

NOVA7

# Etude sur la pratique cyclable dans les villes moyennes

Résultats de l'enquête qualitative

Rapport transversal

Juin 2022

Réalisation : Nova7

Pour le compte de : Villes de France | ADEME | Banque des territoires | Transdev | Transamo



# Sommaire

<u>INTRODUCTION</u> : contexte de l'étude, objectifs et méthodologie	p.3
<u>PARTIE 1</u> : Les habitudes de déplacement	p.9
<u>1.1 Les pôles générateurs de mobilité</u>	p.11
<u>1.2 Les perceptions et les usages des différents modes de transport (hors vélo)</u>	p.16
<u>PARTIE 2</u> : Les déterminants à la pratique du vélo	p.20
<u>2.1 Les représentations associées à la pratique du vélo</u>	p.22
<u>2.2 Les freins et motivations : pourquoi se déplacer à vélo</u>	p.30
<u>2.3 Focus sur la dimension pratique</u>	p.33
<u>2.4 Focus sur la dimension psychosociale</u>	p.45
<u>PARTIE 3</u> : Profils de cyclistes	p.52
<u>CONCLUSION</u>	P.60

# Éléments de contexte

## Un développement récent de la pratique du vélo en France...

La pratique du vélo offre de nombreux avantages : c'est un mode de déplacement à la fois économique, écologique, efficace et rapide, et répondant à des enjeux de santé publique. S'il ne peut pas être la seule solution à l'ensemble des besoins de mobilité, il représente une véritable alternative à la voiture individuelle sur de nombreux trajets, d'autant que son rayon d'action et sa facilité d'usage se sont considérablement élargis avec l'apparition des vélos à assistance électrique, qui connaissent un engouement de plus en plus important, notamment auprès des « nouveaux » cyclistes.

Ainsi, qu'il s'agisse de réduire les congestions urbaines et le bruit de la circulation automobile, améliorer la qualité de l'air, réduire les émissions de CO2 ou améliorer le bien-être et la santé des habitants, agir sur le pouvoir d'achat, les collectivités locales ont tout intérêt à encourager et favoriser le développement de la pratique du vélo, en complément des transports collectifs et des autres formes de mobilité vertueuse (marche à pied, covoiturage, etc.).

Depuis une dizaine d'années, le vélo bénéficie d'une dynamique favorable dans la majorité des grandes métropoles françaises, où son utilisation a globalement progressé de + 10 à + 15 % par an\*. Le coût croissant de la mobilité du quotidien, la campagne des municipales, et la crise sanitaire du COVID-19 ont confirmé l'engouement des citoyens pour ce mode de déplacement, qui apparaît comme le grand gagnant de l'après-confinement (+ 34 % de progression en milieu urbain\*).

\*Sources : Observatoire Vélo et territoires / ADEME / INSEE & Baromètre des Villes Cyclables réalisé par la FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette

## ...Mais des marges de progression qui restent considérables

Cependant, cette embellie générale cache une disparité forte entre les grandes villes et les zones périurbaines ou rurales. Et « *si la pratique du vélo est en augmentation dans les grandes villes françaises, elle peine encore à trouver sa place au sein des villes moyennes* », où l'on observe une nette baisse de la part modale du vélo depuis 1994\*. De plus, parmi les résultats du Baromètre des Villes Cyclables\*, la cyclabilité est globalement moins bien perçue dans les villes moyennes. On sait pourtant que 40 à 50 % des déplacements quotidiens font entre 1 et 7 kms en France\* et que la majorité des distances parcourues dans les villes moyennes, tous motifs confondus, sont adaptées à la pratique cyclable.

Même dans les grandes villes françaises et malgré les évolutions récentes, la pratique du vélo en France reste faible si on la compare à la plupart de nos voisins européens... Avec 2,7 % de part modale\*, la France se situe au 25ème rang des pays de l'Union Européenne (où la part modale est de 8 % en moyenne).

L'étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » menée par l'ADEME en 2020 attire l'attention sur les territoires où la pratique du vélo progresse moins qu'ailleurs, voire se trouve en baisse : milieux rural et périurbain, et périphérie des grandes agglomérations.

Les villes moyennes, dont « les banlieues et secteurs périphériques [...] présentent un taux d'utilisateurs et une pratique régulière faibles », sont aussi mises en lumière dans l'étude, qui démontre que l'augmentation de la pratique du vélo y reste généralement limitée.

A l'heure de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et des enjeux de transitions environnementales et sociales, la montée en puissance du vélo dans les stratégies de mobilité des Français devient une évidence.

Rappelons que l'article 28 de la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs – 1982) portant sur les Plans de Déplacements Urbains, invitait, il y a 40 ans, à " *la diminution du trafic automobile*", et " *au développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied*".

# Les objectifs de l'étude

## Contribuer au développement de la pratique cyclable dans les villes moyennes

L'ADEME, La Banque des Territoires, l'Association des Villes de France et Transdev ont confié à Transamo, le soin de mener une étude sur la pratique cyclable au sein des territoires particuliers que constituent les villes moyennes (comprenant la ville centre et les communes de leur agglomération) :

- ✗ Comment intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité dans les offres de mobilité des villes moyennes (articulation avec les modes partagés et individuels, emport des cycles dans les transports en commun, stationnements sécurisés aux abords des gares et pôles d'échanges, pistes cyclables dédiées ou assimilées, ...)
- ✗ Quel état des lieux des usages du vélo sur ces territoires (fréquence des usages, motifs de déplacement, volume et profils des utilisateurs...) et des représentations du public sur ce mode de déplacements ?
- ✗ Quels freins peuvent être identifiés et quels leviers sont mobilisables pour développer la pratique de vélo ?
- ✗ Auprès de quels publics ? Quels sont les profils mobilitaires ?

Les principales données disponibles (issues des enquêtes ménages déplacements, des enquêtes de recensement de l'INSEE ou des données de comptage issues de l'observatoire Vélo et Territoires) ne permettent pas en effet de répondre spécifiquement à ces questions.

Cette connaissance, qui recouvre des besoins d'enquête qualitative (mettre au jour, comprendre, expliquer) et quantitative (mesurer, décrire, estimer), s'inscrit dans une finalité à la fois stratégique et opérationnelle. Il s'agit en effet d'établir un diagnostic précis des usages et attitudes des habitants vis-à-vis du vélo pour :

- ✗ Proposer aux territoires concernés (les villes moyennes et leur agglomération) des clés de lecture et une vision prospective des perceptions et des usages du vélo.
- ✗ Dégager des propositions d'actions ciblées pour fidéliser les usagers actuels et en conquérir de nouveaux, permettant de bâtir des politiques publiques en faveur du vélo en cohérence avec l'offre globale de mobilité.

12 villes ont été retenues pour constituer un panel représentatif de territoires à explorer (Cf Etape 1 de l'étude globale).



L'étude globale se décompose en 4 étapes :

- ✗ Etape 1 – théorique : état de l'art et du choix du panel (12 villes) : appréciation du positionnement des villes moyennes dans le paysage national en fonction de leurs dynamiques, leur géographie, leurs politiques vélo et des pratiques cyclables, sur la base des données disponibles à ce jour (INSEE, FUB, EMD,...).
- ✗ Etape 2 - qualitative : exploration des vécus et attentes avec des ateliers de travail avec les parties prenantes de chaque terrain (réalisation Transamo) et focus groups avec les habitants (réalisation NOVA 7)
- ✗ Etape 3 – quantitative : quantifier la pratique et identifier les profils à partir d'une enquête quantitative nationale administrée auprès de 2000 habitants de villes moyennes (réalisation IPSOS)
- ✗ Etape 4 – Analytique : analyser et proposer des orientations et recommandations, formaliser les résultats de l'étude (réalisation Transamo)

# Méthodologie - Etape 2

Après une **étape 1** d'état des lieux et de sélection du panel des territoires à étudier, l'**étape 2** de la démarche a consisté en une analyse qualitative en 2 volets, menée conjointement par Transamo et Nova7.

Le présent rapport rend compte de l'enquête qualitative menée auprès des habitants, réalisée par Nova7. Nous présentons ci-dessous le lien et la complémentarité entre les deux approches.

## Diagnostic des besoins auprès des parties prenantes (Transamo)

Dans chaque ville, le bureau d'études Transamo a effectué un diagnostic de la cyclabilité du territoire, en s'appuyant sur diverses parties prenantes locales : élus, techniciens, associations d'usagers du vélo et acteurs économiques, dans le cadre d'un groupe de travail (Atelier des acteurs locaux). L'intervention de Transamo a consisté à :

1/ Organiser et animer un **atelier** en interrogeant **les acteurs locaux**, autour de 3 thématiques :

- Identifier les zones de pertinence du vélo
- Mettre en place les conditions pour permettre son développement
- Comment intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité globale

2/ Réaliser un **parcours commenté avec les participants** pour identifier les aménagements cyclables et jalonnements existants, les points durs, repérer les services proposés, etc.

**Ces interventions ont donné lieu à un rapport spécifique sur lequel Nova7 s'est appuyé pour préparer l'animation des focus groups.**

Elles ne sont en revanche pas intégrées au présent document, qui ne traite que des données collectées dans le cadre des focus groups « habitants du territoire ».

## Enquête qualitative par focus groups auprès des habitants (Nova7)

Un focus group a été organisé dans chacune des 12 villes étudiées auprès d'un échantillon diversifié de 8 habitants, composé selon les critères de recrutement suivants :

- Tous les participants devaient habiter dans la ville ou dans une commune de l'intercommunalité
- 4 participants devaient être des cyclistes réguliers (au moins 2 fois par semaine) pour des déplacements utilitaires
- 4 participants devaient être des non-cyclistes (sans être réfractaires au vélo) ou cyclistes occasionnels (2-3 fois par mois, plutôt pour le loisir)
- Au moins 3 personnes avec des enfants à charge entre 10 et 17 ans
- Mixité des genres
- Mixité des âges (minimum 18 ans)
- Mixité des catégories socio-professionnelles

Les recrutements ont été effectués par un prestataire spécialisé en s'appuyant principalement sur des appels téléphoniques, et complétés au besoin par des annonces sur les réseaux sociaux et le bouche à oreille.

A l'épreuve du terrain, des ajustements ont dû être faits au cas par cas sur certains des profils recherchés : dans chaque ville, les équilibres sur les critères sociodémographiques (âge et sexe) ont été parfois revus à l'échelle d'une ville, sachant que le choix a été fait de privilégier le maintien de la part des cyclistes et des non-cyclistes dans chacun des groupes.

**Le présent rapport expose les résultats et analyses pour l'ensemble des 12 focus groups, constituant un échantillon représentatif de 98 personnes vivant dans des villes moyennes.**

# Présentation de l'échantillon

Arles			
Prénom	Age	Profession	Pratique vélo
Lonis	24	Agent admin	Occasionnel
Marine	31	Vendeuse	Jamais
Laurie	23	Etudiante	Occasionnel
Charlie	25	Etudiant	Régulier
Adln	19	Etudiant	Occasionnel
Lahcen	37	Enseignant	Régulier
Driss	28	Ingénieur	Occasionnel
Daphné	35	Commerciale	Jamais

Beauvais			
Prénom	Age	Profession	Pratique vélo
Gaëlle	52	Formatrice	Occasionnel
Célia	20	Etudiante	Occasionnel
Elisa	23	Educ. Spé.	Occasionnel
Jade	21	Sans emploi	Jamais
Marine	26	Congé parent	Jamais
Amandine	33	Enseignante	Régulier
Dominique	51	Aux. Vie	Régulier
Charlène	28	Cons. formation	Jamais

Sète			
Prénom	Age	Profession	Pratique vélo
Clotilde	34	Infirmière	Occasionnel
Flore	25	Sans emploi	Jamais
Michèle	76	Retraitée	Occasionnel
Anne	69	Retraité	Occasionnel
Florence	40	Inter. Spec.	Occasionnel
Corinne	59	Aux. Vie	Régulier
Nora	41	Chargé accueil	Occasionnel
Alexandre	27	BTP	Jamais

Bourg-en-Bresse			
Prénom	Age	Profession	Pratique vélo
Frédéric	41	Superviseur	Régulier
Philippe	68	Retraité	Occasionnel
Adeline	35	Cheffe entreprise	Jamais
Myriam	31	Secrétaire	Occasionnel
Yohann	18	Etudiant	Régulier
Lilya	19	Etudiante	Régulier
Elsa	47	Ass. Médioc-sociale	Jamais
Audrey	36	Vendeuse	Régulier

Châteauroux			
Prénom	Age	Profession	Pratique vélo
Rozenn	36	Employé admin.	Régulier
Eric	58	Graphiste	Jamais
Benjamin	33	Professeur	Régulier
Christelle	53	Resp. admin	Régulier
Julie	31	Invalidité	Jamais
Nathalie	53	Contremaître	Occasionnel
Fadila	50	Formatrice	Occasionnel
Nadia	29	Assis. Educ.	Régulier

Colmar			
Prénom	Age	Profession	Pratique vélo
Gauthier	28	Technicien	Occasionnel
Alexandra	26	Ouvrière	Régulier
Catherine	60	Commerçante	Occasionnel
Mathieu	33	Technicien	Régulier
Héléna	19	Service civique	Régulier
Frédéric	49	Directeur	Occasionnel
Patricia	57	Cheffe entreprise	Régulier
Eric	54	Cuisinier	Jamais

# Présentation de l'échantillon

Dieppe			
Prénom	Age	Profession	Pratique vélo
Eva	18	Etudiante	Jamais
Julien	21	Alternant	Occasionnel
Océane	25	Ingénieure	Jamais
Adèle	21	Etudiante	Jamais
Magalie	52	Artisane	Occasionnel
Alexia	27	Congé parent	Jamais
Cyril	47	Artisan	Jamais
Amandine	23	Mère foyer	Jamais

Nevers			
Prénom	Age	Profession	Pratique vélo
Bernie	37	Professeur	Occasionnel
Martine	29	Ass. Sociale	Occasionnel
Joannic	46	Sans emploi	Occasionnel
Monique	63	Retraitée	Occasionnel
Sandrine	43	Sans emploi	Jamais
Jean-Paul	58	Livreur	Occasionnel
Romain	31	Inter. Spec.	Régulier
Jean-Pierre	64	Retraité	Occasionnel

Niort			
Prénom	Age	Profession	Pratique vélo
Martine	65	Retraitée	Occasionnel
Valéria	28	Sans emploi	Occasionnel
Christian	52	Infirmier	Occasionnel
Anissa	40	Formatrice	Régulier
Sylvie	62	Acheteuse	Occasionnel
Thierry	49	Chargé qualité	Occasionnel
Liliane	63	Retraitée	Jamais
Virgile	54	Ass. Logistique	Occasionnel

Rambouillet			
Prénom	Age	Profession	Pratique vélo
Jana	41	Gardiennne	Jamais
Jean	58	Informaticien	Régulier
Hervé	73	Retraité	Occasionnel
Carine	49	Ass. Direction	Régulier
Annie	27	Resp. com.	Jamais
Angélique	42	Ass. Com.	Occasionnel
Maud	27	Enseignante	Jamais
Claude	73	Retraité	Régulier

Saint-Nazaire			
Prénom	Age	Profession	Pratique vélo
Carole	56	Aux. Vie	Occasionnel
Christelle	55	Cadre technique	Occasionnel
Léa	19	Agent entretien	Occasionnel
Angeline	21	Etudiante	Occasionnel
Brigitte	62	Retraitée	Régulier
Matilde	47	Resp. RH	Régulier
Eric	60	Retraité	Jamais
Dimitri	34	Chef restaurant	Occasionnel

Vannes			
Prénom	Age	Profession	Pratique vélo
Laurent	68	Retraité	Occasionnel
Erwana	21	Etudiante	Occasionnel
Gabrielle	46	Commercial	Occasionnel
Caroline	26	Vétérinaire	Occasionnel
Cyrille	41	Resp. Agence	Occasionnel
Clément	18	Etudiant	Régulier
Ronan	19	Etudiant	Régulier
Maylis	25	Etudiante	Régulier



# Synthèse socio-démographique de l'échantillon

En synthèse, les 96 personnes rencontrées suivent la répartition socio-démographique suivante :

## Sexe des participants

- Hommes : 35 personnes
- Femmes : 61 personnes

## Tranche d'âge des participants

- 18-29 ans : 35 personnes
- 30-44 ans : 23 personnes
- 45-59 ans : 24 personnes
- 60 ans et plus : 14 personnes

## Catégories socio-professionnelles des participants

- Artisan / commerçant : 6 personnes
- Cadre et profession intellectuelle supérieure : 9 personnes
- Profession intermédiaire : 28 personnes
- Employé : 13 personnes
- Ouvrier : 4 personnes
- Etudiant : 15 personnes
- Retraité : 12 personnes
- Au foyer : 3 personnes
- Sans emploi : 6 personnes

## Pratique du vélo des participants

- Jamais : 24 personnes
- Occasionnellement : 45 personnes
- Régulièrement : 27 personnes





# PARTIE 1

## Les habitudes de déplacement



# Introduction

Chaque groupe a été interrogé **dans un premier temps** sur ses habitudes de déplacement et sur la localisation et les conditions d'accès aux principales destinations de leur agglomération (lieux de travail, de loisirs, de commerces, de soins, etc.).

