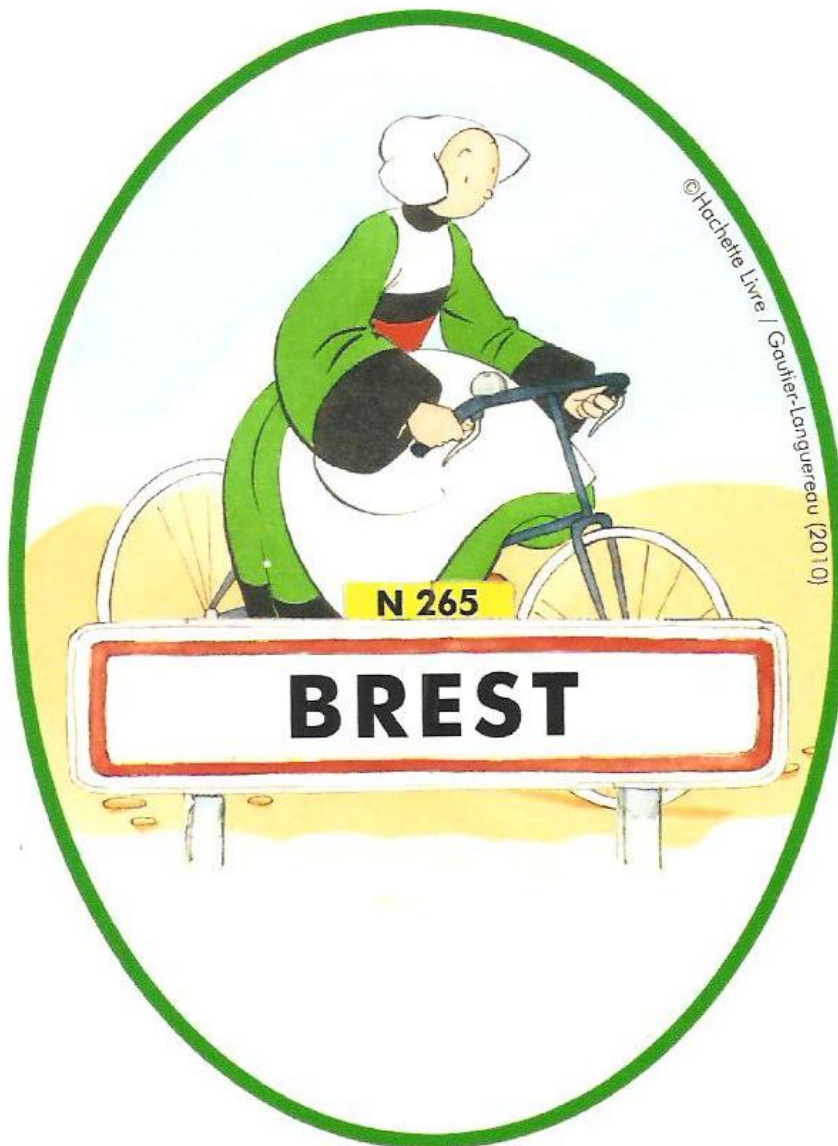


Enquête « Le vélo à Brest »



Bruxer Jeanne
Marchadour Léa
Steyer Clara

Soudet Mégane
Brunet Dewi
Husson Juliette

Le Martelot Corentin
Velsch Baptiste
Arnaud Emmanuel

SOMMAIRE :

Introduction

I) Présentation générale de l'étude

- a) Elaboration du questionnaire
- b) Difficultés rencontrées
- c) Analyse

II) Secteur de L'UBO

- a) Présentation / Contexte
- b) Méthodologie
- c) Analyse

Conclusion

Introduction

L'étude, proposée par l'association « Brest à pied à vélo », vise à comprendre les pratiques du vélo à Brest grâce à un questionnaire élaboré en cours. Elle constituera un socle sur lequel s'appuyer lors de négociations autour de l'aménagement d'équipements cyclables.

Celui-ci aborde le sujet à travers différents spectres: d'une part, une partie sur les usages au quotidien des individus dont font partie les trajets, la fréquence de déplacement... Et d'autre part une série de questions portant sur la connaissance et le jugement des usagers sur les infrastructures de la ville dédiées à ce moyen de transport. On cherche aussi à savoir quelles seraient les améliorations plébiscitées par les personnes interrogées pour favoriser le développement de ce mode de déplacement doux à Brest. Enfin, nous complétons ces données par le profil socio-professionnel (sexe, âge, profession, type de résidence) des interrogés, afin de catégoriser les réponses obtenues et de faciliter leur lecture.

