

Vélo urbain : approche longitudinale de la pratique à l'échelle individuelle

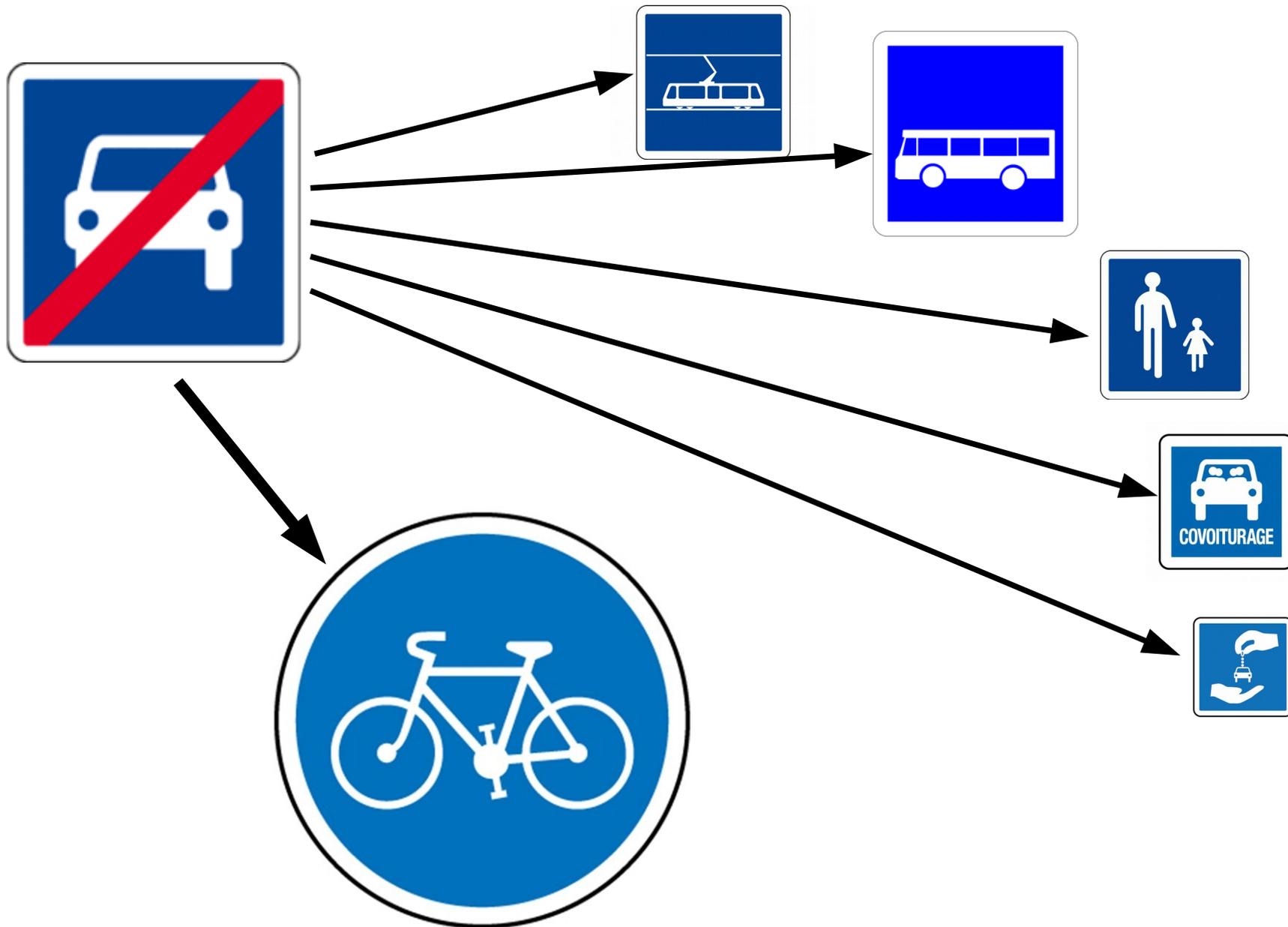


Jeudi 18 mai 2017
Adrien Caillot
Doctorant

Plan

- Contexte : décalage entre objectifs, atouts, et usage du vélo
- Travaux sur le vélo urbain et leurs limites concernant l'individu
 - Le cycliste, son environnement, ses pratiques
 - Méthodologie
 - Récits de vie et résultats
 - Parcours commenté et objectifs
 - Conclusion et perspectives

Un objectif : le report modal



Le vélo : incitations

GIVENCHY

GENTLEMEN ONLY
CASUAL CHIC
THE NEW FRAGRANCE FOR MEN

www.givenchybeauty.com



POUR PARADER
J'AI TROUVÉ PLUS CLASSE !

