



HAL
open science

Favoriser la pratique du vélo : une "bonne" pratique pour la transition vers des mobilités alternatives à la voiture en espaces ruraux de montagne ?

Anaïs Degache

► To cite this version:

Anaïs Degache. Favoriser la pratique du vélo : une "bonne" pratique pour la transition vers des mobilités alternatives à la voiture en espaces ruraux de montagne ?. 2024. hal-04526968

HAL Id: hal-04526968

<https://hal.science/hal-04526968v1>

Preprint submitted on 29 Mar 2024

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.

Favoriser la pratique du vélo : une "bonne" pratique pour la transition en territoires ruraux de montagne ?

La Vallée de la Durance dans les Hautes-Alpes

Anaïs Degache

Aix-Marseille Université

LPED - LIEU

Sous la direction de Cécilia Claeys (UPVD - CRESEM) et Aurélie Arnaud (AMU - LIEU)

28/03/2024 - Vendredis Mobilités

Point de départ de la thèse et du raisonnement

Transition
écologique, transition
énergétique

Mobilités rurales

Territoires de
montagne

Capabilités
et justice sociale
(Sen, 2000)

Idée des 'capabilités à transitionner' :

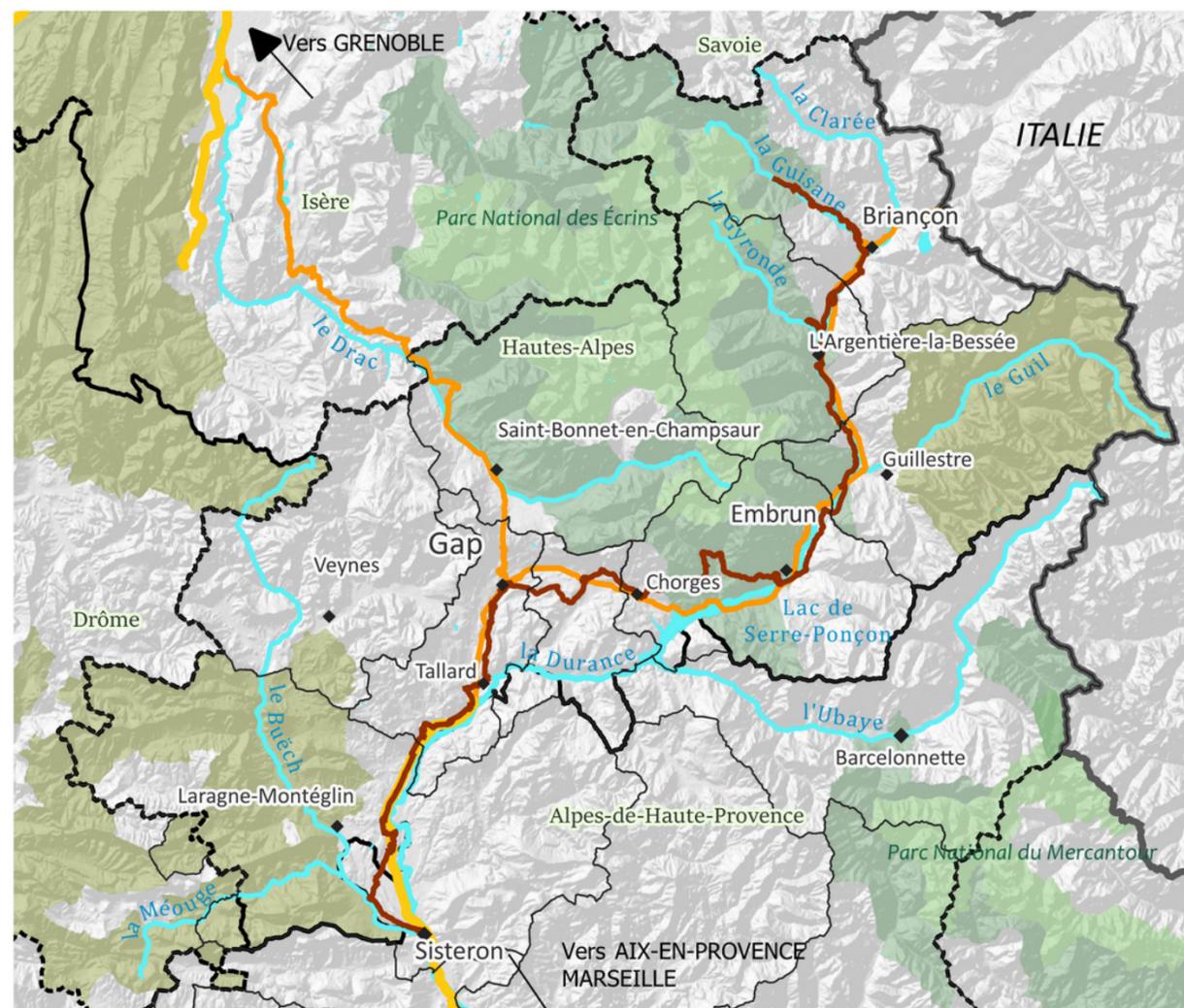
En quoi les individus sont-ils inégalement libres de "transitionner" vers des mobilités alternatives à la voiture en territoires de montagne ?
=> caractériser **les contraintes sociales au changement dans ces territoires**