Le guide d'animation investiguait principalement :

- Les pôles générateurs de mobilité. Les groupes étaient invités à lister les principaux lieux vers lesquels ils peuvent se déplacer sur leur territoire et à en décrire les conditions d'accessibilité, ainsi que leurs propres habitudes pour s'y rendre.
- De manière plus générale, les représentations, attitudes et usages des participants sur les différents modes de transport : voiture, transports en commun et marche à pied (le vélo faisant l'objet de la partie suivante).

**L'objectif de ce premier temps était d'identifier les représentations et les usages de mobilité au quotidien, pour resituer ensuite la pratique du vélo dans l'ensemble plus large des habitudes de déplacements.**

# I.1 Les pôles générateurs de mobilité



# Déplacements vers les lieux de travail

Les lieux de travail peuvent se situer dans différentes zones de de l'agglomération.

**Le centre-ville** est toujours l'endroit le mieux desservi par les transports en commun, il est accessible à pied (selon son point de départ) et il est souvent accessible en voiture. Dans les villes où le centre-ville est attractif et en particulier dans les villes touristiques (Colmar, Arles et Sète par exemple), les hôtels, restaurants, musées, etc. emploient de nombreuses personnes et constituent autant de lieux de travail. Dans les cas où une partie du centre-ville est piétonnisée et selon l'affluence de touristes l'été, les difficultés de stationnement peuvent rendre l'accessibilité en voiture moins évidente.

**Les zones commerciales, les hôpitaux, les entrepôts / usines**, etc. sont cités comme des bassins d'emplois importants. Leur accessibilité est variable, mais **plus ces zones sont situées en périphérie**, voire dans des communes extérieures, **moins elles sont accessibles**, notamment en transports en commun. Il devient donc indispensable de les rejoindre en voiture, en particulier pour les emplois aux horaires décalés. **Les personnes qui occupent ce type d'emplois, dont les revenus sont le plus souvent modestes, souffrent particulièrement de la hausse du prix des carburants.** Lorsque ces zones ne sont pas très éloignées du centre-ville, les voies rapides, rocadés ou grands ronds-points dissuadent de s'y rendre à vélo, faute d'aménagements cyclables rassurants : absence ou discontinuité des pistes, présence de ronds-points, vitesse des voitures...

**Les grandes villes les plus proches** peuvent aussi être des lieux de travail quotidiens (exemples : Bourg → Lyon / Rambouillet → Paris / Saint Nazaire → Nantes). Dans ce cas, la voiture et le train sont les deux modes privilégiés par les participants (avec dans le cas du train, de l'intermodalité avec la voiture ou le vélo). Les participants des villes concernées témoignent de **la forte attractivité des TER**, de plus en plus

« bondés », et en particulier **du nombre croissant de vélos dans les rames, générant de l'inconfort** pour les cyclistes et les autres passagers. Ainsi, **les trajets en TER quotidiens encouragent la pratique du vélo**, parce qu'ils sont une solution intermodale efficace et avantageuse, mais aussi par une forme d'effet miroir : **celles et ceux qui font ces trajets ont, plus facilement que les autres, tendance à se déplacer aussi à vélo dans la ville où ils habitent**, parce que le vélo est devenu une pratique courante dans la métropole où ils travaillent.

Nous avons également rencontré le cas, dans certains groupes, des **travailleurs très mobiles à l'échelle du territoire, souvent qualifiés "d'invisibles"** : des personnes qui doivent réaliser, au cours de la journée, des déplacements entre plusieurs lieux de travail, comme le font par exemple les employés d'entreprises de nettoyage, dont les plannings sont établis en fonction de trajets en voiture (avec des distances éloignées et des temps de trajets très courts). Il est tout particulièrement difficile pour eux de se déplacer autrement qu'en voiture.

En grande majorité, les participants rencontrés se rendent donc **le plus souvent au travail en voiture**, en particulier quand ils n'habitent pas en centre-ville et qu'ils travaillent loin (plus de 10 kilomètres) de leur domicile. Ce trajet est contraint dans le temps, associé au stress et à un rythme soutenu en particulier pour les parents d'enfants en bas âge qui doivent également déposer leurs enfants à l'école, faire des courses au retour...

**Certaines villes** se distinguent (Châteauroux, Niort, Saint-Nazaire...), avec des participants qui témoignent d'un **usage du vélo et/ou des transports en commun plus développé** (le leur ou ceux qu'ils observent), qui se serait particulièrement renforcé sous le **double effet de la crise sanitaire et de la hausse récente du prix des carburants.**

« Les entrepôts, c'est forcément en voiture. C'est à 15-20 km et il faut prendre la voie rapide donc en venant d'Arles c'est pas possible. Et les horaires aussi. J'ai travaillé là-bas de nuit, je commençais à 22h30 donc il n'y a aucun transport qui dessert la zone. »  
ARLES

« C'est-à-dire qu'il y a beaucoup de monde qui vit dans les petits villages alentours, mais qui doit aller travailler à Montpellier ou à Béziers. C'est le Sud, ça se paie : il n'y a pas assez de boulot à part au port et dans les restos. »  
SETE

« Au centre-ville il y a les bus, c'est très bien desservi. Par contre en voiture pour se garer c'est compliqué, tout est payant sauf le Champ de Foire. »  
BOURG EN BRESSE

« Le Forum ou Cap Sud, il y a beaucoup, beaucoup de voitures, vous avez aussi des camions... On ne voit pas beaucoup de vélos, ce n'est pas vraiment un endroit pour eux. »  
CHATEAURoux

« La Zone Industrielle Nord est bien desservie si on est en horaire de journée. La nuit, si vous êtes en horaires décalés, ce n'est pas possible. »  
COLMAR

# Déplacements vers les lieux d'achats

Dans de nombreuses villes moyennes étudiées, les habitants font le constat de la « **désertification** » du centre-ville et de la baisse d'activité de la plupart des commerces qui y sont implantés. Plusieurs raisons sont invoquées : ils peuvent ne plus correspondre aux attentes des habitants (à Colmar ou Arles, les habitants se plaignent par exemple de commerces exclusivement tournés vers les touristes), ils ferment les uns après les autres (à Nevers, par exemple), il n'y a pas assez de choix (Vannes par exemple) ou encore il devient « impossible » de se garer (Dieppe et Sète en été). Cette question du stationnement revient souvent dans les discussions, avec **des attentes en apparence contradictoires** : quand c'est le cas dans leur ville (Saint Nazaire, Niort, Sète...), les participants apprécient de pouvoir marcher dans des centres-villes protégés des voitures, mais certains accusent les contraintes exercées sur le stationnement (manque de places, coûts) de tuer les centres-villes. Dans certaines villes, l'attractivité des marchés et des halles, que l'on fréquente aussi pour le plaisir d'aller ensuite « boire un coup en terrasse » ou de « faire un tour en ville », permettent de dépasser cette apparente contradiction : **on peut accepter un minimum de contrainte** (se garer un peu plus loin pour accéder à un parking gratuit avec des places disponibles) pour avoir ensuite **le plaisir de marcher dans une ville qui laisse la place aux piétons**, si elle est suffisamment animée et attractive.

Cependant, les participants reconnaissent que **les zones commerciales** qui se sont créées **autour des grandes surfaces**, le plus souvent **en périphérie**, sont devenues beaucoup plus attractives et sont **un point de passage obligé pour les courses alimentaires**. On s'y rend le plus souvent en voiture : parce qu'elles sont implantées dans des zones où l'on peut difficilement faire autrement, parce qu'il est facile et gratuit de s'y garer, et parce que la voiture reste le moyen le plus pratique pour transporter des achats volumineux. Des participants s'y rendent également en bus, notamment dans les villes où ces zones sont bien desservies, lorsqu'elles ne sont pas trop éloignées du centre, et plus encore quand les transports en commun sont gratuits (Châteauroux, Niort). En outre, elles sont très peu accessibles à vélo ou à pied.

Certaines villes manquent cruellement de magasins de proximité et tous les achats se font en voiture dans des zones commerciales, quand **d'autres villes conservent des magasins de proximité** qui permettent d'aller faire de petites courses à pied ou même à vélo.

« Moi à la campagne, je descends en voiture faire des courses. Dans mon village il y a juste une boulangerie, je suis obligée. »  
ARLES

« J'ai une famille nombreuse avec trois enfants donc pour les courses, je dois absolument prendre la voiture, je ne peux pas transporter ça autrement et puis quand on va à l'hôpital aussi, on a besoin de la voiture. »  
RAMBOUILLET

« Dans ces zones comme Cap Sud, même pour aller d'un magasin à l'autre il faut la voiture, ce n'est pas fait pour la marche à pied. »  
CHATEAUROUX

« Il y a une culture du marché à Sète, bien installée qui attire pas mal de monde et puis les Halles, tous les jours, c'est quand même une chance ! En plein centre, ouvertes tous les jours avec de très bons produits. »  
SETE

« Il n'y a plus de commerces de quartier, même plus en centre-ville, sauf ceux installés sous les halles le matin. C'est un marché couvert classé, magnifique, mais pour trouver du papier-toilette on est obligé de s'éloigner ! »  
NIORT

# Déplacements vers les lieux d'études

Dans les agglomérations étudiées, **les lycées et collèges** de la ville centre sont **accessibles à pied et en bus** pour les adolescents qui y habitent, **et en car** via des réseaux de ramassage scolaire pour les jeunes des communes alentours. En règle générale (à l'exception de Rambouillet), le **vélo ne semble pas être un mode de déplacement très utilisé par les jeunes**, que ce soit par manque d'habitude, par crainte de la part des parents, et par manque de solutions de stationnement adaptées dans les établissements... En général, les scooters et trottinettes semblent un peu plus appréciés mais ce sont les transports en commun qui restent le moyen de déplacement principal. Certains parents continuent également d'**accompagner leurs enfants adolescents en voiture** pour leur faire plaisir ou pour leur faire gagner du temps, ou encore pour s'assurer de leur sécurité et de leur ponctualité. Cela peut créer des embouteillages devant les établissements aux horaires d'entrée ou de sortie des élèves.

Dans les **établissements d'études supérieures** (la plupart des villes étudiées comportent des antennes d'universités, des IUT, des écoles supérieures privées...), le **mode de transport** choisi varie **en fonction de l'accessibilité des campus**. Dans certaines villes, ils sont très bien desservis par les transports en commun (Niort par exemple) et le bus reste le mode de transport le plus utilisé. Dans d'autres villes, c'est plus difficile : à Sète par exemple, les étudiants doivent aller jusqu'à Montpellier où les campus sont encore très éloignés de la gare en tramway. Si certains étudiants utilisent le vélo, d'autres peuvent profiter de leur permis de conduire nouvellement acquis pour commencer à privilégier la voiture, après des années de dépendance aux réseaux de transports en commun. A Bourg-en-Bresse, un des campus dispose d'un garage à vélo bien utilisé. Certains étudiants estiment qu'il est plus rapide de rejoindre le campus à vélo plutôt qu'en voiture, le parking étant souvent saturé.

Enfin, pour les **écoles maternelles et primaires**, **les parents accompagnent très souvent leurs enfants en voiture** par commodité sur la route domicile-travail, ou « pour éviter qu'ils ne prennent froid »... D'autres parents accompagnent leurs enfants à pied, en particulier quand stationner devant l'école est difficile, ou que l'école se situe en centre-ville. Dans plusieurs villes, les participants évoquent aussi **l'apparition de parents accompagnant leurs enfants à l'école à vélo**, avec des équipements qui ne passent pas inaperçus (remorques, vélos-cargos).

« A Montpellier les universités sont tellement loin, ce n'est pas pratique du tout pour les étudiants, c'est si long en bus ou en tram. »  
SETE

« Je suis enseignant dans un établissement à l'entrée du centre-ville et les parents déposent leurs enfants quasi exclusivement en voiture. Et quand les élèves viennent seuls, c'est à pied ou en trottinette. »  
CHATEAUROUX

« Les gens font peut-être plus attention maintenant. Avec le recul je dis à ma mère qu'elle était folle de me laisser aller en vélo au centre-ville. Des fois je rentrais dans le noir, je traversais la route avec les camions, mais c'était une autre époque. Je ne laisserais pas mes enfants faire ça. »  
ARLES

« Le matin je croise des flottes de vélos rue de Maintenon ou Gambetta, avec une floppée de gamins jeunes qui roulent en plein milieu de la route, c'est assez dangereux. »  
RAMBOUILLET

« A Vannes, on voit de plus en plus de vélos avec des parents qui transportent les enfants dans une charrette à l'avant ou à l'arrière. »  
VANNES

# Les autres motifs de déplacements

## Lieux culturels et de loisirs

**Principalement situés dans les centres-villes**, les lieux culturels cités sont les cinémas, théâtres, salles de concert, bars et restaurants. Ces lieux sont donc accessibles à pied, en transports en commun et en voiture. Les habitants s'y rendent plutôt à pied, quand ils habitent le centre-ville, ou en voiture quand ils habitent hors du centre ou en fonction de la météo / du manque d'envie de se déplacer autrement en soirée.

**Certains lieux culturels ou de loisirs** sont implantés **en périphérie de la ville** (salles de spectacles, multiplexes, lacs, bords de fleuve en été, bases de loisirs...) : **les participants s'y rendent alors en voiture**. Le vélo peut être un mode de transport utilisé pour faire une balade (si les voies le permettent) ou pour s'autoriser à boire quelques verres sur place... Dans les villes où le centre-ville est peu dynamique, la voiture devient indispensable pour rejoindre des zones commerciales dotées de cinémas, ou la grande ville la plus proche. Dans tous les cas, les transports en commun s'arrêtent le plus souvent vers 20h, empêchant leur utilisation en soirée pour ce type de motif.

## Pôles de soin, de santé

Les centres hospitaliers et les cliniques sont toujours accessibles en voiture, en bus et théoriquement à pied depuis le centre-ville. Les cliniques sont souvent plus accessibles en transports en commun ou à pied par les habitants car elles sont plus centrales. Mais dans l'ensemble, **les participants expliquent ne pas aller dans ces endroits autrement qu'en voiture** pour bien maîtriser leur temps de trajet, parce qu'il est facile de s'y garer et parce que ce sont des endroits qu'ils fréquentent quand ils ne se sentent pas bien, ou pour des rendez-vous qui les obligent à être ponctuels.

Dans de nombreuses villes étudiées, les spécialistes et même les généralistes se font rares (l'expression « désert médical » a souvent été citée), ce qui oblige les habitants à **faire des kilomètres supplémentaires en voiture** pour accéder à des soins qui n'existent plus que dans des villes souvent (très) éloignées.