LE VÉLO JE M'Y (RE)METS !

MAISON DU VÉLO

POUR CIRCULER
J'AI TROUVÉ PLUS EFFICACE !

LE VÉLO JE M'Y (RE)METS !

MAISON DU VÉLO

POUR STATIONNER
J'AI TROUVÉ PLUS PRATIQUE !

LE VÉLO JE M'Y (RE)METS !

MAISON DU VÉLO

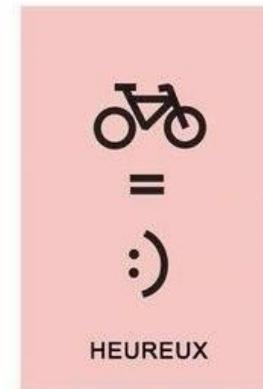
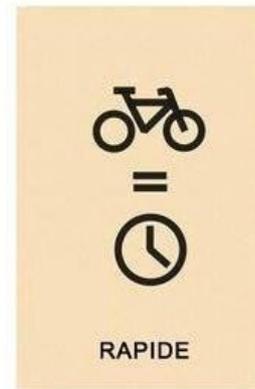
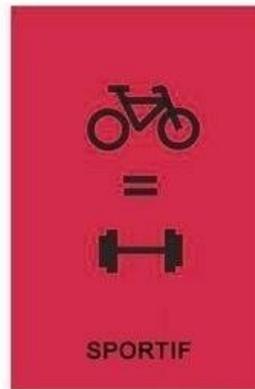
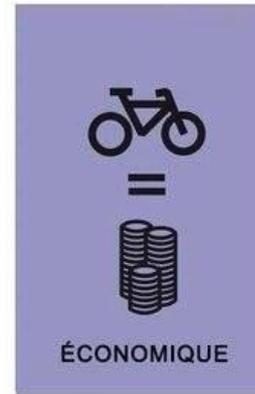
POUR GRIMPER
J'AI TROUVÉ PLUS BRANCHÉ !

LE VÉLO JE M'Y (RE)METS !