Hypothèse A.
Déterminisme
géographique. Les
pratiques des
individus sont
spatialisées

Hypothèse B.
Organisation socio-
politique du
territoire.
Représentations des
élus et techniciens

Hypothèse C.
Construction sociale
de l'individu de ses
pratiques de
mobilité, par sa
socialisation

Tracé de la Durance à vélo dans les Hautes-Alpes



Réseaux

- Autoroute
- Route nationale
- Tracé de la Durance à vélo

Limites administratives

- Intercommunalité
- Département
- Frontière nationale

Hydrographie

- Principaux cours d'eau
- Principaux lacs

Zones naturelles

- Parc naturel régional
- Zone périphérique de parc national
- Coeur de parc national

0 10 20 km



Données : IGN 2022 ; OSM, 2023 ;
de carte Esri Shaded Relief.
Cartographie : Anaïs Degache, 2023

Hautes-Alpes : densité de 25,3 habitants au km²
(5ème département le moins dense de France,
4ème de France métropolitaine)

100% du territoire est considéré comme territoire de montagne selon toutes les délimitations officielles et administratives (zonage agriculture, urbanisme et zonage par massifs).

A part les villes de Gap, Embrun, et Briançon (avec les ceintures urbaines Saint-Chaffrey et Villar-Saint-Pancrace), toutes les communes sont classées en "rural" selon la grille de densité de l'INSEE à 7 niveaux (bourgs ruraux, rural à habitat dispersé ou rural à habitat très dispersé)

Une thèse en partenariat avec une association du territoire :
Mobil'idées, association qui promeut le vélo et les mobilités alternatives à la voiture sur Gap et le département du 05



La Durance à Vélo : une **véloroute**, traversant le département des Hautes-Alpes, des Alpes-de-Haute-Provence et des Bouches-du-Rhône.
Le projet d'itinéraire est animé par *Mobil'idées* et porté par le département des Hautes-Alpes depuis 2019

La confrontation avec le terrain

Au départ : 14 entretiens semi-directifs en 2021
sur les mobilités alternatives à la voiture et *La Durance à vélo* dans les Hautes-Alpes

2022 - 2023 :

Observations et suivi des réunions de projets
Nombreux entretiens informels avec *Mobil'idées* et les participants au projet
Mise en place d'un questionnaire à destination des cyclistes
de *La Durance à Vélo* pour l'été 2023
Entretiens avec des habitants (saisonniers ou à l'année) du territoire
sur leurs pratiques de mobilité

2023 :

14 entretiens semi-directifs en 2023 sur *La Durance à vélo* / V64 Grenoble-Marseille

Le vélo en espace rural de montagne apparaît comme signifiant (et le vélo à assistance électrique en particulier)

