

Résultats enquête LE VÉLO, ET VOUS



LES PRATIQUES CYCLABLES SUR L'AGGLOMÉRATION

“ Enrichir les orientations du
plan vélo en apportant un
regard citoyen. ”

Rendez-vous sur notre site

MISSION MOBILITÉ
Tél. 06 71 53 50 47
mobilite@guingamp-paimpol.bzh

www.guingamp-paimpol-agglo.bzh

Le questionnaire concernant la pratique cyclable « Plan Vélo » s'est déroulé du 1^{er} au 30 avril 2022. Une campagne de communication en ligne sur le site de Guingamp-Paimpol Agglomération, sur les réseaux sociaux ainsi que des opérations d'affichage ont été menées par l'Agglomération pour maximiser le nombre de réponses et avoir un échantillon représentatif de la population. Au total, le questionnaire a permis d'obtenir les avis de 1 031 personnes, soit 1,4 % de la population du territoire.

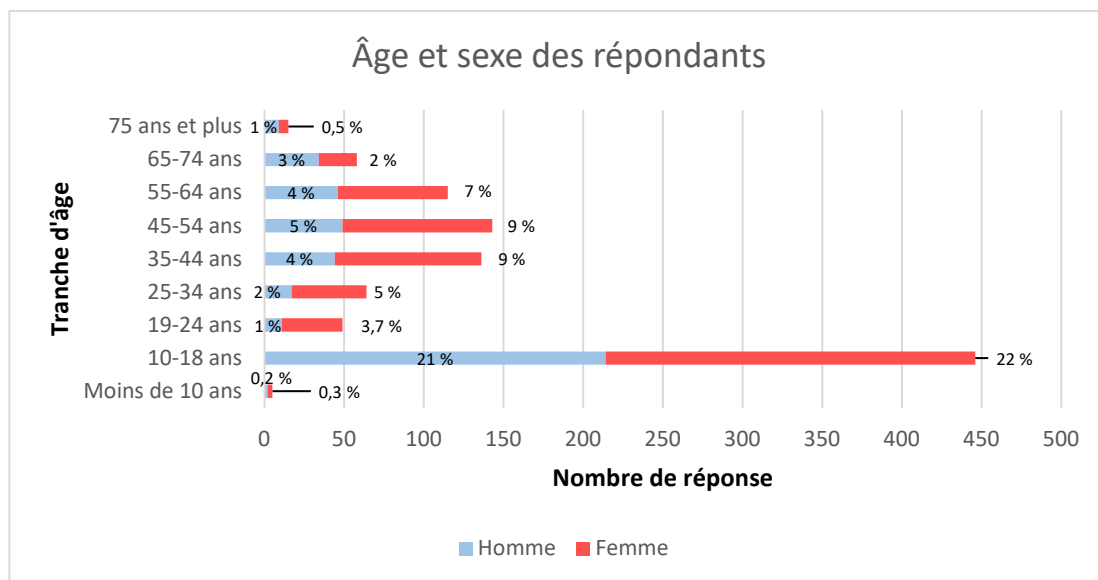
Les informations recueillies donnent les premiers éléments de connaissance en apportant une photographie des pratiques cyclables sur l'Agglomération. Le questionnaire interrogeait les raisons pour lesquelles les personnes pratiquent, ou non, le vélo. Il cherchait également à identifier ce qui bloque ou ce qui pourrait enclencher la pratique.

Ces données seront essentielles pour la compréhension des attentes des personnes qui habitent et / ou viennent travailler sur le territoire. Ces réponses serviront à enrichir les orientations du plan vélo en apportant un regard citoyen.

Ce portrait cyclable du territoire permettra aussi d'évaluer les moyens à mettre en œuvre par la collectivité pour répondre aux attentes citoyennes sur la question du vélo.

I. Profils des répondants

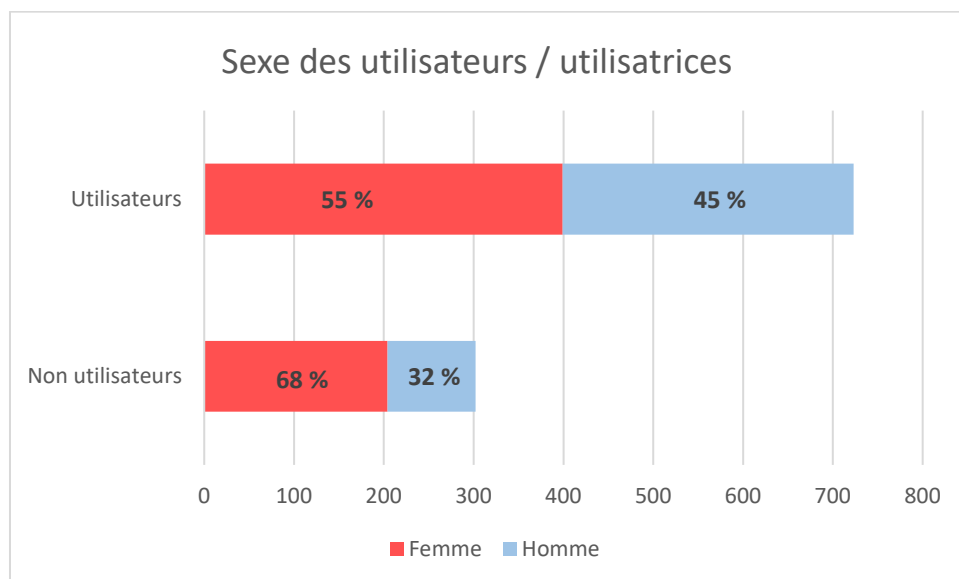
Age, sexe et catégorie socioprofessionnelles



Sur l'ensemble des répondants, 58 % de l'échantillon sont des femmes contre 42 % d'homme.

Sur les 73 427 habitants de l'Agglomération selon l'INSEE en 2019, on comptait 52 % de femmes et 48 % d'hommes.

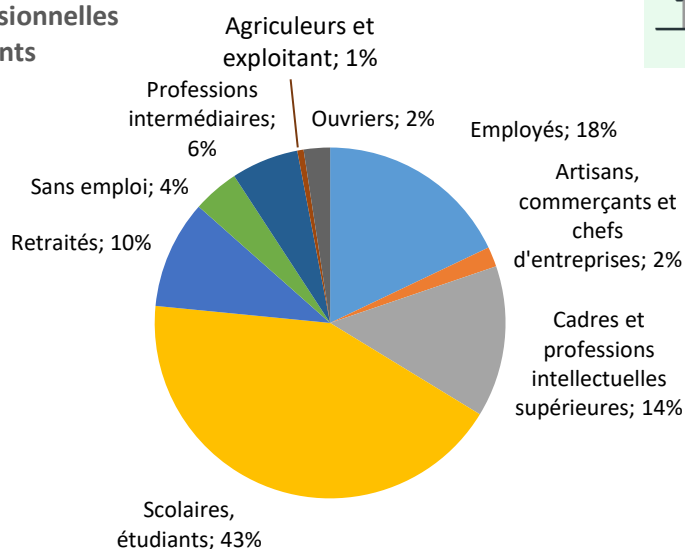
En comparaison, selon l'enquête de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) de 2019, sur 184 484 réponses, 58% sont des hommes et 42 % des femmes ce qui représente l'exact opposé s'agissant de l'enquête menée sur Guingamp – Paimpol Agglomération.



68 % des non – utilisatrice sont des femmes contre 32 % d’hommes et pratiquent plus (55 % de femmes contre 45 % d’hommes). Parmi les répondants, la proportion de femmes est plus élevée pour les utilisateurs du vélo mais également les non utilisateurs, elles ont surement plus d’attente concernant le développement de la pratique.



Catégories socio-professionnelles des répondants



La catégorie d’âge 10 – 18 ans est très représentée avec 43 % des répondants, alors qu’elle représente 19 % de la population de l’Agglomération¹. A cet âge, le vélo est un des seuls moyens de déplacement disponible en l’absence du permis de conduire, ces classes d’âge sont donc susceptibles d’être de grands utilisateurs du vélo pour leurs déplacements quotidiens afin d’être autonomes. Les jeunes cyclistes pourront garder ces pratiques à l’avenir.