I) Présentation générale de l'étude

a) Elaboration du questionnaire

i. Méthode :

La première étape de l'élaboration du questionnaire a été de définir l'objet de l'enquête afin de constituer une problématique. Des hypothèses de travail ont ensuite été dégagées. Pour construire notre échantillon, nous avons fait l'inventaire des moyens dont nous disposons et nous avons fait un choix de population. Nous avons environ 3 mois pour pratiquer notre étude, dont un mois et demi consacré à l'élaboration du questionnaire. Nous avons délimité trois zones d'études : le quartier Saint-Martin, l'UBO et le quartier de Pontanézen.

Des groupes de trois personnes ont été attribués pour chaque zone. Nous avons donc décidé de placer 5 dans le quartier de Saint-Martin, 2 groupes dans le quartier de Pontanézen, et 3 groupes pour l'UBO. En fonction de la population totale de chaque zone, nous avons défini un échantillon représentant 10% de cette dernière. Pour Saint-Martin, les objectifs étaient de 800 questionnaires, 500 pour l'UBO et 200 pour Pontanézen.

Nous nous sommes ensuite lancés à corps perdu dans l'élaboration du questionnaire. Il a d'abord fallu identifier les types de questions posées (fermées ouvertes ou semi-ouverte). Il a aussi été nécessaire de se positionner sur le nombre de questions posées. Après avoir élaboré les questions nous avons mis en forme le questionnaire.

Une fois le questionnaire mis en forme, nous l'avons testé une première fois sur un échantillon de 30 personnes. De ce premier test sont ressorti des critiques qui nous ont permises de le perfectionner.

Nous avons par la suite rédigé le questionnaire définitif et nous réalisé l'enquête.

ii. Critiques :

La rédaction du questionnaire ne s'est pas faite sans difficultés. Etant une classe de 30 personnes, nous avons constamment des avis divergents. Cela a rallongé l'élaboration du questionnaire. Par exemple, la question d'un nombre réponses maximum ou d'un classement a été débattue de nombreuse fois et nous a parfois paralysé pendant de longues minutes.

Une fois la réalisation de l'enquête effectuée, nous avons constaté plusieurs aspects négatifs dans notre questionnaire. Tout d'abord, sa longueur et la compréhension des questions sont un frein au bon déroulement de l'interview. Le choix élevé de réponses complique la lecture du questionnaire par l'interrogé. De plus, lorsque nous laissons les personnes répondre par leurs propres moyens, la méthode du classement est rarement respectée. Enfin, nous avons aussi remarqué que les justifications aux réponses « pourquoi » sont souvent oubliées.

b) Difficultés présentées

Après avoir établi notre questionnaire il a fallut le mettre en pratique sur le terrain. Selon les groupes différentes méthodes ont été utilisées (cf méthodologie). Les difficultés rencontrées sont souvent en lien avec ces méthodes. Dans le quartier de Pontanézen les élèves se sont heurtés à des halls d'immeubles inaccessible, à des personnes absentes ou ne voulant pas répondre aux questionnaires. Les habitants de ce quartier ne se sentaient pas concernés par ce questionnaire car ils avaient l'impression qu'il ne leur était pas adressé mais plutôt tourné vers les habitants de Brest centre. Dans le quartier de Saint Martin, les difficultés étaient les mêmes, accès difficile à la population. Dans les deux cas des étudiants se sont retrouvés face à des personnes âgées ou handicapées, difficile alors de leurs poser

un questionnaire sur leurs pratiques du vélo. Les solutions envisageaient pour ces deux quartiers afin de cibler une large population d'habitants auraient été d'aller à la sortie de l'école, peut être aller à la médiathèque. Il a été aussi envisagé de déposer des questionnaires dans les boites aux lettres et de joindre un mot expliquant qu'on les recherche dans la semaine, mais la réalisation de cette solution nous a paru un peu délicate pour récupérer les questionnaires remplis. Dans le cas de l'UBO, la population et les méthodes ont été complètement différentes. Le problème majeur fut la redondance de personnes interrogées, en effet au fur et à mesure des jours, pendant la distribution, certaines personnes avaient déjà rempli notre questionnaire auparavant. Il aurait peut être fallu élargir la zone de distribution de nos questionnaires. D'autres part, certains étudiants partent en stage ou finissent tôt l'année scolaire, nous aurions du commencer nos questionnaires plus tôt dans l'année afin de toucher plus d'étudiants. En général, nous avons pu constater que le temps imparti pour réaliser cette enquête était trop faible, en effet il aurait fallu avoir plus de temps.

c) Analyse

Voir les résultats du groupe du quartier de Pontanezen et de Saint Martin.

II) Secteur de L'UBO

a) Présentation / Contexte

Notre terrain d'investigation était le campus scientifique de l'UBO. D'autres groupes de travail ont proposé ces questionnaires sur d'autres secteurs de la ville de Brest : St Martin et Pontanézen. Il paraît donc intéressant de réfléchir aux profils que nous pourrions rencontrer lors de notre travail.