*« On a cette chance d'avoir un cinéma en plein centre-ville. Les villes qui développent des grands complexes c'est souvent vers l'extérieur et là pour nous, c'est en plein centre, avec un bon programme. »*

NIORT

*« Il y a un cinéma qui fait plus de l'indépendant art et essai, et un qui passe des films grand public et puis aussi le théâtre Molière, près de la gare, un théâtre national. Quand on habite Sète on y va à pied, dans les villages autour ils vont parfois à Odysseum à Montpellier, quitte à prendre la voiture. »*

SETE

*« A Nîmes c'est un multiplexe, là c'est vraiment le petit cinéma de la petite ville, ça n'évolue pas. On n'a plus de bowling, aucune activité... et pour aller au Cristal, la boîte de nuit de Moulès, il vaut mieux pas être trop bourré parce que c'est des petites routes de campagne à faire en voiture ! »*

ARLES

*« Et puis il y a un théâtre, qui est quand même une scène nationale. Mais il a été déplacé hyper loin, derrière la Maladrerie. Ce n'est pas forcément des gens de Beauvais qui y vont, les gens viennent de plus loin. »*

BEAUVAIS

*La salle de concert Le Grillen est accessible en transports en commun mais pas aux bons horaires du coup... C'est aussi possible en vélo, mais les gens y vont surtout en voiture. En plus, dès que vous êtes à plusieurs c'est quand même plus logique »*

COLMAR

## I.2 Les perceptions et usages des différents modes de transport (hors vélo)





# Se déplacer en voiture

« Ici, vous êtes obligé d'avoir une voiture, tout le monde en a une. Nous on est 3 personnes dans le foyer, on a 3 voitures »  
CHATEAUROUX

Dans une grande partie des villes du panel, les participants décrivent un territoire où **les conditions de déplacement en voiture se détériorent**, mais où **elles restent globalement peu contraignantes**, surtout si on les compare aux grandes villes qu'ils connaissent.

Dans certaines agglomérations, notamment celles dont le centre est piétonnisé et/ou touristique, ils décrivent toutefois de réels problèmes pour circuler aux heures de pointe et pour stationner en centre-ville, incitant certains à utiliser d'autres modes pour y accéder : la marche à pied quand on habite à proximité ou en faisant le choix de se garer sur un parking en entrée de ville, le bus quand on est desservi par une ligne directe, le vélo dans certains cas...

Dans d'autres villes, moins saturées, les participants reconnaissent qu'il y a très peu, voire aucun embouteillage et que stationner reste aisé, même si cela semble souvent se compliquer au fil des ans. Il peut également y avoir des problèmes avec des travaux, de nouvelles pistes cyclables rognant sur les voies de circulation (rare) ou des rues qui deviennent en sens unique après des rénovations. Malgré cela, **circuler en voiture reste facile et pratique, même en centre-ville**.

Dans tous les cas, les participants ayant emménagé récemment et venant de métropoles où les conditions de déplacement en voiture sont beaucoup plus difficiles relativisent les problèmes évoqués par ceux qui ont toujours (ou depuis très longtemps), vécu dans les villes étudiées. Quel que soit le niveau de contrainte des déplacements en voiture, il reste donc relativement faible et concentré sur les plages horaires très courtes, ce qui ne n'encourage pas le recours à des modes alternatifs.

Dans l'ensemble, les habitants témoignent d'une **forte dépendance à la voiture**, qui devient indispensable dès que l'on vit hors du centre ou que l'on doit se déplacer à l'extérieur en périphérie. Elle est presque toujours utilisée pour aller faire des courses alimentaires, pour aller travailler ou encore déposer des enfants à l'école. Elle demeure pour la plupart des participants **le mode le plus facile, le plus confortable et le plus rapide** pour se déplacer. En revanche, elle pose à certains **des problèmes financiers**, qui se sont aggravés début mars avec la forte hausse des prix du carburant.

A la différence des grandes métropoles, rares sont les territoires où les habitants ressentent une volonté politique de contraindre ou de limiter l'usage de la voiture. **Ce n'est d'ailleurs pas leur souhait, car ils sont le plus souvent automobilistes et ne veulent pas que les aménagements nuisent à leurs conditions de déplacements**.

Ils sont toutefois **conscients des enjeux que pose la présence** (parfois excessive) **de la voiture en ville** : effets négatifs de l'autosolisme pour la collectivité (pollution, congestions) comme pour les individus (frais d'essence), mais ne voient pas vraiment d'alternatives, bien qu'ils citent souvent des villes ayant fait « sortir la voiture du centre » grâce à des parkings un peu plus éloignés. Ils n'imaginent pas pour autant que cela puisse se produire chez eux.

« Nous notre voiture elle est garée sur le grand parking de Mas Coulet à l'entrée de Sète et on ne rentre jamais dans Sète. Dans Sète c'est à pied ou en vélo. La ville est déjà engorgée de voitures... »  
SETE

« Ici c'est facile de se déplacer en voiture. Ça va tellement vite de se déplacer en voiture qu'on a l'impression qu'on va mettre beaucoup plus de temps qu'en transport en commun. C'est l'inverse de Lyon, où je ne me déplaçais pas en voiture et tout en transport en commun.. »  
BOURG EN BRESSE

« En centre-ville, on peut se passer de la voiture mais même quelqu'un qui habite et travaille au centre-ville, vu les prix, pour faire les courses il faut quand même une voiture pour aller à Carrefour ou alors passer l'après-midi en course pour prendre le bus. »  
VANNES

« Le gros point positif c'est qu'il n'y a pas d'embouteillage. A peine un petit bouchon en centre-ville à 8h30 ou 16h, une rue, on arrive vite ! C'est aussi ça la qualité de vie. A Paris on coupe son moteur sur le périph tellement on n'avance pas, c'est infernal »  
NIORT

# Se déplacer en transports en commun

Dans la plupart des territoires étudiés, les **transports en commun sont peu utilisés par ceux qui ont la possibilité de se déplacer en voiture**. Or, ces derniers sont généralement assez critiques sur l'offre de transports collectifs (urbains, mais surtout interurbains) de leur territoire, justifiant ainsi leur recours à l'automobile : manque de lisibilité de l'offre, manque de fréquences et horaires insuffisants (surtout en soirée), arrêts éloignés du domicile, lignes qui obligent à de longs détours, correspondances multiples... Les participants évoquent la différence entre les réseaux des villes moyennes et les réseaux des grandes villes. Pour eux, dans une ville moyenne, se déplacer en bus est souvent synonyme d'un « parcours du combattant » qui impliquerait une organisation beaucoup plus lourde que dans une grande métropole (où, dans leurs représentations, « le bus passe devant chez vous toutes les 5 minutes »).

Les déplacements en voiture étant peu contraints, les transports en commun ne les concurrencent donc pas vraiment, et ce **en particulier pour les parents d'enfants en bas âge** qui profitent du trajet domicile-travail pour déposer leur enfant à l'école, faire des courses, etc. mais également auprès **des jeunes qui ont connu la dépendance au transport collectif** (et notamment scolaire) et qui ne sont pas prêts à renoncer à la liberté de la voiture une fois qu'ils ont la possibilité d'en avoir une.

Les personnes qui connaissent mieux le réseau – **celles et ceux qui l'utilisent – nuancent toutefois les critiques**, en faisant bien la différence entre la desserte du centre-ville, globalement bonne avec un bon niveau de service, et les communes extérieures où les lignes et les fréquences sont plus rares, permettant difficilement de s'affranchir de la voiture.

Deux exceptions, Niort et Châteauroux, où le réseau de transports en commun est gratuit, ce qui semble avoir renforcé leur attrait et diversifié le profil des usagers.

Le train semble être un moyen de transport plus approprié par les habitants, qui peuvent l'utiliser (bien que ce ne soit pas le cas majoritaire) pour des déplacements de loisirs ou même pour aller travailler dans la métropole voisine.

« Pour venir à Sète oh non, ce serait long ! Le parcours du combattant ! C'est tellement plus pratique la voiture, surtout... De chez moi il y en a un direct mais bon entre l'heure à laquelle il passe et le temps qu'il met... après il s'arrête à la gare »  
SETE

« On est motivé à les prendre puisque c'est gratuit, et qu'ils desservent pas mal d'endroits, même des villes extérieures »  
CHATEAUROUX

« Les transports, je ne les prends plus, je suis autonome. C'était vraiment pour aller à l'école, à 18 ans j'ai eu le permis et après ça : terminé ! »  
ARLES

« Les bus s'arrêtent tôt, même pendant les vacances scolaires. Vers 20h, il n'y en a plus, donc impossible de sortir uniquement via les bus le soir, même si on habite Péronnas. »  
BOURG EN BRESSE

« Avant les personnes qui prenaient le bus, c'étaient des personnes handicapées. Maintenant tous les profils prennent le bus. Même pour un ou deux arrêts. »  
NIORT

# Se déplacer à pied

Dans toutes les villes étudiées, les participants décrivent une ville centre où les échelles de distance font qu'**il est très facile de se déplacer à pied**. L'accessibilité des zones situées en périphérie varie beaucoup plus selon les villes. La marche est globalement privilégiée pour tous les déplacements dans le centre-ville (quand ce n'est pas la voiture), à condition que la ville soit suffisamment agréable pour avoir envie de s'y promener.

Quand elles habitent dans la ville centre, **certaines personnes se déplacent essentiellement à pied**, notamment des personnes à la retraite ou qui ont la possibilité de télétravailler. C'est moins souvent le cas des personnes qui habitent dans des communes extérieures, où les aménités centrales sont moins nombreuses et où la voiture est bien davantage privilégiée, même pour les petits déplacements.

Dans une majorité des cas cependant, **la marche reste réservée à la promenade**. C'est alors vers les parcs et les berges des fleuves que se dirigent souvent les participants, ou encore dans les ruelles (parfois piétonnes) du centre-ville. Les espaces verts sont un élément déterminant pour rendre la marche agréable, de même que les esplanades ou zones piétonnes qui permettent de marcher dans un cadre agréable avec un sentiment de sécurité, même avec des enfants en bas âge, sans être gêné par le stationnement et/ou la circulation des voitures.

**Les zones périphériques** peuvent au contraire ne pas être du tout accessibles à pied, ou provoquer un sentiment d'insécurité du fait de la **circulation abondante et rapide de voiture**.

Les participants évoquent aussi la question de la cohabitation piétons-vélos-trottinettes (en centre-ville ou sur des lieux de promenades), qui peut devenir problématique sur certains lieux de balade privilégiés, notamment en été et aux beaux jours, dans des villes touristiques.

« Le centre-ville de Colmar doit effectivement être piéton pour les touristes. Pour les extérieurs, pour faire ses courses, là on autorise la voiture ».   
COLMAR

« Tout dépend des secteurs. C'est agréable de marcher à Beauvais parce qu'il y a des coins de verdure, des parcs, des petites installations. Derrière la gare routière c'est très dangereux au contraire parce que c'est mal agencé entre l'arrivée et la sortie des cars, c'est très petit, il y a des commerces, des places de parking aussi et quand les places sont complètes les gens ont tendance à se garer sur le trottoir et donc ça fait un énorme désordre. »   
BEAUVAIS

« Ici les gens ont bien l'habitude marcher. Il y a beaucoup d'espaces verts, il y a beaucoup de parcs pour aller marcher, avec des parcs qui sont plus ou moins reliés entre eux »   
CHATEAUX

« C'est dommage, le long de la plage il y aurait de la place pour une voie vélos et trottinettes et une autre voie piéton. Là c'est l'enfer de se déplacer en été ou le week-end dès qu'il fait beau. Mais depuis que je suis ici, dans le centre je fais tout à pied ! »   
SETE

« Le centre-ville est très accessible à pied, c'est assez piéton, il y a des rues dédiées d'ailleurs, sans voitures. »   
BOURG EN BRESSE



## PARTIE 2

# Les déterminants à la pratique du vélo



# Introduction

Après avoir investigué la question générale des habitudes et conditions de déplacements pour les autres modes, la partie la plus importante des échanges portait logiquement sur la pratique du vélo en elle-même. Les participants étaient invités à décrire leurs usages individuels du vélo qui étaient ensuite mis en discussion.

Le guide d'animation était conçu de manière à faire parler tous les participants de leur rapport au vélo et des particularités du territoire en lien avec les déplacements à vélo, pour mettre au jour des freins et leviers de différents ordres.

Pour étayer l'analyse faite de ces freins et leviers, la dernière partie des focus groups portait sur les tests de différentes actions qui peuvent être mises en place pour favoriser la pratique du vélo, dans le but de faire réagir les participants :

1. Réseau cyclable sécurisé
2. Stationnement pour les vélos
3. La combinaison Vélo avec TC
4. L'aide à l'achat
5. La location longue durée
6. L'apaisement de la circulation automobile
7. Les Vélo-écoles et formations à la pratique du vélo
8. Les ateliers et services de réparation vélo
9. Les maisons du vélo

## 2.1 Les représentations associées à la pratique du vélo

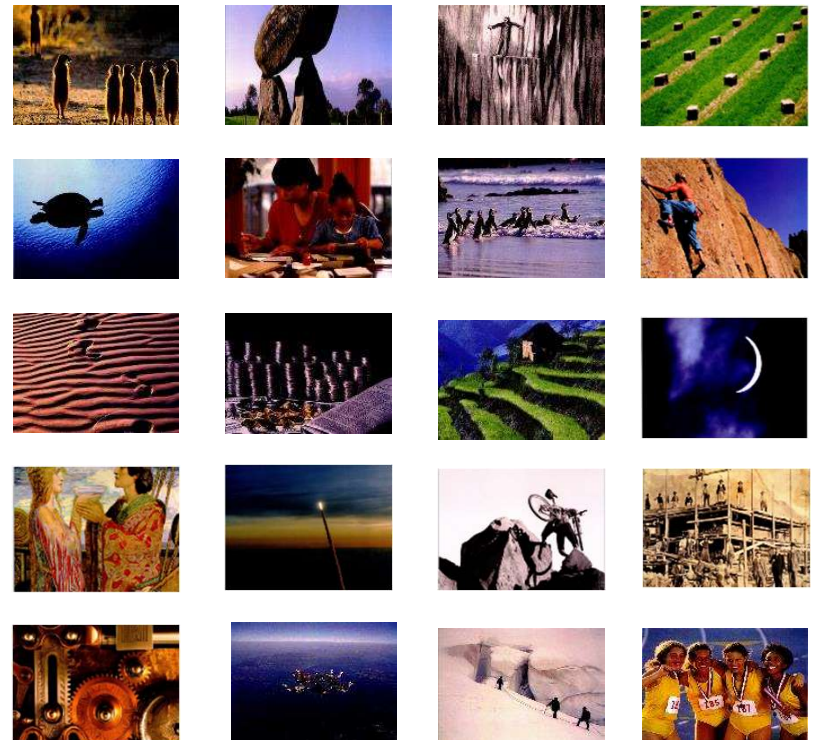


# Les images associées à la pratique

La mise au jour des représentations associées à la pratique du vélo s'est dans un premier temps appuyée sur un exercice projectif, réalisé à partir d'un jeu d'une centaine d'images mises à la disposition des participants. Ils étaient ainsi invités à choisir, parmi les nombreuses images proposées, celles qui correspondent à ce qu'ils ressentent à l'idée de faire du vélo dans leur ville. Ce type de supports permet de libérer la parole et d'investiguer les représentations « brutes » des participants. Les images collectées dans les différents groupes, et les récits qui y sont associés, permettent de mettre au jour différentes thématiques (listées dans les slides suivants) qui explicitent les fondements des attitudes des participants vis-à-vis du vélo.

Ce travail a pu être complété par un autre exercice, dans lequel il était demandé aux participants de réfléchir aux trajets qu'ils pourraient envisager de réaliser à vélo versus ceux qu'ils excluent de faire à vélo.

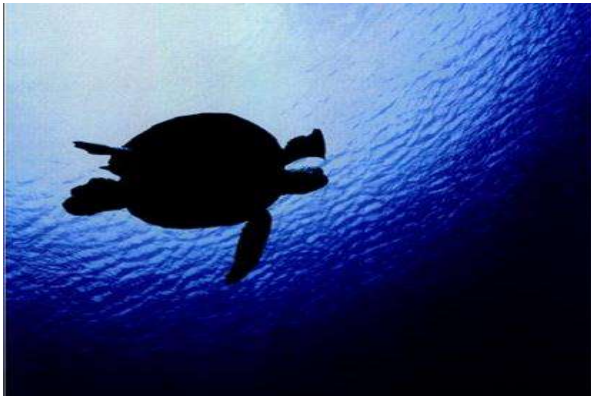
Ces deux temps complémentaires ont ainsi permis de comprendre les perceptions des participants sur le vélo.