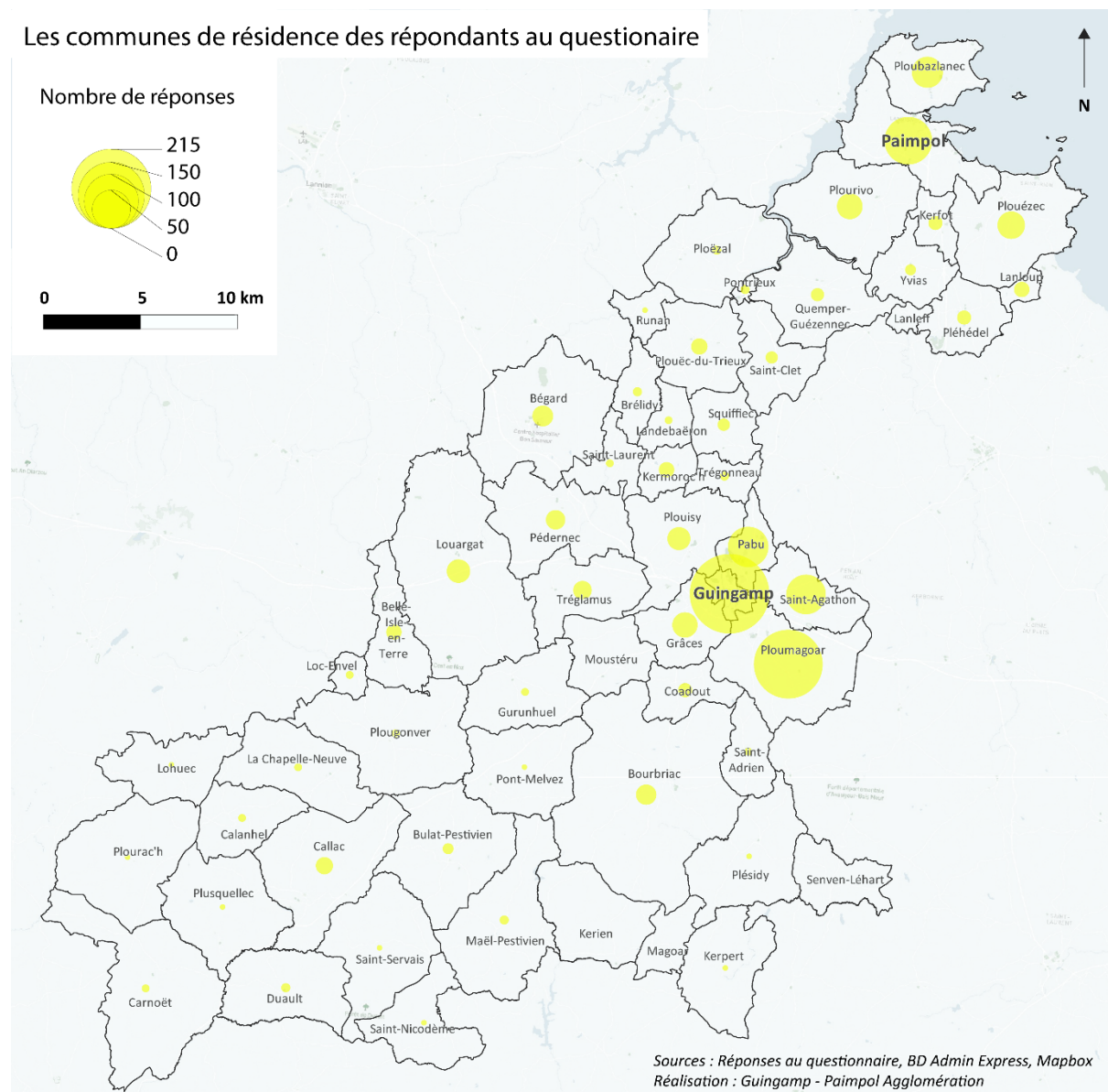
¹ Selon l’INSEE en 2019

Rapport

Le cumul des classes, représente 43 % des répondants, ce qui est représentatif de la population ; 39 % de ces personnes travaillent sur une des communes de l'Agglomération.

Les retraités et les personnes sans emplois représentent 14 % alors qu'elles constituent 42 % de la population.

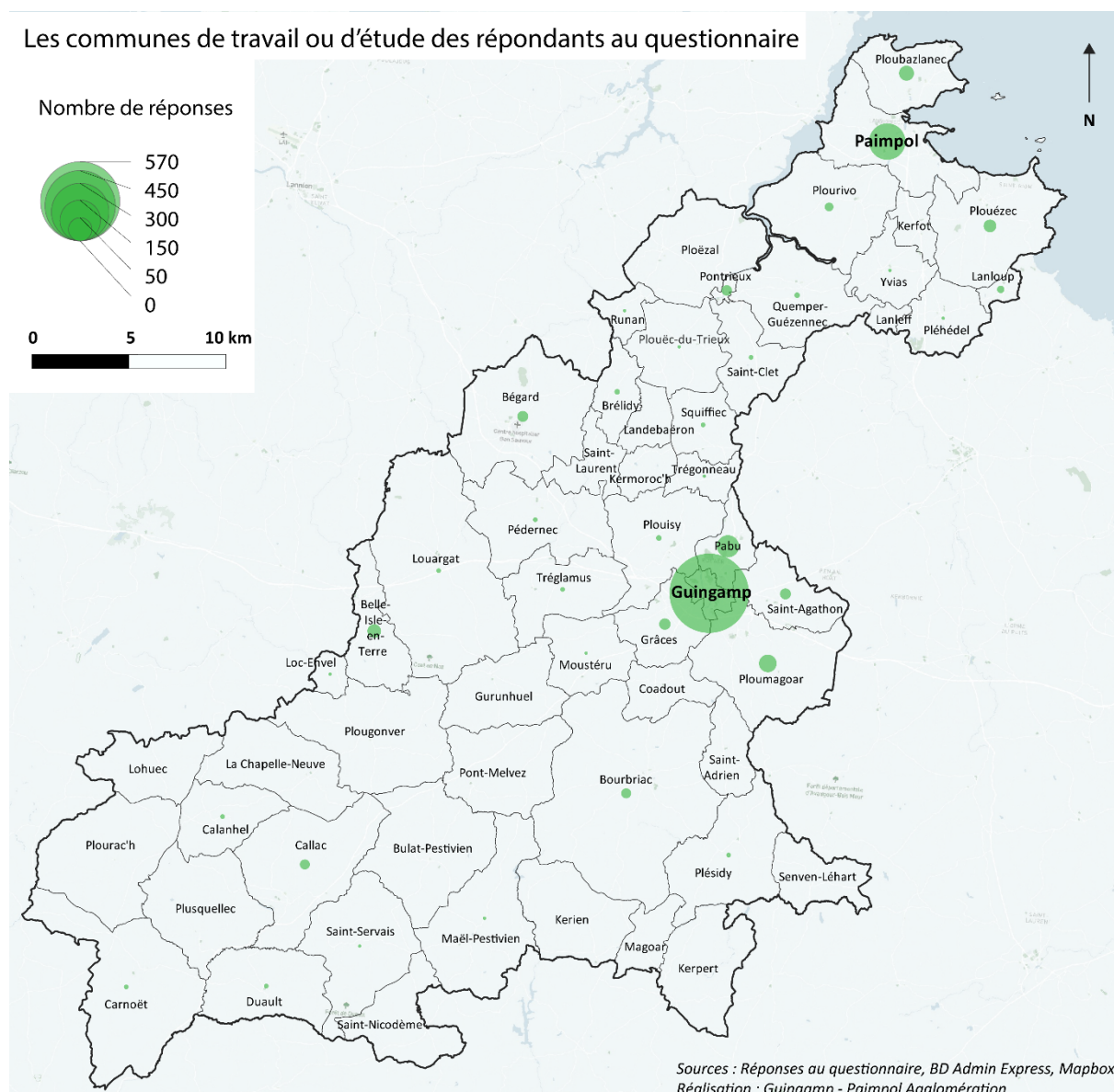
Localisation des répondants



L'aire urbaine de Guingamp (7 communes) regroupe 52 % des répondants (21 % des répondants résident à Guingamp, 16 % à Ploumagoar, 5 % à Pabu, 5 % à Saint-Agathon, 2 % Grâces, 2 % Plouisy). Ce qui démontre le caractère plus urbain et dense de cette zone comparé aux autres communes de l'Agglomération.

13 % des répondants ne résident pas sur le territoire, 2 % ne font que le traverser.

Localisation des lieux de travail des répondants



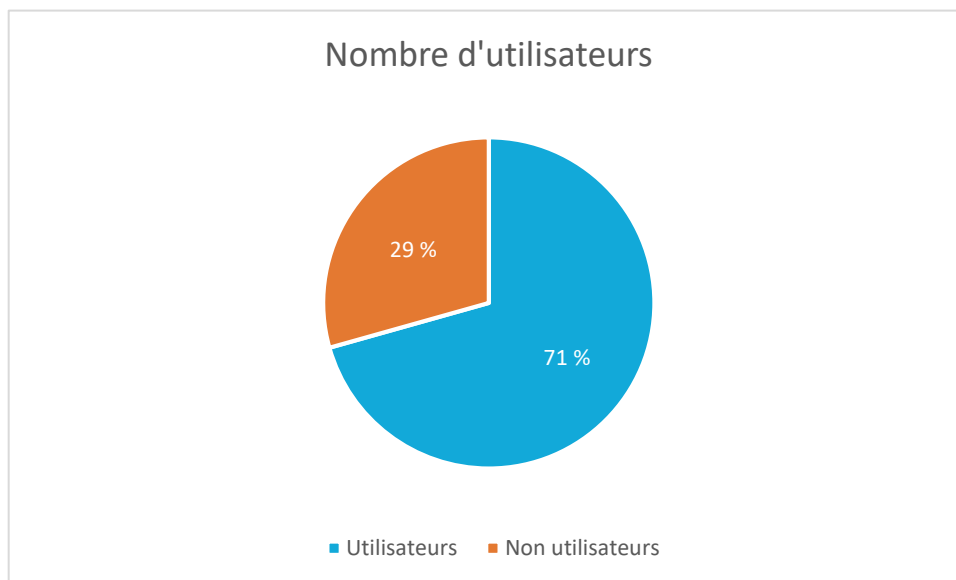
Guingamp centralise une très grande partie des lieux de travail et d'étude sur l'Agglomération. La ville de Guingamp est le lieu de travail ou d'étude de 55 % des répondants. La zone de Guingamp (Guingamp, Grâces, Pabu, Plouisy, Ploumagoar, Saint-Agathon) représente la destination de travail de 68 % des enquêtés.

Les communes de Paimpol et celles qui y sont rattachées géographiquement représentent 16 % des lieux de travail des répondants.

On dénote le fort attrait des deux principales centralités par rapport aux autres communes de l'Agglomération.

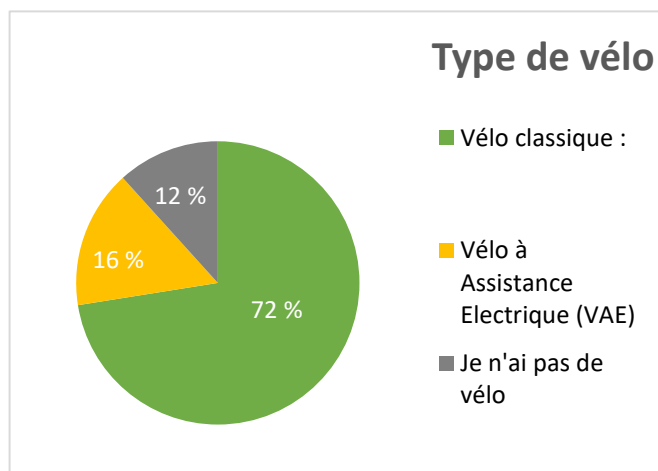
10 % de l'échantillon habite de sur l'Agglomération mais travaille ailleurs.

