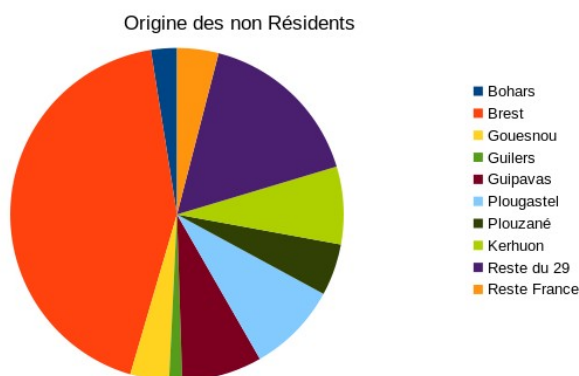
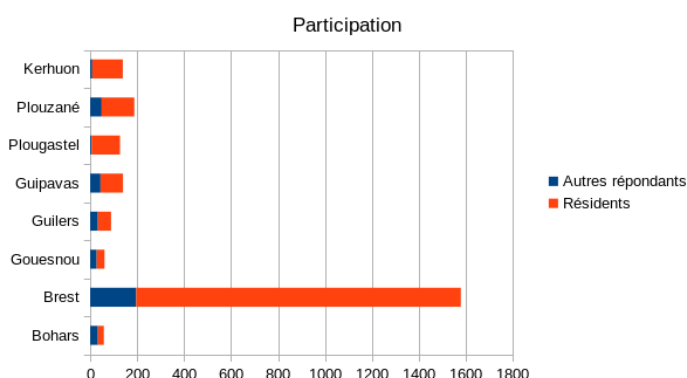


Premiers résultats

Les répondants

À ce stade seules les réponses des cyclistes ont été dépouillées et sont donc présentées ci-dessous. Les non cyclistes représentent près de 10 % des réponses.

Le Baromètre a obtenu 2380 réponses sur Brest Métropole. Ces réponses n'étant pas nominatives il n'est possible de donner un nombre de répondants que pour ceux qui déclarent résider dans la commune pour laquelle ils répondent. Il y a donc 1982 participants qui résident sur Brest Métropole, dont 397 adhérents de BaPaV.



Plus des trois quarts des réponses de non résidents d'une commune proviennent d'une autre commune de Brest Métropole. En particulier, pour les sept petites communes, à quelques rares exceptions près, toutes proviennent de Brest.

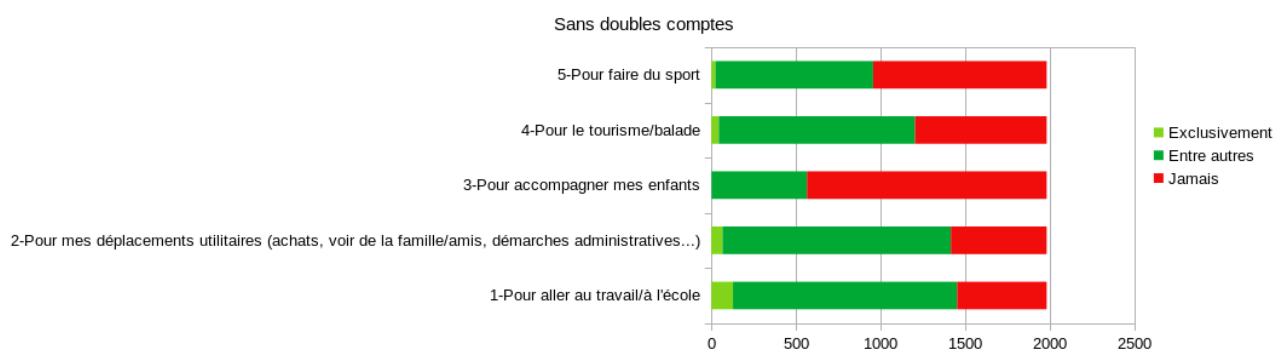
Pour interpréter correctement les résultats, en évitant par exemple de compter plusieurs fois les réponses d'un Brestois qui aurait répondu sur les huit communes, nous avons éliminé, pour les analyses à l'échelle de la métropole, tous les participants répondant pour une autre commune que leur lieu de résidence. Les réponses de participants résidant hors de la métropole ne sont donc pris en compte que dans les analyses par commune.