La majeure partie des sondés devrait s'apparenter à une population étudiante et donc à des classes jeunes de la population (18-24 ans). Nous pouvons supposer que cette catégorie de personnes utilise davantage le vélo que les populations rencontrées dans les autres secteurs d'étude. Le trajet quotidien entre le domicile et l'université représente souvent une dépense conséquente pour les étudiants (essence, abonnement de bus...). Les déplacements en vélo peuvent donc éventuellement constituer un moyen de faire des économies, même si son entretien représente également un certain coût.

Cette population étant jeune, elle est aussi probablement plus dynamique que des franges plus âgées de la population.

Aussi, pensons-nous que cette tranche d'âge possède une mobilité plus importante, due aux activités extra-scolaires que peuvent connaître les étudiants.

b) Méthodologie

Concernant la méthode de mise en application du questionnaire « Le vélo à Brest », nous avons pu expérimenter différentes approches des étudiants de l'UBO, selon le contexte, le lieu et l'heure de la journée. Nous avons tenu à avoir un discours de présentation à peu près constant :

« Bonjour, nous sommes étudiants à l'UBO et dans le cadre de notre formation d'urbanisme, nous effectuons un questionnaire sur le vélo à Brest. (Sollicitation) Vous êtes aussi étudiant à l'UBO ? (Sinon, abandon de l'étudiant après formalités de politesses) Avez-vous déjà répondu à ce questionnaire ? (Si oui, abandon de l'étudiant après formalités de politesses) Ça ne prend pas longtemps, c'est anonyme, et même si vous ne faites pas de vélo, ça marche ! »

Parfois, l'étudiant demande à quoi va servir le questionnaire. Dans ce cas, il s'agit d'expliquer la commande de l'association : « Notre promotion a été sollicitée par l'association 'Brest à pied à vélo' afin de réaliser ce sondage. Les résultats vont permettre à l'association d'appuyer un discours ou des demandes auprès des pouvoirs publics, dans l'espoir de plus d'implication pour une pratique plus étendue du vélo à Brest. A savoir par exemple l'aménagement de pistes cyclables, de garages à vélo... ».

Selon le contexte dans lequel nous avons abordé nos interlocuteurs, nous avons pu observer des variations dans l'attention et l'implication des étudiants dans la réponse aux questionnaires.

Devant l'université : Nous avons commencé par aborder les étudiants de l'UBO entre midi et 14 heures, c'est à dire pendant la pause déjeuner, à l'extérieur de la faculté. Les lieux de rassemblements ont été particulièrement productifs, à savoir les marches d'escaliers devant la cafétéria, le patio, ou encore les vastes pelouses entre l'entrée principale et le restaurant universitaire Ar Men. Nous nous sommes ainsi adressé à des groupes d'étudiants qui profitaient de leur pause du midi pour prendre un peu l'air, ce qui d'après nous, les mettaient dans des conditions favorables au remplissage du questionnaire.

Le climat est aussi un déterminant dans la bonne disposition des personnes interrogées, ainsi que dans leur réponse aux questions. En effet, on peut imaginer que le soleil et la

chaleur ambiante soient des facteurs de bonne humeur, et qu'ainsi les étudiants ont moins de problème à rester quelques minutes de plus au soleil, plutôt que sous la pluie. Nous émettons également l'hypothèse que lors des réponses aux questions concernant le climat pluvieux à Brest comme inconvenient à la pratique du vélo, les personnes interrogées ont tendance à oublier le climat annuel au profit de celui du moment pendant lequel ils répondent, à savoir le beau temps.

Sortie du RU : A la sortie du restaurant universitaire Ar Men, aux alentours de 13h, certains groupes ont tenté d'appliquer les questionnaires aux personnes circulant aux abords du RU. Il est ressorti très clairement que les personnes sollicitées à leur entrée dans le restaurant, qui n'ont donc pas encore mangé, ont très majoritairement refusés de répondre : « Je n'ai pas le temps », « Je répondrai après avoir mangé »... En revanche, une fois que les personnes sortent du RU, il s'avère que les étudiants sont beaucoup plus réceptifs. Le « temps mort » entre la fin du repas et le début des cours semble en effet un moment où l'étudiant dispose d'un créneau non affecté à tel ou tel type d'activité.

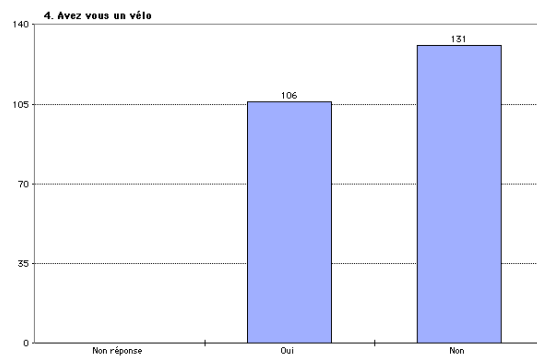
Cafétéria : Certains groupes se sont également attelés à interroger les étudiants assis dans la cafétéria, étant occupés à travailler, à boire un café, à manger un café ou simplement à discuter. Il s'est agit ici de distribuer le questionnaire et de laisser aux gens le temps qu'ils souhaitent pour répondre. Ils le laissent sur la table en partant et il ne nous reste ensuite plus qu'à repasser dans la cafétéria pour récupérer les questionnaires remplis. Ainsi, le questionnaire peut permettre aux étudiants de prendre une pause dans leur travail.