II. Pratique et vocation du vélo sur l'Agglomération

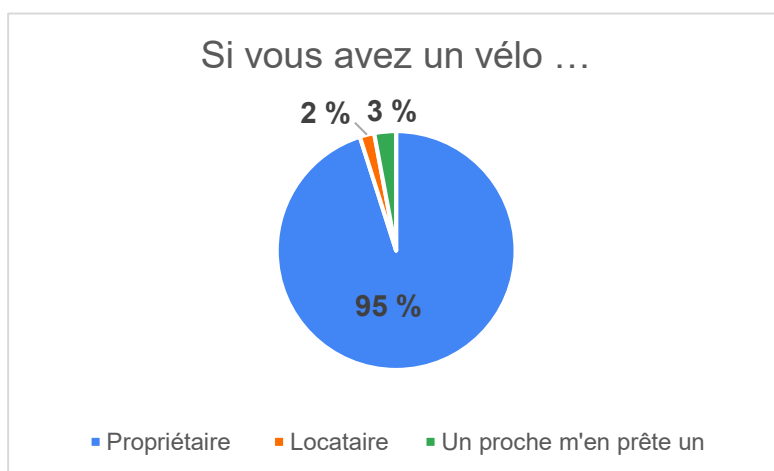


L'enquête doit permettre de savoir pourquoi les personnes ne veulent ou ne peuvent utiliser ce moyen de transport qu'importe le motif. À partir de cette réponse, nous interrogerons les raisons, les motifs les leviers ou encore les freins qui peuvent exister d'un côté pour les cyclistes et les non – cyclistes. On dénombre 71% d'usagers du vélo tout motifs confondus et 29% de non utilisateurs.

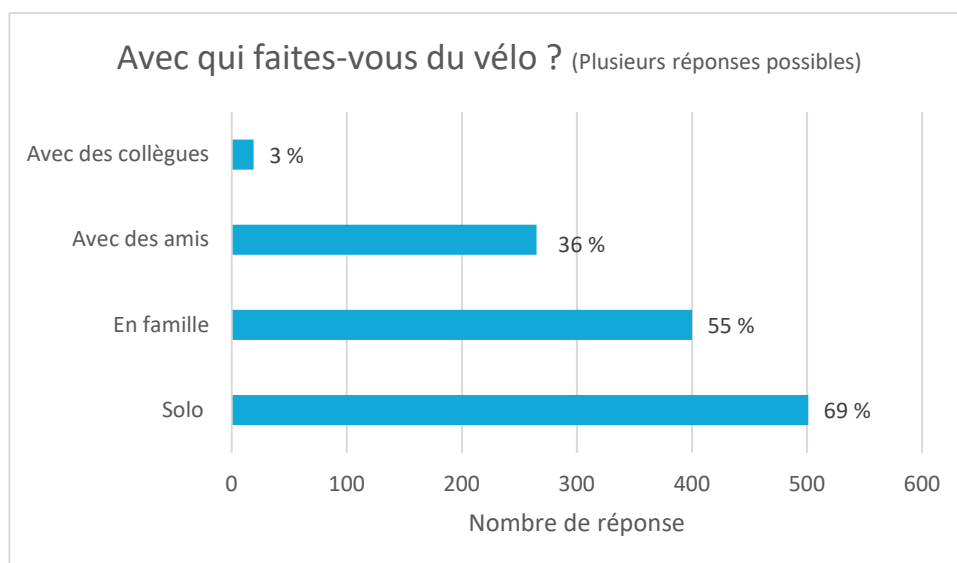
88 % des enquêtées qu'elles soient cyclistes ou non sont au moins équipées d'un vélo, en outre, sur les 1 031 réponses obtenues, certaines personnes possèdent plusieurs vélos (parfois un VAE et un vélo classique à 6 %) ([graphique 1](#)). Il faut nuancer l'analyse par le fait que les personnes qui ont répondu à l'enquête portent déjà un intérêt pour le vélo ... or sur les répondant, 95% sont propriétaires d'un vélo mais presque 30% ne l'utilise pas ([graphique 2](#)).



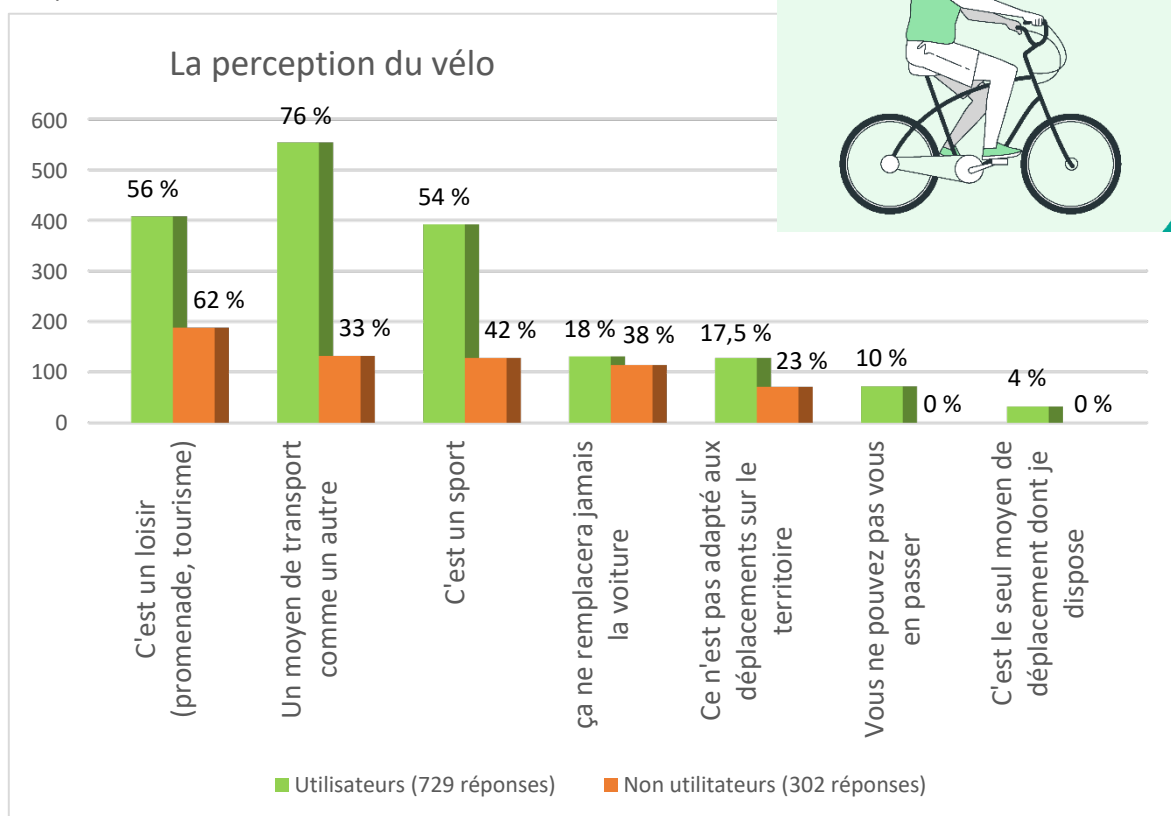
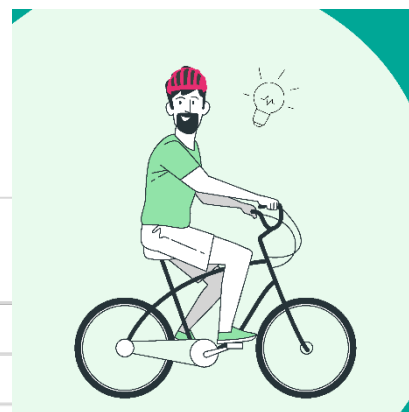
Graphique 1



Graphique 2



On constate que la pratique reste majoritairement individuelle (69 %). Or 48 % des répondants déclarent avoir un usage sont multiples : soit seul ou avec des collègues, des amis ou de la famille, ce qui pourrait signifier qu'il y a des attentes à la fois sur des déplacements utilitaires et récréatifs.



Trois réponses étaient possibles pour cette question.

Il y a une différence notable de perception entre les cyclistes et les personnes qui ne pratiquent pas le vélo. Le vélo a une image de loisir chez les non usagers alors que chez les usagers, il est perçu comme un moyen de transport.

Rapport

La réponse « ce n'est pas adapté sur le territoire » revient peu dans les réponses, ce qui est encourageant.

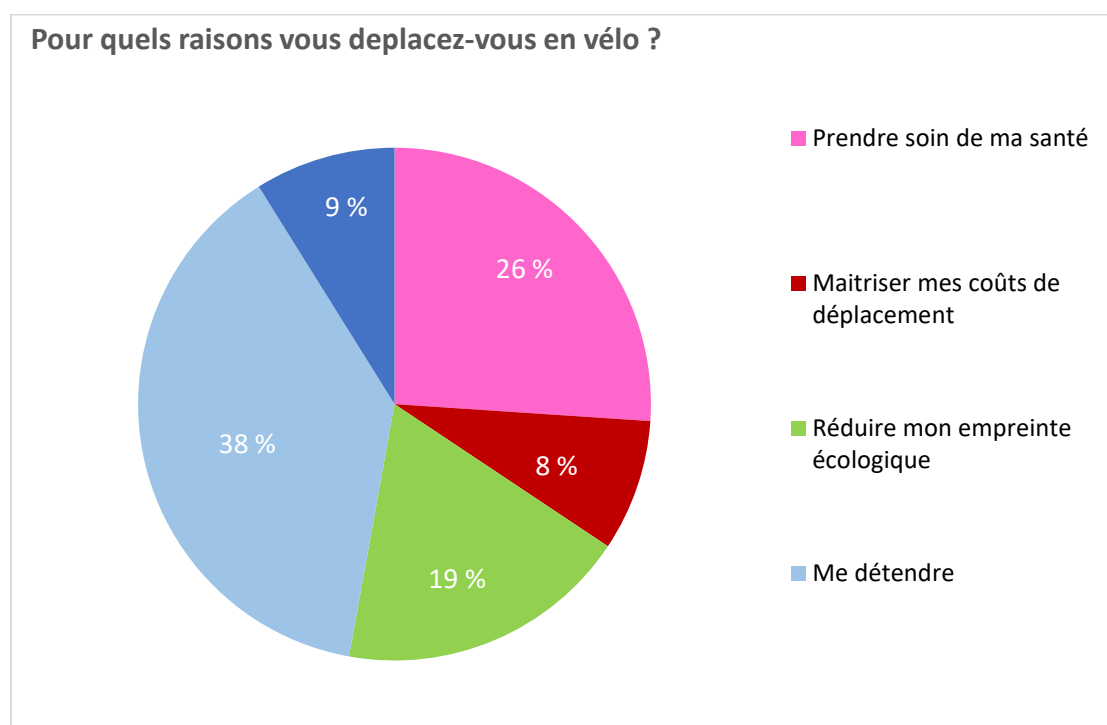
Certains répondants sur cette question précisent :

- "C'est une immense source de bien-être, le temps de percevoir ce qui m'entoure",
- "Pratique pour les petits déplacements et éviter de prendre la voiture",
- « C'est une occasion d'aller au travail à moindre impact tout en faisant un peu d'exercice et en s'aérant la tête ! »,
- « J'en ferait davantage, s'il y avait plus de pistes cyclables (le long de la rocade Pabu à Intermarché, route de Lanvallon »,
- « J'aimerais qu'il devienne mon principal moyen de déplacement ».

