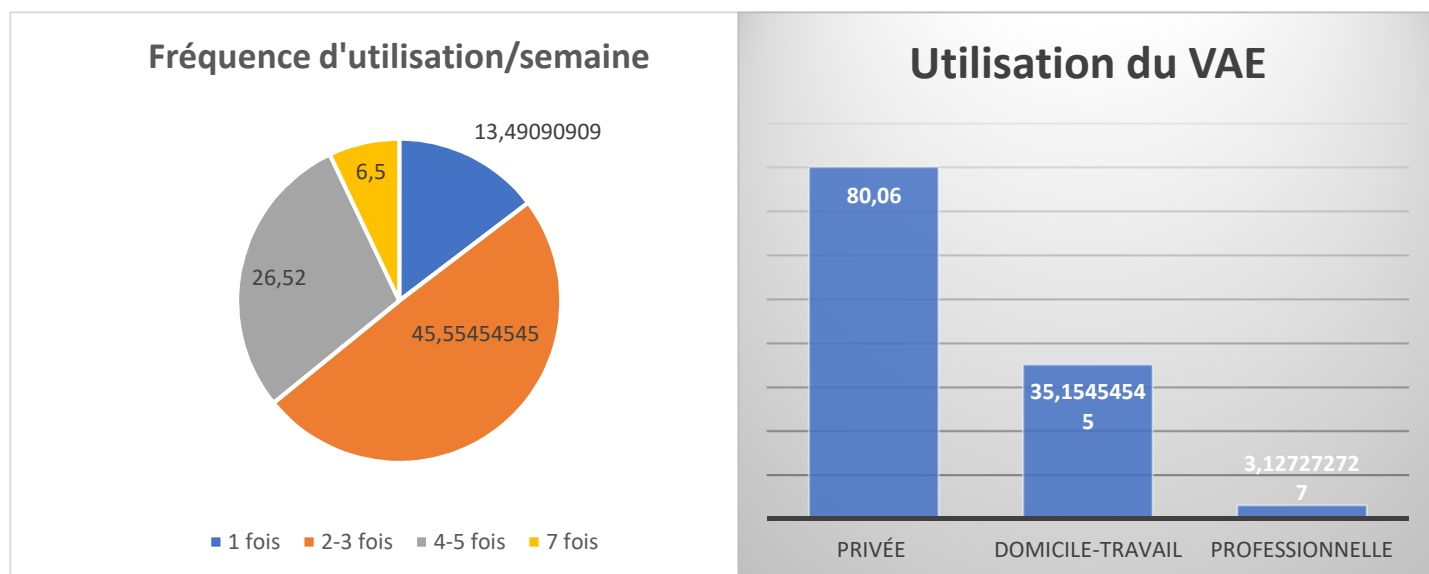
## 3. Répartition géographique des participants

La répartition géographique des participants correspond *grosso modo* à la proportion par province de la population wallonne, ainsi qu'au pourcentage de vélocistes par province. Toutefois, à chaque période de prêt, **le Hainaut est anormalement sous-représenté** en nombre de participants.

Provinces	Population par province au 01/01/2019 (source : <a href="http://statbel.fgov.be">statbel.fgov.be</a> )	Pourcentage de la population wallonne	Pourcentage des participants à « Je teste l'électrique ! »	Nombre de vélocistes (sur un max de 79)
LIÈGE	1 106 992.00	30%	32,6%	22 (=28%)
HAINAUT	1 344 241.00	37%	25,3%	21 (=27%)
NAMUR	494 325.00	14%	14,7%	12 (=15%)
BRABANT WALLON	403 599.00	11%	15,1%	13 (=16%)
LUXEMBOURG	284 638.00	8%	12,1%	11 (=14%)

#### 4. Utilisation du VAE

Depuis le début du programme, les chiffres restent stables : **environ 45% des participants** ont utilisé le vélo **2 à 3 fois par semaine**, et **26% 4 à 5 fois par semaine**. Ce qui répond aux objectifs fixés pour ce projet.