# La mise en danger

Dans la plupart des villes, certains participants ont fait d'emblée le choix d'images en lien avec le danger associé à la pratique du vélo. Les discours produits à cette occasion révèlent une grande diversité de causes au sentiment d'insécurité : le manque d'infrastructures cyclables, l'état de la voirie, des accidents vécus... mais désignent presque toujours **le même « prédateur » : la voiture** et, plus rarement, celui ou celle qui la conduit.

Les images choisies sur ce thème mettent en scène des situations où l'on retrouve souvent un affrontement entre un animal ou un élément naturel et un être humain. Dans ces métaphores, l'humain représente le cycliste en proie au danger que font peser sur lui les voitures (dans le rôle de l'animal, de la tornade....) qui ne font pas attention, roulent trop vite et risquent la vie des cyclistes qui circulent à leur côtés.



*« Moi je fais attention mais les autres ? La tortue d'eau, je l'ai choisie parce qu'elles sont mangées par les requins qui leur arrachent la tête. Moi, quand je suis à vélo, c'est les conducteurs qui veulent m'arracher la tête quand je ne vais pas assez vite. On n'est jamais à l'abri : ils sont agressifs, ils m'insultent. On est très vulnérables, et j'ai aussi peur de la mauvaise chute. Vous tombez et la voiture vous roule dessus, vous ne pouvez rien faire ». (Châteauroux)*



*« Là c'est les pistes cyclables, on est un peu sur le fil du rasoir. Je me dis que si j'étais à la place du vélo, je ne serais pas rassurée quand on voit la conduite des Beauvaisiens, et j'en fais partie, donc ce serait moi sur une piste cyclable ». (Beauvais)*



*« Pour moi le vélo c'est un combat parce que je suis à un âge où ça devient difficile... Je ne trouve pas normal que dans ma ville il faille être courageux pour prendre son vélo. On ne devrait pas avoir besoin de bravoure pour circuler à vélo dans la ville ». (Rambouillet)*



# Un loisir, dans la nature et loin des villes

Le thème de la nature est un autre sujet omniprésent dans les différentes tables rondes. Les participants associent la pratique du vélo à des beaux paysages de campagne, de forêts, de bords de mer ou d'océan. Elle renvoie ainsi à des temps de déconnexion, ou des moments de loisirs (par opposition à des activités quotidiennes, plutôt urbaines), ce qui leur permet de le **relier mentalement à des affects très positifs**. Beaucoup ne perçoivent pas spontanément le vélo comme un mode de transport possible au quotidien.

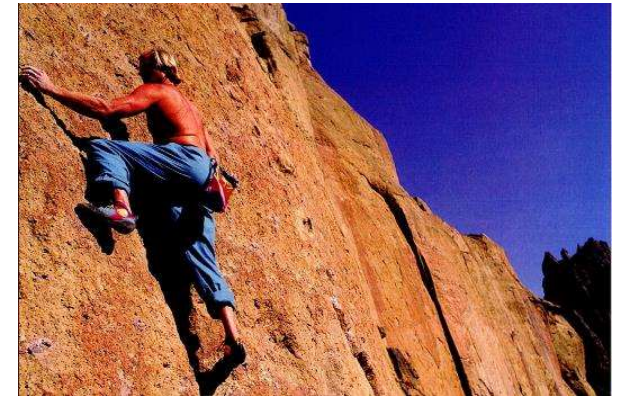
Pratiqué dans la nature, loin des voitures, le vélo n'est plus associé au danger mais au contraire à des moments de sérénité, de calme, qui permettent de « prendre un bol d'air ». En ce sens, les participants ayant choisi des photos pour illustrer cette idée mettent également en avant le plaisir de se sentir lié au territoire qu'ils parcourent à vélo : profiter du paysage, utiliser ses sens (vue, odorat, ouïe) pour (re)découvrir son environnement quotidien autrement qu'en voiture, aller plus loin que lors d'une balade à pied...



« Faire du vélo c'est comme être connecté à la nature mais aussi à l'environnement, à l'histoire. Découvrir ou redécouvrir des lieux, se sentir vraiment dedans. En voiture on ne voit rien. A pied ce n'est pas pareil. A vélo on peut aller loin et profiter. C'est vraiment se sentir libre. C'est aussi pratique, sympa, positif. Sur un vélo je regarde, je vois plus de chose, je suis dans la nature. » (Niort)



« On voit du sable sur la photo. Quand je fais du vélo c'est pour aller à la plage. Je suis à Séné donc oui c'est accessible mais en une petite vingtaine ou trentaine de minutes. Il faut juste aimer faire du vélo. J'aime y aller en pédalant, ça permet de prendre l'air, de profiter du paysage, des odeurs de l'iode, des bruits... » (Vannes)



« Le vélo ici c'est que pour les loisirs, c'est les balades, c'est les forêts, c'est à l'extérieur de Rambouillet, c'est plus le dimanche pour se promener. Mais pas dans le centre-ville, ça je ne le ferais pas. C'est une question de volume de trafic, on est obligé de faire très attention ». (Rambouillet)

# Le partage (en famille)

Les images choisies permettent aussi de mettre en lumière **l'association du vélo au partage de bons moments, entre amis mais aussi et surtout en famille**. L'idée des sorties vélos, qui se font à plusieurs pour passer du temps ensemble autour d'une activité de plein air, ramène aussi les participants à leurs souvenirs d'enfance, ou encore à des moments où ils apprennent à leurs propres enfants à faire du vélo.



« D'aussi loin que je me souviens, quand j'étais petite, le vélo pour moi c'était avec les copines, on en faisait dans le lotissement autour de chez mes parents. Et plus tard, on se retrouvait avec la bande autour du city stade, on partait en balade. Et aussi l'été, pour aller à la plage avec mes cousins, c'était en vélo » (Châteauroux)



« J'ai choisi des pingouins qui vont dans l'eau. Je fais ça en famille, avec mon fils, et si on peut amener des gens en plus c'est tant mieux. Du coup il y a un peu cette forme de liberté, on prend du plaisir, on prend l'air. » (Sète)



« Les jours où je télétravaille, j'emmène ma fille à l'école en vélo, c'est un moment privilégié. Ça doit faire entre 1 et 2 kilomètres en passant par des petits chemins, on est au calme toutes les deux. C'est bien plus agréable que les jours où je la pose en voiture sur le chemin du boulot » (Saint Nazaire)

# L'effort et la motivation

Certains discours et images choisies convergent également vers l'idée que pour se remettre au vélo, il faut être poussé, aidé par quelque chose ou quelqu'un. **Faire du vélo implique de trouver une motivation qui n'est pas toujours au rendez-vous**, car le vélo est perçu comme plus contraignant (temps, fatigue, météo...) que la voiture, qu'il va nécessiter de faire un minimum d'efforts physiques (ce qui peut bien entendu être aussi perçu comme un élément motivant), et aussi qu'il peut obliger à remettre en question son organisation quotidienne, nécessiter du matériel (vêtement, sacs, accessoires...) si on veut pouvoir l'utiliser sur certains trajets.

Pour ceux qui ne sont pas (encore) cyclistes, changer d'habitudes de mobilité pour faire plus de vélo n'est pas chose facile, et leurs images soulignent l'importance de trouver un déclic de motivation. Il peut s'agir de s'obliger soi-même à pédaler plus souvent, ou d'avoir un coup de pouce extérieur : un conjoint, un événement...



*« C'est l'idée qu'il faudrait vraiment me pousser pour que je fasse du vélo... si plusieurs personnes m'incitaient à y aller j'irais peut-être en fait, si j'avais la possibilité de rencontrer d'autres gens qui font du vélo ici, des événements autour de ça, qui me montrent des coins où on peut aller. Comme le baptême de l'air... Un peu le baptême du vélo ».* (Beauvais)



*« Les seules fois où j'ai fait énormément de vélo, c'était à Bouvent pour aller y travailler et ça m'a démonté les cuisses tout l'été ! C'est positif dans un certain sens : j'étais obligée de le faire puisque je n'avais pas de voiture. Ça m'a remise en forme physiquement ». (Bourg-en-Bresse)*

# Autres thèmes abordés

## Un futur plus écologique

Les participants évoquent aussi la **dimension écologique** du vélo, le fait de prendre soin de la planète en décarbonant ses déplacements. Ils voient le vélo comme **une solution d'avenir**, et insistent sur sa **capacité à créer du lien entre les générations** : pour transmettre des valeurs écologiques aux enfants, leur apprendre les bons gestes de sécurité, mais aussi permettre aux enfants de sensibiliser leurs parents à des formes de mobilité plus respectueuses de l'environnement. Une dimension « d'avenir » prometteuse mais qui éloigne aussi parfois les participants du vélo, qui semblent en effet considérer que le vélo se développera pour les générations futures, mais que le moment n'est pas encore arrivé pour eux de se sentir concernés.



*« Ça exprime la tranquillité, le silence, la nature, la protection de la planète. On va bien être obligé de faire quelque chose pour la nature si on veut garder notre terre bien verte et peu polluée pour nos enfants. Il va falloir trouver une solution et le vélo c'est peut-être l'avenir. » (Sète)*

## Une pratique minoritaire et émergente

D'autres images montrent que les participants (cyclistes ou non) estiment que les cyclistes sont encore peu nombreux sur le territoire. Pour eux, **la pratique du vélo est encore embryonnaire** et largement minoritaire par rapport à l'usage de la voiture.



*« Ça représente à droite tous les gens en voiture et là, à gauche, la petite personne sur son vélo. Il est tout seul, parce qu'il y a très peu de cyclistes encore ici, et que les voitures ne font pas attention à eux. » (Beauvais)*

## A la marge : économies et gain de temps

La notion de gain de temps par rapport à la voiture n'est que très peu ressortie dans le choix des images, car dans la plupart des villes investiguées, **la voiture reste le mode de transport le plus rapide** pour se déplacer. En revanche, la **dimension économique du vélo** a parfois été évoquée, en particulier lors des tables rondes qui ont eu lieu après la hausse des prix du carburant.



*« En prenant le vélo, je vais plus vite à l'endroit voulu et je fais des économies en temps et en argent. » (Bourg-en-Bresse)*

# Les changements envisageables

Les participants étaient invités à réfléchir à leurs propres habitudes de déplacement et identifier différents types de trajets : **ceux qu'ils ne font pas mais pourraient faire à vélo**, et ceux qu'ils ne pourraient jamais faire, en exprimant ce qui les en empêche aujourd'hui et ce qui pourrait les inciter ou les motiver à changer.

## Les trajets qu'ils pourraient faire

La plupart des participants évoquent **des petits trajets**, pour aller faire des petites courses que l'on fait **aujourd'hui soit à pied, soit en voiture**. Il peut aussi s'agir d'aller emmener son enfant à l'école (si l'on s'équipe, qu'on surpasse sa peur, qu'on s'organise en ce sens...) ou encore d'aller voir des amis. **Les trajets domicile-travail ne sont pratiquement jamais évoqués.**

Dans tous les cas, ces trajets sont courts (il ne faut pas que cela implique de faire 1h de vélo), et où le vélo ferait gagner du temps (ou n'en ferait pas perdre).

### Pourquoi ce serait intéressant ?

- Pour prendre l'air, faire de l'exercice
- Eviter de polluer avec sa voiture
- Ne pas avoir besoin de chercher une place de stationnement (au centre-ville)
- Pour s'obliger à fréquenter les commerçants du centre ville plutôt que les grandes surfaces
- Gagner du temps (par rapport à la marche)
- Pour faire des économies d'essence (à la marge, car ce sont des petits trajets, et ils sont souvent faits à pied)

### Pourquoi ils ne le font pas aujourd'hui ?

- Par manque de temps : la voiture est toujours plus rapide
- Trop pénible de sortir son vélo, « ne vaut pas le coup » pour des petits trajets
- Par manque de réflexe, d'habitude... et de motivation
- Pas de stationnement pour attacher les vélos / risques de vols
- Quand la météo ne s'y prête pas
- Quand les horaires coïncident avec l'affluence des voitures (heures de pointe)

## Ceux qu'ils ne pourraient pas faire

Ce sont principalement **les trajets pour aller travailler** ou les trajets pour aller **faire des courses** dans les grandes surfaces.

### Pourquoi ce n'est pas possible ?

- Les trajets domicile-travail sont trop longs et trop dangereux (trop de voitures, routes dangereuses)
- Impossible de transporter des courses à vélo

### Ce qui pourrait les inciter malgré tout

- Des pistes cyclables continues, bien délimitées avec assez d'espace entre la voiture et le vélo
- La possibilité d'éviter les ronds-points et des voies rapides, ou des passages cyclistes et piétons souterrains connus, propres et éclairés
- Stationnement sécurisé sur le lieu de travail (et dans les gares) avec de l'information sur les conditions d'accès et des incitations de l'employeur
- Si on voyait plus de vélos, ou si des collègues se déplaçaient aussi à vélo
- Un bon éclairage sur les routes et un bon état de la voirie pour une meilleure visibilité et moins de danger
- Trouver les bons circuits pour ne pas perdre trop de temps et rouler en sécurité

Ce dernier point est important. Certains participants ont commencé à envisager de faire à vélo, des trajets réguliers, notamment pour aller travailler, mais se sont heurtés à la question de l'itinéraire : par où passer pour éviter les voitures ou certains « points noirs » (rond point dangereux, rocade à traverser...) sans faire un trop grand détour ? Plus généralement, cette question du « par où passer » peut être bloquante, en particulier pour les personnes qui n'ont pas le sens de l'orientation et qui se sentiraient perdues si elles devaient trouver leur chemin à vélo.



## 2.2 Les freins et les motivations : pourquoi se déplacer à vélo ?



# Deux dimensions structurantes

A ce stade, il apparaît que les témoignages et réactions des participants sont bien cohérents avec les modèles qui décrivent les changements de pratiques. Ils permettent en effet de rappeler que, **au-delà des comportements individuels, il importe de penser les choix** (en l'occurrence le choix de son mode de transport) comme relevant de pratiques sociales qui dépendent de facteurs ayant trait à **l'organisation sociétale** (réglementation, taxes...), **l'environnement physique et matériel des individus** (objets matériels et technologiques, infrastructures) et de **facteurs** combinant des aspects **psychologiques et sociaux**.

Pour bien expliciter les freins et les motivations à la pratique du vélo mis au jour lors de nos focus groups, nous proposons de classer les facteurs à l'intérieur de **deux dimensions structurantes** :

**1/ Les facteurs pratiques**, comprenant à la fois l'organisation sociétale et l'environnement physique et matériel des habitants des villes étudiées. On retrouve l'ensemble des freins et des motivations ayant trait à :

- des infrastructures presque toujours décrites comme inadaptées en dehors du centre-ville, là où les voitures sont omniprésentes et dangereuses, mais également au centre-ville : manque de pistes cyclables, ruelles étroites avec pistes à contresens et/ou voitures stationnées sur la piste... (danger et/ou sentiment d'insécurité) ;
- une organisation spatiale du territoire qui permettrait d'accéder aux différentes activités (travailler, consommer, se distraire, éduquer...) à des distances éligibles pour le vélo, à mettre en lien avec les modes de vie des individus ;

- le fait de disposer d'un vélo adapté aux trajets que l'on voudrait faire - a minima un vélo en état de fonctionnement, mais plus globalement un vélo suffisamment performant et confortable pour se déplacer dans un contexte urbain ;

- le fait de disposer ou non de solutions pratiques pour stocker son vélo à domicile et le besoin de pouvoir trouver partout des solutions pratiques (accessibles et proches de sa destination) et suffisamment sûres.

**2/ Les facteurs psychosociaux** (représentations, attitudes et comportements individuels, valeurs, imaginaires et normes sociales) :

- les difficultés physiques et/ou cognitives : surpoids, problèmes de santé, manque de sens de l'orientation qui rendent le vélo trop difficile et/ou trop stressant ;
- le rapport que chacun entretient avec son corps, les valeurs associées à la santé, à l'effort physique ;
- le poids des habitudes, le manque d'envie et de motivation ;
- les normes sociales, liées à la dynamique locale autour du vélo, au sentiment que la société nous incite à utiliser ce mode de déplacement sur le territoire (conditionnant ce que les psychologues sociaux désignent sous le terme de **normes injonctives**), et la visibilité des cyclistes (quand on voit peu de personnes faire du vélo, cela ne donne pas l'idée ou l'envie d'en faire soi-même, on pense que ce n'est pas possible / pas pour soi. On parle alors de **normes descriptives**).

