

Etude sur les pratiques du vélo à Brest

Quels sont les freins à l'usage du vélo sur le territoire Brestoïis?

Enquête quantitative

Secteur de Saint-Martin



Association « Brest à pied à vélo »

Le Cycliste (1912-1913) par Natalia Gontcharova

Introduction générale

L'association « Brest à pied à vélo » existe depuis 2001. Les objectifs de l'association sont de travailler en collaboration avec BMO afin de créer des zones piétonnes et des pistes cyclables pour assurer aux piétons et aux cyclistes la sécurité et un maximum de tranquillité.

L'association vise également à encourager les déplacements en transport collectif et développer l'offre intermodale : bus, car, tramway et vélo dans le Finistère.

La classe de L3 Aménagement et Urbanisme Durable, Environnement de l'Institut de Géoarchitecture de Brest travaille avec l'association depuis le mois de Janvier 2012. L'association nous a confié une mission : la création d'un questionnaire et sa réalisation pour évaluer les pratiques du vélo à Brest. Plus précisément, nous avons commencé par des cours théoriques pour maîtriser les outils méthodologiques d'une enquête quantitative. Ensuite, nous avons élaboré collectivement le questionnaire. Après une vérification de la part de l'association, l'approbation nous a été donnée pour démarrer l'enquête sur le terrain. Pour ce faire, la classe a été divisée en 3 secteurs : Saint Martin, Pontanézen et l'UFR Sciences et Techniques. Des équipes de trois étudiants se sont constituées. L'objectif donné par les encadrants était de remplir 60 questionnaires par personne, ce qui fait environ 1800 questionnaires en tout.

Pour ce qui est du quartier Saint Martin, 15 personnes en tout ont travaillé dans cette zone. Les limites du quartier sont marquées par le cimetière de Kerfautras au nord, la rue Jean Jaurès à l'est et les Halles au sud (cf. carte ci-dessous).



(Source : géoportail)

Après un point méthodologique quant à la préparation de l'enquête et sa mise en œuvre, nous aborderons l'aspect analytique du travail basé sur les résultats obtenus. Enfin, nous élargirons l'analyse au territoire brestois, en comparant les secteurs étudiés.

Méthodologie des questionnaires

Afin de mener ce questionnaire nous avons adopté la méthodologie suivante:

Première étape: actions préalables à l'élaboration du questionnaires

I/ Définir l'objet de l'enquête

Lors de notre première confrontation au sujet, nous avons eu comme information qu'il s'agissait d'une enquête sur le vélo à Brest. A partir de cette information nous avons cherché toutes les questions relatives à ce sujet en étendant notre réflexion à tous les deux roues. Puis les précisions sur les attentes de l'association nous sont progressivement parvenues.

Après avoir eu toutes les informations, la question initiale s'est avérée être " La ville de Brest permet-elle une pratique régulière du vélo?".

Après avoir problématisé le sujet, nous avons abouti à " Comment s'organisent les pratiques du vélo à Brest et quels sont leurs freins?"

Nous avons cherché à savoir sous quelle forme le questionnaire pouvait-être réalisé. Selon la population visée nous avons déterminé un territoire d'étude. En fonction des secteurs, différentes techniques pour interroger la population considérée ont été choisies :

- Porte à porte pour les quartiers de St Martin et Pontanezen
- Interroger les étudiants se trouvant à la faculté

II/ Faire l'inventaire des moyens disponibles

Pour réaliser cette étude nous disposions de :

- 29 Etudiants pouvant réaliser et administrer les questionnaires.
- 3 mois pour élaborer, tester, réaliser et analyser le questionnaire.
- L'appui et le conseil de l'association « Brest à pied, à vélo »
- Logiciel Modalisa pour traiter les données.