Pour **80% des répondants**, il s'agit d'une **utilisation privée** (pour des achats, des loisirs, du sport ou des activités en famille). **35%** affirment utiliser le vélo pour des **déplacements « domicile-travail »**, ce qui est l'objectif principal de ce projet. Enfin, seuls **3%** ont déclaré utiliser le vélo pour des **déplacements professionnels** (se rendre à une réunion, chez un client...).

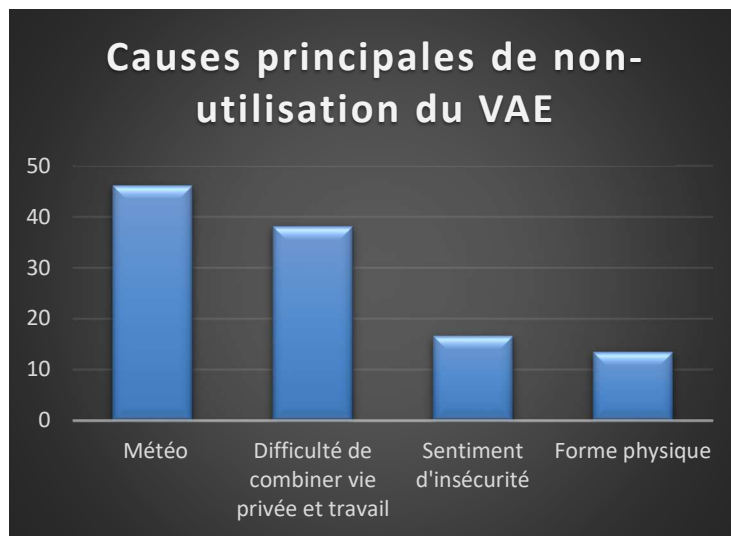
Notons que plusieurs réponses étaient possibles pour cette question.

Sur l'évaluation des dix périodes, les chiffres sont représentatifs de l'usage majoritairement plus privé que professionnel des ces VAE.

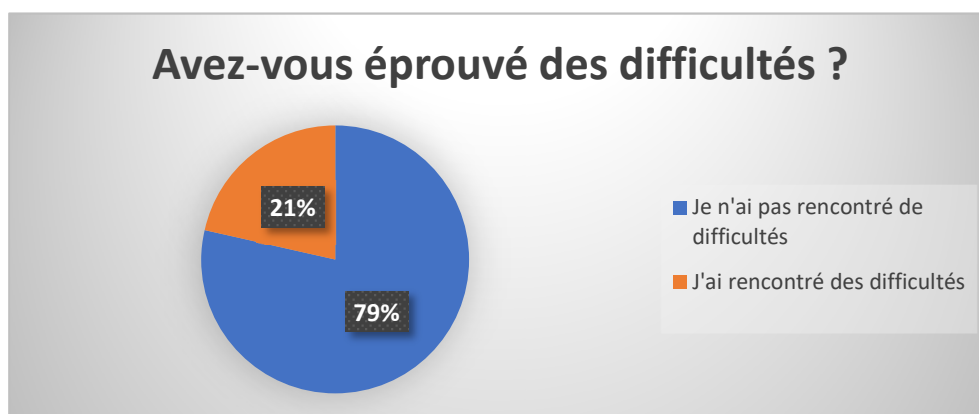
## 6. Causes exprimées de non-utilisation du vélo (question facultative)

Seuls 27% des répondants ont exprimé une ou plusieurs causes de non-utilisation.

Les principaux obstacles incriminés sont la météo (46%) et la difficulté de combiner le vélo avec l'organisation familiale et professionnelle (38%). Les autres freins exprimés sont le sentiment d'insécurité relatif aux infrastructures et au trafic motorisé (17%), ainsi que le manque de forme physique (13%).