Objectif caractériser les pratiques du vélo, du vélo à assistance électrique et comprendre les contraintes au changement de pratiques de mobilité

Focus sur le projet de territoire en lui-même, et la transition écologique qu'il promet

4 conséquences de l'entrée par le projet de *La Durance à Vélo* :

- 1 Focus sur le vélo en territoires ruraux de montagne
- 2 Lien de la transition mobilitaire avec la transition récréative (Corneloup, 2023)
promise sur le territoire par le vélo en tant que sport, loisir mais aussi en tant que moyen de déplacement
- 3 Controverses autour de l'aménagement cyclable en zone de montagne
- 4 Abandon de l'entrée uniquement par l'individu pour un déplacement de la problématique vers le projet de territoire, dont les pratiques sont seulement une composante

Problématique actuelle : dans quelle mesure *"la transition vers le vélo"* dans la vallée de la Haute-Durance atténuée, exacerbe ou reproduit des inégalités et des injustices socio-environnementales ?

1

"La transition vers le vélo" : une idée de transition dominée par des représentations des acteurs autour de la voiture comme nécessité et du vélo comme plaisir
Une "terre de vélo" dans un territoire de "culture voiture" : construction identitaire du territoire

Ces représentations sont elles-mêmes déterminées par les contraintes physiques et administratives du territoire

2

"La transition vers le vélo", représente des bénéfices pour ses promoteurs

Bénéfices politiques et économiques

Bénéfices éthiques et symboliques

3

"La transition vers le vélo", en tant que reflet de pratiques sociales socialement et géographiquement situées, révèle des inégalités qui peuvent devenir des injustices dans certains cas

Inégalités d'accès aux aménités naturelles par le vélo

Inégalités de pratiques du vélo (sportif et/ou mobilitaire)
Dispositions à rouler socialement situées

La transition : une “période d’instabilité ou de tâtonnements entre deux phases de stabilité” ou bien “un chemin ou une mise en mouvement vers un changement désiré – avec un horizon qui est défini *a priori* (Chabot, 2015)” (Theys, 2017 : 87)

1

Rôle historique et social du vélo et de la voiture, du train dans le construction identitaire du territoire : rôle du Tour de France et des grands cols (Gaboriau, 1991), mais également du train (Mestre, 2006 ; Guiter, 1976)

2

Dans une logique de *justification par projet* (Boltanski, Chiapello, 1999), le vélo représente une alternative à la voiture au niveau politique, économique, éthique et symbolique

3

Faire du vélo : une pratique écologique (Pautard, 2017, Anantharaman, 2017) mais également une pratique sportive socialement située (Carré, 1998) qui révèle des inégalités dans la pratique

Injonction à la transition écologique et bonne volonté écologique (Malier, 2019 ; Comby, 2015)

Injonction à la mobilité et inégalités de mobilité (Bacqué, Fol, 2008 ; Orfeuill, 2010)

Inégalités d'accès à des aménités naturelles et injustices environnementales (Deldrève, 2015 ; Kalaora, 1993)

Dispositions à rouler socialement construites (Sayagh, 2018)

La méthodologie

Enquête qualitative avec acteurs de terrain 2021-2024

*(28 entretiens, dont
17 Durance à vélo)*

Associations
Collectivités locales
Élus

Enquête qualitative avec habitant.e.s du territoire

sur leurs pratiques de mobilité
et leur vision du territoire
(de Briançon à Sisteron en passant par Gap)
- 33 entretiens

Enquête quantitative

Enquête par questionnaire des cyclistes le long de l'itinéraire de La Durance à Vélo : 345 questionnaires collectés au cours de l'été 2023, en face à face
Questionnaire à propos des pratiques sportives et de mobilité des cyclistes, ainsi que de leur rapport à la question environnementale

1/ Des représentations sociales concurrentes autour de la pratique du vélo (sportif) et de l'usage de la voiture (nécessaire), dont le VAE vient rebattre les cartes - mais toujours contraint par le territoire