III/ Construire l'échantillon

Nous avons étudié la population Brestoïse. Pour notre échantillon nous avons choisi plusieurs territoires pour administrer le questionnaire. La population Brestoïse s'élevant à 145 592 habitants, afin d'avoir un échantillon exploitable, nous avons appliqué la règle des 10% de la population à interroger. Ce qui revient à interroger 14 560 habitants. Ce chiffre s'avérant très élevé, nous avons choisi de réduire la population aux étudiants brestoïses, les habitants du quartier de St Martin et de Pontanezen. Ce qui revient à un objectif de 1 800 habitants à interroger, soit en moyenne 60 questionnaires par étudiant.

Deuxième étape: Elaboration et administration du questionnaire

I/ Rédiger le projet de questionnaire

Après avoir clairement identifié la commande, il s'agissait de définir précisément le type de questions à poser.

Appliquer des questions fermées, c'est-à-dire des questions pour lesquelles plusieurs réponses sont proposées aux personnes interrogées, permet la simplification de l'interrogatoire et facilite l'analyse des résultats.

Certaines questions contenaient des espaces libres pour rajouter des réponses ou les préciser et devenaient alors des questions ouvertes.

Lorsque cela s'avérait nécessaire des notes ont été prises sur le déroulement des entretiens afin de savoir si les individus interrogés ont été influencés ou non ou qu'ils répondaient par défaut. Cela permet de mieux jauger la représentativité des résultats obtenus.

II/ Mettre le questionnaire en forme

L'ordre des questions du questionnaire a été choisi, par rapport à ce qui paraissait le plus pertinent. Par exemple, il semblait logique de faire apparaître en première question "Avez-vous un vélo à disposition?".

a-Règle de base

b-Présentation du questionnaire et mise en forme

III/ Tester le projet de questionnaire et le rédiger dans sa forme définitive

Afin de vérifier la cohérence du questionnaire et le bon choix de la formulation des questions, le questionnaire a été testé sur une trentaine de personnes afin de pouvoir faire les dernières modifications avant de réaliser l'enquête.

L'association « Brest à pied, à vélo » a également apporté les modifications qui lui semblaient importantes vis-à-vis de la commande qu'elle avait passée.

Ceci a permis d'élaborer la forme définitive du questionnaire.

IV/ Réaliser l'enquête

Troisième étape: Traitement du questionnaire

I/ Coder les questionnaires

II/ Dépouiller les questionnaires

a-Comptage et contingences

b-Plan de dépouillement

III/ Analyser les résultats

Méthodes d'analyse : Tri à plat et tri croisés

Limites et difficultés de la méthode:

Les objectifs fixés initialement n'ont pas pu être atteints pour plusieurs raisons:

- En ce qui concerne la méthode du porte à porte, les quartiers de St Martin et de Pontanezen sont principalement composés de logements collectifs. Nous avons rencontré des difficultés pour entrer dans les immeubles étant donné que leur entrée est sécurisée par des interphones ou digicodes.
- Le porte à porte et le thème du questionnaire mettaient parfois les enquêteurs dans une posture de malaise, car ne sachant pas qui habite le logement, il est parfois arrivé de tomber sur des personnes handicapées motrices ou SDF.
- D'autre part, nous avons eu des difficultés à trouver des personnes acceptant de répondre au questionnaire. Cette difficulté a été accentuée le samedi. De plus, lors de l'annonce du thème certaines personnes ne voyaient pas un intérêt à y répondre;
- Au cours de son administration certaines personnes ont évoqué la longueur du questionnaire;
- Le nombre de questionnaires à réaliser s'avère très ambitieux compte tenu du nombre de personnes de l'échantillon intéressées par ce sujet. Cet objectif n'a donc pas pu être réalisé par manque de temps notamment.