MAISON DU VÉLO

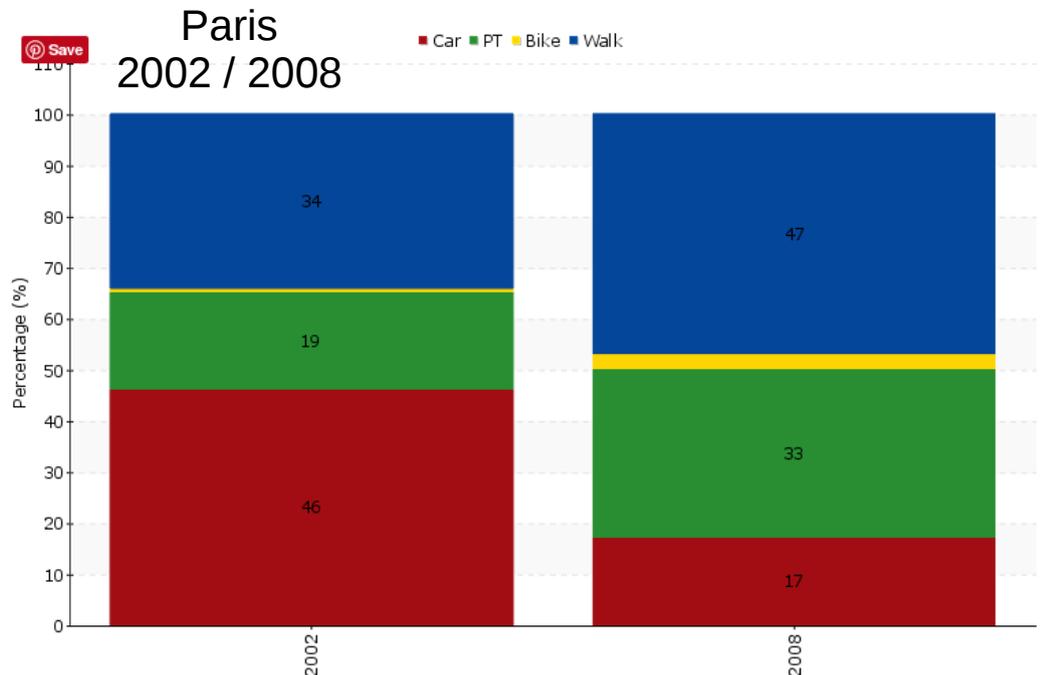
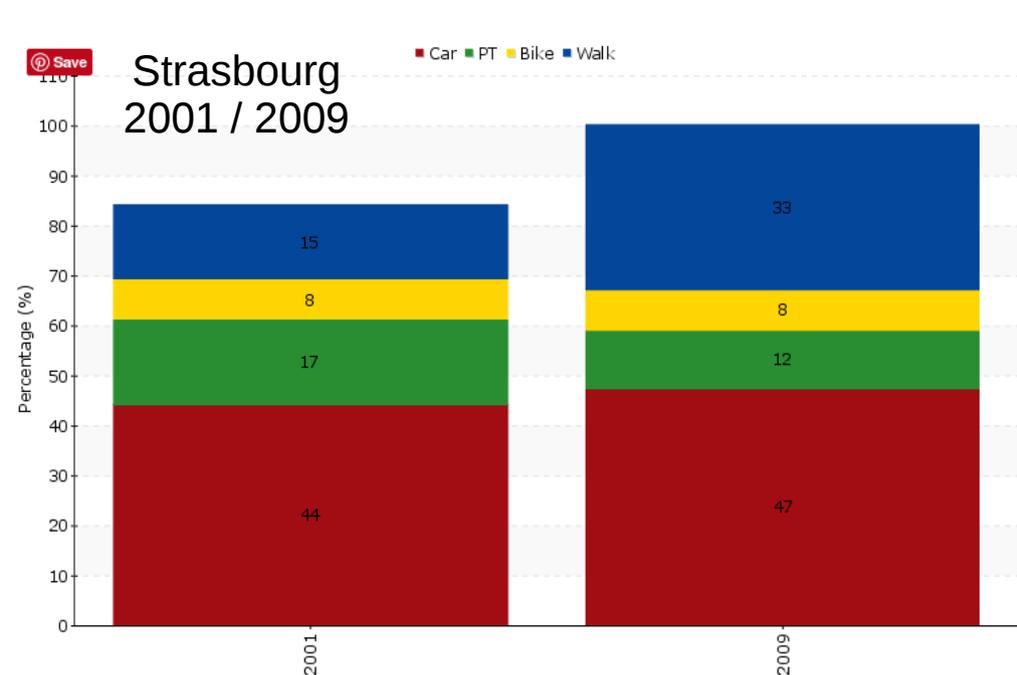
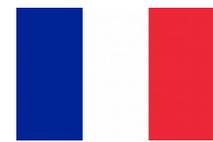
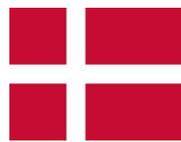
Des atouts bien connus

Rapport Brigitte Le Brethon, 2004
⇒ 90 % d'opinions favorables au développement du vélo



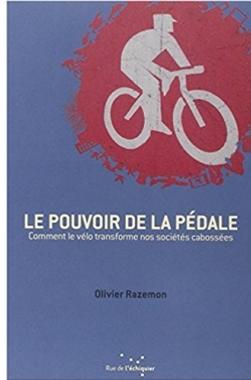
Un report modal relativement faible

Ville	Année	Population	Part		Ville	Année	Population	Part		Ville	Année	Population	Part		Ville	Année	Population	Part
Brussels	2008	1.136.920	2		Copenhagen	2014	591.000	30		Berlin	2008	3.506.239	13		Paris	2008	2.211.297	3
Antwerp	2010	506.000	23		Aarhus	2015	325.000	18		Hamburg	2008	1.735.663	12		Lyon	2015	1.375.000	2
Ghent	2012	251.000	20		Odense	2008	187.000	27		München	2008	1.326.807	14		Marseille	2009	1.177.000	1
Charleroi	2008	202.598	1		Naestved	2006	81.432	13		Köln	2006	989.766	12		Toulouse	2004	924.000	3
Liege	2008	192.504	2		Gladsaxe	2009	66.693	23		Frankfurt	2008	680.000	11		Bordeaux	2009	881.000	3
Brugge	2011	117.000	28		Helsingør (Elsinore)	2006	59.013	15		Düsseldorf	2008	629.005	11		Nantes	2012	580.000	5
Namur	2008	108.950	2		Hoeje Taastrup	2006	48.807	14		Stuttgart	2009	592.915	5		Saint-Étienne	2001	510.000	1
Leuven	2001	88.559	17		Ballerup	2006	48.514	17		Karlsruhe	2012	298.000	25		Strasbourg	2009	439.000	8
Kortrijk	2011	75.623	24		Roskilde	2006	48.186	18		Freiburg	2016	227.000	34		Grenoble	2010	393.000	4
Hasselt	2000	68.353	13		Greve	2006	47.022	15		Heidelberg	2010	139.200	25		Besançon	2004	162.000	1



Comment l'expliquer ?

