



La pratique du vélo à Brest

Zoom sur les habitants de la ZUP de Pontanézen



De gauche à droite :

Charlotte Le Fahler

Guillaume Oudot

Sarah Cocquerez

Antoine Le Mestre

Maxime Kéraudy

Professeurs référents : Cristina Farcassiu, Jérôme Sawtschuk

Introduction

Dans le cadre de la Licence 3 Aménagement, Urbanisme durable, Environnement, nous avons eu à réaliser une enquête sur la pratique du vélo dans la ville de Brest. Plus précisément nous nous sommes appuyés sur les pratiques d'habitants de trois quartiers distincts. Le premier en centre-ville, Saint-Martin, essentiellement composé de logements collectifs. Le second, plus en périphérie, Pontanézen, quartier de grands ensembles. Enfin, l'Université de Bretagne Occidentale sur son campus du Bouguen, fréquenté par des étudiants. Celle-ci nous a été commandité par l'association « Brest à pied et à vélo ».

Pour répondre à cette commande, nous avons privilégié une approche quantitative Par le biais de questionnaires individuels et anonymes. Nous développerons celle-ci dans notre méthodologie.

A l'heure d'aujourd'hui la pratique de vélo à Brest est limitée par le manque d'aménagement propice, comme des pistes cyclables. En outre, la ville n'est pas équipée d'un système de location courte durée, du type Vélib' parisien. Il existe cependant un service de location longue durée géré par la compagnie de transport en commun Bibus, en partenariat avec l'enseigne Décathlon.

Il est important de noter que Brest est une commune vallonnée sujette aux intempéries de par sa situation géographique, ces caractéristiques pourront participer à expliquer nos résultats.

Notre groupe avait pour zone d'étude la ZUS de Pontanézen. Nous avons investi celui-ci, à plusieurs reprises. Entre le début du mois de mars, et la fin du mois d'avril, plutôt l'après-midi, ou en début de soirée. Nous avons abordé les habitants de deux manières différentes. Le porte à porte, et la rencontre en pleine rue. La première s'est révélée plus efficace que la seconde, les habitants refusant fréquemment d'interrompre leur trajet pour répondre à nos questions, nous avons donc par la suite privilégié la méthode du porte à porte.

Par cette démarche nous cherchons à comprendre les pratiques actuelles du vélo à Brest, afin de pouvoir cerner les attentes des habitants et de pouvoir confronter celles-ci avec les politiques de la ville en matière d'aménagements propres au vélo.

Dans une première partie sera développée la méthodologie de mise en forme du questionnaire, de sa rédaction collective à sa son application sur le terrain. Seront ensuite analysés les résultats globaux des trois enquêtes, avec les grandes lignes de conclusion et les limites de l'investigation. Enfin, en troisième partie nous nous attarderons sur nos propres résultats obtenus Pontanézen, ainsi que leurs limites.

Méthodologie du questionnaire

Dans l'optique de réaliser un état des lieux des pratiques et usages du vélo à Brest, nous avons dû procéder à l'élaboration d'une méthodologie nous permettant de mener à bien cette enquête. Ainsi au cours des séances en groupe, notre objectif était donc de mettre en avant chacune des étapes nécessaires à la création d'un questionnaire nous permettant de répondre à la problématique précédemment introduite. Dans cette partie nous présenterons ces différentes étapes, la manière dont nous les avons traitées ainsi que les moyens auxquels nous avons eu recours pour finaliser le projet. Au nombre de trois, les différentes phases du processus méthodologique viennent structurer et justifier notre travail.

a) Contextualisation et définition de l'objet d'étude

Dans un premier temps, nous nous sommes attelés à des actions préalables à l'élaboration du questionnaire en question. En effet quelques éléments sont à préciser avant même de se lancer dans la rédaction du questionnaire. Il s'agit notamment de la définition même de l'objet de l'enquête. Commandité par l'association «*Brest à pied, à vélo*», le but était de se faire une idée de la vision qu'ont les habitants de Brest quant à la pratique du vélo dans leur ville. Pour ce faire nous avons pensé que la solution la plus judicieuse consistait à réaliser un questionnaire visant à nous renseigner sur le sujet. Combiné à un inventaire des moyens dont nous disposions, nous nous sommes rapidement imprégné de la marche à suivre. Pour ce faire, nous disposions d'un délai de temps d'environ trois mois et demi, d'une classe de 29 personnes ainsi que des moyens financiers nous permettant une impression en masse d'exemplaire du questionnaire (environ exemplaires 1500 prévus). La répartition des effectifs en groupe de quartier est apparue plus tard dans le laps de temps mais 5 personnes ont été dévolues au quartier de Pontanézen, 10 sur le quartier de Saint Martin et 14 sur le site de l'université.

De but en blanc l'énonciation de ces trois quartiers peut paraître naïve mais leur choix fait entièrement partie de la méthodologie mise en place. Par ces choix nous avons pu limiter notre analyse à trois quartiers aux populations relativement différentes mais représentatives lorsqu'elles sont associées. Ainsi nous avons ciblé l'enquête sur le quartier de Pontanézen pour sa population de grand ensemble au profil d'âge et de classes sociales diverses, le quartier de Saint Martin pour son caractère diversifié et hétérogène et le site de l'université du Bouguen afin de cibler la population étudiante. L'échantillon a donc été construit de manière à toucher un maximum de catégories de personne dans des zones que l'on a imaginé facile d'accès pour l'élaboration du questionnaire. Suite au choix de ces différentes zones

d'étude et pour les raisons que nous avons évoquées, il nous a fallu définir la taille des échantillons qui nous permettront d'être pertinent dans l'analyse des résultats du questionnaire. En effet, selon les méthodologies d'élaboration d'une étude au travers d'un questionnaire, il est nécessaire d'interroger au minimum 10% de la population que l'on étudie. Ainsi nous devons interroger 300 personnes à Pontanézen, 500 sur le site de l'université et 700 sur Saint Martin. Les personnes interrogées sont alors les habitants des quartiers de Pontanézen et de Saint Martin ainsi que les étudiants de l'université du Bouguen de tel sorte qu'un panel varié de personnes soit d'interrogés. Au final, la construction préalable du contexte de l'étude, des moyens disponibles ainsi que de la définition de l'échantillon à étudier nous ont alors permis de nous lancer dans l'élaboration du questionnaire en lui-même.

b) Élaboration et administration du questionnaire

Suite à la construction de la structure du travail, nous nous sommes retrouvés en classe entière de manière à élaborer les questions du questionnaire et débattre des notions essentielles à l'approche des pratiques du vélo à Brest. La recherche et le développement des questions ce sont effectuées de manière démocratique, chacun était libre de s'exprimer et l'approbation de la majorité était nécessaire à l'acceptation de la question.

Les interrogations élaborées étaient pour la plus part définie comme des questions de type fermées, c'est-à-dire des questions pour lesquelles la personne interrogée se voit proposée un choix parmi des réponses préétablies. Cependant nous avons établi quelques questions semi ouvertes avec une mention « autre » ou « pourquoi ? » dans le choix des réponses afin d'apporter quelques nuances possibles à la réflexion que nous avons pu avoir en classe. De plus nous avons fait usage d'une question fermée filtre de manière à mettre en évidence et traiter des informations spécifiques aux personnes pratiquant le vélo à Brest. Également, nous avons fait le choix de ne pas utilisé de questions ouvertes de manière à faciliter le traitement des données du questionnaire quantitatif. Enfin dans l'élaboration du questionnaire, nous avons évité de formuler des questions sous la forme de la négative puisque cela peut engendrer une orientation dans les choix et peut s'avérer être handicapant dans le traitement des données quant à la réponse à la problématique.

La méthodologie de rédaction du questionnaire étant effectuée nous nous sommes plus précisément penchés sur la mise en forme de ce dernier. En effet il est important que la lecture de celui-ci soit fluide et compréhensible par la totalité des personnes interrogées. Alors nous avons repris nos interrogations de manière à les formuler avec un vocabulaire simple, concis et ouvert à tous. De plus nous avons hiérarchisé le questionnaire et classé les questions par thème afin de créer une logique de lecture et de compréhension au travail. Ces catégories aurons de

surcroûts une utilité dans le traitement des données puisqu'elles permettront un ciblage des perceptions et pratiques du vélo dans cette ville finistérienne. Pour finir nous avons limité à deux pages la taille du questionnaire et nous sommes imposé une mise en page attractive afin de rendre plus agréable son utilisation.

