



Communiqué de presse

Baromètre vélo 2025 : la voix des citoyen·nes pour transformer nos territoires

334 000 réponses, 2 650 communes qualifiées : l'édition 2025 du Baromètre vélo confirme l'ampleur d'une demande citoyenne forte pour des villes, bourgs et villages plus sûrs et plus accessibles à vélo.

Un outil citoyen devenu incontournable

Créé en 2017 par la FUB, le Baromètre vélo est aujourd'hui la plus grande enquête citoyenne au monde sur le ressenti des habitant·es concernant les conditions de circulation à vélo. Chaque contribution reflète à la fois l'expérience des cyclistes et les attentes de celles et ceux qui aimeraient pouvoir se déplacer à vélo si les conditions le permettaient.

L'édition 2025 marque un tournant avec 334 000 participations (+21 % par rapport à 2021), dont près de 31 000 non-cyclistes. Plus d'une commune française sur trois a été évaluée. Les résultats reposent sur une méthodologie scientifique et sont mis à disposition en open data sur barometre-velo.fr.

Les grands enseignements nationaux

- **Un climat vélo encore médiocre (3,09/6)**, mais en légère amélioration (+3 %).
- **Des dynamiques contrastées** : les grandes villes tirent le climat vélo vers le haut, mais les bourgs et villages reculent. Le quart sud-est décroche, tandis que la façade atlantique confirme son dynamisme.
- **Les attentes prioritaires** restent la sécurité, la continuité des réseaux et le stationnement vélo.
- **Une participation plus représentative** : forte hausse des réponses de femmes (+19 %), et meilleure prise en compte des petites communes.
- **1,1 million de points cartographiés** identifiant lieux dangereux, améliorations récentes et besoins en stationnement.

Vélo Utile met en lumière les résultats pour Saint Briec et son agglomération :

- Avec une note de **3,42 sur 6** (+0,2 points seulement par rapport à 2021) c'est une **quasi stagnation**. La sécurité des déplacements à vélo n'a pas été améliorée et reste le parent pauvre de la mobilité à vélo briochine. Le sentiment d'insécurité est trop fort et il est toujours impossible pour de nombreux parents de laisser leurs enfants aller à l'école à vélo.
- La **participation exceptionnelle** des habitants de la ville (1089) et de son agglomération à l'enquête Baromètre vélo 2025 place la mobilisation briochine au niveau des métropoles régionales (Rouen, Orléans, Amiens). Cela montre que c'est un sujet qui concerne beaucoup de monde bien au-delà du cercle militant. Les gens veulent simplement pouvoir se déplacer en sécurité.
- **Il manque surtout un véritable plan vélo à la ville**. Il faut sortir de la logique d'acupuncture. On n'a pas vu jusque là de volonté de sécuriser un axe continu d'un bout à l'autre de la ville. La mobilité à vélo n'est pas encore prise au sérieux à Saint Briec. On a trop souvent des bouts de voies cyclables sur les trottoirs ou le long de voitures en stationnement, des coups de peinture sur la voie qui ne protègent en rien les cyclistes.
- **Saint Briec a besoin de changer d'échelle pour avancer sur la question des mobilités en facilitant massivement l'usage du vélo** : Accroître les services, le stationnement, et la flotte de vélos disponibles à Roulibre et Vélobaie est une bonne chose mais cela n'apporte aucune sécurité aux déplacements. La

population briochine a besoin d'un **réseau sécurisé** qui devrait se faire aussi **à l'échelle de l'agglomération** pour adopter le vélo. Le Schéma Directeur Cyclable de SBAA est trop peu ambitieux et très peu avancé. Un réseau dense et sérieux est nécessaire.

- **Beaucoup de communes de l'agglo sont classées « peu favorables à la pratique du vélo »** : La Méaugon (2,54) Langueux (2,91), Trémuson (2,72). Ploufragan (3,20) améliore à peine son score et Plérin progresse un tout petit peu plus (3,15 : +9,6 %). La sécurité reste le gros souci dans ces communes. Plédran et Trégueux sont dans la même moyenne (3,36)

- **L'action de la ville n'a pas apporté de satisfaction pour les déplacements du quotidien** : Le passage au 30kmh a ouvert les rues à sens unique en rue à double sens cyclables. Cela facilite certains trajets mais ne règle pas le problème de la sécurité en particulier dans les intersections, ni la promiscuité avec les voitures.

Hentig Glas est une belle réalisation mais elle n'apporte rien pour la desserte du centre ville à vélo, pour aller au travail, faire ses courses ou aller au marché : il manque surtout **les axes pour traverser la ville en sécurité** du nord au sud et d'est en ouest.

TEO ne répond pas non plus à cette attente de sécurité car le **réseau cyclable** est interrompu aux endroits stratégiques, là ou c'est le plus dangereux.

La rue du Légué dont l'aménagement **ne respecte pas le cadre légal** a obligé Vélo Utile à déposer un recours au Tribunal Administratif en 2024.

Malgré les annonces répétées de la mairie sur ce qu'elle fait pour le vélo, la perception des usagers et usagers reste inchangée.

Nous organiserons dans les prochaines semaines une réunion publique afin d'analyser plus finement ces résultats qui constituent un outil précieux pour le dialogue local : ils offrent aux élu·es, associations et habitant·es des données concrètes pour bâtir des politiques cyclables ambitieuses, en particulier à l'approche des municipales 2026.