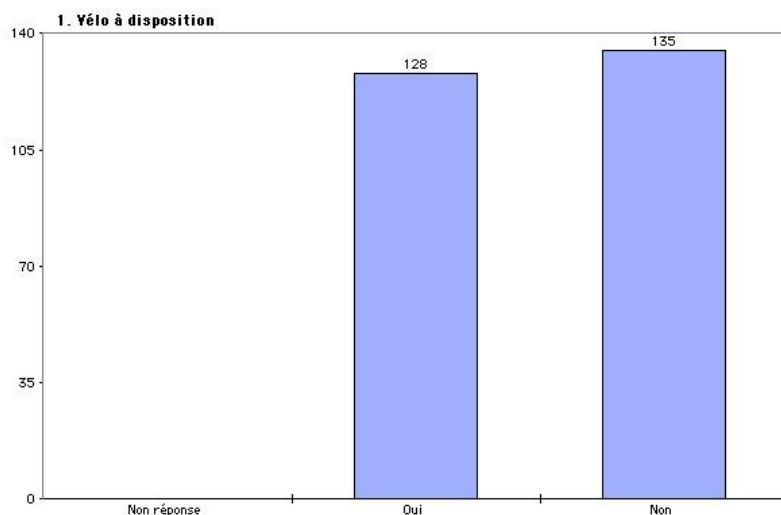
Analyse des résultats

Cette enquête a été réalisée auprès de 255 personnes, sur le quartier de St-Martin.

1) Usages et pratiques

a) Actuelles

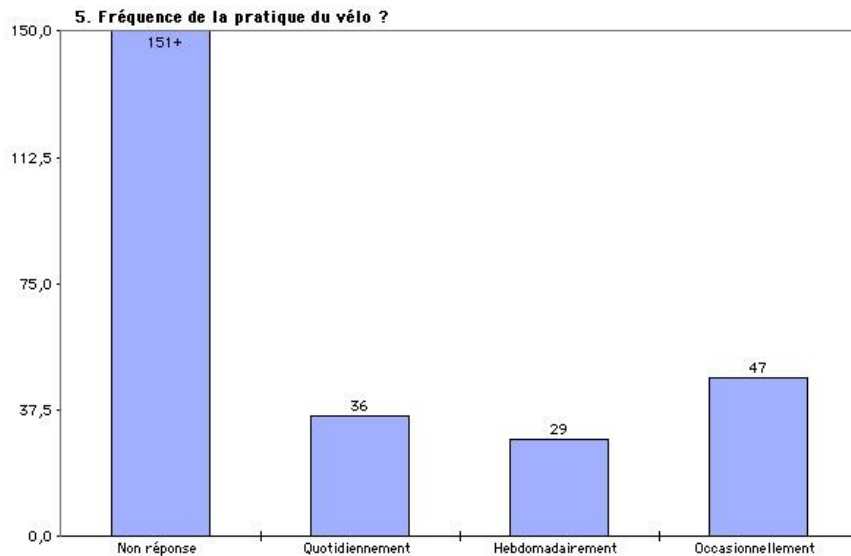
- **Avez-vous un vélo à votre disposition ?**



Sur l'échantillon de personnes on peut s'apercevoir que presque 50% de ces personnes possèdent un vélo.