Internet : Un groupe a essayé de communiquer le questionnaire par internet, en envoyant des mails à son réseau social. Aux vues de la complexité de la réalisation d'un questionnaire interactif, ainsi qu'à nos anciennes expériences peu convaincantes, nous avons rapidement abandonné cette méthode, pour mieux nous consacrer à la réalisation de questionnaires en directe.

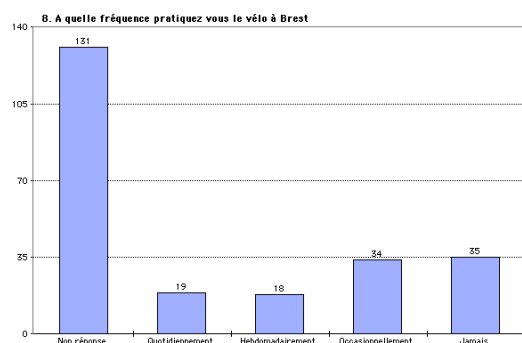
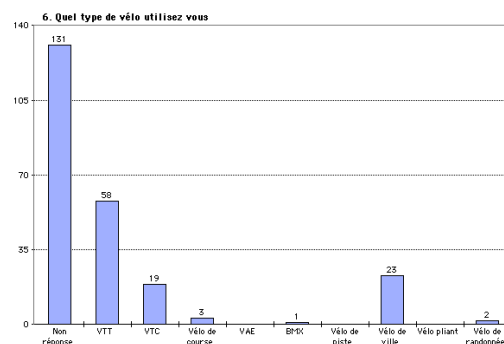
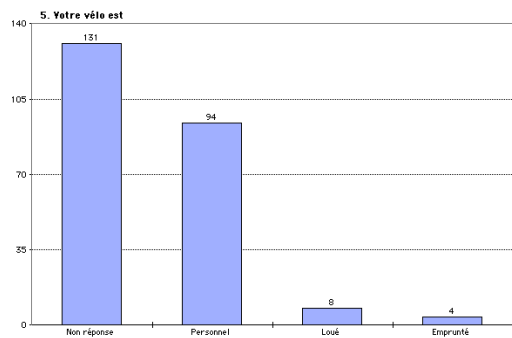
c) Analyse

Pour analyser les réponses de notre questionnaire nous allons aborder les réponses questions par questions, à l'aide de graphiques afin de comprendre la répartition des réponses.