Ces deux dimensions ont bien sûr des liens entre elles.

Si les facteurs psychosociaux influencent la perception que l'on a de son environnement (sentiment d'insécurité, sentiment de contrôle...), les infrastructures et services cyclables d'un territoire agissent également sur les attitudes et les normes sociales (normalisation, sentiment de faisabilité, montée en compétence...).

Les logiques de choix de chacun sont plurielles, et liées à ces différentes composantes. **Tout l'enjeu consiste dans un premier temps à faire entrer le vélo dans l'ensemble des modes de déplacement envisageables par les habitants, pour servir les différents motifs de leur vie quotidienne** (travailler, consommer, se distraire, etc.)

Ces composantes construisent également le système de valeurs à partir duquel se font les arbitrages pour chaque déplacement, avec la prise en compte de différents critères pour arbitrer entre les modes (temps passé, coût, confort, sécurité, plaisir, liberté, utilité sociale et environnementale...), même si le temps que chacun accepte de passer à ces arbitrages est une denrée rare. Nos choix consistent en effet le plus souvent à reproduire des choix antérieurs, dans une logique de routine.

Pour casser ces effets de routine, modifier les représentations et les comportements au profit du vélo, il importe de bien comprendre comment fonctionnent ces deux grandes catégories de facteurs dans le contexte spécifique des villes moyennes étudiées. C'est l'objet des 2 parties suivantes du présent document.

# Deux dimensions structurantes

Les éléments qui peuvent favoriser (ou contraindre) la pratique	Catégorie
Présence (ou non) de pistes cyclables suffisamment protégées des voitures, sur des parcours agréables, et surtout là où les voitures roulent le plus vite (territoires hors centre-ville) Présence (ou non) de solutions de stationnement adaptées aux différents besoins (courte et longue durée) sur les différents lieux de destination (commerces, loisirs, travail, études...)	Infrastructures, équipements et cyclabilité du territoire
Proximité ou éloignement, par rapport au domicile des habitants et par rapport au centre-ville, des pôles qui structurent leurs besoins de mobilité : lieux de travail, zones commerciales, lieux culturels ou sportifs...	Organisation spatiale des activités sur le territoire
Hausse du prix du carburant - Niveau de contrainte de la voiture (en centre-ville)	Contraintes extérieures
Facilité (ou non) pour stationner son vélo à domicile, pour le sortir et le ranger facilement Possession (ou non) d'un vélo en état de fonctionnement, état et type de vélo possédé	Equipements
Aisance ou fragilité (réelle ou perçue) par rapport au vélo, en partie liée à l'âge (plus on vieillit, plus on aurait peur, moins on aurait d'équilibre, plus on serait fatigué) et à la condition physique, l'état de santé	Habilités
Représentations (positives ou négatives) associées au vélo et aux cyclistes, ainsi qu'aux autres modes Affects positifs ou négatifs vis-à-vis du vélo : avoir envie et prendre du plaisir à faire du vélo, prendre l'air, faire un effort physique (souvent réservé au vélo loisir), se sentir lié au territoire ( (re)découvrir sa ville, prendre le temps, se sentir connecté à l'espace...) Connaissance des itinéraires et des services autour du vélo	Attitudes
Le fait de voir, connaître (ou non) des personnes « comme moi » qui utilisent le vélo pour se déplacer Le fait de croire que des personnes « comme moi » pensent qu'il est bien d'utiliser le vélo pour se déplacer Versus le fait de penser que ce n'est pas une pratique pour « des gens comme nous » ou de s'arrêter à dire « ici on n'a pas la culture vélo » comme un constat déresponsabilisant Influence dans l'entourage (surtout au niveau du couple) pour initier des déplacements à vélo	Normes sociales descriptives Normes sociales injonctives

PRATIQUE

PSYCHOSOCIAL



## 2.3 Focus sur la dimension pratique



# Des pistes cyclables insuffisantes

Dans toutes les villes étudiées, les participants constatent que le vélo n'est pas un mode de déplacement très utilisé, à la différence d'autres villes plus ou moins proches, où les cyclistes sont selon eux beaucoup plus visibles (Amiens, Nantes, la Rochelle, Paris...). Le vélo est plus souvent utilisé comme un loisir que comme un moyen de se déplacer au quotidien.

Pour l'expliquer, les participants des différents focus groups évoquent en premier lieu le manque d'infrastructures :

- **A l'extérieur du centre-ville**, il y a souvent peu de pistes et d'aménagements cyclables. Les 12 groupes convergent sur le **danger éprouvé à faire du vélo dans les communes de la périphérie**, et plus encore sur les routes de campagnes environnantes. Les quelques pistes existantes sont souvent qualifiées de discontinues et de peu entretenues (chaussée abimée, trous, marquages au sol effacés...) et les ronds-points sont toujours cités comme les étapes les plus redoutées, qui dissuadent les déplacements notamment en direction des grandes zones commerciales. C'est à l'extérieur du centre-ville que les voitures roulent le plus vite et que les participants redoutent donc le plus des accidents en se déplaçant à vélo. Dans certaines villes, les habitants ont remarqué l'expérimentation de chaussées à circulation douce, « chaucidoucs » (la dénomination n'est pas connue), mais ces aménagements ne leur semblent pas sécurisants (ni pour les vélos, ni pour les voitures). De plus, au-delà du sentiment d'insécurité que cela procure, ces trajets sont perçus comme désagréables (stress lié à la vitesse des voitures « qui collent les vélos », « qui doublent en rasant », gaz d'échappement et environnement visuel peu attrayant).
- **Dans les centres-villes**, les ruelles souvent étroites, parfois pavées, etc. ne sont pas adaptées à la pratique du vélo. Dans la plupart des centres-villes, il n'y a pas de pistes cyclables. Les cyclistes qui s'y aventurent doivent parfois rouler sur les trottoirs, ce qui crée des conflits d'usages avec les piétons. Et lorsqu'il y a des pistes, elles sont parfois en contre-sens des voitures, configuration qui déplaît fortement aux participants. Dans l'ensemble, le centre-ville est souvent décrit comme étant plus adapté à la marche à pied, ce qui ne pose pas problème aux habitants. Ils sont plus en attente d'aménagements aux abords des gares que dans les ruelles des centres historiques.

Les personnes qui pratiquent vraiment le vélo au quotidien sont à la fois plus indulgentes sur les infrastructures (par exemple, elles déplorent la discontinuité des pistes et le peu de place donnée aux vélos, mais reconnaissent que l'espace est contraint) et moins exigeantes « *quand on fait du vélo tous les jours, on s'aperçoit que c'est agréable et moins effrayant qu'on ne pensait, et que c'est hyper pratique* ». Pour autant, certains cyclistes convaincus viennent de métropoles très cyclables et sont arrivés nouvellement dans les territoires étudiés. Ils témoignent des freins que peuvent représenter le manque d'infrastructures cyclables pour certains trajets et les problématiques de cohabitation vélo/voitures (dans l'espace public comme sur des questions de comportements), les ayant souvent conduit à diminuer leur pratique du vélo par rapport à leur ville d'origine (Paris, Lille).

« Dans les communes autour, c'est que des routes de campagne qui ne sont absolument pas adaptées, avec beaucoup de circulation et les gens roulent très vite. »

BEAUVAIS

« En vélo, c'est compliqué, il y a beaucoup de gros ronds-points. Les ronds-points c'est dangereux ! »

VANNES

« C'est ça qui paraît insoluble, c'est le danger, uniquement. Mais dans Sète je ne vois pas comment on peut résoudre ça. C'est une île qui est quand même fermée, les rues sont étroites, ce sera toujours étroit. Il y a de plus en plus de monde... »

SETE

# Des voitures omniprésentes et dangereuses

La question des voies cyclables est très liée à la question du partage de l'espace avec les voitures, principales sources du danger pour les participants.

Ainsi, dans chaque ville, certains espaces sont aussi cités comme des lieux privilégiés pour faire du vélo : voies vertes, chemin du 3<sup>ème</sup> millénaire, bords de fleuve, passerelle dédiée aux vélos et aux piétons... Ces sites ont en commun d'être des voies bien séparées des voitures ou d'être des espaces qui leur sont inaccessibles, mais aussi de permettre de profiter d'un paysage agréable tout en roulant. Un bémol cependant : lorsque ces endroits sont très fréquentés, les aménagements mixtes vélos-piétons peuvent faire l'objet d'une cohabitation difficile, voire dangereuse (front de mer de Sète, bords de Loire à Nevers, port de Vannes...)

Ainsi, au même titre que la mise en place de pistes cyclables sécurisées, **(dé)limiter la place de la voiture est une des demandes récurrentes** des participants cyclistes des groupes (idée testée dans les groupes). Plus exactement, ils identifient que c'est la présence de voitures trop nombreuses, trop rapides, dans les centres-villes comme dans les périphéries, qui crée ce **fort sentiment d'insécurité**. Ils disent ne pas se sentir à leur place sur un vélo, au milieu d'automobilistes rarement sensibilisés au partage de leur voirie. **Limiter la place de la voiture**, ou du moins **la circonscrire davantage**, permettrait selon eux d'apporter plus de sérénité aux personnes à vélo, d'envisager ses trajets avec moins de peur et d'inciter à emprunter certains itinéraires sur lesquels ils ne se risqueraient pas aujourd'hui. Cette mesure est perçue comme complémentaire au développement d'un réseau de pistes cyclables sécurisées.

Pourtant, les avis sont plutôt mitigés dès que l'on aborde **la question des mesures qui touchent à la vitesse automobile**, avec notamment la généralisation des zones 30 suggérée sur une des fiches testées dans les groupes : cela rassurerait certains participants quand d'autres restent sceptiques sur le respect de cette mesure... et s'identifie à la contrainte que cela représente pour les automobilistes.

Si, sur le principe, les avis convergent vers **la nécessité d'un meilleur partage de l'espace** entre automobilistes et cyclistes, un certain nombre de personnes s'identifient d'abord à des automobilistes et redoutent les effets de telles mesures dont ils reconnaissent qu'ils auraient du mal à accepter, et à les respecter. La plupart des participants sont en effet sceptiques : ils considèrent que ces règles existent déjà (surtout les limitations à 30 ou même 20 km/heure en centre-ville), mais qu'elles ne sont aujourd'hui pas respectées : une contrainte donc, mais qui au final ne changerait pas grand-chose. En outre, la zone où s'appliquerait une circulation vraiment apaisée correspond selon eux au centre-ville, où les voitures ne sont pas les plus présentes ni les plus dangereuses pour les cyclistes.

*« Selon où tu te rends tu n'as pas envie de prendre le vélo. Pour aller du centre-ville en zone nord, tu n'as pas du tout envie de prendre ton vélo. Ce n'est pas du tout adapté, il n'y a aucune piste cyclable. »*  
ARLES

*« Parfois on a l'impression qu'ils ont mis des pistes cyclables juste pour dire qu'il y en a, sans qu'elles soient praticables. Juste des peintures de vélo au milieu de la route. »*  
BOURG EN BRESSE

*« Il y a du potentiel mais il faudra un jour une envie politique de fermer Nevers aux voitures et de ne laisser que les piétons rentrer. Mais ça va faire un autre souci pour les habitants et les commerçants ! »*  
NEVERS

# Réactions à différents aménagements

Presque tous les participants déclarent qu'ils seraient encouragés à la pratique du vélo par l'existence d'un vrai réseau cyclable sécurisant, ce qui implique pour eux qu'il soit le plus séparé possible des voitures.

Celles et ceux qui pratiquent déjà le vélo en milieu urbain sont moins exigeants : ils reconnaissent le besoin d'aménagements cyclables mais ils ont davantage l'habitude de circuler sur des pistes cyclables qui ne sont pas forcément à l'écart des voitures, sur des voies à contresens ou même en l'absence de voie réservée.

Tous ont été invités à réagir à différents exemples d'aménagements cyclables, à partir des photos ci-contre :

- ✗ **La photo a)** illustre la solution préférée des participants, qu'ils soient ou non cyclistes : une voie clairement séparée des voitures, et une peinture au sol qui matérialise la piste réservée aux vélos.
- ✗ **La photo b)** représente une situation qui recueille des avis plus contrastés : la piste est bien séparée de la route, ce qui est rassurant, mais cela peut créer des conflits d'usages avec les piétons qui ignorent la piste cyclable (et marchent dans la zone). Cela entretient aussi l'idée que les vélos peuvent rouler sur les trottoirs.
- ✗ **La photo c)** est une solution acceptable, à condition que le marquage au sol soit bien net et bien entretenu (ce qui est rarement le cas dans la plupart des villes étudiées), que l'espace réservé aux vélos soit suffisamment large pour qu'ils ne soient pas frôlés par les voitures, et que celles-ci ne puissent pas y stationner en double-file.
- ✗ **La photo d)** n'est pas assez sécurisant pour la plupart des participants, qui ont trop peur de ne pas être vus par les voitures. Certains estiment en outre que le fait d'autoriser les cyclistes à rouler en sens-interdit finit par brouiller les repères, et entretient l'idée qu'ils ne respectent pas le code de la route. Pour d'autres, cela peut être envisageable mais uniquement dans des rues suffisamment larges.
- ✗ **La photo e)** représente une solution jugée dangereuse et inadaptée pour les cyclistes comme pour les voitures. Les voitures sont perçues comme roulant beaucoup trop vite (70 km/h) pour ne pas créer des risques d'accidents en dépassant les cyclistes. Cette image a été rejetée dans toutes les villes étudiées.

Les réactions aux photos proposées montrent que le but des aménagements cyclables est d'**apporter de la sécurité, mais aussi de la sérénité et du confort** pour rendre les trajets à vélo agréables.

Il est aussi de **rendre les itinéraires à vélo lisibles**, pour des trajets efficaces : on ne veut pas avoir besoin de s'arrêter pour chercher des indications ou lire des cartes, ou risquer de s'engager sur des routes dangereuses ou interdites aux vélos.



# Exemples d'aménagements sécurisants

Ces images sont extraites d'un travail sur les trajets réalisables ou non à vélo identifiés par les interviewés : en amont du focus group, les participants devaient repérer et prendre en photo des endroits de leur territoire où ils estiment qu'il est possible, ou au contraire difficile, de faire du vélo.



Une piste cyclable séparée des voitures par une bordure

BEAUVAIS



La « coronapiste » créée pendant les confinements liés à la pandémie de COVID-19. La piste cyclable est large et à double sens. Elle est séparée du trottoir piéton et relativement bien protégée des voitures grâce aux plots et au marquage jaunes.

VANNES



Une piste cyclable dans un environnement agréable, séparée de la promenade des piétons

SETE



Les quais, un endroit privilégié pour se promener à pied ou à vélo. La cohabitation vélos-piétons n'est pas soulignée comme un problème

ARLES



# Exemples d'aménagements insécurisants

En complément des focus groups, les participants nous ont fourni des photos de lieux qu'ils estiment adaptés ou non à la pratique du vélo.



Centre-ville où les rues sont étroites et sinueuses et parfois dépourvues de pistes cyclables.

NEVERS



Chaucidou dans une commune de la périphérie : pas très sécurisant

BEAUVAIS



Voie cyclable qui disparaît pour laisser place aux voitures

CHATEAUROUX



Absence de continuité de la piste cyclable après un rond-point sur une route de campagne (chemin du Pissot) : pas sécurisant du tout

NIORT



# Disposer d'un vélo adapté

## 1 - Test du levier des aides à l'achat

Dans l'ensemble, les participants rencontrés possédaient presque tous un vélo destiné à des promenades, plus ou moins occasionnelles, qu'ils auraient très bien pu utiliser pour des déplacements quotidiens. Certains reconnaissent cependant que la possibilité de disposer d'un vélo plus performant, plus confortable ou plus adapté aux déplacements urbains, ou sur des distances un peu plus longues avec des contraintes de temps (arriver à l'heure au travail par exemple) pourrait les aider à faire davantage de trajets à vélo.

En particulier, dans certains de nos groupes, les participants qui ont eu l'occasion de tester, d'acquérir ou de louer un vélo à assistance électrique ont généralement témoigné du changement complet que cela avait provoqué dans leur pratique cycliste.