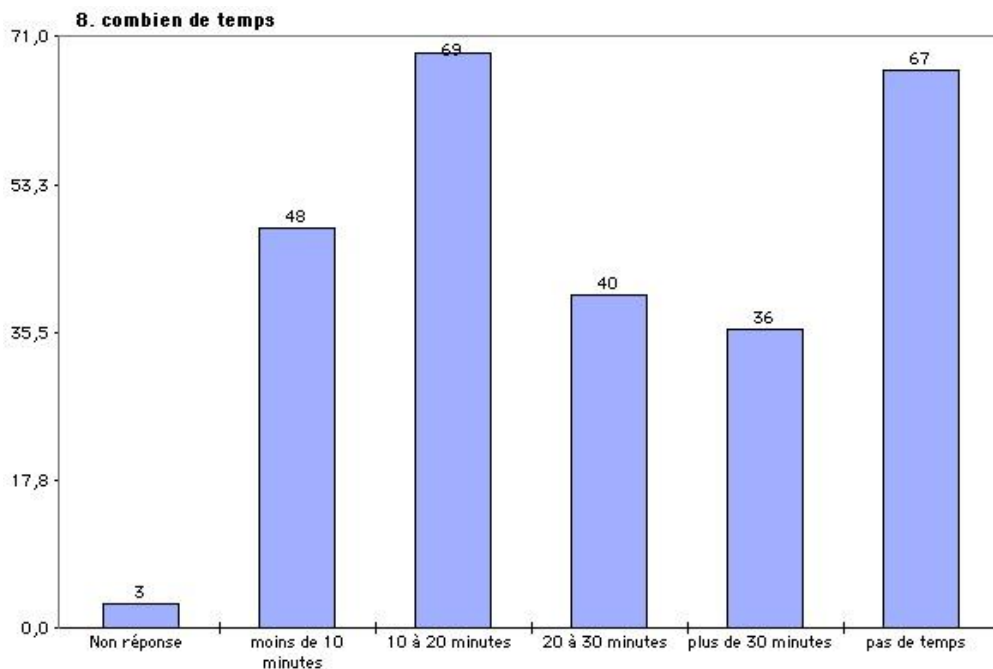
En ce qui concerne le graphique sur la fréquence et celui sur le type de vélo, la question qui leur correspond n'a été posée qu'aux 120 individus possédant un vélo. La barre « Non réponse » fait donc référence aux personnes ne possédant pas de vélo.

- **A quelle fréquence pratiquez-vous le vélo à Brest ?**



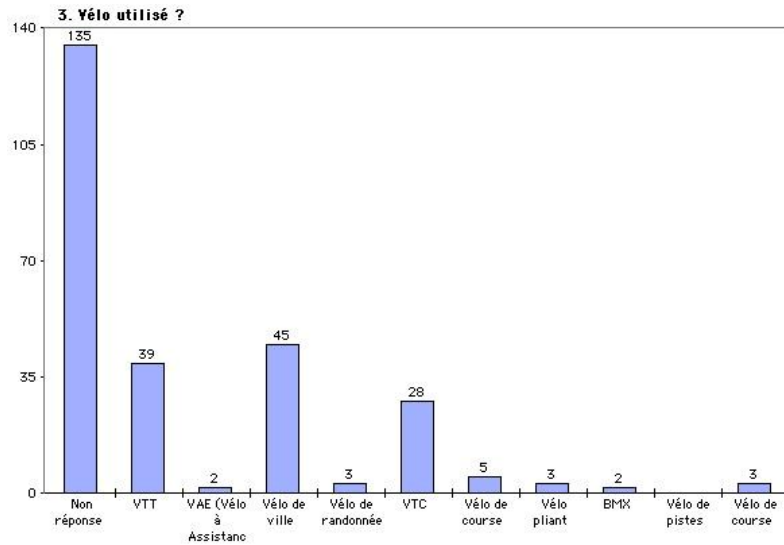
Malgré le fait que 50% de ces personnes possèdent un vélo, seulement 13% l'utilisent quotidiennement. Ce qui correspond à un quart des individus qui possèdent un vélo. Beaucoup d'individus l'utilisent occasionnellement et ont affirmé en faire dans un cadre de loisir.

- **Dans vos déplacements de tous les jours combien de temps consacrez-vous ou consacriez-vous à la pratique du vélo ?**



Les personnes qui sont prêtes à consacrer du temps à la pratique du vélo, sont surtout associée aux petits trajets, souvent inférieurs à 30 min. Cependant, nombre d'individus ne sont pas désireux de considérer le vélo comme un moyen de déplacement régulier.