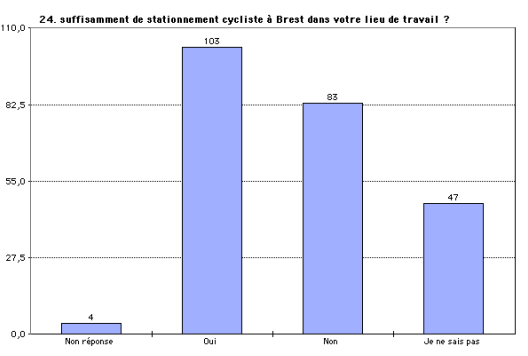
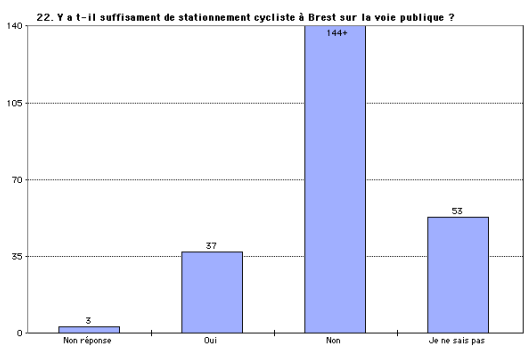
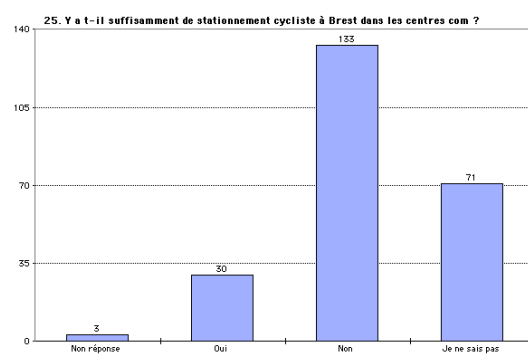
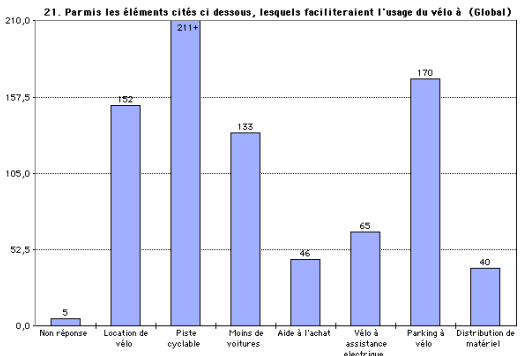
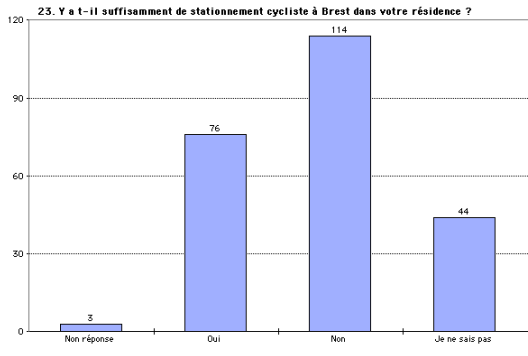
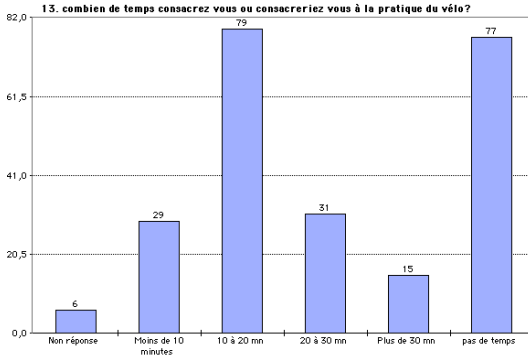
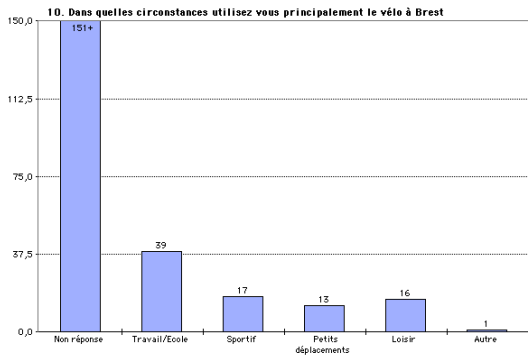
On peut tout d'abord constater que la proportion des possesseurs de vélo est peut paraître faible (106 sur 236 soit 45%), mais en comparaison avec l'ensemble des sondés (autres secteurs), cette proportion est relativement élevée.



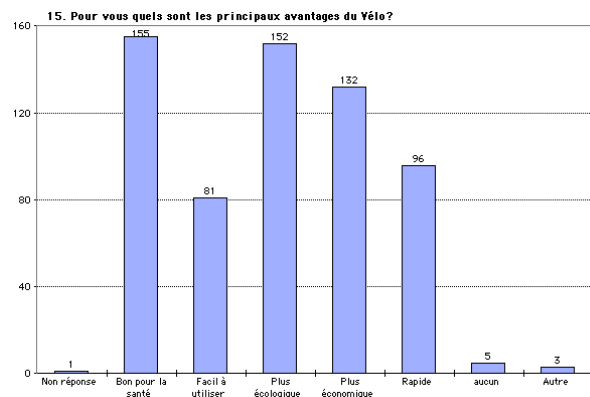
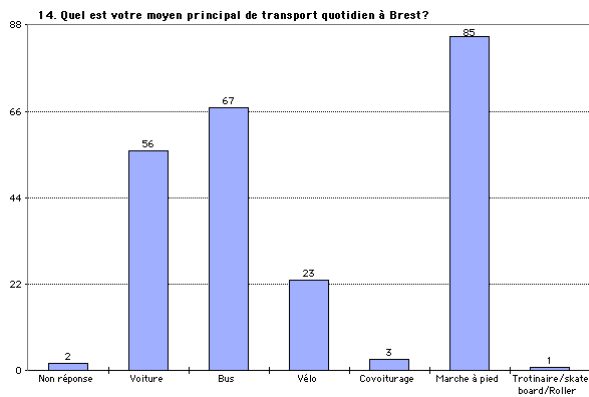
Parmi ceux-là une écrasante majorité possède son propre vélo (89 %). Pour 55% d'entre eux, c'est un VTT. Suivent le vélo de ville puis le VTC. Cependant, 65 % des possesseurs de vélo ne l'utilisent qu'occasionnellement voire jamais. 17% l'utilisent de manière hebdomadaire et 18% quotidiennement. La plupart des cyclistes rangent leur vélo dans le garage. Souvent le vélo est utilisé pour faire le trajet du travail au domicile (37%), ce qui est logique pour des étudiants. Viennent ensuite les raisons sportives ou de loisirs, puis les petits déplacements. 75% consacrent entre 10 et 20 minutes à la pratique du vélo. Ils sont seulement 16% à en faire plus de 30 minutes par jour. Ces chiffres prouvent que le vélo chez les étudiants est beaucoup utilisé comme moyen de locomotion du quotidien. Nous aurions pu penser qu'il s'agissait d'un loisir, mais ce sondage nous met face à la réalité.