Les personnes qui s'expriment dans cette réponse ouverte évoquent une envie de pratiquer plus le vélo pour des trajets utilitaires.

L'ensemble des réponses convergent pour inscrire le vélo comme moyen de transport écologique, économique et un moyen de s'évader en voulant un renforcement de leurs pratiques.

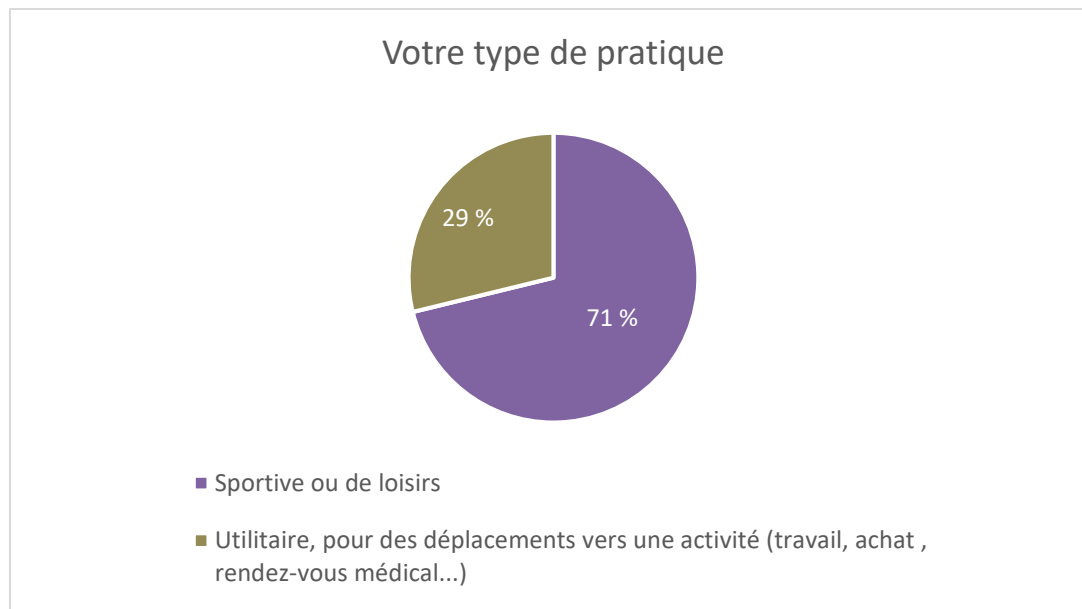
3,1% personnes sont captives de ce mode de déplacement notamment les classes d'âge jeunes (10 – 18 ans) et une minorité de seniors (75 ans et plus). Le vélo pour l'accès à la mobilité peut être un outil pour rompre avec l'isolement social.



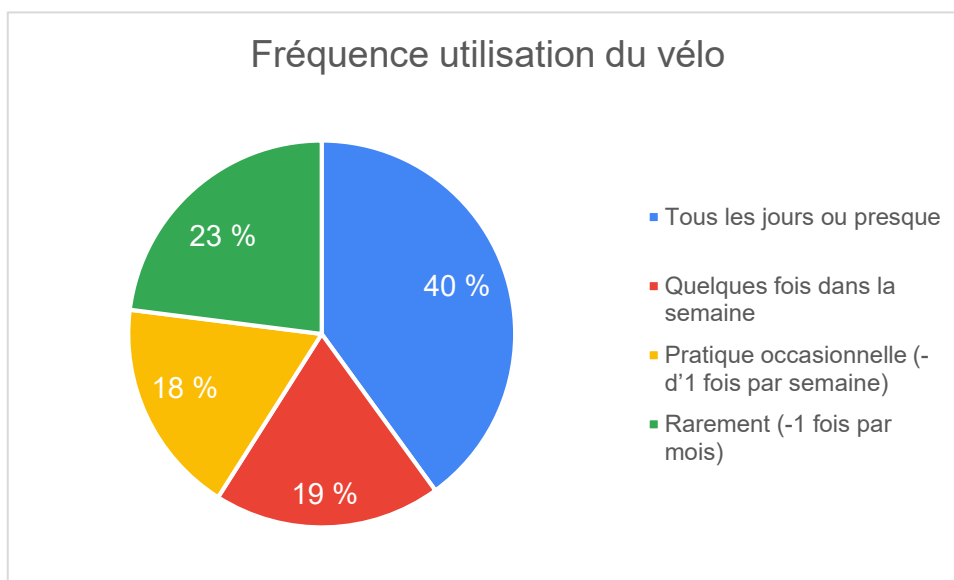
La plupart des utilisateurs souhaitent faire plus de vélo pour accéder aux loisirs. Le vélo est vu comme un moyen de se détendre pour 38 % des enquêtés. La santé et l'écologie interviennent respectivement en 2^{ème} et en 3^{ème} position. Le vélo peut être un moyen de lutte contre la sédentarité ce qui en fait un objet de bien-être. Il permet également de réduire son empreinte carbone de l'utilisateur.

III. Fréquence, distance et motifs des trajets à vélo

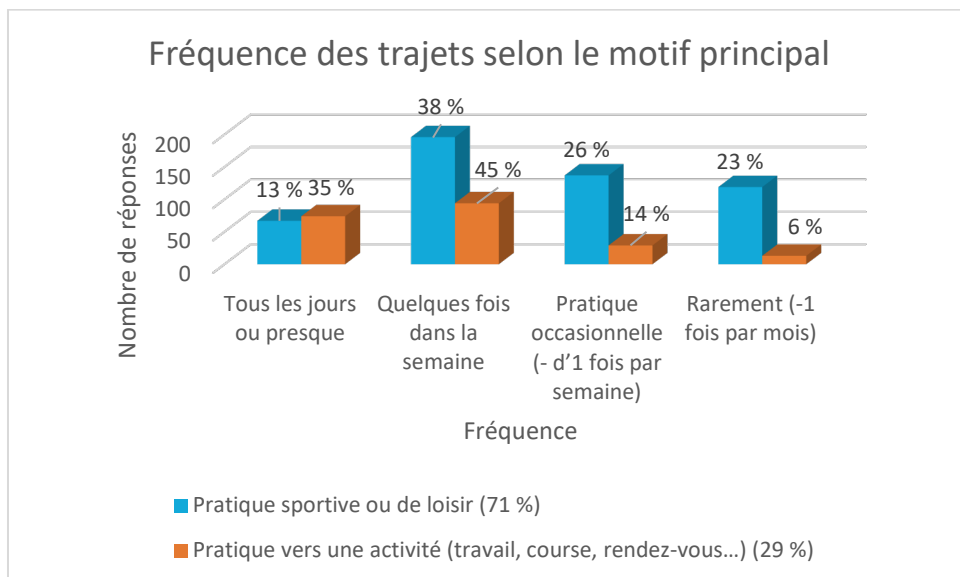
Le type de pratique



Le vélo n'est considéré que comme un moyen de transport par près de 29 % des enquêtés. La pratique est surtout récréative sur l'Agglomération.



Les catégories d'usages « quelques fois dans la semaine » et « tous les jours ou presque ». Plus de 60 % des cyclistes ont un usage régulier de leur vélo plusieurs fois par semaine.

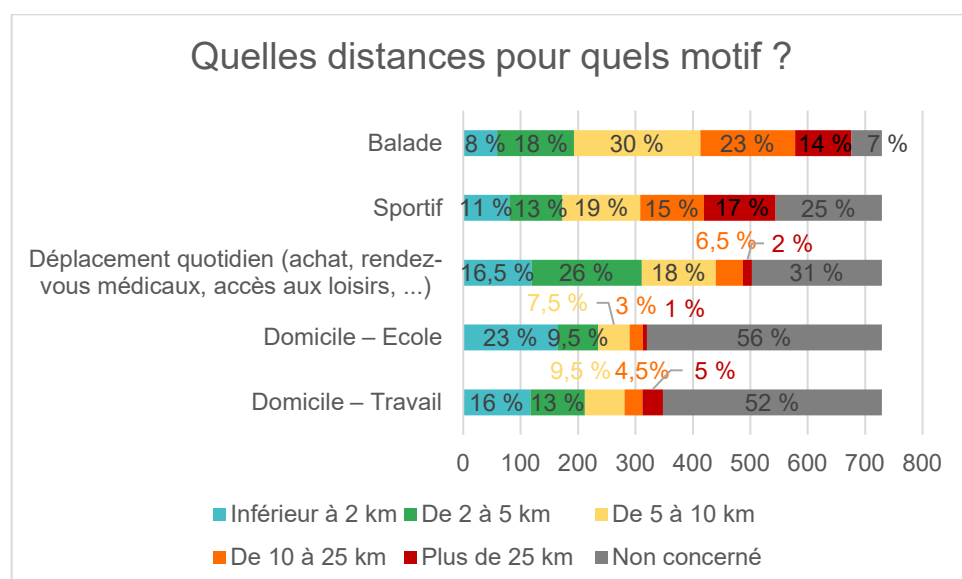


La fréquence des pratiques varie selon l'usage que les répondants ont de leur vélo : la pratique loisir / sportive est assez variable avec des résultats assez hétérogènes : 13% des cyclistes pratiquent tous les jours pour une activité sportive et de loisir. Ce nombre est plus conséquent quand il est question d'une pratique utilitaire : 35 % utilisent leurs vélos de façon quasi quotidienne pour réaliser un déplacement : c'est la deuxième catégorie la plus représentée.

Le même nombre de personnes fait du vélo tous les jours pour les deux motifs. Beaucoup de répondants en font plus pour leur loisirs quelques fois par semaine à 38 % pour les sportifs et 45 % pour les pratiques utilitaires.

80 % des cyclistes utilitaires pratiquent le vélo très régulièrement, le vélo considéré comme un mode de déplacement, est donc davantage plus utilisé que pour le loisir (53%).