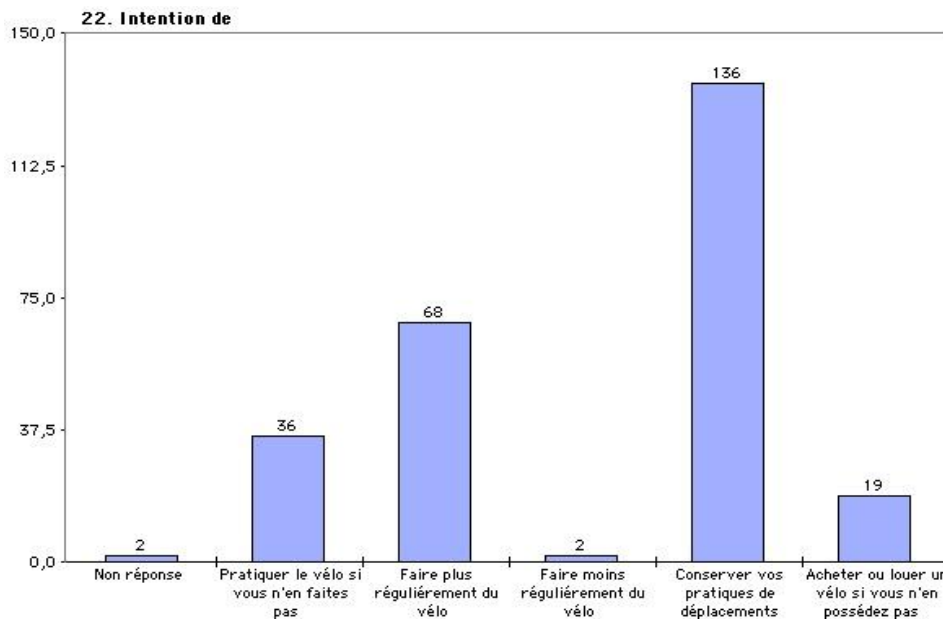
- **Quel type de vélo utilisez-vous ?**



On peut constater que les types de vélo les plus répandus sont le vélo de ville, le VTT et le VTC. La topographie brestoise présente d'importants reliefs, ce qui peut être la cause d'une certaine réticence à l'utilisation du vélo en raison des difficultés à grimper les pentes. Toutefois, très peu de personnes possèdent des VAE.

b) Dans le futur ?