Enfin les trois prochaines étapes clôturent la rédaction et l'administration du questionnaire. Tout d'abord nous avons effectué un test de celui-ci directement sur le terrain. Pour notre part nous avons effectué le test en fin d'après midi dans le quartier de Pontanézen pendant deux heures. Nous avons testé l'enquête en porte à porte ainsi qu'en interpellant les habitant directement dans la rue. Suite à cela nous avons organisé une réunion avec nos deux professeurs encadrant de manière à mettre en évidence nos premiers ressentis puis en classe entière. Ainsi nous avons pu remanier le questionnaire de manière définitive et nous lancer dans la réalisation finale de l'enquête.

c) Traitement du questionnaire

La première étape du traitement des questionnaires effectués précédemment consiste à rentrer les données récoltées dans le logiciel de traitement de données Modalisa. Cette étape prends un temps relatif au nombre de questionnaires réalisés et s'avère être dans tout les cas relativement longue et fastidieuse. Cependant elle est indispensable à la suite de la démarche, puisque suite à cela nous sommes dans la capacité de réaliser un rassemblement et comptage des contingences commune aux trois groupes et enfin réaliser l'analyse même des résultats. Cette dernière étape nous permettra de réaliser des tris à plat et des tris croisés nous donnant tout deux l'opportunité d'en ressortir des corrélations sur les résultats obtenus. L'illustration par des tableaux et graphique nous permettrons une meilleurs lecture de ces derniers.

d) Limites de la méthode et obstacles rencontrés

Élaboré à partir de la méthode précédemment explicité, l'enquête sur les pratiques et usages du vélo à Brest peut tout de même être nuancé par la mise en évidence de quelques critiques.

Tout d'abord nous pouvons nous attarder sur le fait que la méthode du questionnaire élaboré et ne prenant en compte seulement 10% de la population n'est en aucun cas exhaustif. Même si le temps imparti et les moyens mis en œuvre ne le permettaient pas il aurait tout de même été plus pertinent de toucher une plus grande partie de la population. Cependant il s'agissait de la proportion minimum représentative pour l'élaboration d'une enquête pour la quelle les résultats pourraient être exploitables. Ensuite nous avons été mis face à l'adversité au travers de différents éléments liés à l'application mise en œuvre de l'enquête sur le terrain. En

effet nous avons eu un accès restreint et difficile aux immeubles dans les quartiers de Pontanézen et Saint Martin. Cette difficulté ralentissait notre progression dans l'application du questionnaire et aurait pu être atténué si nous avions été en collaboration avec les gardiens d'immeuble du quartier de Pontanézen par exemple. Cette solution à mettre en œuvre préalablement à la récolte d'information pourrait être envisagée dans les enquêtes futures. De plus, nous avons été confrontés à quelques problèmes réguliers d'incompréhension linguistiques dans la totalité des sites mais plus particulièrement sur le quartier de Pontanézen. Ce détail est indépendant de notre volonté et aucune alternative ne semble se distinguer, mais il paraissait important de le noter. Pour finir avec les difficultés rencontrées dans l'application de l'enquête on peut noter une difficulté d'organisation des équipes, notamment sur le site de l'université puisque la distribution des questionnaires s'est faite de manière anarchique et certains étudiants se sont retrouvés face à des élèves qui avaient déjà été sondé.

Dans un autre registre nous avons pu noter des difficultés dans l'élaboration même du questionnaire. En effet nous nous sommes retrouvés face à des difficultés de compréhension des questions pour lesquelles nous devons apporter une explication supplémentaire. Ainsi ces questions ne se suffisaient pas à elle-même d'un point de vu explicite. Ensuite nous nous sommes rendu compte dans l'application du questionnaire qu'il avait une tendance à être trop long dans sa lecture et formulation. Ainsi nous avons parfois une impression d'ennui chez nos interlocuteurs. Enfin, il s'est avéré que certaines de nos question n'étaient pas adaptées à certaine catégories de sondé. C'est le cas notamment des retraités à l'âge avancé pour qui la pratique du vélo n'est parfois plus possible, la question des pratiques, ou de la conservation des pratiques pouvaient parfois être source de gêne.

Cependant, l'application du questionnaire c'est avérée plutôt aisée, avoir une attitude souriante et professionnelle suffisait souvent à palier à ces problèmes.

Les commentaires spontanés

La question n°9 « *Brest est-elle adaptée au vélo ?* » propose une question fermée à deux choix : *Oui* ou *Non*, puis une question ouverte « *Pourquoi ?* » incitant donc les personnes interrogées à expliquer leur choix. On dégage plusieurs tendances :

Commentaires positifs :

« La situation à Brest s'améliore depuis peu avec plus de pistes cyclables » x 2

« Ça peut aller, pourrait mieux faire pour les parkings à vélo »

« Oui, un peu pentu mais ça va »

« Oui la ville est agréable, il n'y a pas trop de voiture »

« Oui il y a de beaux paysages »

Commentaires négatifs :

« Non relief épuisant ! » x 10

« Non il manque des pistes cyclables. » x 10

« Non ! Il pleut trop souvent. » x 7

« Non trop dangereux, car il y a trop de voitures. » x 5

« Non pas assez de pistes cyclables et trop souvent des travaux. »

« Le centre-ville n'est pas pratique en vélo. »

« Non le climat n'est pas idéal pour sortir faire du vélo. »

« Non je n'aime pas le vélo, j'ai la honte ! »

« Non, parce que je trouve que Brest est suffisamment petit. »

On peut retirer de ces commentaires un réel impact du relief et de la météo sur la volonté des gens à se déplacer en vélo. Ainsi qu'un manque de piste cyclable. Celui-ci pourrait être comblé par un effort de la collectivité en matière de déplacement doux. En revanche le danger que représente la voiture pour le cycliste peut être amené à changer petit à petit par une augmentation des pistes cyclables, puis une augmentation progressive de la vigilance des automobilistes envers les cyclistes si la pratique du vélo se développe.

Présentation et analyse des résultats généraux :

Présentation et analyse des résultats de Pontanézen

Dans le cadre du travail d'analyse des résultats et en accord avec l'organisation mise en place par la classe, nous avons effectué un zoom sur les pratiques du quartier de Pontanézen.

1. Les pratiques du vélo à Pontanézen

Notre première analyse des résultats porte sur les pratiques des habitants de Brest en matière de vélo. Nous nous pencherons sur la proportion des habitants du quartier de Pontanézen possédant un vélo l'utilisation qu'ils en font. Enfin nous traiterons de la pratique que ces habitants sont ou serait prêt à effectuer.

a) Proportion d'habitants en possession d'un vélo et utilisation

Sur l'ensemble de l'échantillon sondé à Pontanézen, un tiers possèdent un vélo. A l'aide de cette question filtre quant à la possession d'un vélo, nous avons pu préciser l'usage accordé à ce moyen de transport. Pour caractériser les pratiques nous pouvons dans un premier temps nous intéresser au type de vélo possédé par les personnes sondées, nous pouvons mettre en évidence le fait qu'il s'agit à proportion relativement égale de Vélo Tout Terrain (VTT), de vélo de ville et de Vélo Tous Chemins (VTC) dont plus de 95% sont personnels. De plus, il s'avère que sur les 48% de femmes de l'échantillon 23% d'entre elles en possèdent un, alors que sur les 52% d'hommes 37% d'entre eux sont possesseurs. Alors nous pouvons observer que les hommes semblent plus utiliser leur vélo que les femmes. Le graphique suivant nous renseigne sur sa fréquence d'utilisation.

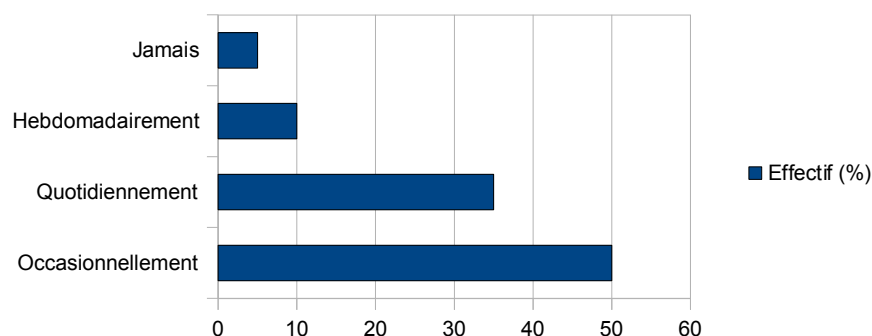


Figure 1: Diagramme des fréquence d'utilisation du vélo.