## 7. Difficultés rencontrées

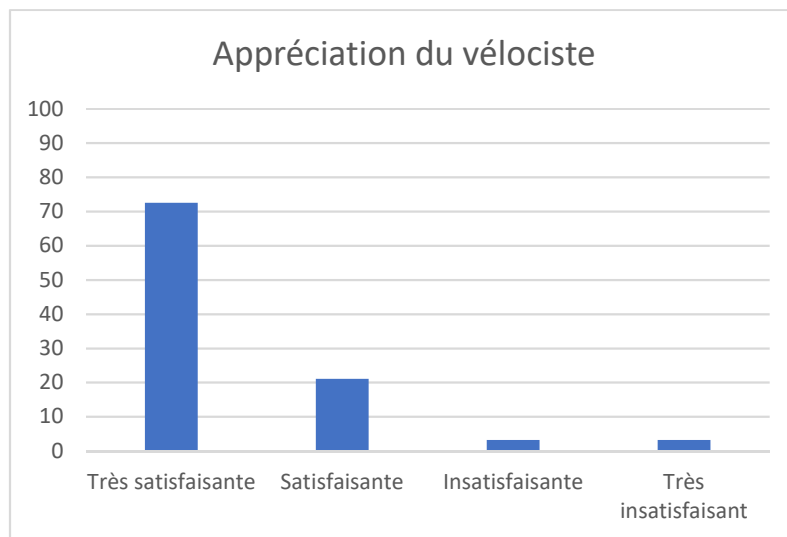


Pour 80% des répondants, aucune difficulté particulière n'a été rencontrée lors de ce test. Les problèmes les plus souvent évoqués par les 20% restants sont :

- Les infrastructures peu ou pas adaptées à la pratique du vélo et/ou en mauvais état, le manque ou l'absence d'aménagements cyclables sécurisés, la présence et le comportement dangereux des automobilistes.
- Un vélo trop lourd, ou non adapté à la taille du participant, ou mal réglé, ou en mauvais état, ou de mauvaise qualité, ou trop compliqué techniquement.
- L'absence/le manque d'emplacements sécurisés, la peur du vol.

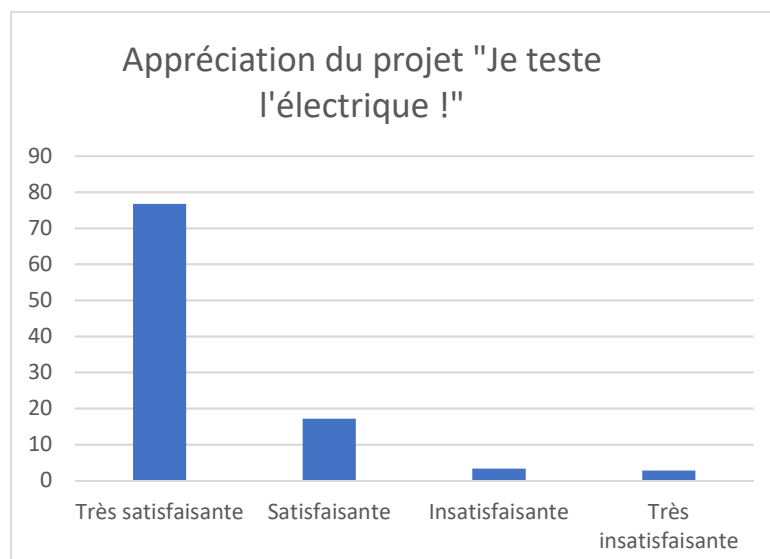
## 8. Prestation des vélocistes

Pour **93%** des participants, la prestation du vélociste est **satisfaisante voire très satisfaisante**.



## 9. Quel ressenti après « Je teste l'électrique ! » ?

**94%** se disent **satisfaits voire très satisfaits** du projet « Je teste l'électrique ! ».



Les éléments d'insatisfaction les plus souvent exprimés par les 6% d'insatisfaits (ou très insatisfaits) sont les mêmes d'une période à l'autre :

- **Période de 15 jours trop courte.**
- **Vélo inadapté** aux besoins de la personne (trop grand ou trop petit, pas de vélo pliable, pas de VTT...).
- **Mauvaise qualité du vélo** ou complexité technique.
- **Manque de professionnalisme**, de disponibilité **du vélociste.**
- **Caution trop élevée.**