“L'utilisation de la voiture dans le département elle est malheureusement nécessaire. [...] Et puis je pense, et j'en suis intimement convaincu de ce que je dis puisqu'on l'est tous quand on a des enfants, l'utilisation du vélo ou des modes de transport en commun, c'est faisable quand on n'a pas encore d'enfants [...] Moi, pour avoir des enfants - j'ai eu deux sportifs de haut niveau - on est toujours partis à droite à gauche, on les emmène à la piscine, on les emmène au cheval et ça, on peut pas faire autrement. Il n'y a pas les transports suffisants pour que ça cadre avec tout ça.” (élu, juillet 2022)

“Quand même on voit de plus en plus de vélos, le fait que le vélo électrique commence à être de plus en plus abordable [...] puis aussi le truc de l'exercice physique les gens se disent que c'est plus accessible. **Puis dans les Hautes-Alpes soit t'as la caisse et tu fais du vélo sportif, soit t'es sportif et tu fais du vélo pour faire du sport, soit t'as pas de bagnole et tu fais du vélo pour être obligé, maintenant qu'il y a le vélo électrique tu peux faire les 2 quoi.** Tu peux faire des grandes balades en vélo que tu pouvais pas faire avant, et tu peux te permettre de faire 10-15 km le matin pour aller en vélo.” (technicien, octobre 2021)

“Il y a quand même une culture vélo. [...] Après...c'est saisonnier aussi. Encore une fois, je dirais que de novembre à février, il reste un sixième des utilisateurs qui utilisent encore leur vélo. [...] Mais jusqu'à fin septembre, de mars à septembre, il y a vraiment pas mal de cyclistes. Et sur la pratique loisir c'est pareil. Pour le coup, que ce soit loisir ou utilisateurs ou cyclistes du quotidien ... La tendance est la même.” (association, décembre 2022)

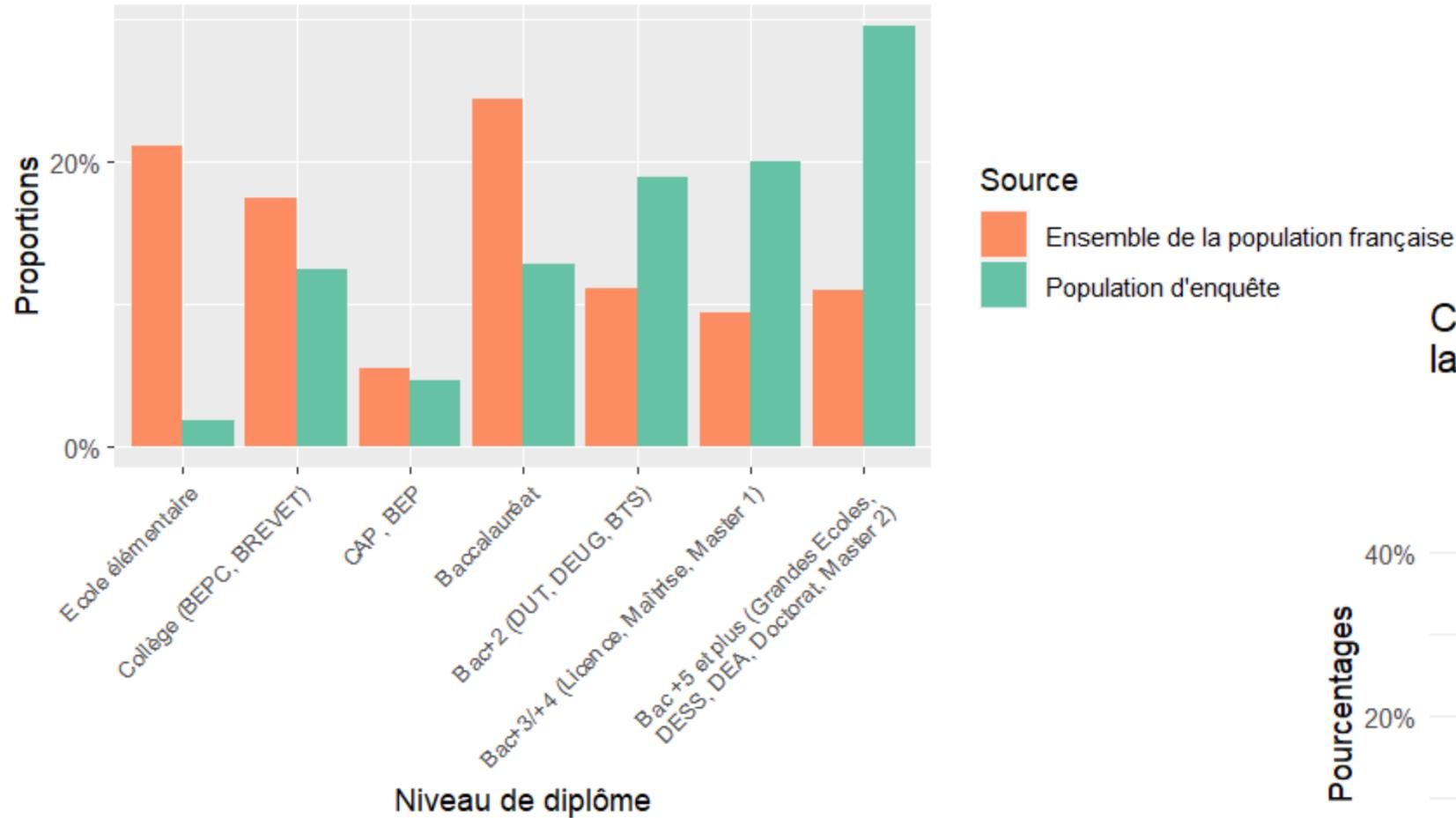
2/ Une justification économique et politique pour l'usage du vélo : une interrelation entre des objectifs mobilitaires et touristiques