Tout d'abord nous pouvons observer que une moitié des habitants sondés ne pratique le vélo que de manière occasionnelle. Nous pouvons alors établir une relation entre cette proportion et celle des usages pratiqués. En effet nous savons que 25% de l'échantillon ont une pratique loisir du vélo, 15% sportif et 15 % relevant des petits déplacements. Ces pratiques, généralement d'ordre occasionnelles représente à elles toute un proportion de 55% et correspondre donc à peu près à la proportion occasionnelle des usages. De même, nous pouvons mettre en avant les usages pour aller au travail et à l'école avec la proportion de déplacement quotidiens. Tout deux à hauteur de 35% ils sont révélateurs d'une corrélation. Le caractère quotidien du travail et de l'école justifie ce rapprochement. Cependant ces déplacement peuvent aussi se faire de manière hebdomadaire à hauteur de 10% pour des pratique sportives ou des petits déplacements. Enfin il est à noter que 7% des sondé possédant un vélo ne l'utilise pas.

b) Pratiques réelles et envisagées des habitants de Pontanézen

Utilisé à hauteur de 10% comme moyen de transport principal par les habitants du quartier de Pontanézen, il ne s'agit cependant pas du plus représenté. En effet c'est bien la voiture qui domine les débats. 40% de l'échantillon l'utilise ce moyen de transport, un chiffre qui n'étonnera personne dans une société où l'automobile est reine. Cependant cette proportion est talonnée de près par l'utilisation du Bus (35%). Le vélo est assimilé à la même hauteur que la marche. Ce comparatif peut être révélateur d'une utilité amoindri du vélo dans le quartier de Pontanézen. En effet son éloignement par rapport au centre ville nécessite l'utilisation du bus ou de la voiture, par conséquent la marche est envisageable pour les trajet de proximité et entre donc en concurrence avec le vélo.

Enfin concernant les temps de pratique :

-10 (20%) / 10-20 (20%) / +30 (15%) / 0 (30%) temps à consacrer

- 40% de voiture / 35% bus / 10% pied / 10% vélo / 5% covoiturage

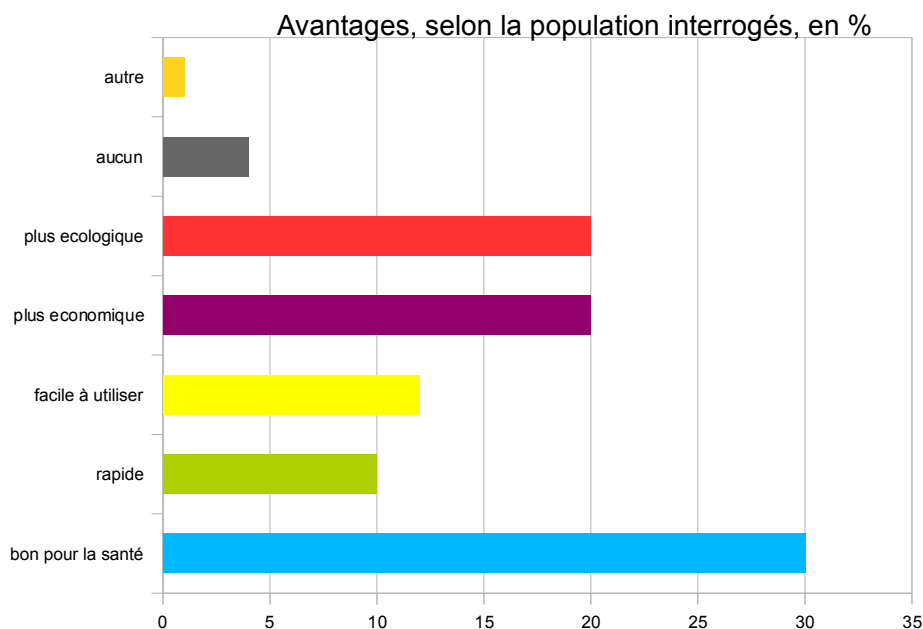
- pratique future : 60% conserver / 20% plus régulièrement / 10% pratiquer si pas / 5% acheter ou louer vélo / 5% pas de réponses

2. Le vélo à Brest vu par le quartier de Pontanezen

Nous aborderons ici le point de vue des habitants sur la pratique du vélo appliquée à la ville de Brest. Nous espérons pouvoir cerner ainsi les spécificités de la ville en ce qui concerne ses aménagements urbains, sa topographie, sa météo, ou d'autres facteurs qui pourraient conditionner l'usage du vélo. Nous nous pencherons premièrement sur l'utilisation même de l'objet qu'est le vélo, puis sur ses aménagements dans la ville.

a) *Avantages/ inconvénients du vélo*

Il nous a paru pertinent de comprendre tout d'abord la perception de l'utilisateur sur l'objet que représente le vélo, c'est à dire ses avantages et inconvénients. Ces éléments pourront participer à l'usage global qu'en font les habitants.



Concernant les avantages, c'est le critère « bon pour la santé » qui est considéré comme le bienfait majeur de l'emploi du vélo par 30% des usagers. Vient ensuite la considération écologique, comparé aux autres moyens de transport. 20% de

personnes sollicitées estiment que l'attrait principal de ce moyen de déplacement est sa faible empreinte écologique. A égalité 20% le considèrent comme une alternative économique aux autres moyens de transport.

C'est trois critères sont considérés comme les avantages principaux du vélo par les habitants sollicités du quartier.

D'autres avantages cités, mais qui ne concernent que 10% des personnes interrogées : sa facilité d'utilisation et sa rapidité.

Quelques habitants considèrent que le vélo n'a aucun avantage.

Enfin on peut noter que des habitants sollicités ont indiqué dans la question ouverte « autre » que le vélo facilitait le stationnement en ville, en effet il représente une alternative à l'obligation de trouver une place, souvent payante, pour garer sa voiture.

Dans un deuxième temps, quels sont selon eux les inconvénients principaux du vélo ? Il est important de noter ici que les inconvénients cités sont fortement influencé par la ville et ses spécificités.

Le premier aspect négatif du vélo est, pour 20% des personnes interrogés, le danger et l'insécurité qu'il représente. C'est à dire, son manque de protection de physique, comparé aux autres moyens de transport, qui expose ses usagers aux risques de la route. Cependant, il est important de préciser ici que la ville de Brest est initialement organisé en fonction de l'automobile et que les automobilistes ne sont pas forcément très attentifs aux deux roues.

Le second inconvénient cité par 16% des interrogés est l'exposition aux aléas de la météo, qui est particulièrement changeante et humide à Brest. On peut noter aussi que 15% considèrent que le relief est un obstacle à l'utilisation du vélo. Un dernier 15% souligne l'exposition aux vols et aux dégradations qui constitue un frein à l'achat d'un vélo.

Enfin 10% estiment que le problème majeur du vélo est son entretien: crevaison, frein, chaîne, qui nécessite de s'y connaître et d'avoir les outils appropriés.

En conclusion, nous pouvons remarqué que la topographie particulière et son climat participe à souligner des inconvénients du vélo que l'on ne retrouvera pas systématiquement dans d'autre ville.

b) Critique et perception des aménagements de la ville

Nous allons ici voir comment sont perçus les aménagements propice à l'utilisation du vélo à Brest. En outre, la villes est-elle adaptée à l'usage du vélo d'un point de vue pratique ?

60% des personnes interrogées considère que la ville n'est pas du tout adaptée à ma présence du vélo. Cela est en partie dû au manque de pistes cyclables ou à l'absence de parkings. 10 personnes sur les 79 personnes ayant répondu au questionnaire ont déclaré : «il manque des pistes cyclables. ». En effet, au centre-ville de Brest les pistes cyclables se font rares. Pour y pallier les autorités publiques ont autorisés les cyclistes à emprunter les voies de bus. Il semblerait que cela ne soit pas suffisant, système peu connu ou trop dangereux ? Notre étude n'a pas permis de déterminer les causes de la sous-utilisation des voies de bus en tant que pistes cyclables.

Comme nous l'avons dit précédemment, les habitants de Pontanézen nous ont aussi fait part de leur sentiment d'insécurité du fait de l'absence de parkings à vélo. En effet, certains habitants sont réticent à l'idée d'utiliser un vélo de peur de ne pas avoir d'endroit sécuriser où le garer.

Classement aménagements favorisant la pratique du vélo à Brest :

	Rang moyen	Rang 1	Rang 2	Rang 3	Rang 4
Pistes cyclables	1	71,2	0	0	27,5
Moins de voitures	1,77	9,5	40,6	0	16,4
Vélo à assistance électrique	1,87	9,5	22	10,5	12,6
Distribution de matériels par la mairie	2,12	2,7	6,7	2,6	4,2
Location de vélos (courtes et longues durées)	2,44	2,7	16,9	34,2	13,2
Aide à l'achat d'un vélo	2,92	1,3	0	28,9	6,8
Parkings à vélos	3,13	2,7	13,5	23,6	19
Pas de réponses		0,4	6,23	0,2	0,3

(Résultats exprimés en pourcentages)

Le tableau ci-dessus confirme ce que nous avons précédemment dit. En effet, pour 71,2 % des personnes interrogées ayant répondues à cette question les pistes cyclables seraient l'élément le plus important à développer dans Brest pour faciliter l'usage du vélo. Le deuxième élément qui serait à améliorer au sein de la ville de Brest est lié aux conducteurs de voitures. Il apparaît que leur comportement soit un frein à la prise du vélo. Cela est sans doute dû à la quasi-absence de pistes cyclables forçant les cyclistes et conducteur à emprunter les même tronçons. Ces deux usagers n'ayant pas le même code de la route, l'utilisation des mêmes routes

peut créer des conflits d'usages. Les locations à courtes et longues durées sont aussi vue comme pouvant être un atout pour la ville.