A quelle fréquence circulez-vous à vélo ?



Le principal biais de l'enquête est cette sur-représentation des cyclistes du quotidien au sens strict. Il faut donc garder à l'esprit que les réponses sont en majorité celles de cyclistes expérimentés, susceptibles de se contenter d'aménagements moins protecteurs. 486 participants sur 1982, dont 125 femmes, se décrivent même comme expert(e)s. Ces réponses ne traduisent donc pas forcément les attentes du public visé par des politiques publiques visant un report modal.

Dans quel(s) but(s) utilisez-vous le vélo ?

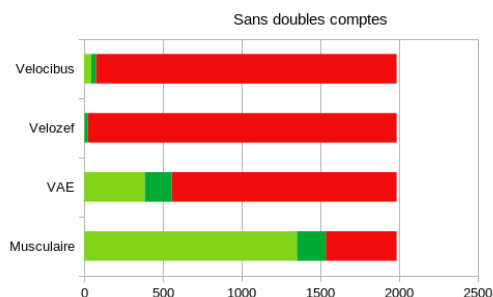


Plus de la moitié des répondants ne considère pas le vélo comme un sport. Et quasiment aucun ne le considère que comme un sport.

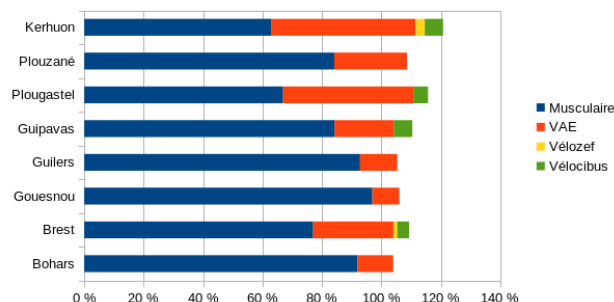
Près des trois quarts des répondants sont des vélotafeurs. Et un sur vingt n'utilise son vélo que pour le vélotaf.

Plus du quart l'utilise pour accompagner les enfants (ce qui, compte tenu du nombre de gens qui n'ont pas d'enfants en âge d'être accompagnés, constitue une proportion considérable).

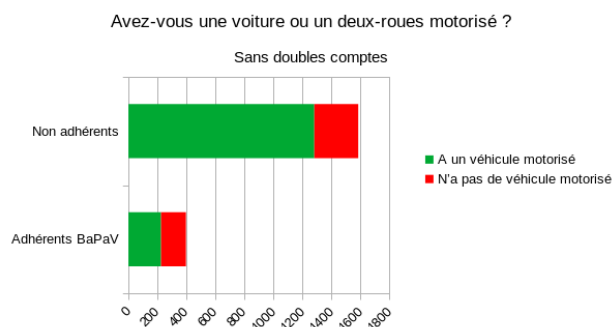
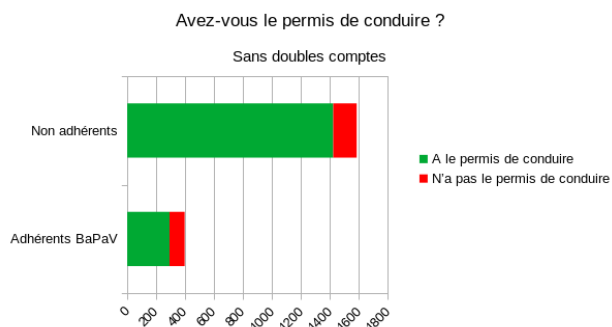
Votre vélo habituel est un...