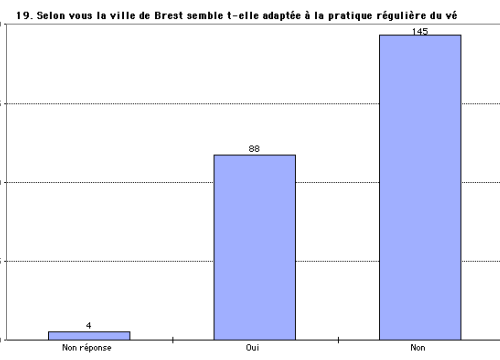
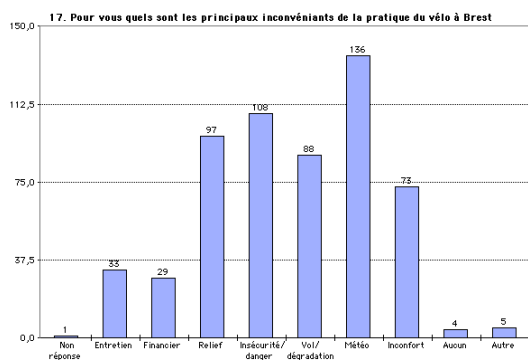
Les 181 « non-réponse » correspondent aux personnes n'ayant pas de vélo, ces chiffres se retrouveront dans certains de nos graphiques.



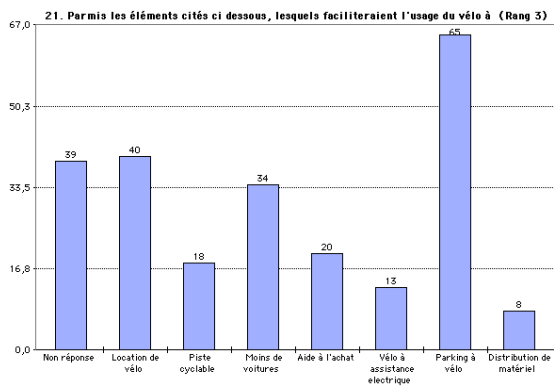
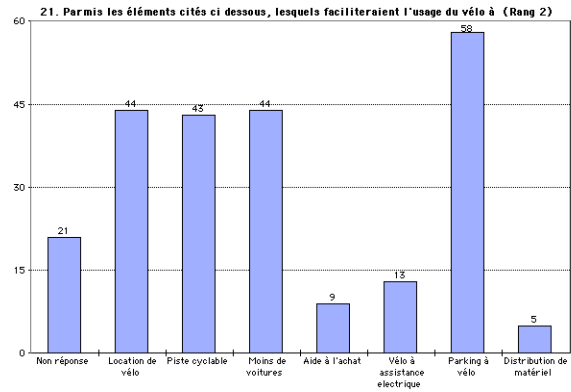
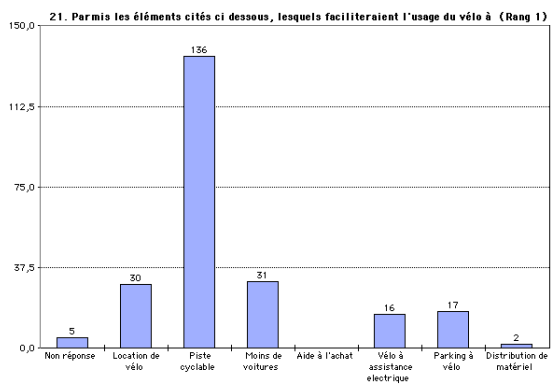
Pour l'ensemble des personnes interrogées, le vélo est loin d'être le mode de transport privilégié. 36 % préfèrent la marche à pied. Viennent ensuite le bus (28%) et la voiture (24%). Le vélo est le mode de transport principal pour seulement 11% des sondés. Les avantages de la pratique du vélo sont d'abord l'impact positif sur santé (pour 66% des sondés), la moindre empreinte écologique (64%) et l'aspect économique (56%). 41% trouvent le vélo rapide et 34% facile à utiliser.