Les motifs et distances



L'analyse se fait sur les 729 personnes qui utilisent leurs vélos.

De nombreuses personnes ne se sentent pas concernées par les trajets domicile – travail ou école quand il est question du vélo : plus de 50 % des répondants n'effectuent pas ce trajet avec ce mode de transport.

En revanche, les catégories « inférieur à 2 kilomètres » et « entre 2 à 5 km » sont représentées

Rapport

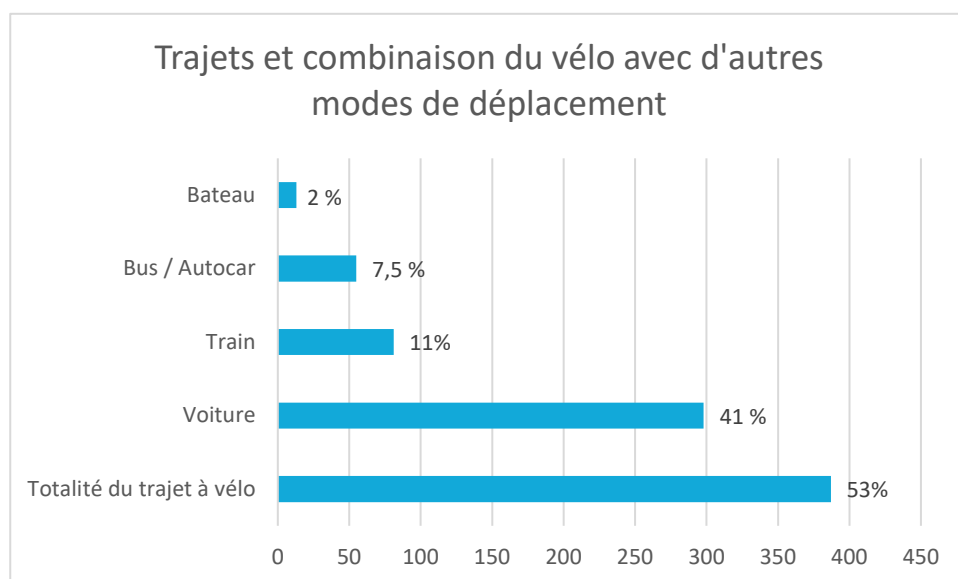
respectivement en deuxième et en troisième position pour ce motif

et sont donc un potentiel pour le vélo et celui à assistance électrique : en effet, on estime que le rayon d'action du vélo classique est en moyenne de 5 kilomètre et entre 8 et 12 kilomètres quand il s'agit d'un vélo à assistance électrique.

Les trajets entre 2 et 5 kilomètres (pour aller au travail, à l'école ou faire ses courses par exemple) représentent **49 % des réponses**. 16,5% des lieux d'étude ou de travail se trouvent dans ce rayon.

Des distances plus fortes sont recensées pour des déplacements de nature du récréatifs ou sportives ; les personnes sont prêtes à effectuer des distances plus élevées pour leurs loisirs

Vélo et intermodalité



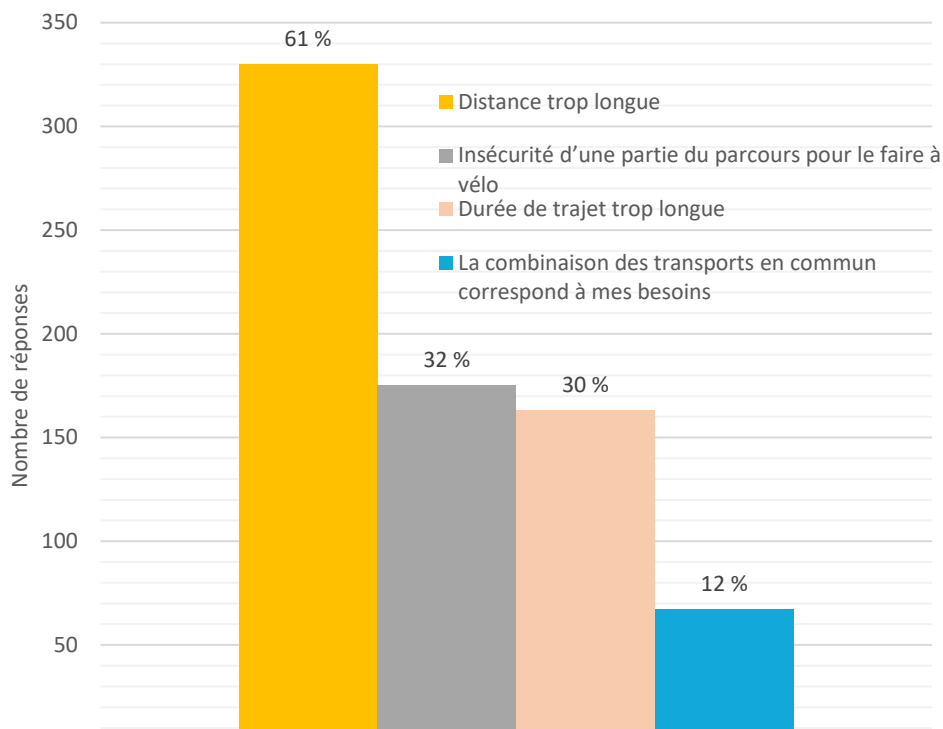
Lors d'un déplacement 53 % des utilisateurs font le trajet uniquement à vélo. 31 % le font à but utilitaire contre 69 % pour le loisir.

En deuxième position, Les personnes utilisent leurs voitures (41 %) pour pouvoir effectuer de plus longues distances afin de se rendre sur des itinéraires vélo plus éloignés de leurs domiciles. Les autres modes de transport sont majoritairement utilisés pour des trajets utilitaires, mais restent très résiduels. En effet, seul 20 % des personnes sondées prennent leur vélo pour des trajets quotidiens.

Les 81 personnes qui prennent le train avec leurs vélos le font à 50 % pour un motif utilitaire et à 50 % l'emporte pour leur loisir ou faire faire du sport.

Les questions suivantes, facultatives comme la combinaison de plusieurs moyens de transport n'est pas adaptée à tous ni sur l'ensemble du territoire de l'Agglomération, il y a donc eu moins de réponses.

Pourquoi les cyclistes ont recourt à plusieurs modes de transport (plusieurs réponses possibles)

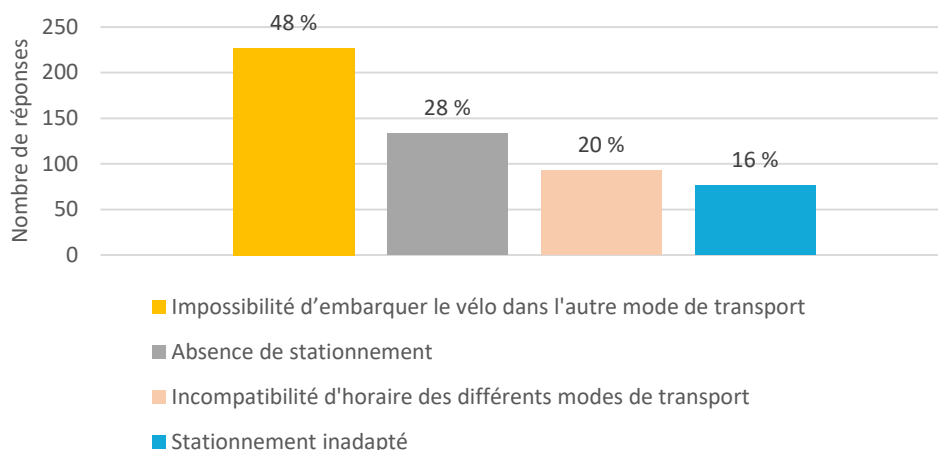


Résultat sur 541 réponses

61 % des cyclistes ont recourt à plusieurs modes de transport, car la distance est trop longue pour être effectuée à vélo.

12 % expriment une complémentarité dans l'offre de déplacement.

Les difficultés rencontrées lors du changement de mode de transport (plusieurs réponses possibles)



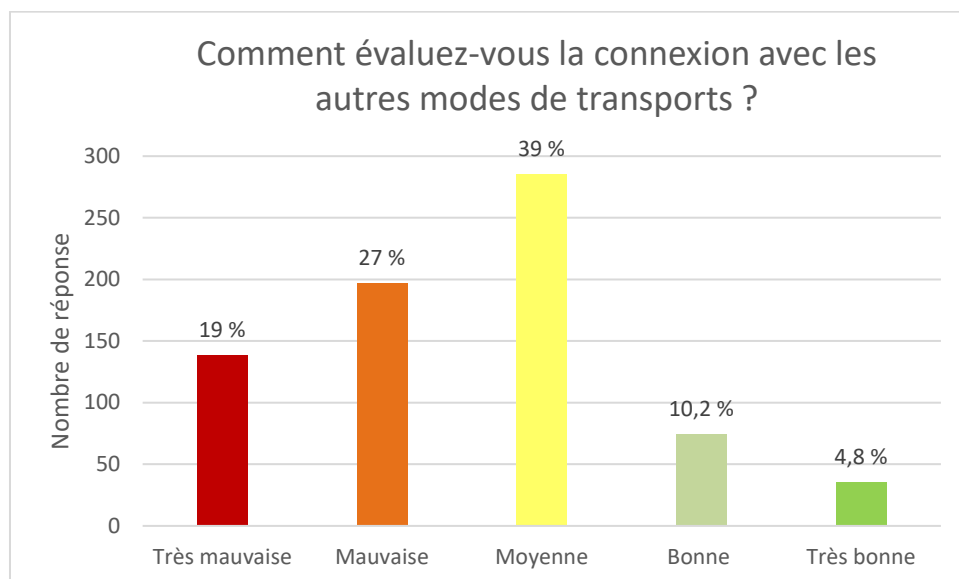
Résultat sur 475 réponses

Sur cette question, quasiment la moitié des répondants évoque

l'impossibilité d'embarquer le vélo dans l'autre mode.

Le cumule des réponses « absence de stationnement » et « stationnement inadapté » (44 %), montre l'enjeu fort de développer des infrastructures à cet effet.

En réponse ouverte sur les difficultés rencontrées pour l'intermodalité avec le vélo, certains citent « le coût du transport l'été » ou « qu'il n'est pas évident de prendre son vélo dans le train ».