Pour tester les leviers associés à cette thématique, nous avons fait réagir les différents groupes à deux types de solutions : **les aides à l'achat, et les services de location** sur une durée plus ou moins longue.

Sur le principe, l'idée d'une **aide à l'achat vélo** s'est révélée globalement séduisante. Si une majorité des participants, lorsqu'ils raisonnent sur leur cas personnel, n'estiment pas être bloqués dans leur pratique du vélo par le manque d'équipement, ils expliquent toutefois :

- que cette mesure pourrait aider certains types de publics (des jeunes, personnes qui n'ont pas de vélo, des personnes avec des difficultés financières) ou pour acheter certains modèles de vélo (VAE, cargo...);
- que l'achat d'un VAE pourrait être un bon levier pour augmenter la pratique du vélo (notamment pour les personnes âgées ou pour des trajets longs / en côte);
- qu'avoir un vélo neuf pourrait être un déclic engageant qui leur donne envie de s'en servir et de faire plus de vélo.

Les participants connaissent rarement les aides disponibles sur leur territoire. Dans plusieurs groupes toutefois, quelques participants avaient bénéficié d'une aide mise en place les années précédentes pour s'acheter un VAE et, s'ils ne l'utilisent parfois que pour du loisir, cela a permis à un certain nombre d'entre eux de faire plus de vélo.

Certains freins demeurent et expliquent que les avis sur cette action soient parfois mitigés :

- Ils estiment que **les montants parfois proposés ne sont pas suffisants** pour rendre accessible l'achat d'un VAE neuf. Ils peuvent alors regretter que cette aide ne soit pas possible en cas d'achat d'un VAE d'occasion ou un vélo non-électrique.
- **La peur du vol**, notamment pour ceux qui ne disposent pas d'une solution de stationnement suffisamment sécurisée à leur domicile, peut entraver la pertinence, même avec une aide, de l'achat d'un vélo onéreux comme peut l'être un VAE.

« Ça pourrait me tenter d'en acheter un personnellement, comme j'hésite. C'est un vrai coup de pouce qui peut m'aider à prendre la décision. »  
COLMAR

« Moi c'est ce qui m'a motivée à acheter un VAE. Je ne l'aurais pas fait sans, et je ne ferais pas les trajets que je fais aujourd'hui sans assistance électrique »  
BEAUVAIS

« ils développent de plus en plus les vélos électriques. Pour moi, des côtes, etc. je trouve ça super. Il faut que ça devienne plus abordable parce que c'est encore très cher mais je suis sûr que ça va se développer. »  
NEVERS

# Disposer d'un vélo adapté

## 2 - Test du levier de la location de vélos

Les avis sont également contrastés sur le principe de la location longue durée : les individus qui ne font pas de vélo aujourd'hui et qui n'en possèdent pas considèrent que cela peut être un bon moyen pour « se faire une idée » avant d'acheter, mais la plupart ne sont pas attirés par ce service, préférant posséder leur propre vélo.

La location leur semble toutefois intéressante dans les cas suivants :

- pour louer un vélo qu'on a difficilement les moyens d'acheter, et en particulier un vélo à assistance électrique ;
- pour satisfaire des besoins ponctuels, quand on est sur un lieu de vacances, ou pour un week-end ou une sortie particulière nécessitant un type de vélo spécifique, mais dans une logique de courte-moyenne durée ;
- quand les déplacements permis par un vélo électrique peuvent se substituer pour partie à la voiture, notamment pour aller sur son lieu d'étude ou de travail... mais cela implique qu'il soit suffisamment proche de son lieu d'habitation (moins de 8 kilomètres, ce qui est en réalité le cas d'un grand nombre de personnes).
- Pour tester, avant d'investir dans son propre vélo si l'expérience est positive.

Les avis sont donc plutôt mitigés sur le principe de la location longue durée car certains participants ne sont pas familiers avec ce principe et ont du mal à se projeter dans une utilisation d'un service comme celui-ci.

De plus, louer un vélo, notamment un VAE assez cher, implique d'être certain de pouvoir le stationner de manière sécurisée, notamment au domicile, pour éviter les vols ou les dégradations. Certaines personnes considèrent toutefois qu'il est intéressant de pouvoir tester un VAE avant de faire un achat. De plus, une location peut permettre de se prémunir des coûts d'entretien.

En complément à ces réactions, le cas de Saint-Nazaire est cependant intéressant, puisque l'agglomération a déployé sur son territoire un service de location de vélos à assistance électrique qui rencontre un succès important (+ de 3000 vélos en location, pour une agglomération d'environ 150 000 habitants). Connu par plusieurs des participants, il semble avoir permis à de nombreux habitants d'accéder à ce type de vélo, et contribué à les « remettre en selle », tout en donnant de la visibilité aux cyclistes dans la ville.

En revanche, **les flottes de vélos en libre service** non-électriques, qui ont beaucoup contribué à l'essor du vélo dans les grandes villes, semblent avoir moins de potentiel dans les villes où elles sont présentes : stations trop peu nombreuses, échelles de distance trop petites dans les centres-villes.

« La location, ça ne me tente pas vraiment. Je préfère utiliser mon propre vélo. »  
SETE

« Pour essayer le vélo électrique, nous on a Veligo : c'est assez tentant, et les tarifs sont pas chers, surtout que l'employeur en paie la moitié. »  
RAMBOUILLET

« Avec les Velyceo, je loue un vélo à assistance électrique entre avril et septembre, ce qui me permet de faire tous mes trajets à vélo pour un coût vraiment abordable. Je fais facilement 20 kilomètres par jour, avec juste ce qu'il faut d'effort pour que ça reste un plaisir. Et le reste de l'année je me déplace en bus, parfois en voiture quand je ne peux pas faire autrement. »  
SAINT-NAZAIRE



# Disposer d'un vélo adapté

## 3 - Test du levier des ateliers de réparation

Entretien son vélo n'a en revanche pas été un sujet abordé par les participants de manière spontanée. Relancés sur la mise à disposition d'ateliers et services de réparation vélo, les avis convergent : cette mesure n'a d'intérêt que pour ceux qui pratiquent déjà le vélo, et qui ont déjà été confrontés à des problèmes de réparation et d'entretien de leur matériel.

L'idée de pouvoir accéder à des services de réparation facilement identifiables et aux délais raisonnables est perçue favorablement, quand le concept d'autoréparation est plus clivant. Sur ce point, les réactions oscillent entre manque d'intérêt total (on préfère payer un professionnel, à condition qu'il en existe) et l'envie d'apprendre à comprendre comment fonctionne son vélo, dans un but d'autonomisation et d'économies.

Ce type d'atelier permet de ne pas être dépendant de services privés, par ailleurs souvent peu nombreux sur les territoires et de gagner en autonomie tout en faisant des économies lorsqu'il s'agit de petites réparations faciles à apprendre. Les retours semblent être cependant assez genrés : une partie des femmes rencontrées témoignent d'un intérêt théorique mais le nuancent en doutant de leur motivation à s'inscrire réellement à ce type d'ateliers. Quant aux hommes, ils revendiquent plus souvent leur préférence pour des conseils et des tutoriels « faciles à trouver sur Internet ».

Même s'ils ne l'utiliseraient pas eux-mêmes, certains y voient dans tous les cas l'intérêt de se motiver à pédaler : un vélo qu'on entretient ou qu'on répare soi-même est un vélo qu'on sera fier d'utiliser. Finalement, si cette action reste une proposition intéressante, elle n'est a priori pas déterminante pour « déclencher » la pratique du vélo, et est plutôt perçue comme un accompagnement sur les territoires où les cyclistes sont déjà nombreux.

« C'est très pratique quand on a un problème et ça évite de se ruiner »  
BEAUVAIS

« Je pourrais faire réparer mon vélo en centre-ville sans avoir à chercher où, ça m'intéresserait bien en cas de pépin. Mais j'avoue que faire moi-même je ne crois pas. »  
SETE

« Ce n'est pas ça qui me fera acheter un vélo, mais c'est bien parce que ça permet de montrer qu'il y a des lieux pour aider ceux qui en ont besoin. »  
BOURG-EN-BFRESSE

# Stationner son vélo

Dans les différents groupes de notre panel, la plupart des participants expriment la nécessité de développer l'offre de stationnement, qu'il soit ou non sécurisé. Beaucoup de non-cyclistes sont d'ailleurs convaincus qu'il n'existe pas vraiment de stationnement dans leur ville, constat nuancé par ceux qui ont davantage l'habitude de se déplacer à vélo.

Tous considèrent cependant que développer l'offre les encouragerait à pratiquer davantage le vélo, en considérant 2 besoins complémentaires :

## 1/ Pouvoir garer un vélo à domicile dans un endroit accessible et sécurisé :

- En maison, garer son vélo est souvent facile car les participants résidant dans des logements individuels possèdent des jardins ou des garages où ils peuvent mettre leur vélo en toute sécurité.

- En appartement, cela peut être plus compliqué. Les logements collectifs ne possèdent pas souvent de locaux à vélos et laisser son vélo dans la rue n'est pas vraiment une option envisagée, tout comme de le stocker sur un balcon ou dans une cave. Certains participants évoquent leurs difficultés à utiliser leur vélo fréquemment quand cela implique de le descendre depuis leur appartement.

## 2/ Pouvoir se garer sur son lieu de destination, recouvrant des besoins :

- de stationnement à l'extérieur, pour pouvoir accrocher facilement à proximité des services pour du stationnement de courte durée. Dans plusieurs focus groups, des participants ont remarqué l'apparition récentes d'arceaux dans leur ville, mais ils ne sont pas certains qu'ils sont disposés là où sont les besoins : ils sont plutôt persuadés qu'on les a mis là où il y avait de la place, mais pas forcément devant les magasins ou les équipements.

- de stationnement sécurisé (sur le lieu de travail, à la gare...) pour du stationnement de plus longue durée.

Les boxes fermés, quand ils étaient présents dans les villes étudiées (c'était notamment le cas à Beauvais, Bourg-en-Bresse, Vannes et Saint-Nazaire), n'étaient pas toujours connus des participants.

« Si on habite en appartement, on n'a pas envie de s'embarrasser avec un vélo et dans les caves communes on peut se faire voler les vélos, les poussettes... Chez moi, il n'y a pas d'endroit adapté »  
DIEPPE

« Pour moi, développer du stationnement vélo, c'est un aspect sécuritaire : il y aura moins de vol. Mais quand c'est protégé comme ça, combien de temps je peux y laisser mon vélo ? Je peux le laisser la semaine ? Ça m'intéresse pour gagner de la place chez moi en fait. Pour une course juste d'une heure, je le laisse sur un arceau, je n'ai pas besoin de ça ».  
COLMAR

« Je n'ai pas vu beaucoup d'arceaux à vélo ici, on n'en est pas encore là... Je me débrouille avec les arbres mais si tout le monde se met à faire du vélo, les arbres ne vont pas suffire »  
CHATEAUROUX

« Il y a quelques parkings sécurisés, à la mairie et à la gare, mais je n'ai jamais trouvé le moyen de rentrer dedans. »  
BEAUVAIS

# Combiner vélo et transports en commun

Dans le contexte spécifique des villes moyennes étudiées, à quel point la pratique du vélo peut-elle être encouragée par la possibilité d'en combiner l'usage, au cours d'un même trajet, avec les transports collectifs ? Pour répondre à cette question, les participants étaient invités à identifier, parmi leurs déplacements, des trajets pour lesquels cette combinaison pourrait être pertinente, et réagir à 2 types de solutions : la mise en place d'offres de stationnement sécurisé aux abords des stations, gares ou arrêts, et la possibilité d'emporter un vélo dans les transports.

La plupart des participants rencontrés ne perçoivent **pas l'intérêt de combiner**, au cours d'un même trajet, le vélo **avec le réseau de transport urbain de leur ville** : soit ils font le trajet entièrement à vélo, soit à pied et en bus, mais ils ne ressentent pas le besoin de pouvoir emporter leur vélo dans le bus, ni même de le stationner à proximité d'un arrêt. A l'exception de quelques cas particuliers : quand certaines lignes desservent des lieux de balades, des parcs ou des forêts, où il pourrait être intéressant de pouvoir emporter un vélo, ou encore comme une solution de secours, forcément exceptionnelle, pour pouvoir rentrer en cas de crevaison ou d'intempéries.

En revanche, **emporter son vélo dans le train** (ce qui est déjà possible la plupart du temps) **ou dans un car** (pour des trajets interurbains ou vers des destinations touristiques) leur **semble beaucoup plus pertinent** : cela permet de se déplacer à vélo dans la ville de destination ou de faire une randonnée cycliste hors de la ville (exemple : golfe du Morbihan depuis Vannes, Vosges depuis Colmar...).

La plupart des participants **privilégieraient la solution d'emporter leur vélo** sur celle qui consiste à le laisser dans un box à la gare ou à un arrêt. Certains estiment cependant trop contraignant de devoir porter leur vélo (lourd dans le cas d'un VAE) pour le monter dans un train/bus/soute de car). D'autres redoutent de ne pas pouvoir rentrer avec leur vélo sur leur trajet retour, si le transport en commun est bondé.

« Pouvoir emporter son vélo dans les cars permettrait de couvrir de plus grandes distances tout en gardant à l'arrivée la liberté de circuler à vélo, plutôt que de faire une correspondance avec le bus par exemple, alors qu'il n'y en a pas beaucoup. »  
BEAUVAIS

« Des parcs relais sécurisés comme ça pour les vélos, ça permet d'aller à la gare en vélo pour prendre le train. J'ai l'impression que c'est déjà bien utilisé par ceux qui vont travailler à Lyon le matin »  
BOURG-EN-BRESSE

« Pour moi qui arrive en car de Villedieu, plutôt que d'attendre mon bus de ville pendant une demi-heure, si je pouvais prendre mon vélo avec moi pour finir le trajet jusqu'au boulot ce serait idéal »  
CHATEAUROUX

« Vous avez un bus qui va vers les plages où c'est très bien pour faire des balades, si on pouvait embarquer son vélo dans le bus ce serait bien »  
VANNES

# Illustration : les images collectées



Des parcs à vélos sécurisés devant la gare ou la mairie : très bien, mais comment y accéder ?

*BEAUBAIS*



Un nouveau parc à vélos sécurisé devant la gare : très bien, mais il n'est pas connu des participants et comment y accéder ? A quel prix ? Quelles garanties ?

*SETE*



Des arceaux pour garer les vélos au centre-ville : pratique pour aller faire des courses bien qu'il en manque encore

*NEVERS*



Absence de stationnement vélo dans une zone commerciale

*NIORT*



## 2.4 Focus sur la dimension psychosociale



# Le sentiment de sécurité

Facteur clé de la pratique cycliste dans les territoires investigués, le sujet de la sécurité à vélo a été abordé par tous les groupes rencontrés. Les représentations des participants sur cette question constituent un des principaux freins à la pratique : la conviction qu'il est trop dangereux de circuler à vélo est l'un des arguments les plus cités pour justifier de ne pas faire du vélo dans leur ville.

Ces représentations sont étroitement liées aux aménagements et à la place laissée aux vélos, avec :

- **La perception des infrastructures cyclables**, et notamment des pistes cyclables : le simple fait de voir des aménagements dans l'agglomération peut contribuer à augmenter le sentiment de sécurité : plus on voit de pistes cyclables (mieux encore : des pistes cyclables protégées des voitures), plus on a le sentiment que les acteurs publics cherchent à développer la pratique cyclable en dédiant et sécurisant de l'espace pour les cyclistes.
- **L'urbanisme du territoire** : certains choix d'aménagements augmentent ou diminuent le sentiment de sécurité à vélo. La présence de nombreux ronds-points, parfois imposants (comme à Vannes) dissuade les habitants de les pratiquer à vélo, par crainte d'accidents, tout comme des rues étroites ou pavées. A l'inverse, de larges voies, avec une bonne visibilité ou une chaussée bien entretenue peuvent davantage rassurer (à condition que la place laissée aux vélos soit suffisante).
- **Les limitations de vitesse des véhicules** : plus les voitures circulent vite, moins les cyclistes se sentent en sécurité, surtout s'ils partagent la même voie, qu'il y ait une bande cyclable ou non. Les participants expriment encore plus de craintes sur les routes « de campagne » ou les départementales dont la limitation est à 70 ou 80km/h, parfois sans marquage au sol.
- **La circulation à contresens des voitures et camions** : rouler à contresens est perçu comme dangereux par la plupart des participants rencontrés, qui ont notamment réagi à des photos d'aménagements où les vélos sont « autorisés à prendre les sens interdits » : le véhicule va-t-il s'écarter ? Est-ce qu'il ne va pas dévier de sa route au dernier moment ? Ce point, autour duquel les représentations entre cyclistes et non cyclistes divergent fortement, est souvent nuancé par ceux qui ont déjà expérimenté ces équipements, expliquant dans les différents groupes que, grâce à la « co-visibilité voiture-vélo », ils peuvent être en réalité plus sécurisants (quand les voies sont assez larges).