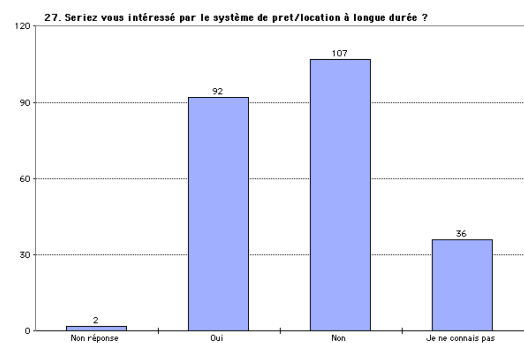
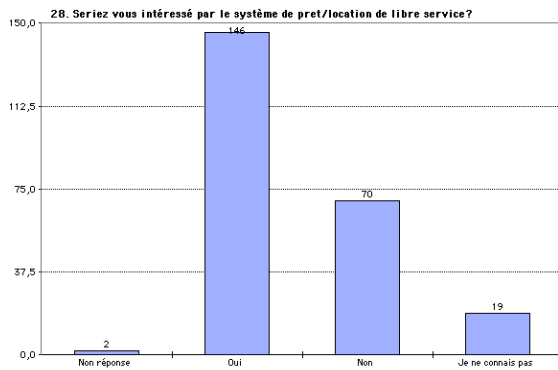
Le principal inconvénient à Brest semble être la météo (citée chez 57% des personnes interrogées). Suivent l'insécurité (46%), le relief (41%), le risque de vol et l'inconfort sont aussi mis en avant. Enfin, 61% jugent que Brest n'est pas adaptée à la pratique régulière du vélo.



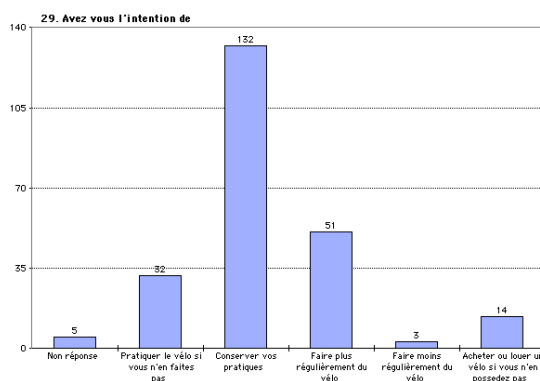
Ce résultat semble lié au nombre insuffisant de pistes cyclables. 58% des sondés estiment même que c'est le principal obstacle. A la deuxième place, le manque de parkings à vélo est criant. 48% jugent que leur nombre est insuffisant dans leur résidence (32% le jugent suffisant). Même constat pour les centres commerciaux (56% de mécontents) et sur la voie publique (61% de mécontents). De plus, pour 75% des sondés, ils sont peu ou pas sécurisés. Sur le lieu de travail par contre (l'université pour la grande majorité des sondés) le nombre de stationnements est jugé suffisant pour 43% d'entre eux.



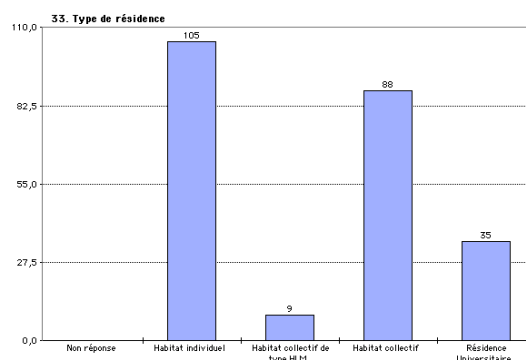
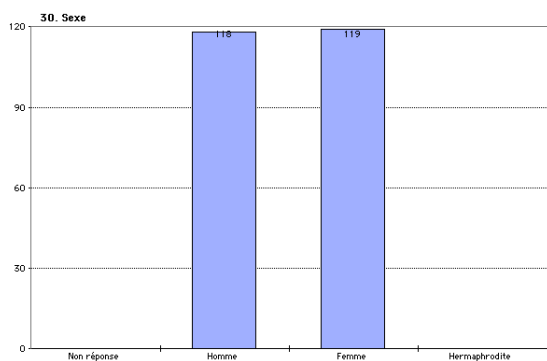
Le système de prêt/location à longue durée n'est pas promis à un bel avenir puisque 45% des personnes interrogées ne seraient pas intéressées par ce système. Par contre, le système libre service est très demandé puisque 62 % des sondés seraient intéressés par cette formule.



56% des sondés ne songe pas à changer leur pratique du vélo. Ils sont tout de même 22% à vouloir faire plus de vélo et 14%.



Notre échantillon sociologique d'hommes que de femmes et en grande majorité des étudiants âgés de 18 à 24 ans (94%).



Nous avons ensuite cherché à réaliser des tris croisés afin de voir si nous pouvions croiser certains résultats.