Seulement 27 personnes sur les 79 questionnées ont déclaré avoir un vélo, personnel, loué ou prêté. Moins de la moitié des personnes interrogées ont un vélo. C'est peu. Nous pouvons nous demander si cela n'est pas dû à l'image du vélo, moyen « obsolète » de déplacement. Une jeune fille, d'une vingtaine d'années, nous a fait part de son impression : « Non je n'aime pas le vélo, j'ai la honte ! ». En outre faire du vélo ne serait pas forcément « bien vu » par les jeunes du quartier. Une autre explication au fait que peu de gens possède un vélo pourrait être l'arrivée du tram. En effet la ZUS de Pontanézen directement raccordée au tram bénéficiera, d'ici début juillet, à un accès direct au centre-ville de Brest. Les accès facilités au tram mais aussi au bus peuvent donc être facteur de cette sous-utilisation du vélo. Mais là encore rien n'est vérifié, notre questionnaire n'abordait pas ces thématiques.

Comparaisons et analyses des résultats de Pontanézen avec ceux des autres zones (UBO et Saint-Martin)

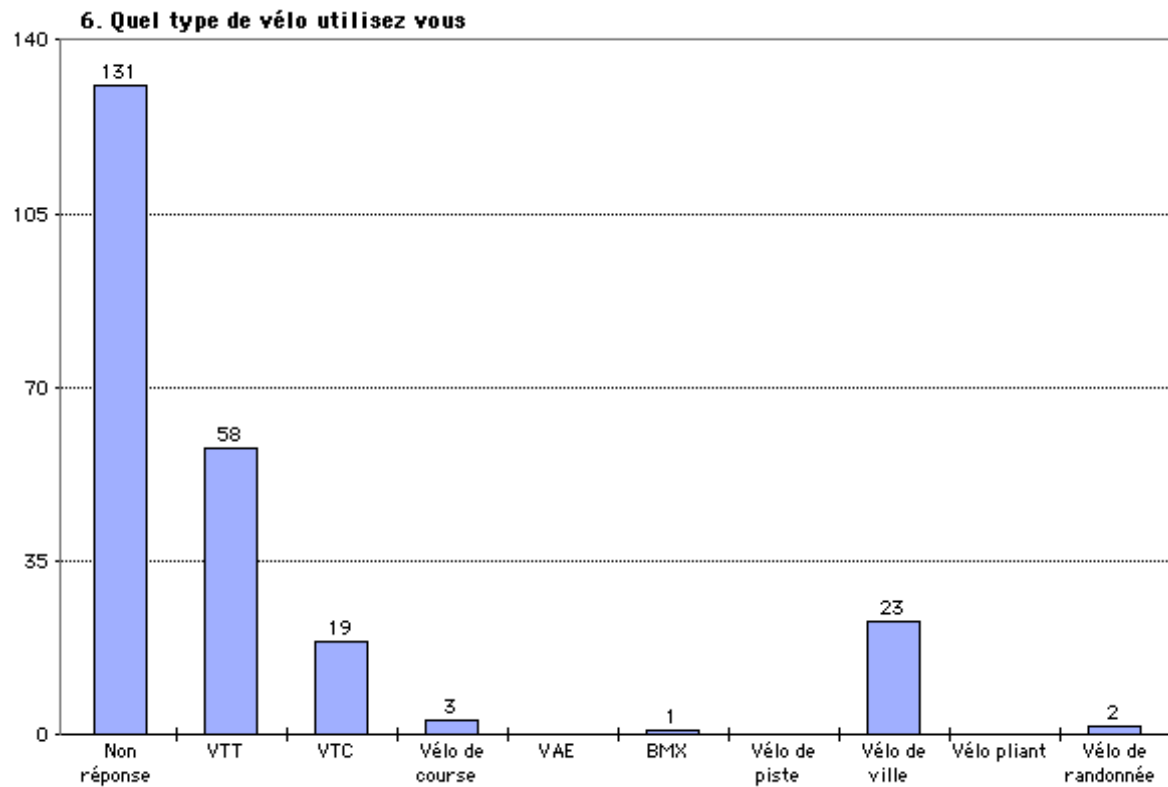
Après avoir étudié et analysé les résultats obtenus sur le quartier de Pontanézen, nous les mettons en comparaison avec les résultats des deux autres zones (respectivement l'UBO et Saint-Martin) afin d'en retirer une vue générale sur ces trois quartiers.

1. Les pratiques du vélo à Pontanézen

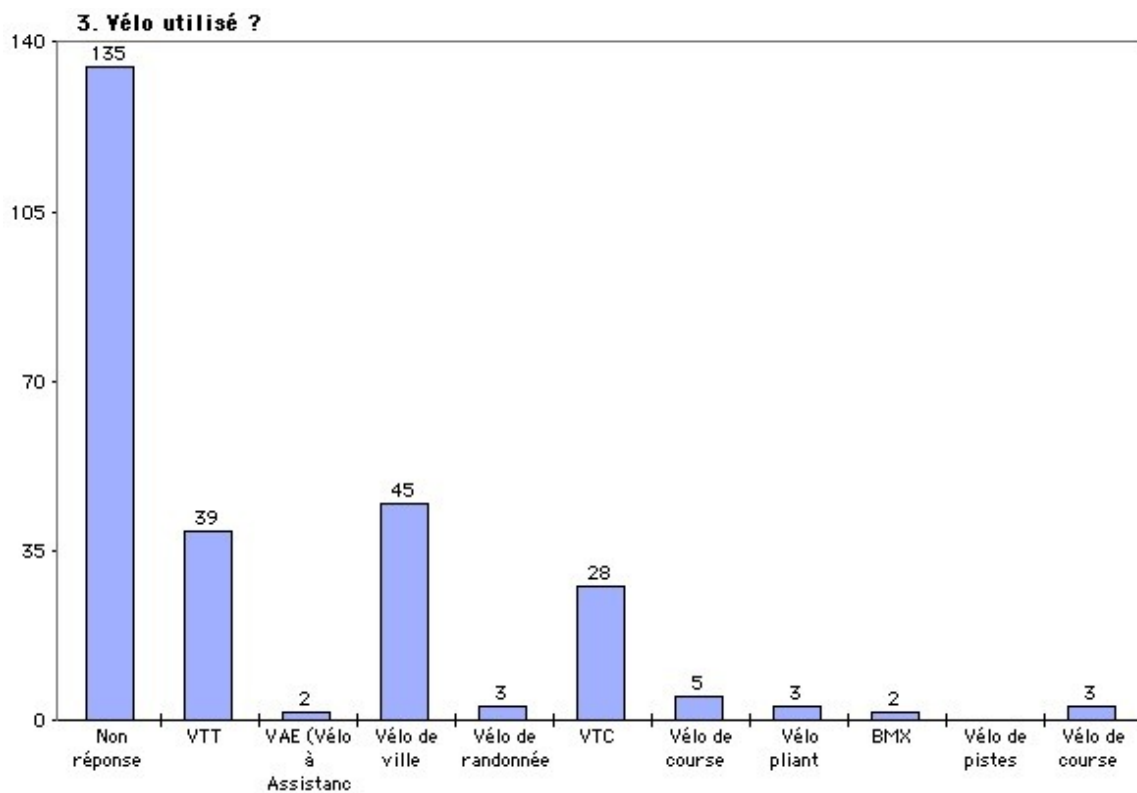
a) Proportion d'habitants en possession d'un vélo et utilisation

Sur le secteur de l'UBO, 44,7% de personnes possèdent un vélo, contre 50% à Saint-Martin. Comparé à Pontanézen, on remarque que la proportion de population ayant un vélo est plus forte dans le centre-ville que dans le quartier plus excentré de Pontanézen.