- **Avez-vous l'intention de...**

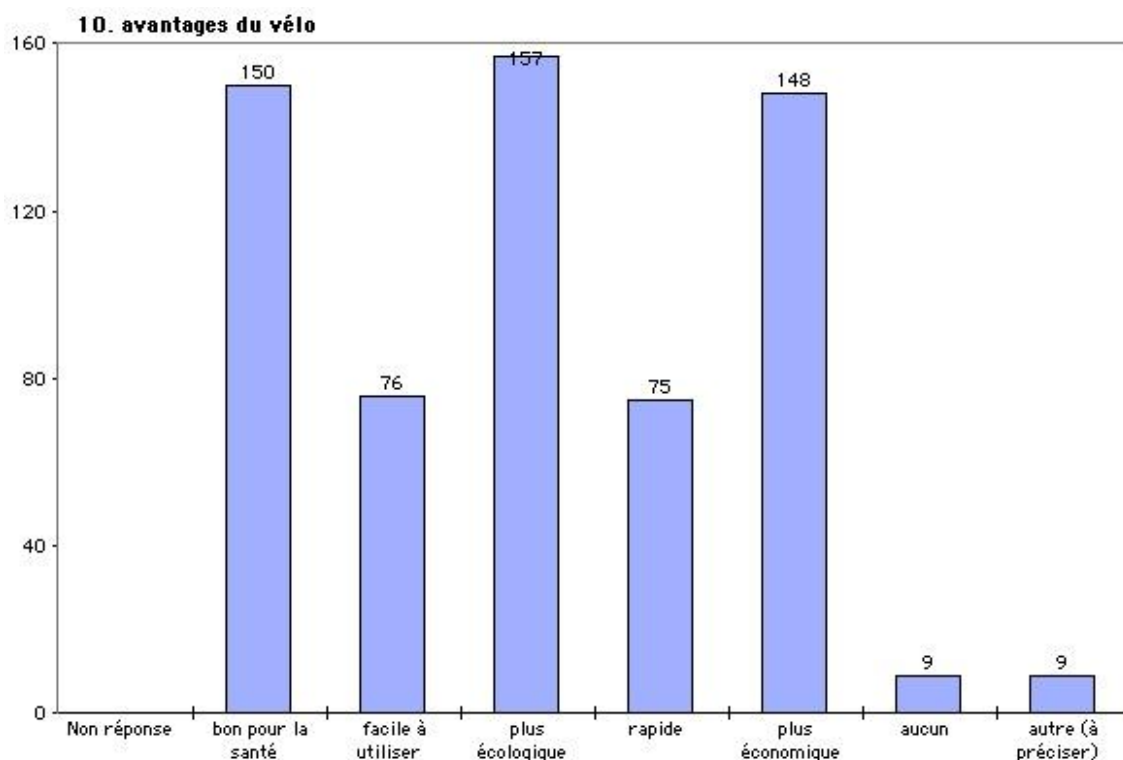


On peut remarquer que 50% des personnes interrogées disent vouloir conserver leurs modes des déplacements. Cependant cette question inclus également les personnes qui pratiquent déjà le vélo.

On constate que 22% des personnes interrogées souhaitent pratiquer le vélo dans le futur. Cette volonté ou envie de s'engager à se déplacer à vélo peut aussi venir de l'effet de mode apporté par le « développement durable » et différentes opérations « écologiques » mises en place dans les politiques urbaines. (tri des déchets, voies douces, gestion différenciée, tramway...)

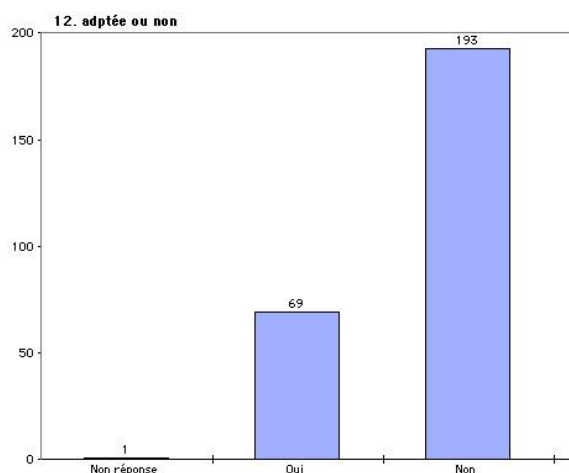
2) Avantages et inconvénients

- **Pour vous quels sont les principaux avantages du vélo par rapport aux autres moyens de transports ?**