Type de vélo par ville

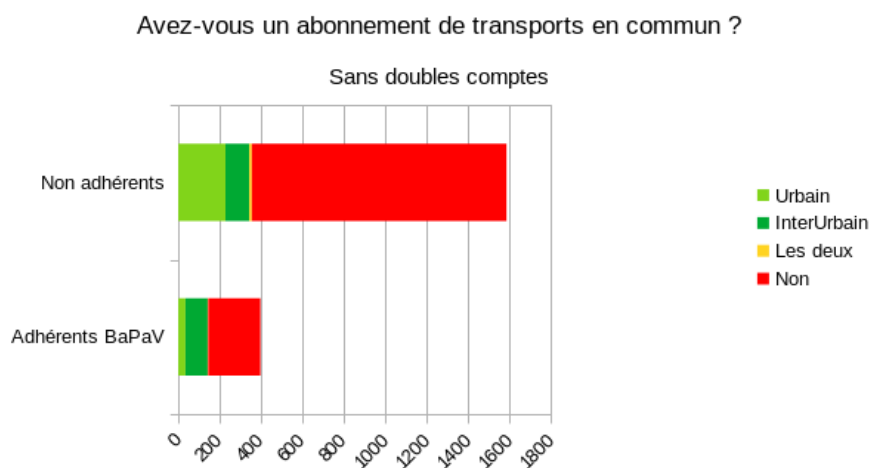


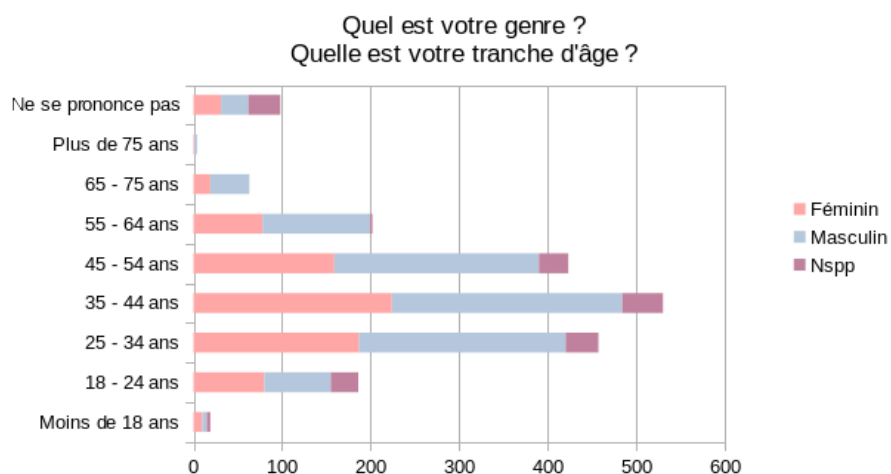
La progression du VAE est notable, mais la bicyclette traditionnelle se maintient, même chez une partie des partisans de l'électrique. Il serait intéressant de comprendre les raisons de l'importante variabilité spatiale.



Loin de l'image du cycliste qui ne connaît pas le code de la route et qui gêne les automobilistes, la plupart des répondants a le permis de conduire et une grosse majorité possède même une voiture. En les encourageant à la laisser au garage, les aménagements cyclables tendent donc à réduire les encombrements, contrairement aux reproches qui leurs sont parfois faits.

On peut se demander si le fait que près de la moitié des adhérents de BaPaV n'a pas de voiture est la cause ou la conséquence de son engagement associatif.





