



**HAL**  
open science

## Aptitudes et habitudes dans la pratique du vélo

Adrien Caillot, Thomas Buhler, Marie-Hélène de Sède-Marceau

► **To cite this version:**

Adrien Caillot, Thomas Buhler, Marie-Hélène de Sède-Marceau. Aptitudes et habitudes dans la pratique du vélo. Treizièmes Rencontres de Théo Quant, May 2017, Besançon, France. hal-01530442

**HAL Id: hal-01530442**

**<https://hal.science/hal-01530442>**

Submitted on 31 May 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Vélo en ville : théorie(s) et pratique(s) Aptitudes et habitudes dans la pratique du vélo

Adrien Caillot, Thomas Buhler, Marie-Hélène de Sède-Marceau

Laboratoire ThéMA

UMR 6049 CNRS - Université Bourgogne Franche-Comté

**Mots-clefs** - vélo, usage, habitude, aptitude

Depuis les années 80, la majorité des politiques publiques liées aux déplacements ou à l'aménagement affiche une volonté de réduire l'usage de la voiture en milieu urbain. Pour mener à bien cette mission, plusieurs modes de déplacements alternatifs à l'automobile sont proposés et soutenus par les collectivités et les aménageurs : on trouve, en général, les transports en commun en premier lieu, tandis que le vélo est généralement cité en second lieu, souvent avec la marche et parfois avant le covoiturage et l'autopartage. Doté de l'image du moyen de déplacement écologique par excellence, le vélo est de plus en plus visible. Il illustre largement les documents de communication des collectivités ou leurs documents d'aménagement, et on le retrouve de plus en plus – chose inconcevable il y a encore quelques années - dans les magazines et la publicité, notamment pour le luxe.

Les atouts du vélos sont bien connus : il ne coûte pas cher, ne pollue pas, ne fait pas de bruit, permet de pratiquer l'activité physique régulière recommandée, et permet surtout de se déplacer relativement rapidement et librement avec un minimum de contraintes de circulation et de stationnement [Héran, 2014]. De telles caractéristiques devraient, théoriquement, conduire à un usage plus important que celui qu'on peut observer aujourd'hui dans la plupart des villes françaises. En effet, dans la plupart des villes françaises, nous pouvons

avancer que la part modale réelle du vélo est insuffisante ou décevante au regard des moyens mis en œuvre. Elle augmente bien de façon régulière dans les grandes villes et les centres des villes moyennes, mais cette augmentation est trop faible pour atteindre des parts modales conséquentes. Les résultats obtenus ne sont pas alors pas à la hauteur des objectifs affichés. Pire, la place du vélo comme mode quotidien est en stagnation, voire parfois en baisse, partout ailleurs<sup>1</sup>.

Il existe une quantité très importante d'articles et d'ouvrages traitant de la question du vélo en milieu urbain. Ces écrits correspondent à des types bien précis : recommandations techniques pour des aménagements pour permettre le développement de la pratique du vélo, argumentaires sur les avantages du vélo comme mode quotidien à destination des élus et du grand public, articles scientifiques ou d'économie des transports visant à chiffrer la pratique du vélo et ses bienfaits, ou encore lectures historiques et institutionnelles expliquant la place marginale qu'occupe le vélo utilitaire en France aujourd'hui [Héran, 2014]. À notre connaissance, il n'existe en revanche que très peu de travaux de recherche proposant une lecture des usages du vélo du point de vue du cycliste en tant qu'individu. Il existe, par exemple, des données géographiques sur les cyclistes et les trajets qu'ils parcourent, ou encore des données sur leurs

1. On manque encore de données précises à ce sujet pour différentes raisons : amalgames entre tous les deux-roues (motorisés ou non) dans certaines enquêtes, manque de données récentes dans certains territoires où les enquêtes ménages-déplacements datent parfois de presque 10 ans, etc. On pourra toutefois consulter la base TEMS, The EPOMM Modal Split Tool, qui est une base de données des parts modales des villes européennes, incluant un certain nombre de villes français : <http://www.epomm.eu/tems/>.