- **L'éclairage, surtout le soir et sur les routes de campagne ou en périphérie** de la ville. La qualité de l'éclairage urbain (et sa présence) est un facteur d'influence du sentiment de sécurité. Un bon éclairage permet au cycliste de bien voir la route, les obstacles potentiels (piétons, autres cyclistes, débris, animaux...) et les dangers éventuels (voitures, motos...). Cela rassure aussi sur le fait qu'on sera vu par les voitures et autres véhicules : les feux des vélos sont souvent jugés comme faibles et insuffisants pour bien voir et être bien vu. Ainsi, autant que le froid ou les intempéries, le fait de devoir rouler de nuit le matin ou le soir est souvent cité comme un élément dissuadant l'utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail en hiver.

Au-delà de ces éléments, le sentiment de sécurité à vélo relève aussi d'une **perception propre à chaque individu**, résultant de ses habiletés et de son expérience personnelle, et en premier lieu selon son degré de pratique du vélo en ville.

Les différences d'opinions exprimées dans les différents groupes montrent que **les cyclistes dont la pratique est plus régulière semblent s'être habitués à la configuration de leur territoire** : plus ils pédalent, plus ils prennent confiance en eux et s'accommodent de devoir cohabiter avec les voitures. Ils ont aussi fait le constat par l'expérience que certains aménagements, souvent imparfaits, ou certaines situations ne sont finalement pas si dangereux. Bien entendu, cette régularité de la pratique est elle-même conditionnée au départ par le sentiment de compétence des individus, que nous abordons en page suivante.

A l'inverse, les non-cyclistes (ou les occasionnels, pour le loisir) ont beaucoup plus de craintes, d'appréhensions, sans avoir testé les itinéraires : pédaler sur des routes limitées à 80 km/h, sans bande cyclable ou traverser de grands-ronds points leur semble très dangereux et les dissuade d'essayer.

# Le sentiment de compétence

Se sentir à l'aise à vélo, avoir confiance en ses capacités constitue également un facteur qui influence fortement la pratique cycliste sur les territoires étudiés, parce qu'il permet aux individus d'oser se lancer sur la plupart des terrains (y compris lorsqu'il manque des aménagements), mais aussi parce qu'il **conditionne le plaisir associé à la pratique** (à l'inverse, le manque de confiance engendre le stress, qui ne contribue pas à rendre les sorties vélos en milieu urbain très agréables).

Ce sentiment d'avoir les compétences requises pour se sentir en confiance est souvent lié, selon la plupart des témoignages recueillis, à l'apprentissage et à **la pratique du vélo dans la petite enfance**. Il peut aussi être **développé lors de certaines périodes**, en particulier celle **des études** : certains ont développé leurs capacités à rouler à vélo en ville à la faveur d'une parenthèse étudiante, pendant laquelle le vélo est devenu leur mode de transport principal (souvent parce que le vélo est, à cette période de la vie où l'on dispose rarement d'une voiture, un moyen à la fois pratique et très économique pour se déplacer).

Certains participants ayant grandi dans les villes de notre panel expliquent qu'ils ont commencé à faire du vélo dès la maternelle, d'abord pour le loisir, ensuite pour se déplacer de façon autonome à l'adolescence, lorsque leurs parents ne pouvaient pas les emmener en voiture. **C'est grâce à cet apprentissage précoce qu'ils s'estiment être à l'aise à vélo**, plus ou moins dans n'importe quel environnement. Quand ils évoquent ces souvenirs, les parents présents dans les différents groupes constatent d'ailleurs que l'usage du vélo chez les adolescents n'est sans doute plus le même aujourd'hui, et **qu'eux-mêmes seraient beaucoup plus inquiets de**

**laisser leurs propres enfants faire les trajets qu'ils faisaient à leur âge**. Il semble que le sentiment de compétence puisse aussi diminuer avec l'âge, surtout chez ceux qui se sont arrêtés de pédaler à certaines périodes de leur vie : certains disent se sentir moins à l'aise, ou « faire beaucoup plus attention » que lorsqu'ils étaient plus jeunes.

D'autres interviewés témoignent d'un apprentissage du vélo plus laborieux voire douloureux, qui ne leur laisse pas de bons souvenirs et qui chez eux engendre des hésitations à utiliser un vélo, même une fois devenu adulte. L'analyse des discours sur ce sujet montre que **le sentiment de compétence dépend aussi des capacités physiques de chacun** : agilité, équilibre, musculature, capacités motrices... et état de santé. Dans beaucoup de nos groupes, celles et ceux qui se déplacent à vélo revendiquent souvent aussi une pratique sportive régulière, même ce n'est pas une condition *sine qua non*. Cette réflexion ouvre également sur des facteurs au rapport que chacun entretient avec son corps, mais aussi **le rapport à l'effort et au confort**, que nous développons en page suivante.

Dans une moindre mesure (cela n'a été évoqué qu'à très peu d'occasions), certains participants disent être freinés par leur **manque de sens de l'orientation** : pour composer avec le manque d'aménagements cyclistes, ou leur manque de continuité, il faut être capable d'improviser des « itinéraires bis », contourner des obstacles imprévus... ce qui est particulièrement compliqué et anxiogène lorsqu'on est désorienté.

« Le vélo, j'en ai toujours fait depuis que je suis petite et je n'ai jamais vraiment arrêté. Donc dans une certaine mesure, rouler au milieu des voitures, ce n'est pas vraiment un problème, mais par contre ça peut vraiment gâcher le plaisir du vélo. Si je pédale, c'est aussi pour le plaisir de ne pas me retrouver au milieu des pots d'échappement. »  
CHATEAUROUX

« Je n'aimais pas spécialement le vélo et pendant mes études à Paris, j'ai bossé comme livreur. J'aurais jamais cru que c'était possible de survivre à vélo dans une ville pareille, mais je n'avais pas le choix, et je me suis vite habitué. Maintenant je sais que je peux aller à peu près partout, je fais le maximum de choses en vélo »  
ARLES

« Moi j'adorerais faire plus de vélo, faire plus d'exercice mais avec mes problèmes de santé, c'est devenu plus compliqué. Je ne suis pas assez à l'aise pour aller au centre ville au milieu des voitures. »  
RAMBOUILLET

« Le vélo j'aime depuis que je suis tout petit. Quand il fait beau c'est facile et naturel mais en hiver ou quand il pleut, c'est un petit peu plus difficile. Je ne dirais pas que ça fait peur mais il y a une petite baisse de motivation, mais c'est plus lié à la météo et des fois à la flemme »  
VANNES

# Le rapport au corps, à l'effort et à la santé

Les discussions sur les motivations et les freins à la pratique du vélo ont aussi permis de mettre au jour deux attitudes assez opposées vis-à-vis de la pratique « quotidienne » du vélo, révélatrices du rapport au corps, à la santé et à l'effort avec :

- D'un côté **des individus qui ne conçoivent pas de se faire violence** pour utiliser un mode actif comme le vélo, associé à **l'effort physique** : ils n'envisagent pas de se donner cette peine, ils n'en ont pas envie, surtout pour aller faire des tâches déjà pénibles (aller travailler, faire des courses...). Ils reconnaissent ne pas être prêts à ajouter à leur routine quotidienne la contrainte de repenser leur organisation, s'exposer au froid, au vent, ou à la chaleur, ou aux intempéries. Le fait de bouger, sortir, pédaler... est d'abord associé à une souffrance. **Renoncer au confort de la voiture**, dans des villes désormais construites pour en faciliter l'usage au maximum, leur demanderait **un effort trop difficile**.
- De l'autre celles et ceux qui, à l'inverse, sont ravis de profiter de ces déplacements pour « joindre l'utile à l'agréable » : **cet effort**, de faible intensité quand il s'agit de faire quelques kilomètres, **est au contraire un vrai plaisir**, celui de bouger, de prendre l'air, de se sentir vivant et libre. Et de **pratiquer une activité physique** dont ils éprouvent le besoin. Ils reconnaissent quelques contraintes d'organisation parfois (porter une tenue adaptée, avoir quelques équipements pour transporter son matériel) dont ils ont su facilement s'affranchir pour faire le choix du vélo et en éprouver les bienfaits, auxquels les premiers restent totalement hermétiques.

Au travers des quelques éléments de leur histoire personnelle que nous livrent les participants, on sent que cette attitude est **pour partie liée à l'enfance et plus encore à l'adolescence**, et au rapport au corps et à l'activité physique qui se construisent à cette étape-clé de la vie des futurs adultes. Elle est bien sûr déterminée par de nombreux autres facteurs : **l'état de santé** de chacun, **les accidents de la vie**, **les difficultés de la vie quotidienne** qu'il faut affronter, et qui prédisposent plus ou moins à l'envie de « faire l'effort de pédaler » quand on peut s'en abstenir en prenant sa voiture...

Ci-contre : les extraits d'un échange entre les participants de Châteauroux, emblématique de ce qui peut se jouer autour de ces questions.

*« Moi le matin je ne suis pas réveillée, je n'ai pas du tout envie de me mettre sur un vélo. Cette idée de faire du sport comme ça, de bon matin... Pour moi c'est trop violent, je n'ai pas envie. Ça veut dire se mettre tout de suite dans une dynamique. Moi je ne suis pas dans cet état-là. »*

*« Moi c'est pareil. Pour des raisons de santé, je ne le sens pas, je ne me vois pas aller me faire du mal de bon matin. Pourtant c'est vrai que ce serait faisable d'aller travailler en vélo, ce n'est pas très loin, mais le vélo je ne l'associe pas au travail. Ce serait trop dur pour moi. »*

*« Ah non, pour moi c'est justement l'inverse. J'ai 5 kilomètres pour aller au travail, c'est tout plat, c'est du sport facile, ça me prend 25 minutes et je joins l'utile à l'agréable. C'est une manière de faire du sport facile, et de profiter de mon trajet pour rester en bonne santé et me faire du bien. »*

*« C'est une volonté de chacun finalement, il y a des gens qui aiment ça et d'autres non. Moi au-delà du côté porte-monnaie, parce qu'il y a ça aussi, je me bouge les fesses et j'aime ça. J'ai l'impression d'être en bonne santé, de faire un peu de sport. »*

*« Moi le vélo je n'en ferai pas. Je fais tout en bus ou alors à pied. Le vélo je n'aime pas ça. Je ne vois pas du tout l'intérêt. Ça ne m'intéresse pas. S'il fallait changer, je serais plus sur la trottinette électrique. »*

*« Je ne pourrais pas vous donner un exemple de trajet que je ferais en voiture alors que je pourrais le faire à pied ou à vélo. Moi j'ai besoin de prendre l'air, donc quand je prends la voiture c'est que je ne peux pas faire autrement. Peu importe le temps, s'il pleut je prends un K-way, mais j'ai besoin de marcher ou de prendre mon vélo. »*

*« Même pour moi qui suis sportif, faut reconnaître que la voiture c'est tellement plus simple. Quand on est pressé le matin avec les enfants, il suffit de les mettre dedans et hop. Il n'y a pas toute la logistique du vélo, mettre les casques, sortir les vélos, tout ça. On cède à la facilité, on part à la dernière minute. »*



# Le poids des normes sociales

Les facteurs précédemment détaillés sont essentiellement individuels. Ils interagissent cependant avec l'environnement tout aussi déterminant de ce que l'on appelle les « normes sociales ».

Dans certains groupes, les participants ont parfois fait référence au **manque de « culture du vélo » dans leur ville**, très marquée au contraire par « la culture de la voiture », dans ces territoires où les déplacements en voiture sont perçus comme relevant d'une normalité non remise en cause. Et, pour l'illustrer, ils expliquent le plus souvent que « l'on ne croise pas souvent des vélos ici », ou encore que « il n'y a pas vraiment de volonté politique d'encourager les gens à faire du vélo », souvent par opposition au phénomène observé par certains dans les grandes villes ou dans des pays étrangers.

Il faut entendre ici que les normes sociales de la plupart des villes de notre panel ne jouent pas en faveur de la pratique du vélo, sachant qu'il existe 2 types de normes sociales :

- **Les normes descriptives** : ce que l'on pense que les autres font
- **Les normes injonctives** : ce que l'on pense que les autres jugent bien de faire

Or, **dans la plupart des villes étudiées, ces deux types de normes n'incitent pas à la pratique du vélo** : les participants disent voir **peu de cyclistes sur les routes**, ce qui leur laisse penser que peu de personnes se déplacent à vélo (norme descriptive). Ils estiment aussi que **le vélo n'est pas assez valorisé** dans leur ville (norme injonctive). Certains des groupes les moins cyclistes peuvent même aller jusqu'à revendiquer des normes injonctives contre le vélo : faire du vélo pour aller travailler, ne pas avoir de voiture, etc. peuvent être décrits comme des attitudes de « bobos des grandes villes ». Certains participants témoignent alors d'un rejet de ces normes : « on n'est pas comme ça ici » pour revendiquer des valeurs plus pragmatiques, qui auraient la priorité sur des valeurs plus existentielles (se préoccuper de l'environnement, prendre son temps).

**Ce constat général doit cependant être nuancé** dans certaines des villes de notre panel : c'est par exemple le cas de Bourg-en-Bresse, où les habitants font le constat d'une volonté politique favorable au vélo (visibilité des nombreux services : location de vélos, VLS, pistes cyclables...), ou encore de Saint-Nazaire, où les cyclistes sont particulièrement visibles.

Ailleurs, certains interviewés remarquent **des éléments qui participent à la normalisation du vélo dans leur ville** : les marquages au sol vélos devant les feux ou aux stops, les vélos électriques à disposition, la création de quelques nouvelles pistes cyclables, des boxes vélo sécurisés (normes injonctives)... et l'apparition de nouveaux adeptes qui vont au travail ou à l'école à vélo (normes descriptives).

Ces améliorations peuvent être associées par les participants aux **effets de la crise sanitaire**, à une **volonté de la Ville** ou encore à des **associations** très actives sur le territoire (VilloVélo à Niort, Château'Roule pour Châteauroux) et d'autant plus visibles et efficaces qu'elles sont soutenues par les pouvoirs publics.

Les normes sociales peuvent également être modelées **par des territoires voisins** : c'est en particulier le cas des villes qui se situent dans « le périmètre d'influence » d'une métropole où le vélo s'est fortement développé. A la faveur des échanges entre ces territoires (notamment pour les navetteurs), la culture vélo peut ainsi s'imposer plus facilement. Ce phénomène a pu être observé dans les groupes de Colmar (↔ Strasbourg), Rambouillet (↔ Paris), Saint-Nazaire (↔ Nantes), Bourg-en-Bresse (↔ Lyon)...

# Le rôle des « moments de vie »

Si, comme nous l'avons vu à plusieurs reprises, les représentations et les usages du vélo sont pour partie liés à l'enfance et plus encore à l'adolescence (et au rapport au corps, au risque et à l'activité physique qui se construisent à cette étape-clé de la vie), une diversité de « moments clés » représente des risques de rupture avec la pratique du vélo :

- Transformations de la structure familiale (arrivée d'un enfant, séparation...)
- Déménagements
- Obtention du permis de conduire / achat de la première voiture
- Changements de travail
- « Traumatismes », comme des chutes à vélo
- Vieillesse, problèmes physiques

Au contraire, certains événements peuvent jouer le rôle de déclics et conduire des individus à une forte utilisation du vélo :

- Le test de services de location vélo (notamment VAE)
- La rencontre d'un conjoint /ami / collègue cycliste
- Un déménagement dans une ville plus propice au vélo
- La période des études
- Des déplacements à effectuer à vélo (travail étudiant, panne de voiture...)