Il est donc intéressant de comparer les différents types de vélos rencontrés sur les trois secteurs :

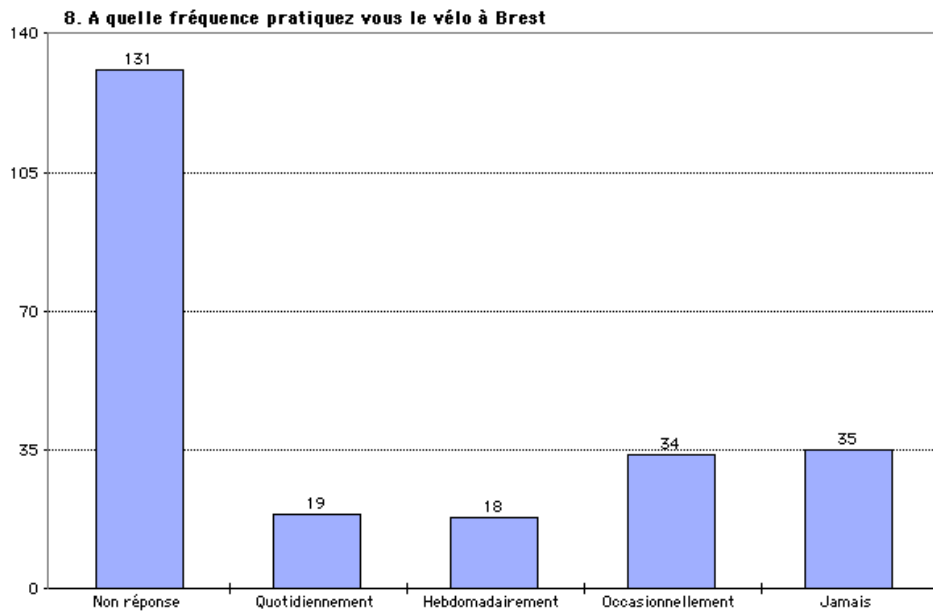


Types de vélos relevés sur la zone de l'UBO ;

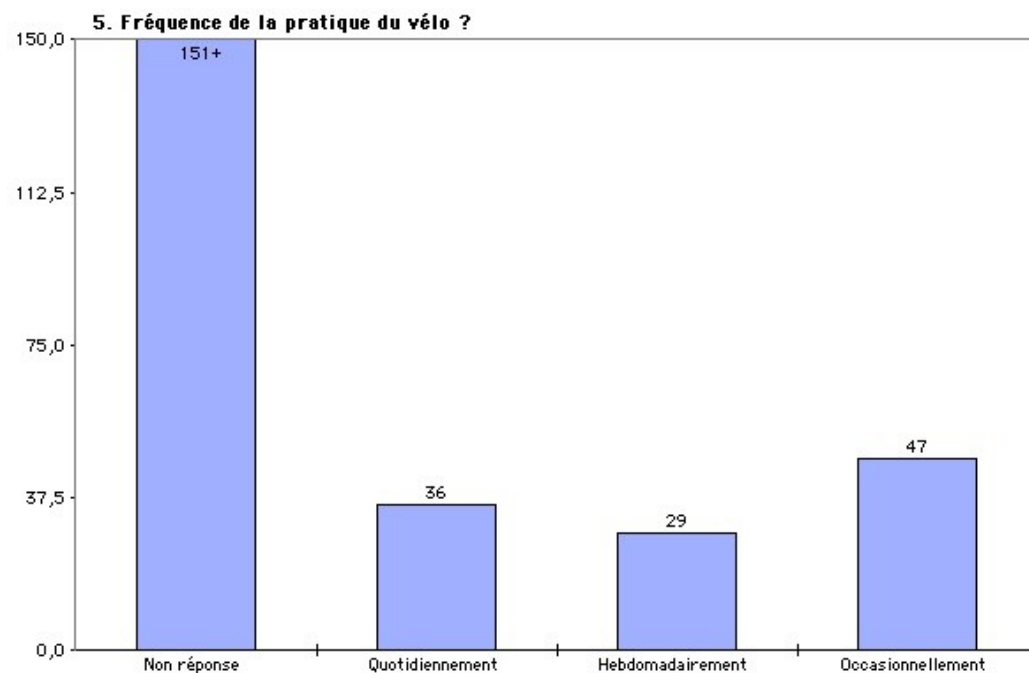


Types de vélos relevés sur la zone de Saint-Martin ;

Sur l'UBO, on retrouve une majorité de VTT, contre, à proportion égale, des VTC et des vélos de ville. Sur Saint-Martin, les VTT et vélos de ville se dominent au même niveau (avec un léger plus pour ces derniers), malgré que les VTC soient bien présents toutefois. On retrouve sur Pontanézen un schéma plus proche de celui de Saint-Martin, avec des proportions égales de VTT, VTC et vélos de ville.



Fréquence de pratique, UBO ;

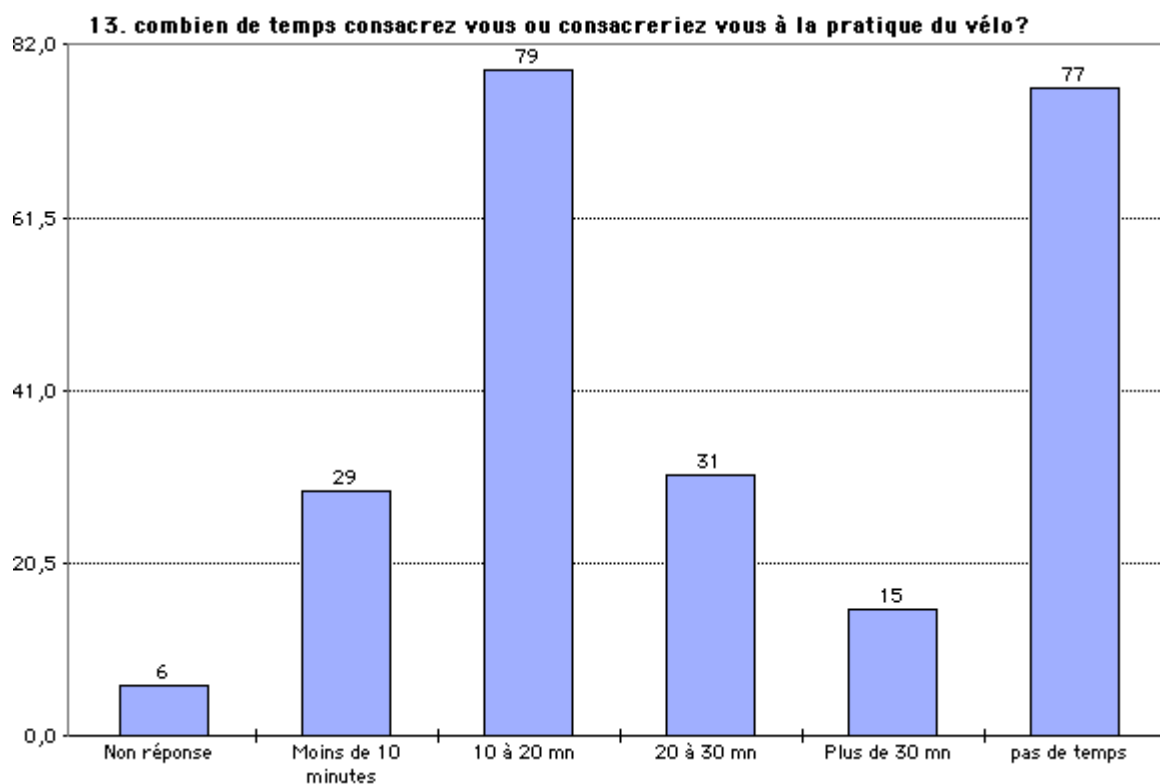


Fréquence de pratique, Saint-Martin ;

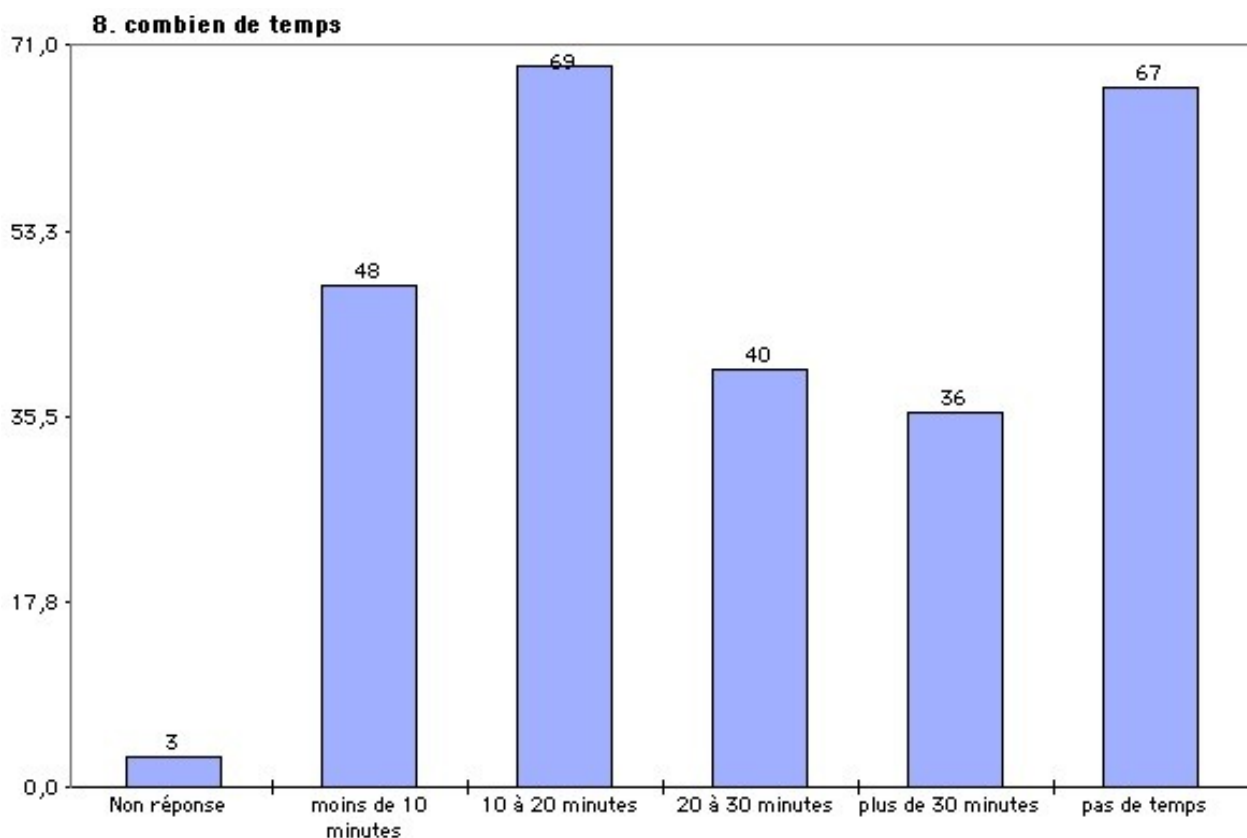
Concernant les fréquences d'utilisations, Saint-Martin et Pontanézen ont les mêmes dynamiques : « Occasionnellement » arrive en tête des réponses, suivi par « Quotidiennement ». L'UBO se place en opposition aux deux autres secteurs, notamment par sa forte proportion de « Jamais ». On peut proposer l'hypothèse qu'en plein centre-ville, l'utilisation du vélo est moindre, dû au nombre de services et de commerces de proximité, contrairement à Saint-Martin et Pontanézen qui, relativement excentrés (notamment Pontanézen), obligent les habitants à se déplacer plus souvent.