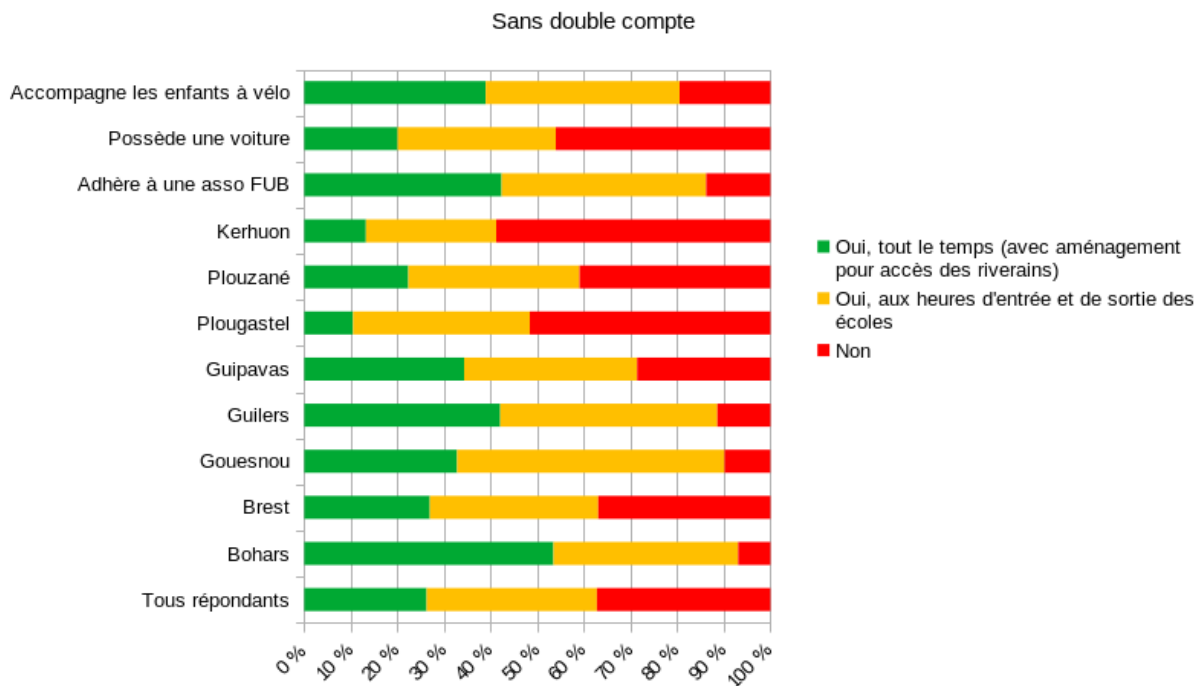
La répartition des âges est peut être surtout représentative de la cible principale des moyens de communication utilisés autour du Baromètre (collectivités, entreprises, réseaux sociaux). Il pourra être intéressant de la comparer avec celle du reste du Pays de Brest où une tentative de communication a été faite vers les établissements scolaires.

Elle est néanmoins en cohérence avec la répartition femme/homme, pour laquelle ce biais est peu probable. En effet on constate en général que plus les conditions sont favorables à la pratique du vélo plus les femmes, les enfants et les personnes âgées sont sur-représentés, et moins les conditions sont favorables plus les hommes d'âge moyen représentent la majorité, voire l'essentiel des cyclistes.

Si on se restreint aux adhérents de BaPaV les femmes sont plus nombreuses dans toutes les classes d'âge et sont même majoritaires chez les moins de 24 ans.

Les questions locales

Souhaitez-vous que la circulation et le stationnement des véhicules motorisés soient interdits dans les rues des écoles ?



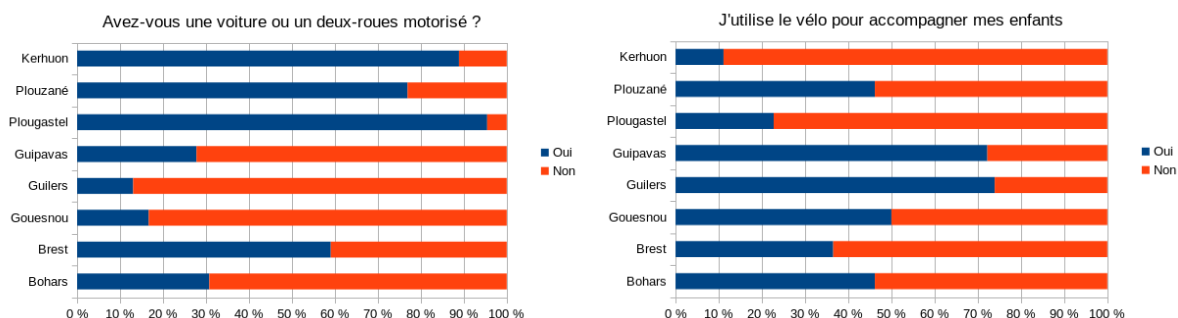
Le contexte de cette question contraste quelque peu avec le reste de l'enquête, en ce sens qu'elle ne porte pas sur le climat vélo de la commune. Ceci a pu perturber les réponses. Par ailleurs elle a été posée avant l'autre question locale dans certaines communes et après dans d'autres, ce qui est susceptible d'avoir joué dans la variabilité spatiale.