Beaucoup d'ouvrages sur le vélo :



- recommandations techniques sur les aménagements
- argumentaires « militants » à destination des élus et citoyens
- articles d'économie des transports
- lectures historiques ou institutionnelles...



... mais quid du cycliste en tant qu'individu ? 7/18

Le cycliste et son environnement

Où aller ?

Mais il me coupe la route ?!

Il va pleuvoir.

Par où passer ?

Et si une portière s'ouvre ?

Oh, un trou !

Au moins j'ai le vent dans le dos.



... garder l'équilibre...

Le cycliste et son environnement

Affects

Représentations

Habitudes

Émotions

Connaissance
du terrain

Habilitété

Confiance en
soi

Aménagement
« cyclable » ?
Selon qui ?
– Aménageur ?
– Représentants
d'associations ?
– Usagers ?



Le cycliste et sa pratique



Méthodologie

Méthode mixte : qualitative et quantitative :

Éléments qualitatifs :

- Récits de vie
- Parcours commenté

Élément quantitatif :

- Enquête par questionnaire

Récits de vie : méthodologie

- Création d'un groupe sur un réseau social
- Ajout dans ce groupe d'environ 300 personnes ayant une certaine pratique du vélo
 - Trois questions posées au groupe
- Dans quel contexte avez-vous appris à faire du vélo, et pratiqué le vélo durant votre enfance ?
- Dans quel contexte avez-vous repris le vélo à l'âge adulte ?
- Quelle est votre pratique du vélo aujourd'hui, et dans quel contexte ?

État d'avancement : déjà réalisée

Récits de vie : quelques résultats

45 réponses (personne ayant, ou ayant eu, pour la plupart, une pratique régulière du vélo en ville – beaucoup de trentenaires)

- **27 personnes ayant grandi à la campagne (au moins une partie de l'enfance)**
 - 6 autres dans un quartier calme
 - 3 autres à l'étranger, où la pratique du vélo est plus forte qu'ici
 - 1 autre en ville (65 ans)
 - 2 autres en ville, mais avec une pratique régulière en vacances (ex : Île de Ré)
- **2 personnes dans un environnement très urbain, sans autre précision**
 - 2 personnes trop peu précises

**Existence d'environnements favorables à la pratique du vélo
⇒ lien avec la pratique adulte ?**

Récits de vie : quelques résultats

Beaucoup de personnes cumulant plusieurs pratiques du vélo (exemple : pratique utilitaire urbaine, et VTT ou voyage à vélo...).

⇒ **Est-ce lié à l'échantillon, ou est-ce général en France ?**

Une omniprésence de la notion de « plaisir ».

⇒ **Le vélo procure du plaisir, ou le vélo n'est pratiqué que par les gens qui y trouvent du plaisir ?**

Des situations d'abandon identifiables :

⇒ exemple : fait d'être interne au lycée

Des situations de reprise également identifiables :

⇒ exemples : changement de lieu de travail, début d'une vie étudiante

Parcours commenté : méthodologie



Voir l'individu dans son environnement quotidien, sur des trajets habituels ou non

Inspiré d'une expérience menée par J. Meissonnier (sociologue)

État d'avancement : démarrage prévu dans les semaines à venir

Suivre le cycliste dans un trajet habituel, puis dans un trajet improvisé.

Le filmer et enregistrer ses commentaires en direct.