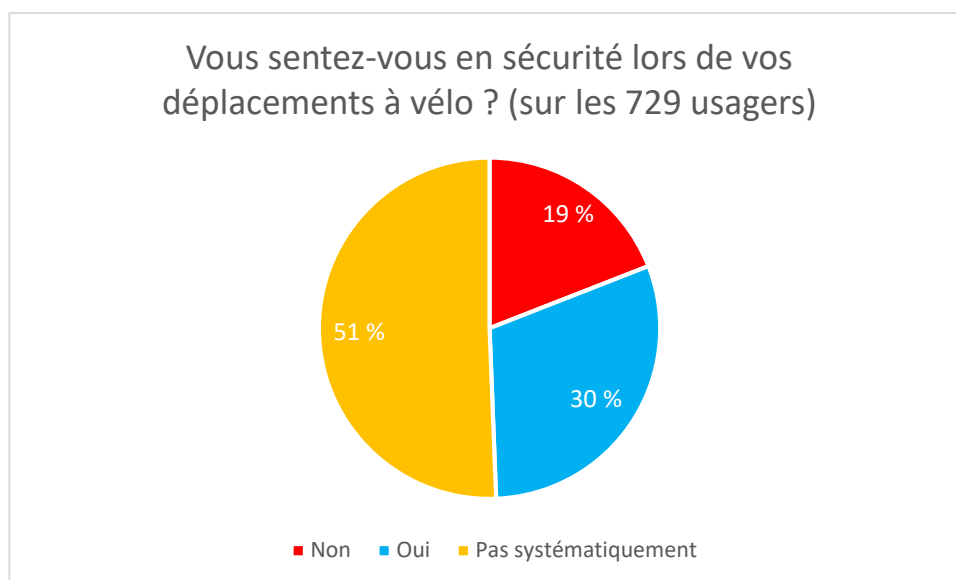


Résultats sur 729 réponses

Peu de personnes estime que la connexion entre les différents modes de transport est bonne. Il y a seulement 15 % de notes positives contre 43 % de notes faibles et 39 % de notes moyenne. La moyenne générale pour la connexion entre les modes de transport est de 2,3/5.

IV. Craintes, freins et leviers à l'utilisation du vélo

Les freins et craintes à la pratique du vélo



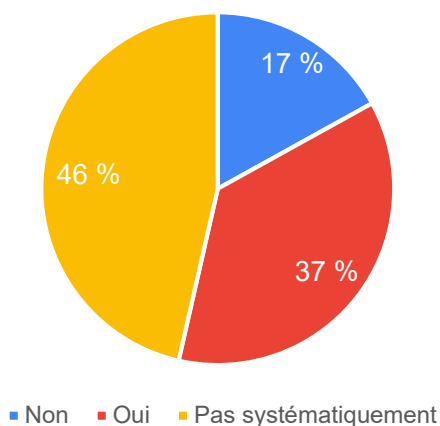
70 % des personnes sondées déclarent ne pas se sentir totalement en sécurité lors de leurs déplacements, 19 % estiment que ce n'est jamais le cas et plus de 50 % de personnes sont mitigées.

Si on décompose ces résultats entre ceux qui ont une pratique récréative et ceux qui ont une pratique

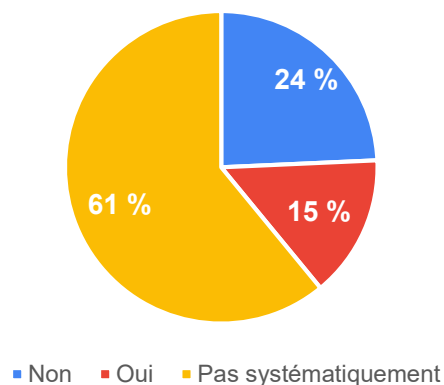
Rapport

utilitaire, on constate que les représentations sont légèrement différentes. Comme cela a été indiqué auparavant dans l'analyse, les personnes qui pratiquent le plus sont les personnes qui ont une pratique utilitaire : leur sentiment de sécurisé est moindre. 61 % déclarent ne pas se sentir en sécurité.

Vous sentez-vous en sécurité lors de vos déplacements à vélo ? (sur les 519 personnes qui ont une pratique sportive / loisir)

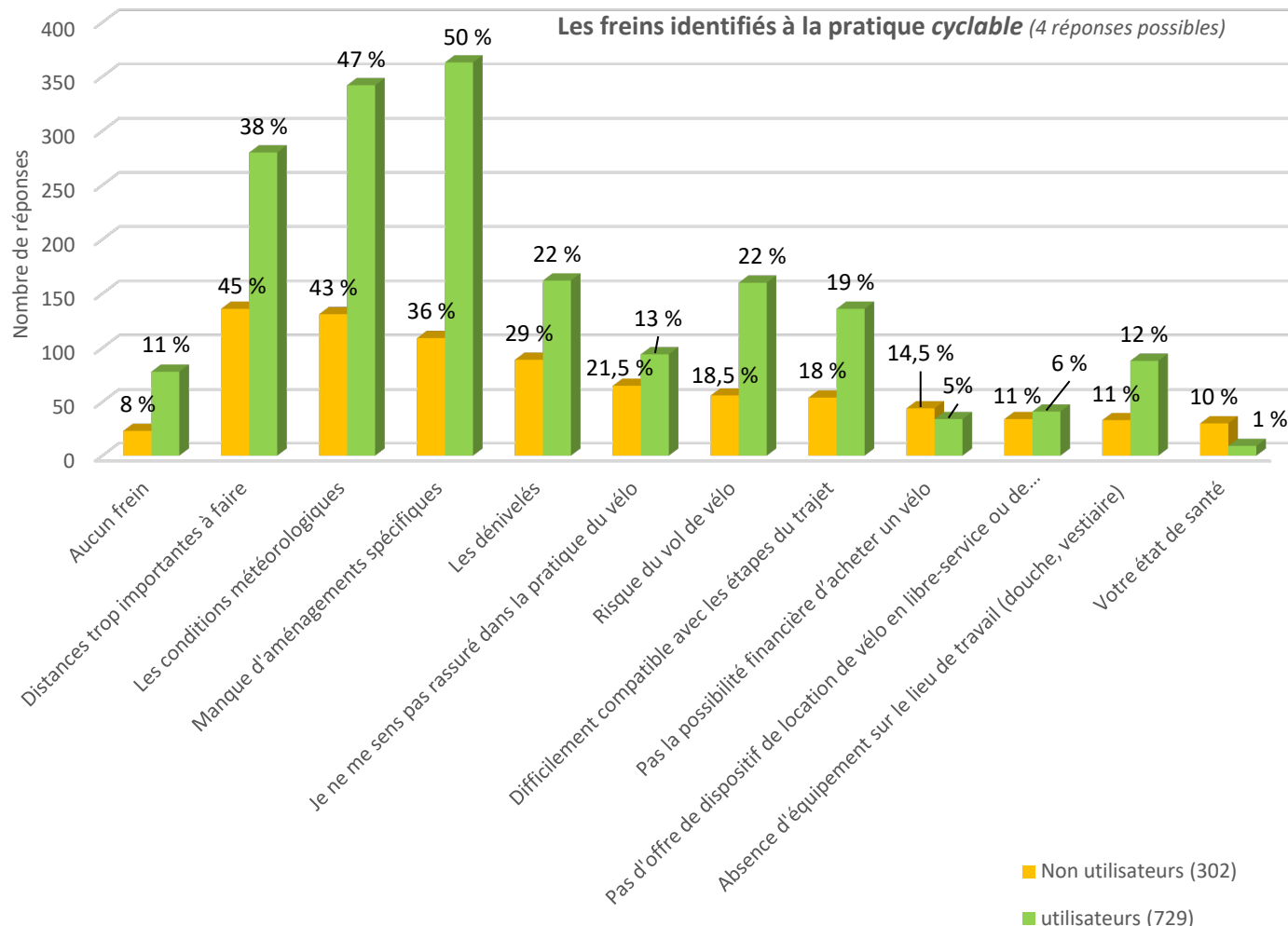


Vous sentez-vous en sécurité lors de vos déplacements à vélo ? (sur les 210 personnes qui ont une pratique utilitaire)



Si on décompose ces résultats entre ceux qui ont une pratique récréative et ceux qui ont une pratique utilitaire, on constate que les représentations sont légèrement différentes. Comme cela a été indiqué auparavant dans l'analyse, les personnes qui pratiquent le plus sont les personnes qui ont une pratique utilitaire : leur sentiment de sécurisé est moindre. 61 % déclarent ne pas se sentir en sécurité systématiquement, et 25 % ne s'estiment pas en sécurité du tout.

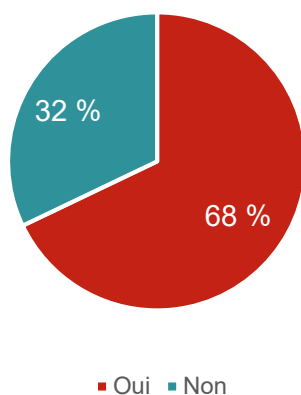
Pour ce qui est de la pratique sportive et récréative, les chiffres indiquent qu'ils ne se sentent globalement pas en sécurité avec 37 % de réponse positive.



Le manque d'infrastructures spécifiques est le premier frein identifié pour les usagers (50 %). C'est le troisième pour les non-cyclistes à 36 %.

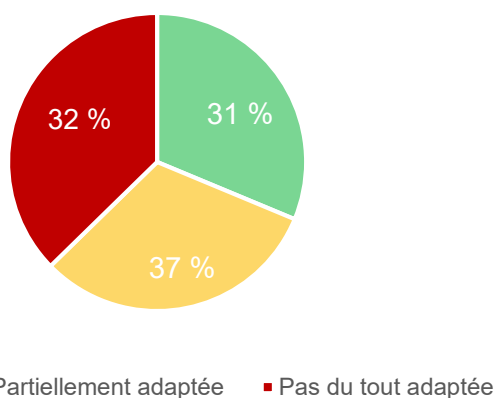
En deuxième facteur, la météo peut faire préférer un mode de transport abrité, les deux catégories d'usagers s'entendent sur ce point avec 47 % des utilisateurs et 44 % de non utilisateurs. Enfin, les distances à parcourir sont perçues comme le frein principale pour les non usagers et c'est le troisième pour les cyclistes avec respectivement 45 % contre 38 %.

Ces freins vous ont-ils déjà fait renoncer à votre trajet ?