Sur l'ensemble de la métropole plus de 60 % des répondants sont favorables à une généralisation des rues scolaires, et pour plus d'un quart des répondants les nuisances des véhicules motorisés (bruit, pollution, ...) restent un sujet même quand les enfants sont en classe.

Sans surprise les parents qui emmènent leurs enfants à vélo sont particulièrement sensibles à ce dispositif, alors que ceux qui possèdent une voiture le sont un peu moins.

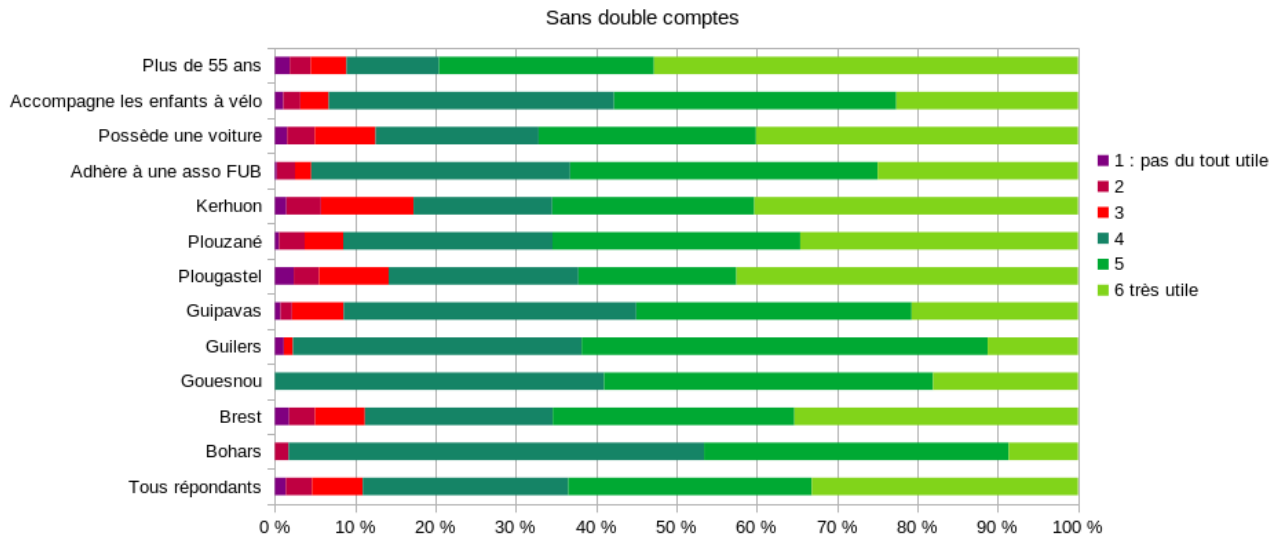
La grande surprise vient du grand écart de perception suivant les communes, avec en particulier une majorité de Relecquois défavorables et une quasi unanimité de réponses favorables à Bohars.

Quelques éléments peuvent permettre, sinon d'expliquer, du moins de mettre en perspective ces différences :



Il resterait en effet à interpréter l'importante variabilité spatiale de ces autres résultats.

Un aménagement des intersections (carrefours, rond-points) sur lesquelles débouchent les aménagements cyclables existants vous semble-t-il prioritaire ?



Étonnamment, compte tenu du biais important de l'enquête vers les cyclistes expérimentés, cette question ne pose, justement, aucune question. Près de neuf résidents de Brest Métropole sur dix jugent utile un aménagement des intersections, et un sur trois le juge indispensable (note 6). Les personnes âgées (une sur deux) et (paradoxalement ?) les propriétaires de voitures sont les plus nombreux à le trouver indispensable (note 6).

Les communes les plus favorables, et les moins favorables, à cet aménagement sont les mêmes que pour les rues scolaires. Mais, même dans les communes les moins favorables, il est difficile de trouver des répondants qui n'y voient aucun intérêt.