b) Pratiques réelles et envisagées des habitants de Pontanézen

Les temps de pratique du vélo :



Les temps de pratiques, UBO



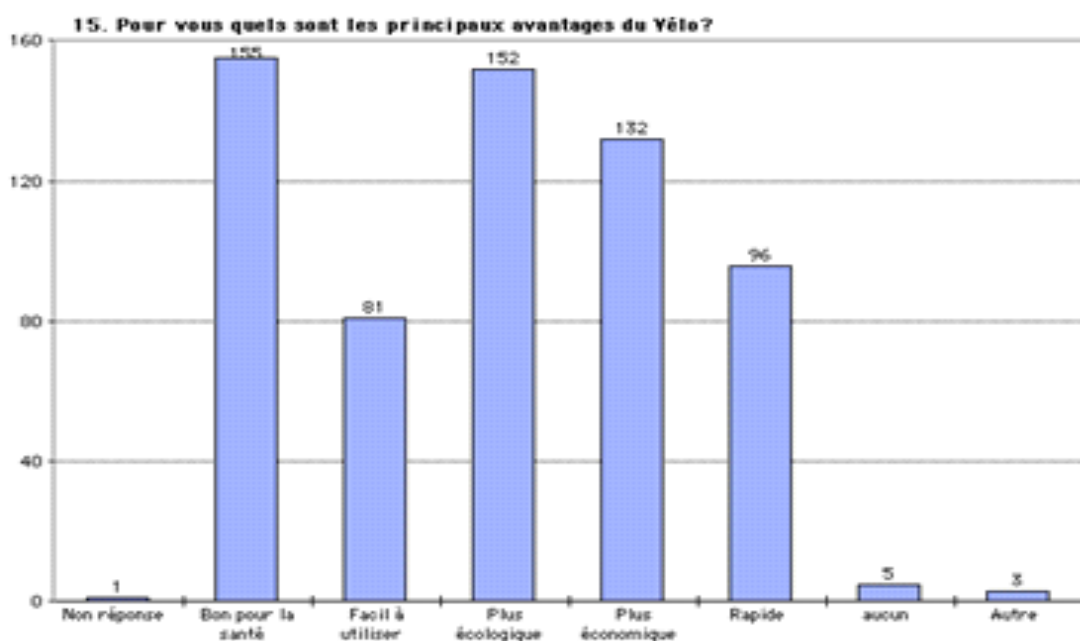
Les temps de pratiques, Saint-Martin

Pour les trois secteurs, on observe qu'une majorité d'habitants n'ont pas de temps à consacrer à la pratique du vélo. Pour Saint-Martin et l'UBO, le « 10-20 minutes » est en tête avec le « pas de temps ». A Pontanézen, les réponses « moins de 10 minutes » et « 10-20 minutes » sont bien en dessous du « pas de temps » (20% contre 30%). Pourtant, toujours à Pontanézen, près de 15% font du vélo pendant « plus de 30 minutes », ce qui dépasse largement les chiffres des personnes interrogées à l'UBO, mais équivaut environ à celui de Saint-Martin.

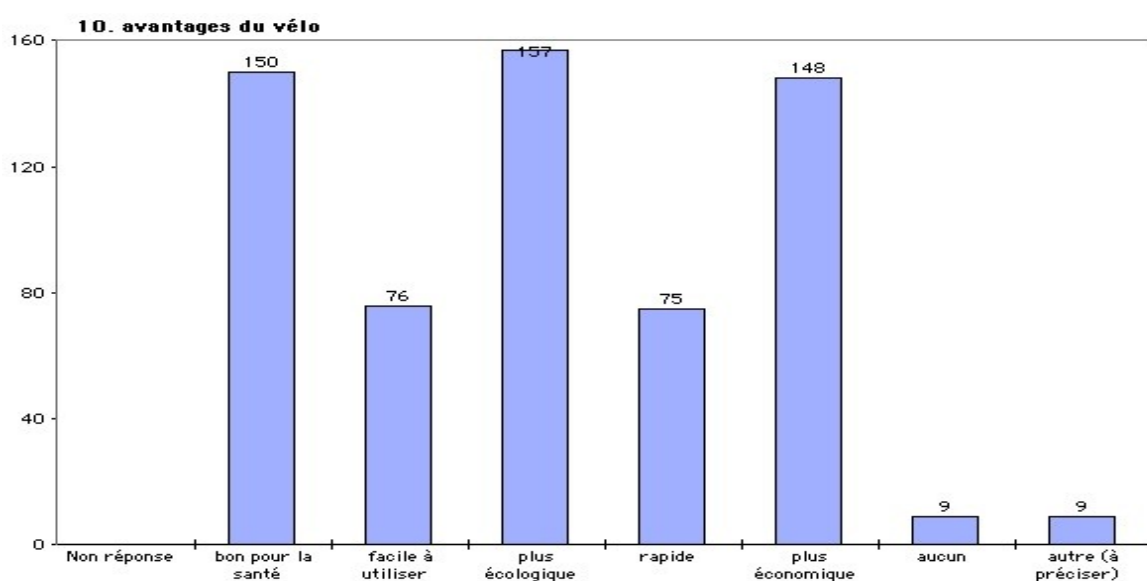
2. Le vélo à Brest vu par les habitants de Saint-Martin et de l'UBO

Nous aborderons ici le point de vue des habitants sur la pratique du vélo appliquée à la ville de Brest. Nous espérons pouvoir cerner ainsi les spécificités de la ville en ce qui concerne ses aménagements urbains, sa topographie, sa météo, ou d'autres facteurs qui pourraient conditionner l'usage du vélo. Nous nous pencherons premièrement sur l'utilisation même de l'objet qu'est le vélo, puis sur ses aménagements dans la ville.