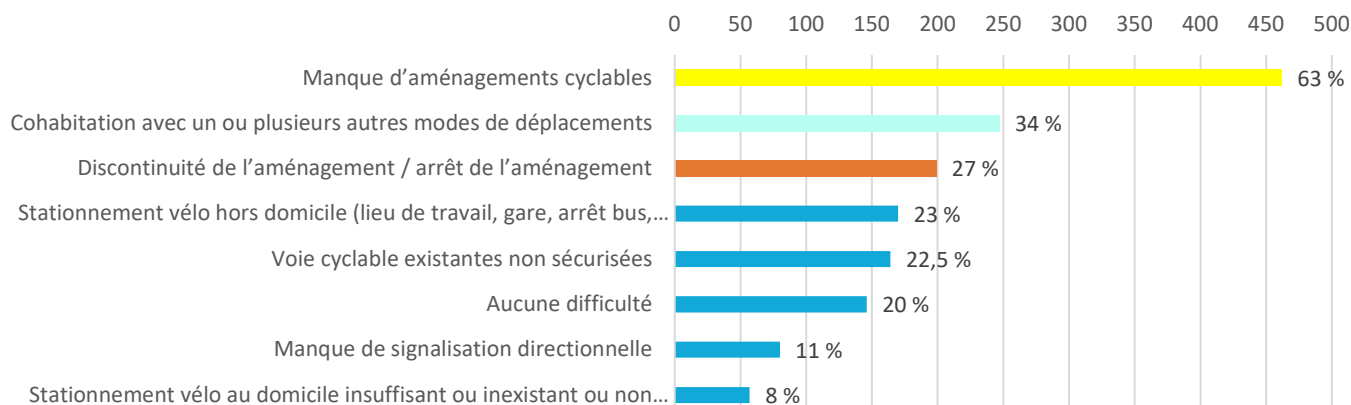
Plus d'1/3 des répondants cyclistes ont persisté dans leurs pratiques malgré un facteur extérieur bloquant identifié.

Le ressenti des usagers du vélo vis-à-vis de leur commune



Ce graphique montre que les usagers ont une vision assez différente de leurs communes. La perception du danger est très subjective en vélo et dépend du degré d'habileté et d'intensité de la pratique que les usagers ont du vélo.

Quelles sont les difficultés que vous rencontrez à vélo d'un point de vue de l'aménagement ?

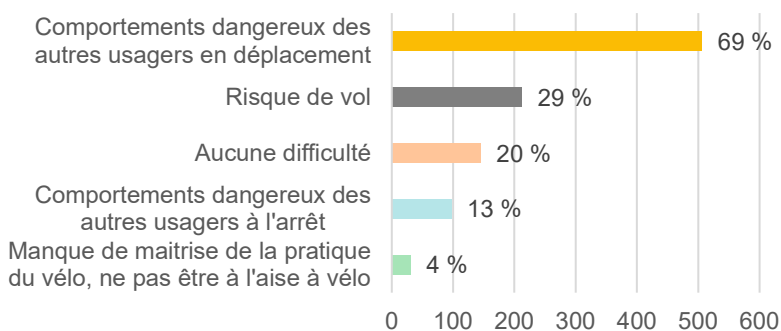


Le manque d'aménagements cyclables est identifié par 63 % des réponses en lien avec le facteur les discontinuités qui sous-entend un arrêt/manque des aménagements pour les cyclistes et qui revient en tant que 3^{ème} facteur de difficulté à la pratique.

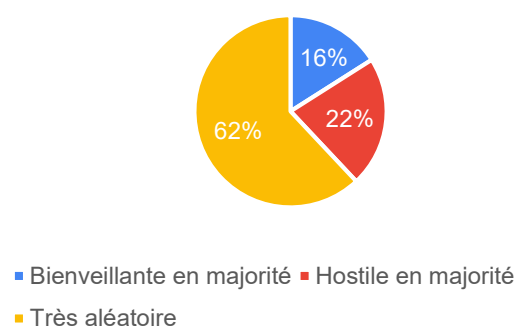
En deuxième position, la cohabitation avec les autres modes est mal vécue par les cyclistes. Le sujet de la mixité vélo / véhicule motorisé sur la chaussée, du stationnement sur voie dédiée, le comportement des usagers, des automobilistes qui doublent trop près sont autant de facteurs qui poussent les usagers à être craintif.

La question du manque d'équipements pour le stationnement hors du domicile arrive en 4^{ème} position : il n'est pas encourageant de ne pas savoir où mettre son vélo quand il n'y a pas d'infrastructures spécifiques. La pratique du vélo serait encouragée si les cyclistes avaient un espace de stationnement au départ à destination de leurs trajets.

Qu'est-ce qui vous met en danger en vélo selon vous ? (sur l'ensemble des 729 réponses, plusieurs choix autorisés)



La perception du ressenti envers les cyclistes par les autres usagers

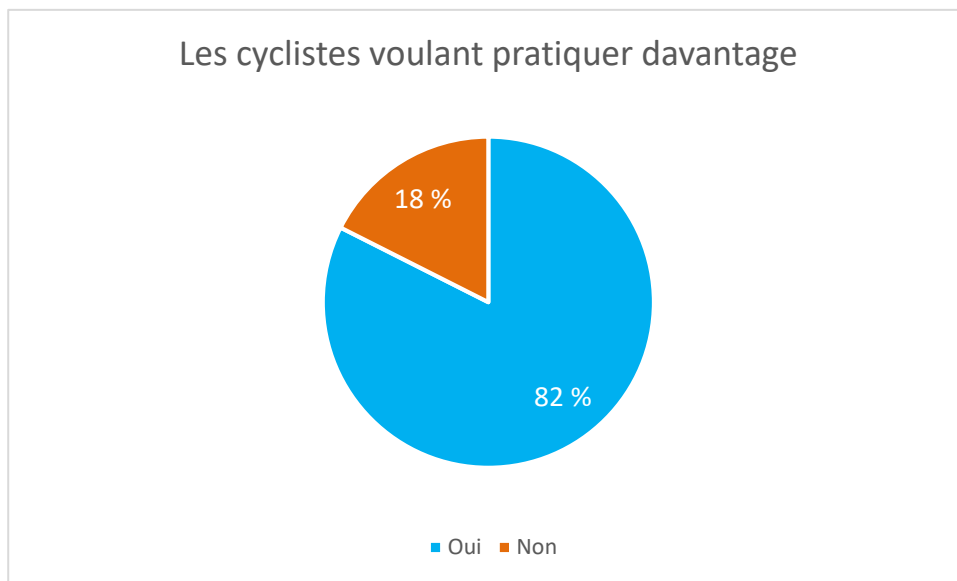


Le comportement des autres usagers de la route demeure le premier facteur bloquant concernant la sécurité des cyclistes à 69 %. 62 % indique un comportement très aléatoire, 22 % allant jusqu'à le caractériser comme hostile.

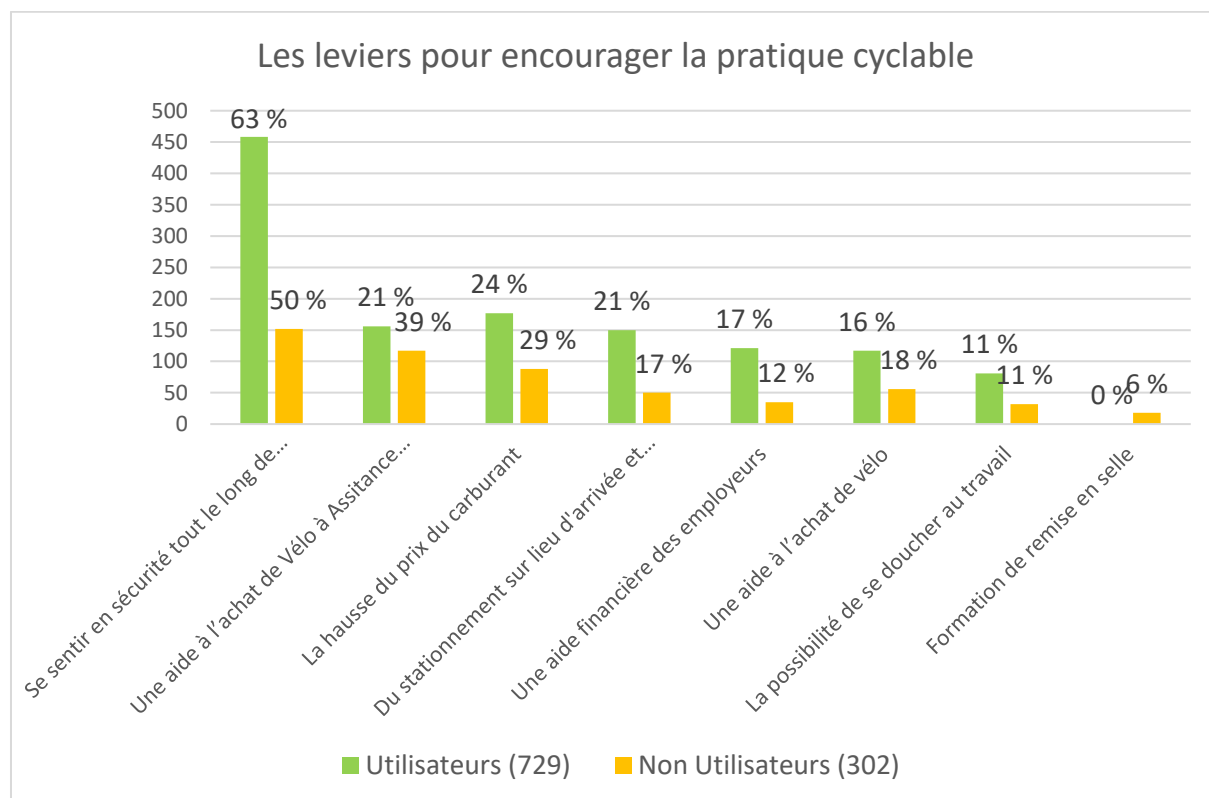
Le risque de vol de vélo se place en deuxième position pour les critères relatifs à la sécurité. Chaque année en France, 400 000 vélos sont volés, représentant plus de 1000 vols par jour, soit l'équivalent d'un vélo volé chaque minute².