profils sociologiques (âge, genre, catégorie socio-professionnelle...), mais il ne semble exister que très peu d'informations sur leur pratique effective du vélo. Il existe pourtant de nombreuses façons différentes de se déplacer à vélo. Certains cyclistes choisissent, par exemple, de s'intégrer au trafic et d'adopter un comportement proche de celui d'un véhicule (« *vehicular cycling* ») [Forester, 1993]. À l'inverse, d'autres ne peuvent ou ne souhaitent pas le faire, et sont plutôt à la recherche d'un sentiment de sécurité qu'ils obtiennent en circulant le plus possible sur des itinéraires aménagés, voire sur les trottoirs, en adoptant parfois un comportement proche de celui d'un piéton. Enfin, d'autres oscillent entre ces deux comportements, ou d'autres comportements propres aux cyclistes, en fonction de différents paramètres.

Circuler à vélo dans une ville place l'individu dans une situation d'interaction complexe avec son environnement. Il doit gérer tout à la fois sa position sur la chaussée, son itinéraire, son équilibre, sa vitesse, et le comportement des autres usagers (motorisés, piétons et autres cyclistes). Par ailleurs, le vélo en tant que tel n'offre pas de protection face aux intempéries, aux imperfections de la chaussée, et au danger potentiel représenté par les véhicules motorisés.

Dans ces conditions, il semble que gérer autant de paramètres simultanément demande d'avoir intériorisé mentalement au moins une partie de ce travail. Une personne ayant besoin de se concentrer sur son équilibre pourra difficilement gérer en même temps les contraintes de la circulation. Autrement dit, se déplacer à vélo en ville demande une certaine habitude, et/ou une certaine aptitude. La première de ces deux notions caractériserait plutôt les personnes qui pratiquent le vélo en ville et ont intériorisé les savoir-faire et les comportements nécessaires, par répétition, et qui peuvent les réactiver dans une succession de contextes plutôt familiers (le trajet du matin, par exemple). L'aptitude, quant à elle, désignerait plutôt des compétences acquises, notamment durant l'enfance (savoir se déplacer au milieu de la circulation, pou-

voir anticiper des trajectoires, savoir s'agencer entre des obstacles, ne pas craindre une météo capricieuse, prendre du plaisir à effectuer l'ensemble de ces petits gestes). Cette aptitude permettrait à un individu d'envisager la pratique du vélo en ville alors qu'il ne se déplace pas de cette façon.

Le travail de thèse que je mène s'attachera à explorer ces hypothèses « individuelles » (et d'usage) qui permettraient en partie d'expliquer le relatif faible succès du vélo comme mode de déplacement urbain quotidien.

En termes de méthodes, nous élaborons actuellement un questionnaire qui sera diffusé en mars-avril 2017 à un large échantillon de cyclistes urbains en France et dans certains pays francophones (Suisse, Belgique et Canada notamment). Il comportera notamment des questions sur leur pratique du vélo, sur l'ancienneté de celle-ci, sur le moment où elle est apparue, sur leur expérience des déplacements durant leur enfance, mais aussi sur la façon dont ils choisissent leurs itinéraires, combinent les destinations et les moyens de déplacement, etc.

Afin d'identifier des éventuelles évolutions de leurs pratiques (notamment en fonction des saisons), et afin d'évaluer la force du lien entre habitudes / aptitudes et maintien d'une pratique cycliste dans le temps, nous interrogerons certains enquêtés volontaires une seconde fois lorsque les conditions météorologiques auront évolué. La communication se focalisera sur une première analyse des réponses à cette première vague d'enquête par questionnaire en se focalisant sur une analyse descriptive des usages du vélo urbain.

## Références

Frédéric Héran (2014), *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 160 p., ISBN : 978-2-7071-8202-9.

John Forester (1993), *Effective Cycling* (6th ed.). MIT Press. ISBN 0-262-06159-7.