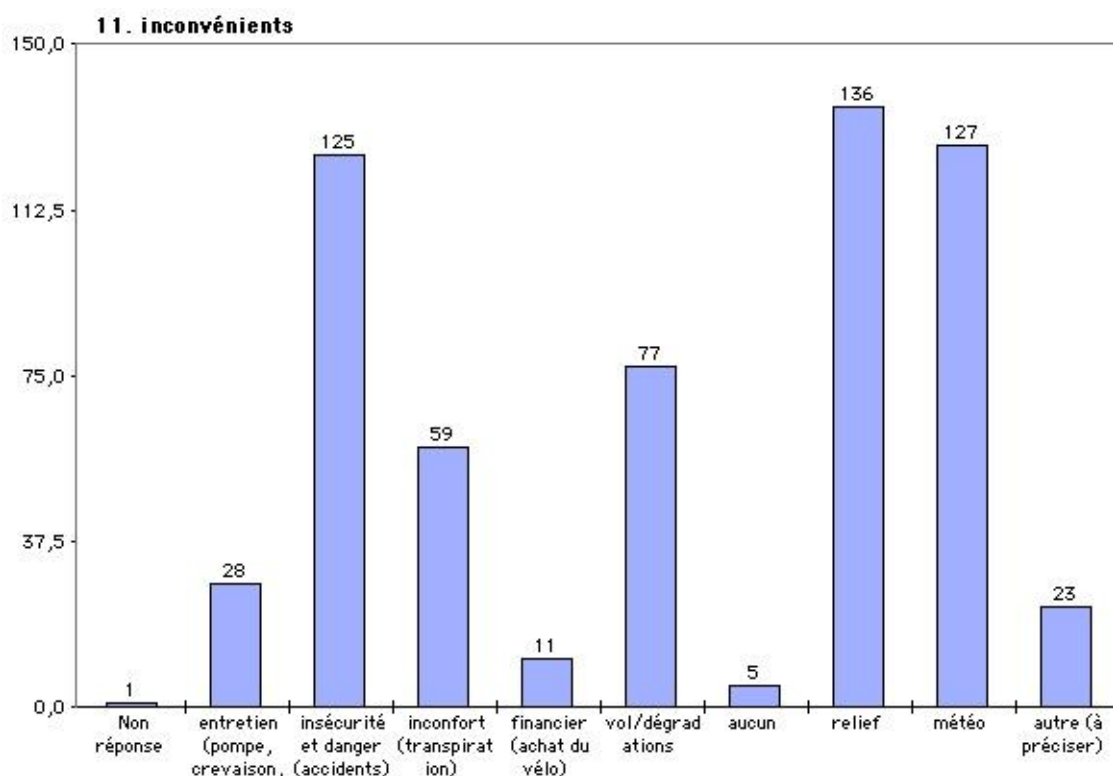
Toutes les personnes interrogées ont répondu à cette question. Les trois réponses les plus fréquentes sont : bon pour la santé, écologique, économique. Il est nécessaire de prendre du recul vis-à-vis de cette question. En effet, même si une personne interrogée ne pratique pas le vélo, elle prend en considération les avantages du vélo. Les réponses obtenues ne sont donc ni significatives, ni pertinentes.

- **Selon vous la ville de Brest semble-t-elle adaptée à la pratique régulière du vélo ?**



Plus des deux tiers de l'échantillon trouve que la ville de Brest est inadaptée à la pratique régulière du vélo. Ces informations sont à croiser avec la question ci-dessous afin de connaître en quoi la ville ne serait-elle pas adaptée.

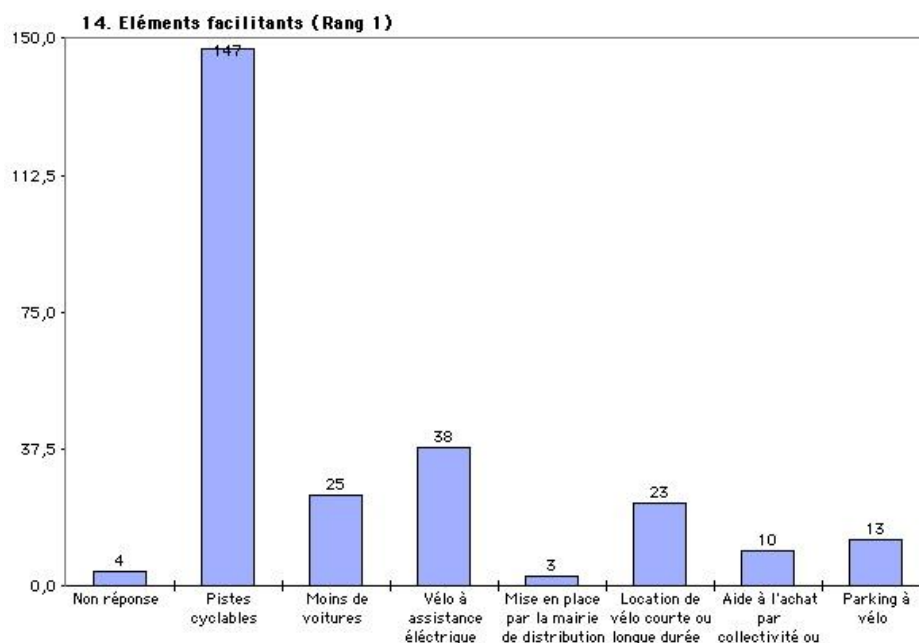
- Pour vous quels sont les principaux inconvénients de la pratique du vélo à Brest ?