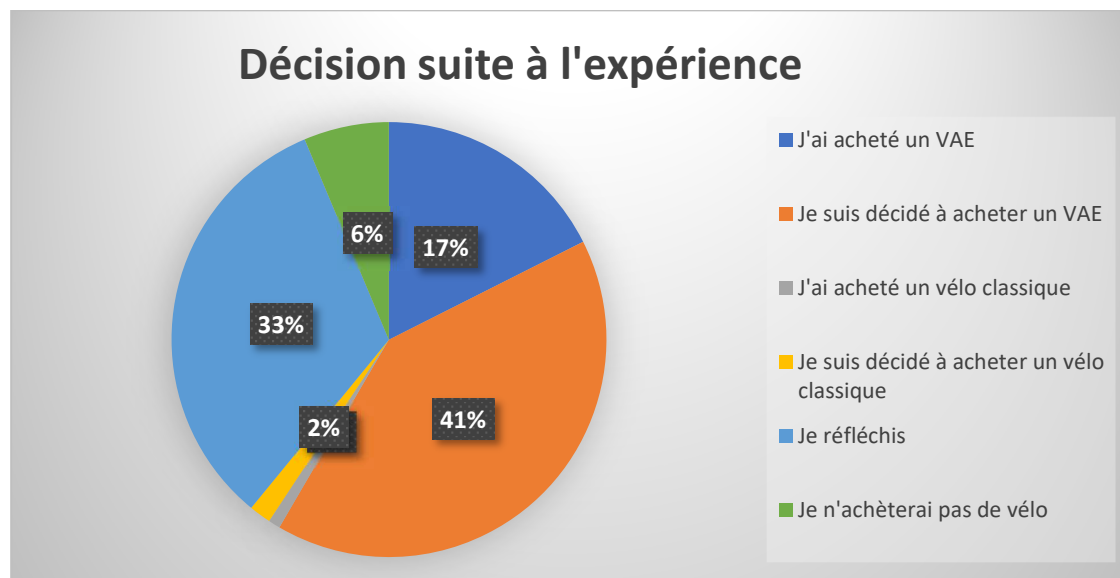
Cela nous permet de constater que, **mise à part la durée de prêt fixée par la Région, tous les domaines d'insatisfaction sont indépendants de l'administration** : c'est le vélociste qui fait le choix du type et de la taille du vélo, ainsi que du montant de la caution. Il est responsable de sa relation avec les testeurs, qui sont aussi des clients potentiels.

Il convient de préciser que pour une partie des vélocistes, la charge de travail que représentent certains participants « difficiles », leur exigence de disposer du vélo pendant une période de vacances ou leur mauvaise foi sont des données à prendre en compte dans ce résultat d'insatisfaction.