Parcours commenté : objectifs

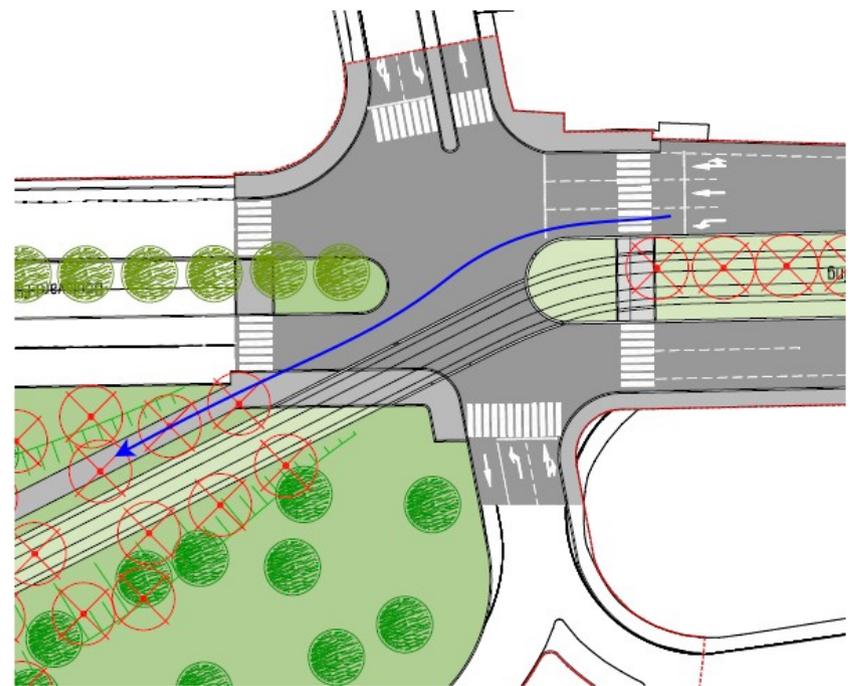
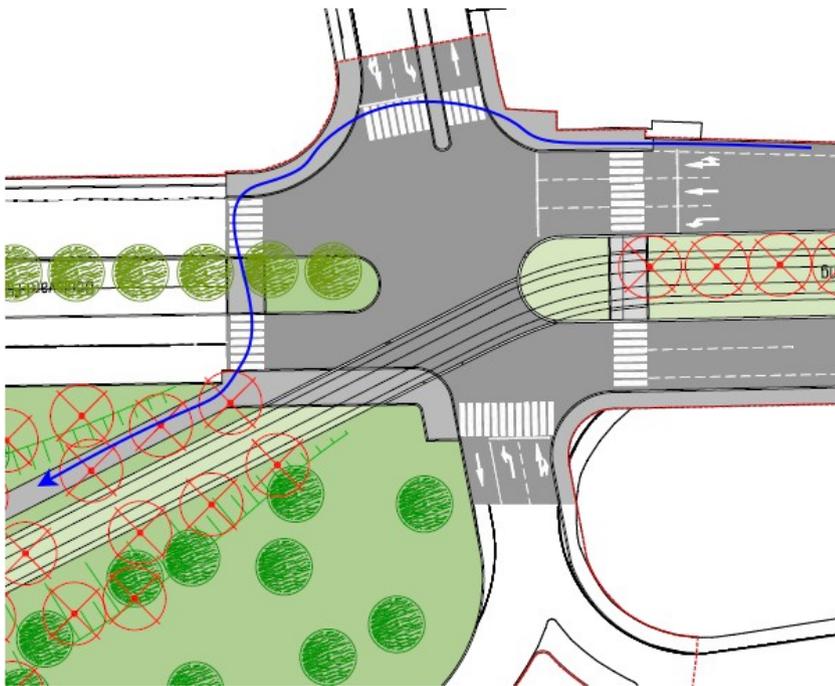
Connaître et identifier les habitudes des cyclistes

- Quels sont les savoir-faire liés à un trajet donné, connu ? Et ceux nécessaires pour appréhender un nouvel itinéraire ?
- Qui n'hésite pas à tenter de nouveaux itinéraires, et qui reste plutôt en terrain connu ?
- Quels sont les savoir-faire liés à une expérience donnée* ?
- Qu'est-ce qu'il est nécessaire d'avoir intégré ou incorporé pour faire du vélo en milieu urbain ? Et comment se déroule ce processus* ?

* lien avec les récits de vie.

Parcours commenté : objectifs

- Mise en évidence de la multiplicité des pratiques : différentes manières de circuler, différents usages d'un même aménagements, différents comportements dans un même carrefour, différents choix d'itinéraires...



Conclusion et perspectives

- Un besoin d'interroger les pratiques cyclistes à l'échelle individuelle
- Une première phase d'enquête qualitative, réalisée par écrit, apportant des hypothèses nouvelles, et des questionnements à valider
 - Une seconde phase d'expérience, à venir, permettant d'approfondir et compléter ces hypothèses
- Une troisième phase d'enquête quantitative prévue, permettant de valider ou non les hypothèses
- Des travaux complémentaires envisageables : comparaisons avec l'étranger, nouvelles enquêtes ou expériences, etc.