Les trois réponses les plus fréquentes ont été le relief, la météo et l'insécurité/danger. L'inconfort et le vol/dégradation sont les deuxièmes inconvénients pour pratiquer le vélo à Brest.

Cependant, la mention « 3 réponses maximum » présente à la fin de la question pouvait inciter les personnes à donner trois réponses alors qu'une seule réponse leur convenait. La présentation de la question a pu influencer quelques individus interrogés.

- Parmi les éléments cités ci-dessous, lesquels faciliteraient l'usage du vélo à Brest ?



Cette question faisait initialement référence à un classement. Cependant les personnes interrogées n'ont pas toujours su donner une échelle de valeurs dans leurs choix de réponses. Il s'agit ici du 1^{er} rang donné par les personnes interrogées. On peut quand même remarquer la forte demande de piste cyclable sur le territoire brestois ou du moins dans le quartier St Martin, qui est le lieu de l'enquête. Cela renforce le sentiment d'insécurité révélé dans la question précédente. De plus, il est important de nuancer l'importance accordée aux pistes cyclables. En effet, sur le questionnaire, la réponse « piste cyclable » apparaissait en premier dans la liste des réponses proposées. Les individus interrogés ont donc pu être influencés au moment de répondre à cette question, d'où ce résultat tranchant.

9 % des personnes interrogées placent le VAE comme étant une solution aux difficultés face à l'usage du vélo. Cette solution pourrait éventuellement être une bonne alternative pour pallier l'inconfort causé par le vélo ainsi qu'atténuer les difficultés causées par le relief brestois.

Moins de 10% souhaitent voir le nombre de voiture diminuer alors que d'autres voudraient voir les systèmes de location se développer.

Conclusion

Après avoir questionné plus de 255 personnes nous avons constaté que la moitié des personnes interrogées ne disposait pas de vélo. Cependant ce constat est à nuancer car nous pouvons voir que le nombre de cycliste représente plus de 128 sur 255 personnes. Si nous rapportons ce résultat à l'échelle du quartier, cette analyse révèle l'existence d'une proportion élevée de cycliste sur la ville de Brest.

De plus, nous avons observé que sur le nombre de personnes interrogées plus de 22% souhaitent pratiquer le vélo dans le futur. Il est important de prendre en compte ce chiffre dévoile une certaine effervescence de cette discipline.

Les résultats ont montré que pour la majorité des sondés, le vélo favoriserait une bonne santé, des économies d'argent et des valeurs écologiques.

Toutefois, nous avons souhaité comprendre en quoi l'usage du vélo est limité. Ainsi, nous avons proposé une question concernant les inconvénients du vélo. D'après les résultats, l'insécurité, la météo et le relief sont les principaux facteurs ne favorisant pas la pratique du vélo sur le territoire Brestois. Parmi ces trois contraintes, l'insécurité semble être en mesure d'être évitée. En effet les pouvoirs publics jouent un rôle important en matière d'aménagement. Pour pallier à ce sentiment d'insécurité, la municipalité doit mettre en place des opérations d'aménagement.

En effet pour plus de 147 sondés, l'aménagement et l'implantation de pistes cyclables sécurisées seraient des opérations efficaces pour favoriser la pratique du vélo sur Brest.

En définitive, pour répandre plus largement la pratique du vélo, les solutions les plus efficaces sont le vélo à assistance électrique pour répondre au problème du relief, et les pistes cyclables aménagées pour répondre au problème de l'insécurité. Afin de toucher et sensibiliser un maximum de personnes, il semble que des efforts sont attendus de la part de BMO pour la mise en place d'un réseau cyclable efficace et sécuritaire. Cette opération apparaît comme la plus adéquate.