Nécessité de créer de nouvelles infrastructures en site propre, conçues comme indispensables pour la transition mobile mais également récréative
Projets de développement du cyclotourisme, au-delà du vélo

Mais infrastructures cyclables ont un coût : économique (créer de nouvelles infrastructures coûte cher) mais également social (controverses et luttes d'utilisation du sol)

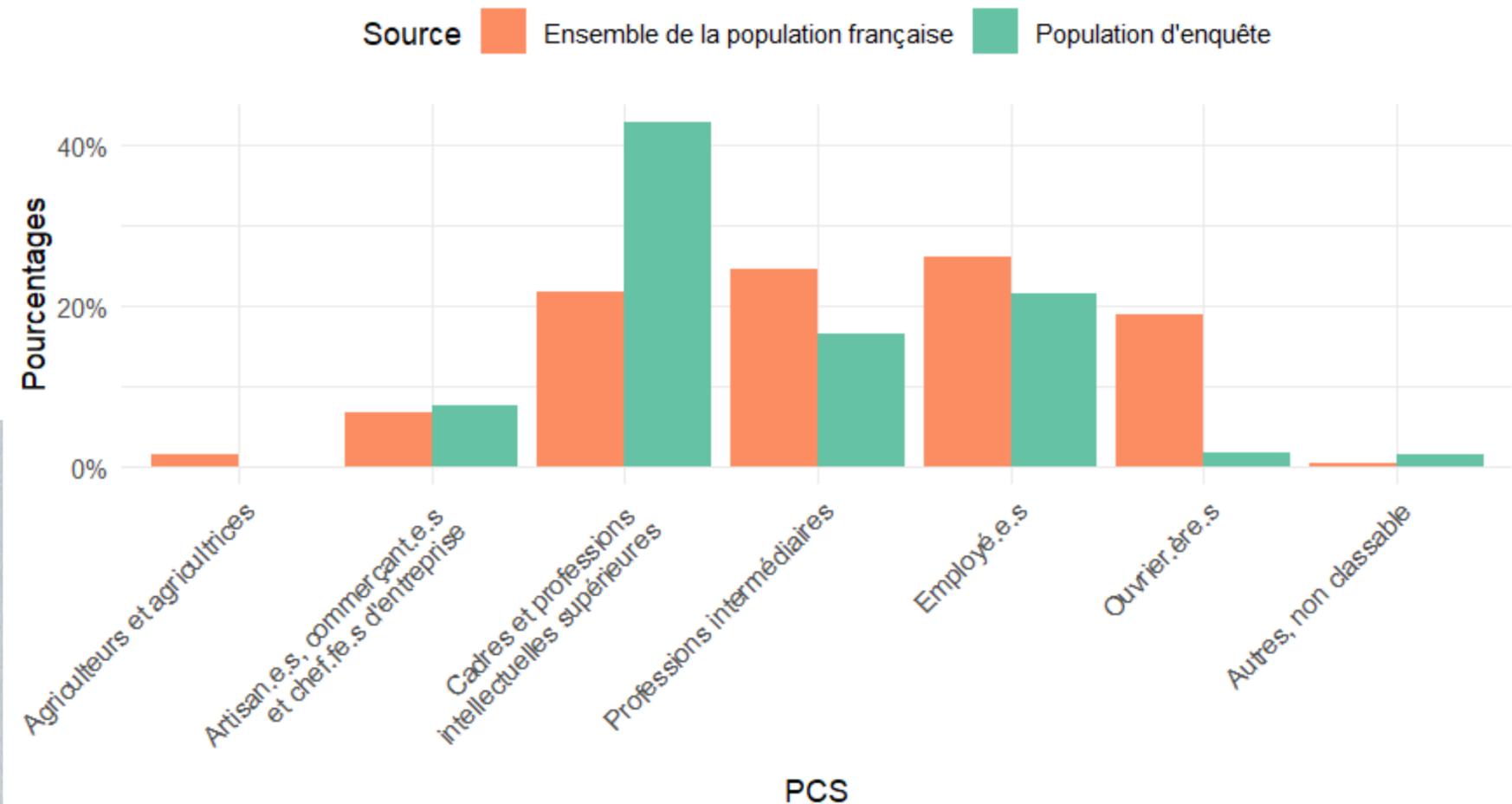
3/ Des pratiques socialement situées

Comparaison entre les niveaux de diplôme des enquêtés et la population française (INSEE, 2020)



Profil-type : un homme, de 54 ans en moyenne, appartenant aux cadres et professions intellectuelles supérieures, propriétaire et disposant d'un Bac +5 et plus, résidant en territoire de montagne

Comparaison entre les PCS des enquêtés et la population française (INSEE, 2022)



4/ Le vélo, “fauteur de troubles” ? (Claeys-Mekdade, Nicolas, 2009)

Question de l’usage des sols et de l’artificialisation des sols au bénéfice d’un objectif de transition écologique

« Parce que quand on dit une voie verte, en fait [...] on fait une route. Voilà, exactement. C'est une route pour vélos. Donc ça reste quand même des grosses infrastructures. »

(technicien collectivité locale, 2023)

... sur des terres agricoles et/ou forestières

« On est quand même dans une ambiance ici [...] où c'est quand même une artificialisation du sol ... mes 5 mètres on va dire de création... ça fait quand même, j'ai quatre mètres d'emprise, ça me fait, ça me fait 5000x4, ça me fait 20 000 mètres, ça fait deux hectares. »

(technicien collectivité locale, 2023)

“Tu vois la ruralité, l'aspect politique qui se lit plus à l'échelle nationale...Qui chez moi a des répercussions. Le vélo, pas le vélo, etc. En fait, tout le monde s'en fout un peu, tu vois. Ce qui compte, c'est de se bagarrer.” (technicien collectivité locale, 2023)

Conclusion

“La maîtrise du sol, moyen de production, est décisive pour la production du groupe [de la communauté paysanne]” (Chamboredon, 1980 : 97)

Une transition vers le vélo socialement et environnementalement juste dans les territoires ruraux ?