**D'une période à l'autre, ces éléments d'insatisfaction ne se modifient pas.**

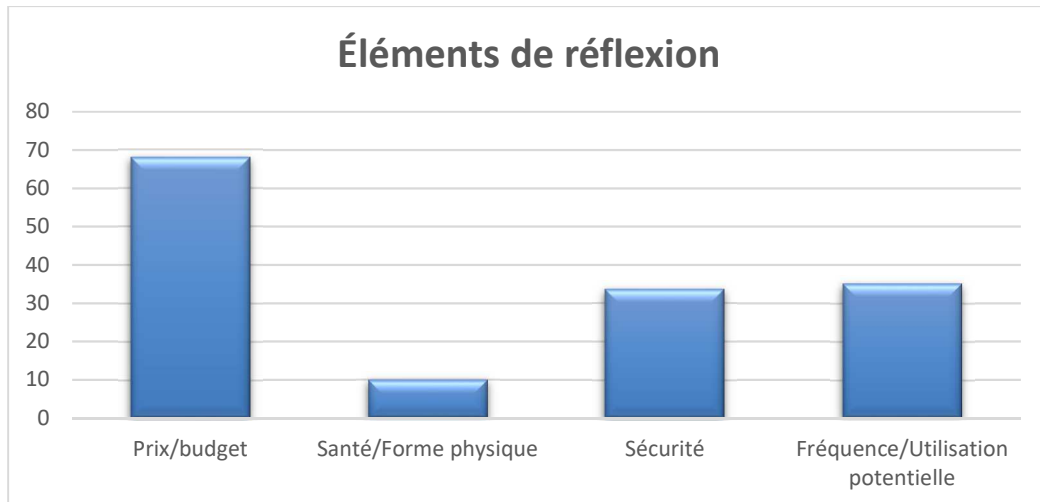
## 9. Décision suite à l'expérience

Suite à l'expérience, **17% des participants ont acheté un VAE et 41% ont l'intention d'en acquérir un.** Plusieurs sources de satisfaction liées à l'utilisation du VAE sont évoquées, mais celles qui reviennent le plus sont : le plaisir (retrouvé) de rouler à vélo, de faire de l'exercice quelle que soit sa condition physique ; le confort, la facilité, la flexibilité, la rapidité, l'efficacité de ce mode de déplacement ; l'impact positif sur l'environnement et la mobilité.



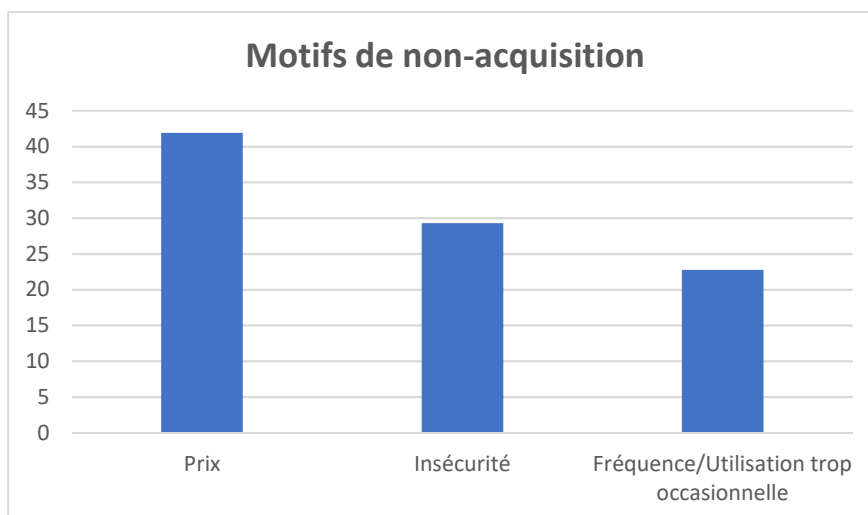


**33% disent réfléchir à l'achat d'un VAE.** Les éléments sur lesquels portent leur réflexion sont principalement : **le budget (68%), la fréquence/le potentiel d'utilisation (35%), quasi à égalité avec la sécurité de l'itinéraire/des infrastructures cyclables (33%), et enfin la santé/forme physique (10%).**



Les raisons les plus souvent évoquées par les **6% qui ne veulent pas acheter de VAE** sont : **le prix jugé trop élevé (42%), le sentiment d'insécurité (29%)** lié à la qualité des routes, au manque d'infrastructures cyclables, au trafic motorisé, ainsi qu'au risque de vol, et enfin **l'usage trop occasionnel qui serait fait du VAE (23%).**

En outre, quelques-uns expriment leur volonté de continuer à rouler à vélo en se passant de l'assistance électrique ; un peu plus de 2% ont acheté ou ont l'intention d'acheter un vélo mécanique.



## 10. Améliorations par rapport au projet ?

Les commentaires restent les mêmes d'une période de prêt à l'autre. Si **beaucoup de participants signalent qu'il n'y a rien à améliorer au projet**, les **suggestions suivantes** reviennent de manière récurrente :

- Une **durée de prêt plus longue**, d'un mois au lieu de quinze jours, et plus de flexibilité.
- La possibilité de **bénéficier plusieurs fois de l'action**, afin de pouvoir expérimenter la pratique du VAE à différentes saisons ou tester plusieurs types de VAE.
- **Soutien financier régional** pour l'achat d'un VAE (**prime**).
- **Plus de choix dans les types de vélos** prêtés : vélos électriques pliants, VTT électriques, vélos-cargos, speed-pedelecs, etc.
- Une **caution moins élevée**.
- La **possibilité d'acheter le vélo à l'issue du test**, avec une réduction
- **Davantage de vélocistes**, notamment dans des régions plus reculées.
- **Plus de visibilité** dans les médias.