a) Avantages/ inconvénients du vélo

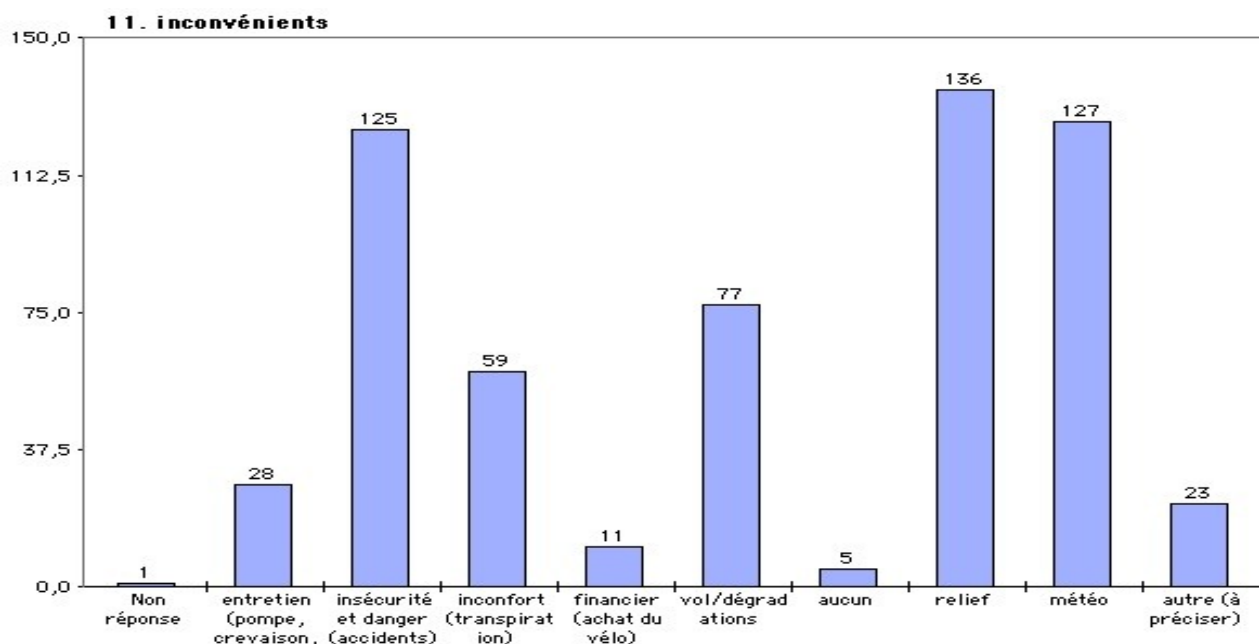


Avis des personnes sondées de l'UBO

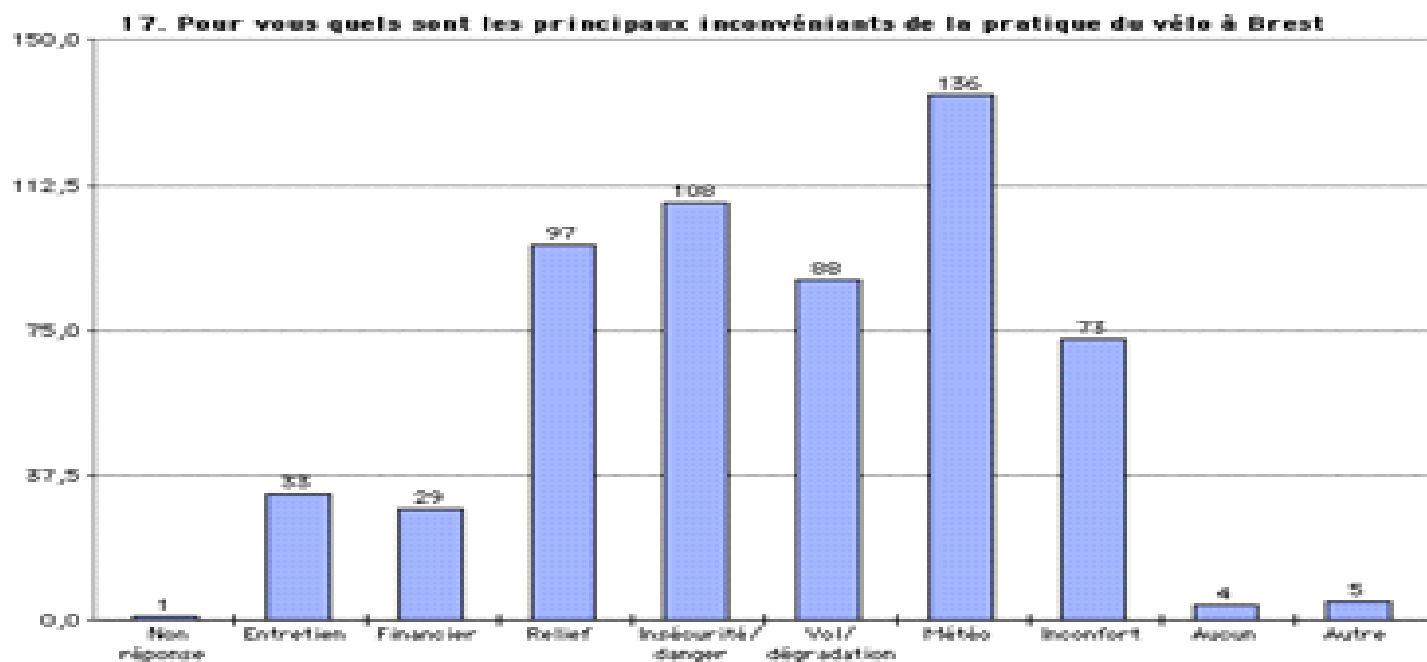


Avis des personnes sondées de Saint-Martin

On remarque que seule une poignée d'habitants ne donne aucun avantage au vélo. En revanche, on remarque que l'attrait pour l'entretien de la forme physique et le côté écologique sont largement plébiscités (plus de 150 réponses favorables). Or sur Pontanezen, seul l'aspect bon pour la santé ressortait grandement dans nos sondages. L'aspect économique est aussi important pour les sondés, mais de façon légèrement moindre, que pour les deux autres facteurs. La rapidité et la facilité d'usage sont des éléments secondaires dans tous les cas.



Avis des personnes sondées à Saint-Martin



Avis des personnes sondées à l'UBO

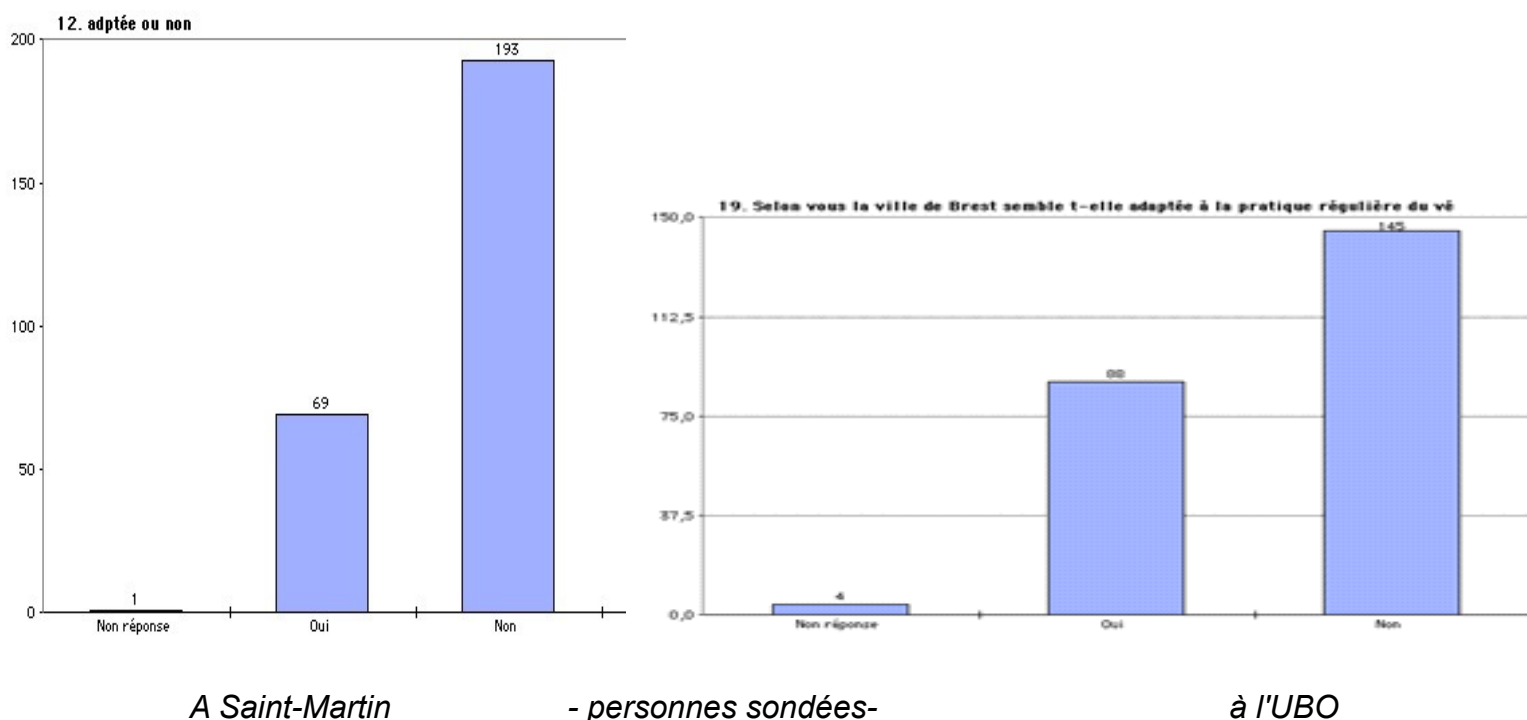
Les inconvénients du vélo connaissent des résultats plus contrastés selon le lieu du sondage. A Pontanezen, la question de la sécurité l'emporte, alors que dans les deux autres secteurs, c'est le relief qui pose le plus de problèmes. Le trio de tête des inconvénients du vélo sont : le relief, la météo et la insécurité relativement aux accidents. Des éléments sur lesquels un aménageurs peut difficilement agir.