² <http://www.veloperdu.fr/statistiques>

Les leviers à la pratique du vélo



Parmi l'ensemble des utilisateurs, plus de 82 % souhaiteraient utiliser davantage leur vélo. 65 % des interrogés aimeraient utiliser leur vélo pour des trajets utilitaires. Des déplacements sont difficilement réalisables à vélo car souvent trop longs. En revanche, certains motifs de peuvent être réalisés à vélo, comme des achats de proximité par exemple, n'impliquant pas nécessairement d'employer un autre mode de transport pour s'y rendre.



Rapport

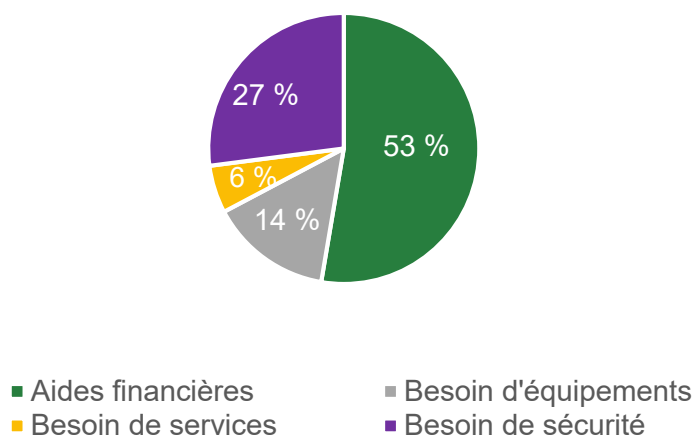
Utilisateurs : Les cyclistes déjà pratiquant souhaitent plus de sécurité, en lien avec les réponses précédentes sur les freins à la pratique, 63 % aimeraient avoir un parcours sécurisé complet sur l'ensemble du trajet. Des raisons financières comme l'inflation sur le prix du carburant (14 %) ou des aides à l'achat peuvent aussi être des leviers pour encourager la pratique. En terme d'équipement, du stationnement au départ et sur le lieu de destination sont aussi souhaités pour 12% des répondants.

Non – utilisateurs : En rassemblant l'ensemble des critères sous des catégories, il est possible d'observer que les variables d'ordres financières, à savoir l'aide à l'achat d'un VAE ou d'un vélo classique, une aide financière des employeurs ou encore la hausse prix du carburant permettraient de déclencher le début de la pratique chez les non pratiquant. Ainsi 16 % pourraient passer au vélo à cause de ce facteur constituant un levier modal important.

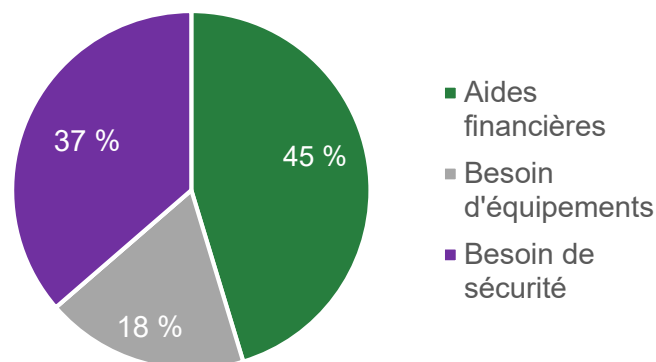
En seconde position, 28 % des répondants invoquent le fait d'avoir un parcours sécurisé sur l'ensemble de leurs trajets.

Les variables services comprenant la formation aux vélos pour la remise en selle, du stationnement et la possibilité de se doucher au travail se place en 3^{ème} positions en ce qui s'agit des freins.

**Facteurs déclencheurs chez les non cyclistes
(302 réponses)**

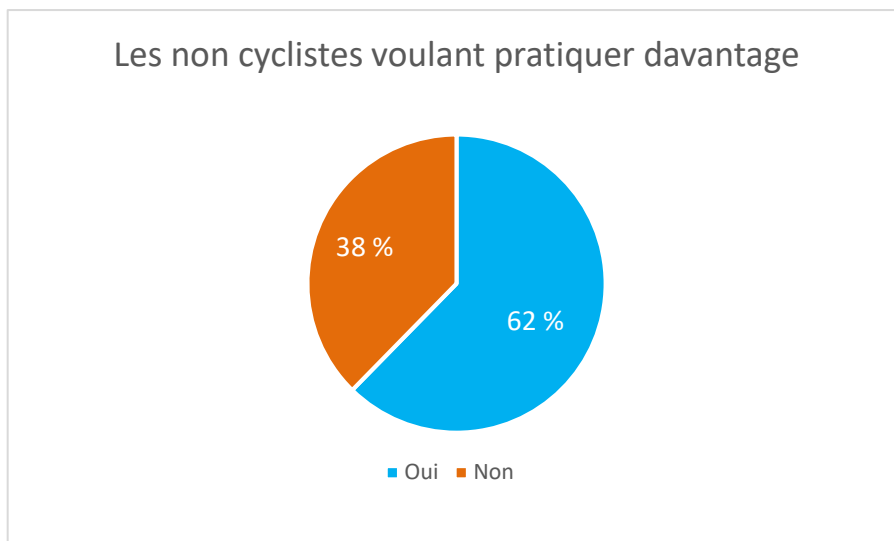


**Facteurs déclencheurs chez les cyclistes
(729 réponses)**

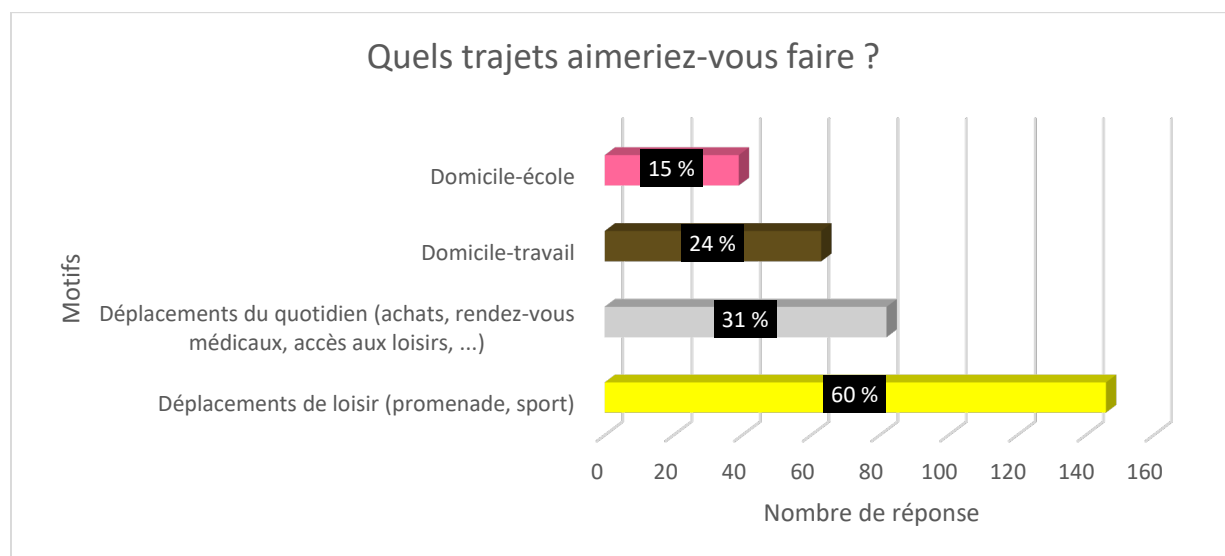


V. Comprendre les attentes des non cyclistes

L'échantillon sondé se constitue de 302 réponses qui correspondent aux personnes non pratiquantes.



62 % des non utilisateurs souhaitent faire plus de vélo contre 38 % qui ne souhaitent pas changer leurs habitudes.

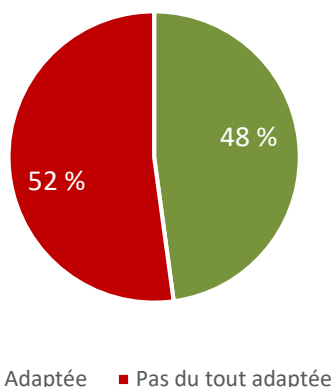


Sur 261 réponses (plusieurs réponses possibles)

60 % des répondants déclarent vouloir faire des trajets pour se promener ou faire du sport cela représente l'envie principale des non-utilisateurs.

Il y a un fort écart de représentation entre les personnes qui pratiquent déjà et ceux qui n'utilisent pas leurs vélos. En effet, une personne déjà convertie au vélo dans sa pratique a des attentes pour des trajets utilitaires

Le ressenti des non usagers du vélo vis-à-vis de leur commune



Plus de la moitié des personnes répondantes estiment que leur commune n'est pas adaptée au vélo.

VI. Pour une Agglomération cyclable

Ce questionnaire intervient à l'aune du Plan vélo communautaire de Guingamp – Paimpol Agglomération. Il sert à mesurer l'intérêt pour la pratique cyclable au début du projet, un des objectifs est de réinterroger la population une fois que des actions concrètes auront été réalisées pour contribuer à développer la pratique cyclable et d'évaluer via le regard des usagers à posteriori de l'avancée des aménagements cyclables.

Concernant les résultats, il est important d'indiquer que la plupart des répondants sont déjà des cyclistes, mais peu utilisent leurs vélos pour leurs trajets quotidiens. Beaucoup encore associent le vélo à un objet de détente, de loisir ou de balade.

Le besoin de sécurité sur le trajet est une réponse qui intervient souvent dans les réponses que la personne soit cycliste ou non. La météo semble également être un facteur décourageant la pratique, mais le fait que le parcours comporte des reliefs / dénivelés n'est pas l'argument principal alors que le territoire de l'Agglomération est souvent vallonné.

L'argument financier est aussi mis en lumière, s'agissant de levier, une aide à l'achat de la VAE ou la hausse du prix du carburant pourrait renforcer la pratique du vélo.

De nombreux jeunes de 10 – 18 ans ont répondu au questionnaire, c'est une classe d'âge dans ce type de territoire qui est captif de ce moyen de transport où leurs attentes sont fortes sur l'utilisation du vélo, constituant leur seul moyen de déplacement.

Enfin, 141 personnes se sont dites prêtes à participer à des groupes de travail pour l'élaboration du plan vélo dont 25 non usagers du vélo. 74 se sont également dit intéressées pour créer ou rejoindre une association de cycliste du quotidien (soit 7 % des répondants), absente sur le territoire de l'Agglomération pour pouvoir communiquer et apporter le regard sur la future politique cyclable.