29. Avez vous l'intention de / 8. A quelle fréquence pratiquez vous le vélo à Brest

	Non réponse	Quotidienne ment	Hebdomadaire ment	Occasionnel lement	Jamais	Total
Non réponse	3			2		5
Pratiquer le vélo si vous n'en faites pas	23			1	8	32
Conserver vos pratiques	77	16	12	10	17	132
Faire plus régulièrement du vélo	14	3	5	21	8	51
Faire moins régulièrement du vélo			1		2	3
Acheter ou louer un vélo si vous n'en possédez pas	14					14
Total	131	19	18	34	35	237

Parmi les personnes qui ne font jamais de vélo, 50% n'ont pas l'intention d'en faire plus. De même, ceux qui en font quotidiennement ont l'intention de conserver cette habitude. Les utilisateurs occasionnels ont l'intention de faire plus régulièrement du vélo pour 62% d'entre eux.

27. Seriez vous intéressé par le système de prêt/location à longue durée ? / 4. Avez vous un vélo

	Non réponse	Oui	Non	Total
Non réponse		1	1	2
Oui		40	52	92
Non		57	50	107
Je ne connais pas		8	28	36
Total		106	131	237

54% des possesseurs de vélo ne seraient pas intéressés par un système de location à longue durée et 40% des personnes ne possédant pas de vélo trouveraient utile ce système. Pour la plupart des interrogés qui ne connaissent pas le système de prêt/location, 2/3 n'ont pas de vélo.

Une nuance est cependant bonne de soulever : cette question n'était pas forcément assez claire, elle pouvait rapporter à un choix personnel ou à une envie altruiste.

14. Quel est votre moyen principal de transport quotidien à Brest? / 4. Avez vous un vélo

	Non réponse	Oui	Non	Total
Non réponse		1	1	2
Voiture		20	36	56
Bus		35	32	67
Vélo		23		23
Covoiturage			3	3
Marche à pied		27	58	85
Trotinatoire/skateboard/Roller			1	1
Total		106	131	237

La plupart des personnes ne possédant pas de vélo utilise la marche à pied comme autre moyen de locomotion (44%). Parmi ceux qui ont un vélo (106), seulement 23 d'entre eux utilisent le vélo comme moyen de transport principal. Pour les interrogés ayant un vélo, les chiffres relevés lors de ce questionnaire sont assez équilibrés entre la voiture, le bus et le vélo utilisé comme moyen de transport quotidien.

14. Quel est votre moyen principal de transport quotidien à Brest? / 19. Selon vous la ville de Brest semble t-elle adaptée à la pratique régulière du vé

	Non réponse	Oui	Non	Total
Non réponse			2	2
Voiture		22	34	56
Bus	2	24	41	67
Vélo		10	13	23
Covoiturage			3	3
Marche à pied	2	32	51	85
Trotinnaire/skateboard/Roller			1	1
Total	4	88	145	237

Pour les personnes utilisant la voiture, le bus ou la marche à pieds quotidiennement ces deniers sont assez catégoriques pour dire que la ville de Brest est assez mal adaptée à la pratique régulière du vélo. Pour les cyclistes les réponses sont plus équilibrés (environ 50% pensent que la ville est mal adaptée).

21. Parmi les éléments cités ci dessous, lesquels faciliteraient l'usage du vélo à / 4. Avez vous un vélo

	Non réponse	Oui	Non	Total
Non réponse		1	4	5
Location de vélo		62	90	152
Piste cyclable		98	113	211
Moins de voitures		64	69	133
Aide à l'achat		18	28	46
Vélo à assistance électrique		26	39	65
Parking à vélo		84	86	170
Distribution de matériel		21	19	40
Total		374	448	822

Parmi ceux qui n'ont pas de vélo, les pistes cyclables et le parking à vélo sont plébiscités (199 sur 448). Pour les possesseurs de vélo, ces deux éléments ressortent également.

Conclusion

Cette étude quantitative, permet de dégager différentes tendances. Certaines n'ont fait que confirmer nos hypothèses, tandis que d'autres se sont révélées inattendues.

Les étudiants ont un profil spécifique non transposable à l'ensemble de la population. Sur la population qui fait du vélo, plus de la moitié d'entre eux utilisent beaucoup le vélo pour des raisons économiques, du fait de leur situation. Pour la grande majorité des étudiants non utilisateurs de vélo, c'est la marche à pied qui est le mode de déplacement privilégié. Ce parallèle montre l'importance des lieux sans véhicules motorisés. L'aménagement lié au tramway développe cette idée (bandes cyclables, voies piétonnes...).

En termes d'aménagement de la ville de Brest, les étudiants ont des attentes particulières. L'installation de parkings à vélo sur la voie publique est très demandée par les étudiants sondés. De la même façon, le déficit marqué de pistes cyclables est un frein à la pratique du vélo en ville, accentué par une circulation qui peut être considérée comme dangereuse. Ce critère économique chez les étudiants est à prendre en compte dans d'éventuelles installations de système de location à longue ou courte durée.

Il est également important de noter une certaine évolution du regard porté sur la ville de Brest avec la pratique du vélo. En effet, les individus interrogés utilisant leur vélo sont moins catégoriques que les autres concernant les contraintes rencontrées dans la ville de Brest.