Dans l'ensemble, les questions d'inconforts et des peurs de dégradations sont importantes sans être marginales. En revanche les problèmes de l'entretiens et de l'achat ne sont que peu considérés comme des contraintes à retenir.

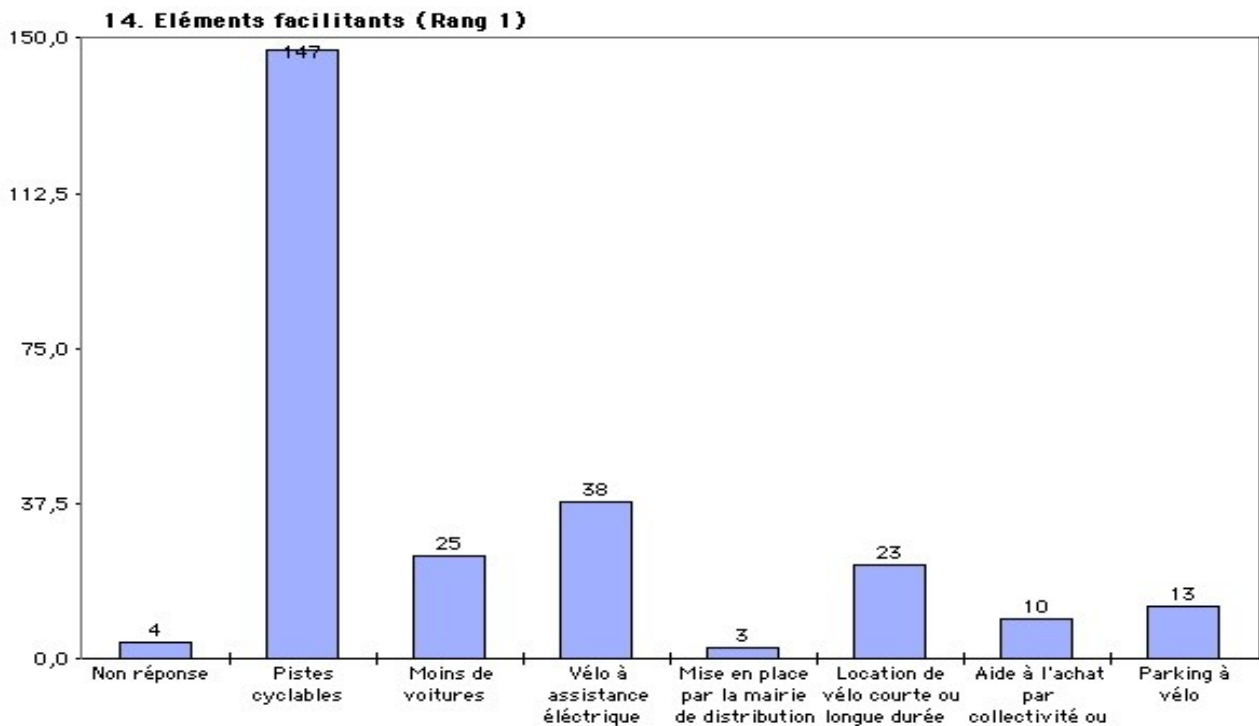
Ainsi, les inconvénients structurants du vélo sont ceux relatif à son usage en ville, l'entretien et l'achat ne sont pas considérés comme des problématiques déterminantes dans l'utilisation du vélo.

b) Critique et perception des aménagements de la ville

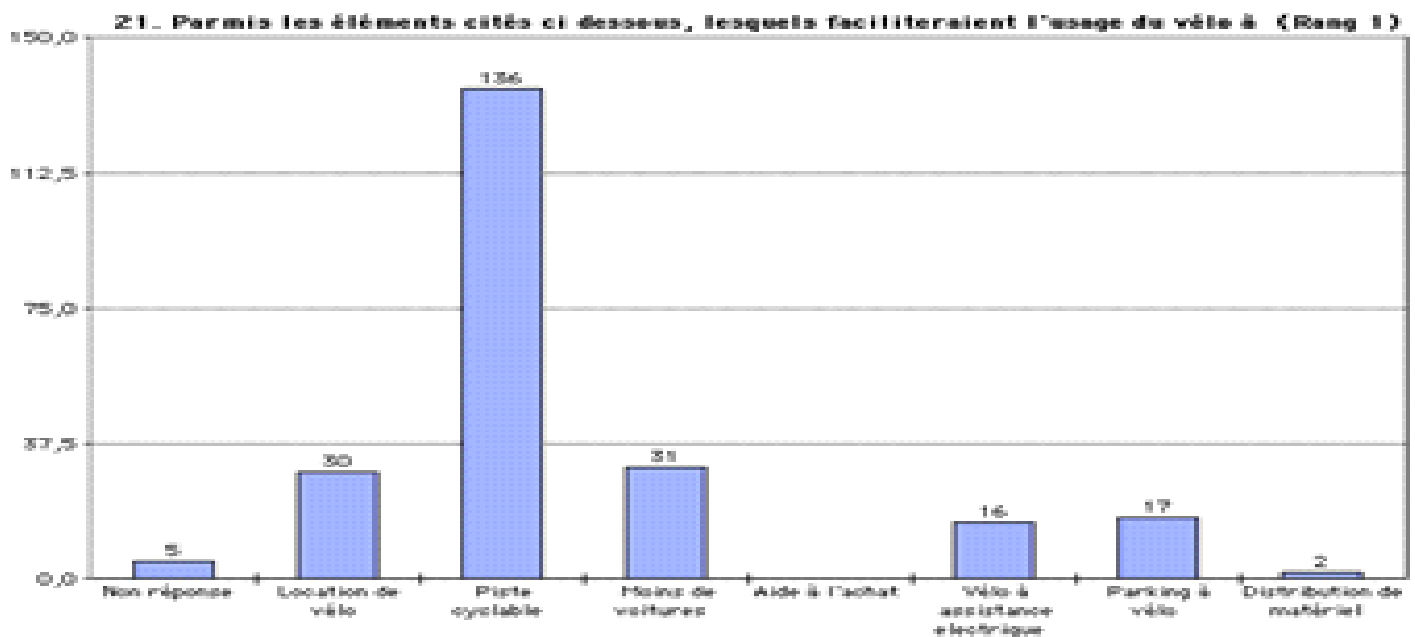
Nous allons ici voir comment sont perçus les aménagements propice à l'utilisation du vélo à Brest. En outre, la villes est-elle adaptée à l'usage du vélo d'un point de vue pratique ?



Que ce soit à Pontanezen, Saint-Martin ou à l'UBO, au moins 60% des personnes sondées considèrent la ville de Brest comme inadaptée à la pratique du vélo.



Avis des personnes de Saint-Martin



Avis des personnes de l'UBO

Très clairement, le premier élément retenu dans tous les quartiers est la mise en place de pistes cyclables pour favoriser la pratique du vélo à Brest (plus de 60% des personnes sondées). Les personnes de l'UBO trouvent ensuite qu'une diminution du nombre de voitures serait un élément intéressant à faire valoir. En revanche à Saint-Martin, on privilégie plutôt la piste du vélo à assistance électrique. Or c'est justement à Saint-Martin que le problème du relief se faisait le plus sentir. L'autre élément perçu comme intéressant à faire valoir sont les dispositifs de location de vélo et dans une très moindre mesure, la mise en place de parkings à vélo. En revanche les aides à l'achat ou à la distribution sont nettement perçues comme peu pertinentes.

Conclusion

Cette enquête quantitative nous a permis de nous interroger sur la place du vélo dans un quartier excentré du centre-ville tel que l'est celui de Pontanézen.

Nos résultats confirment pour la plupart les dynamiques que nous pensions qui se dégageait de ce quartier et de ces habitants. En effet, la distance au centre-ville du quartier ne fait pas du vélo l'un des moyens de transport le plus utilisé pour la distance maison / travail. Les propriétaires de vélos l'utilisent plutôt occasionnellement, pour le loisir et les balades autour du quartier.

De plus, il est intéressant de noter que c'est le facteur les habitants du quartier considèrent en majorité que le vélo est bon pour la santé, et non pas plus économique. Même si ce dernier critère est le second en terme d'importance des réponses, nous nous attendions à une plus forte fréquence de cette réponse.

Pour finir, les personnes interrogées considèrent le facteur « danger » comme le plus important inconvénient du vélo, suivie par les aléas de la météo (notamment la pluie). Force est de constater que les éléments les plus marquants à Pontanézen, sont partagés de façon à peu près similaire dans les autres quartiers. Une politique du vélo à Brest peut être mise en place sans que Pontanézen n'ait à connaître des aménagements plus spécifiques qu'ailleurs, au vu des réponses apportées.