La pratique cyclable est donc liée aux choix résidentiels, bien sûr, à la situation familiale, aux rencontres qui font évoluer nos perceptions des normes (un même individu peut évoluer parce qu'il fréquente, à un moment de son parcours de vie, des amis ou des collègues qui changent son regard sur la pratique du vélo), à l'évaluation du danger qui change notamment avec l'habitude, etc. Elle peut être conditionnée par les conditions matérielles et les équipements dont disposent les individus aux différentes étapes de leur parcours de vie.

Plus globalement, faire ou non du vélo en ville renvoie aux modes de vie qui varient selon chaque individu (socialisation individuelle) mais aussi selon les différents groupes d'appartenance : genre, classe sociale, âge, territoire....

Cette analyse ouvre des perspectives positives : certains moments ou situations peuvent être plus propices que d'autres pour influencer sur les changements de comportement souhaités. Mais elle montre que ces changements ne sont pas forcément acquis, et que la pratique du vélo est parfois fragile : avoir un enfant, changer d'emploi pour un travail plus éloigné, déménager du centre-ville pour une commune périurbaine ou rurale... sont autant d'éléments qui peuvent faire renoncer au vélo les plus convaincus.

**Le maintien du comportement est donc aussi un fort enjeu**, à ne pas négliger : commencer à faire du vélo ne veut pas dire continuer en toutes circonstances sans aide adaptée au bon moment.

# Des facteurs interdépendants

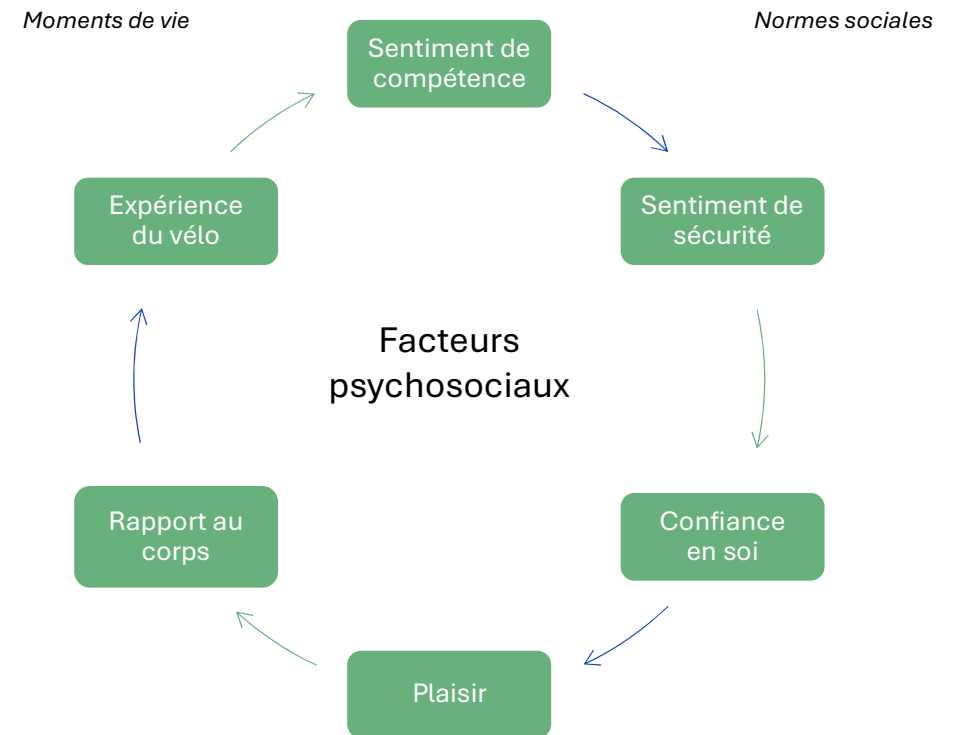
Les différents facteurs psychosociaux décrits précédemment sont étroitement imbriqués les uns aux autres, mettant en évidence les composantes de ce qui s'apparente à **un cercle vertueux**. **Plus les habitants d'un territoire se déplacent à vélo, plus ils acquièrent de compétences, se sentent en sécurité et en confiance** : éléments qui conditionnent - en partie - le plaisir et l'envie de pratiquer davantage. En partie seulement, puisque ces perceptions sont bien entendu liées aux infrastructures de leur territoire (pistes cyclables protégées) et au comportement objectif des automobilistes.

Ces composantes sont elles mêmes influencées par des éléments de contexte individuel que nous avons explicités (les moments et modes de vie de chacun) et de contexte social (normes sociales).

## Test du levier des formations et maisons du vélo

Parmi les propositions auxquelles les participants étaient invités à réagir pendant les focus groups, deux pouvaient avoir un effet direct sur les facteurs. C'est le cas des actions « **Vélo-école et formation à la pratique du vélo** », qui visent directement à développer les compétences cyclistes du public, ou encore des « **Maisons du vélo** » qui peuvent donner une plus grande visibilité à l'attention portée au vélo par les acteurs du territoire (même si ce n'est pas bien entendu leur seul objectif).

Malgré le faible sentiment de compétence de certains participants, **très peu se sont sentis concernés par des actions de formation** pour développer leurs capacités à pédaler en ville. Pour eux, **la première cause perçue des dangers est le comportement des automobilistes**. Et s'ils ne remettent pas en cause l'intérêt de ce type d'ateliers pour d'autres publics (les jeunes, les personnes en situation de précarité ou de handicap...), pratiquement aucun ne s'y rendrait. Quant **aux maisons du vélo**, les participants n'en voient spontanément pas l'intérêt dans les villes où il n'y en a pas, mais nous avons constaté que dans les villes où ces équipements existent et sont suffisamment connus, les habitants y voient bien **le signe d'un intérêt manifeste de leur Collectivité pour le vélo**.

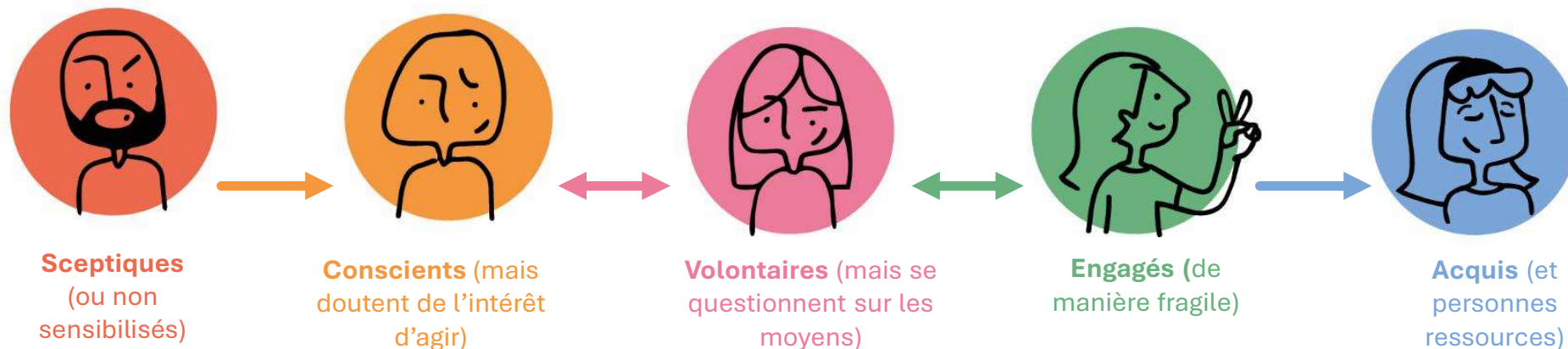




# PARTE 3

## Profils de cyclistes

# Des profils selon la maturité des habitants



**98 habitants ont donc été rencontrés au cours de cette étude**, se distinguant à la fois par leurs usages du vélo et leurs attitudes vis-à-vis de ce mode de déplacement. Couplés aux principaux freins et motivations à la pratique du vélo sur les territoires particuliers qui composent l'échantillon, ils inspirent une typologie selon des *personae* emblématiques. Inspirés de personnages réels dont ils sont globalement assez proches, ils illustrent les faits saillants.

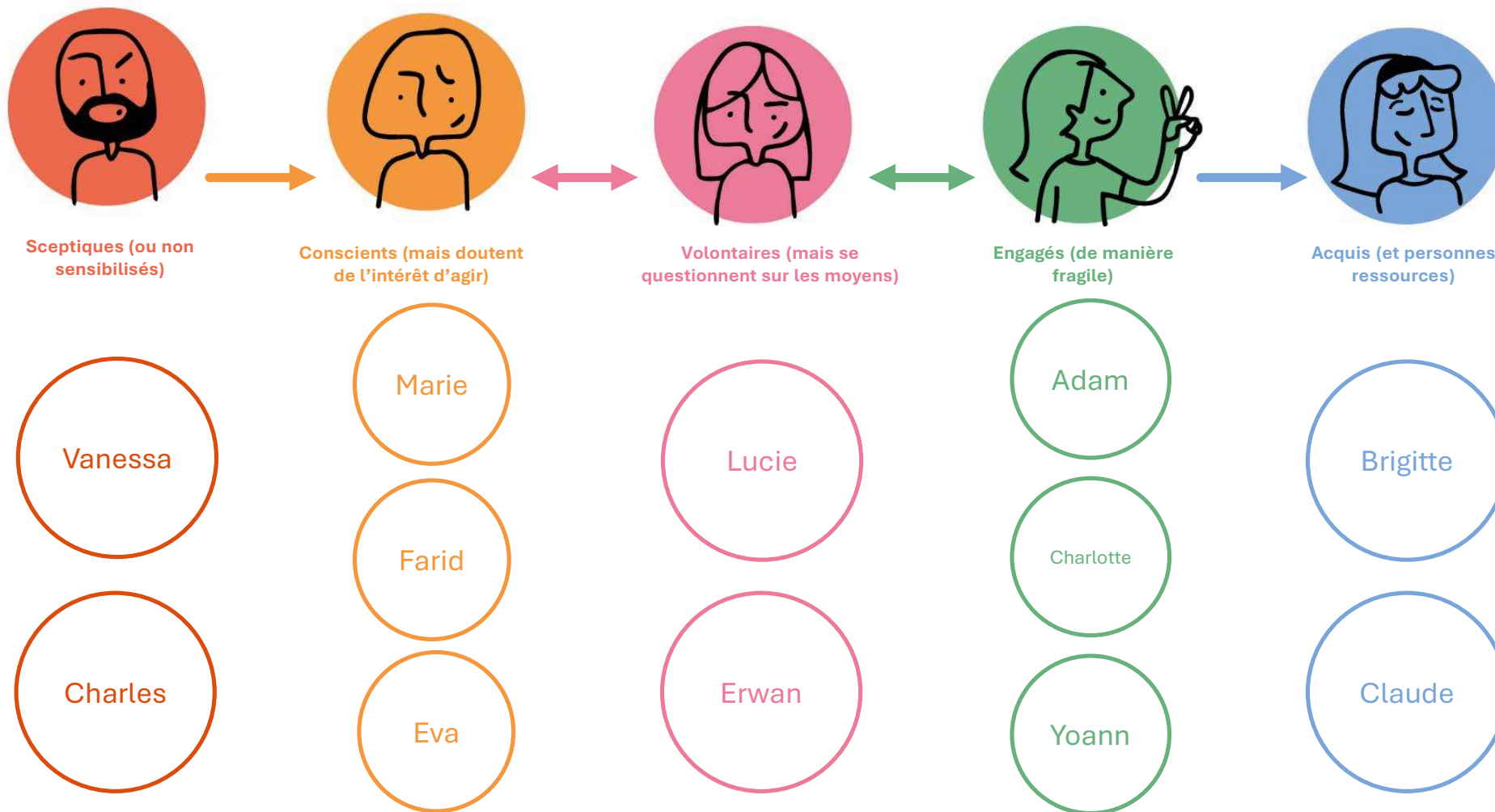
Ces *personae* – ou profils – permettent de se projeter « dans la peau » d'habitants, représentatifs de la diversité des situations à adresser.

Cette finalité opérationnelle – il s'agit bien d'identifier les bons leviers d'action pour provoquer et maintenir le changement en faveur du vélo – nous a conduit à articuler nos différents profils en adaptant le modèle transthéorique du changement de Prochaska et DiClemente. Ce modèle d'approche comportementale date de la fin des années 70. Il s'agit d'une analyse des stades par lesquelles les personnes aux prises avec un problème de dépendance passeraient. Ce modèle est par la suite devenu un des fondements de la psychologie sociale pour réfléchir le changement de comportement. Simplifié par

Nova7, il présente l'intérêt de pouvoir se représenter, autour d'un comportement (ici la pratique du vélo), différentes catégories de personnes se distinguant par leur niveau de maturité vis-à-vis de ce comportement, dans un continuum allant des personnes les plus éloignées du comportement étudié (les réfractaires, les sceptiques) à ceux qui l'ont déjà adopté (les engagés et les acquis).

En prenant la précaution de rappeler que le modèle a été simplifié, et que malgré les apparences et la logique, le processus du changement n'est pas forcément linéaire (il n'implique pas toujours de passer par tous les stades présentés ci-dessous et des « rechutes » sont possibles), cette classification de nos profils permet de donner ici un aperçu de la manière dont peuvent s'organiser les freins et les motivations au vélo à l'échelle des individus, pris à différents moments du chemin qui les conduiraient au changement souhaité.

# Des profils selon la maturité des habitants



# Les sceptiques



## Vanessa, la réfractaire

24 ans, vendeuse de prêt-à-porter à **Arles**

Vanessa ne fait jamais de vélo. Elle se déplaçait en bus et à pied même pour de grandes distances quand elle était lycéenne, et le permis a représenté pour elle une grande libération. Elle effectue désormais tous ses déplacements en voiture. A Arles, il y a peu d'activités qu'elle aime faire en centre-ville. Elle va surtout en zone nord pour boire un verre ou faire du shopping, quand elle ne se décide pas à aller jusqu'au grand centre-commercial de Nîmes où elle retrouve ses amis pour manger au restaurant ou se faire un cinéma.

Pour elle, le vélo est surtout synonyme de contraintes. Elle ne voit pas pourquoi elle renoncerait au confort de la voiture pour se mettre à pédaler : transpirer, se fatiguer, peiner à ramener ses courses, très peu pour elle ! Ses amis se déplacent aussi en voiture et elle considère qu'à Arles, c'est comme ça, tout simplement.

De toute façon, elle a peur de pédaler au milieu des voitures. Elle peut comprendre qu'on prenne le vélo pour aller se promener le long du fleuve, mais pas qu'on s'astreigne à en faire un moyen de déplacement.

*« Franchement moi c'est surtout la flemme. Je pourrais peut-être aller boire un verre à MyBeers en vélo. Mais c'est tellement pratique de prendre la voiture, bim je sors de chez moi, je me gare juste devant et quand je veux repartir je me pose dans la voiture et je suis rentrée en 10 minutes. »*

## Charles, le cycliste du dimanche

65 ans, retraité à **Nevers**

Charles aime faire du vélo. Il envisage même d'acheter un vélo électrique parce qu'il se limite à certaines balades sur les bords de Loire qui le font un peu trop forcer sur son éternel VTT. Il aime vraiment prendre l'air en faisant un peu d'exercice quand reviennent les beaux jours, et apprécie les moments passés avec son petit-fils quand il peut l'emmener en balade avec lui.

En revanche, il n'a même jamais réfléchi à prendre son vélo pour d'autres types de trajets. En tant qu'automobiliste, il en voit des vélos, qui risquent leur vie en frôlant des camions sur les bords de route. Il n'existe pas vraiment de pistes cyclables bien séparées du trafic des voitures, lui il commence à perdre un peu l'équilibre avec l'âge, il ne va quand même pas installer un panier sur son vélo pour y mettre son pain ou ses poireaux en rentrant du marché et puis... A Nevers, à part les sportifs qui font des sorties le dimanche, on n'a pas la culture vélo de ville, c'est tout. Si à Paris ça amuse les bobos d'installer des charrettes sur leur vélo ou de les embarquer avec eux dans le train, grand bien leur fasse mais à Nevers on ne se complique pas la vie par plaisir.

*« Le vélo c'est une super activité de plein air, de partage, j'en faisais déjà quand j'étais tout gamin ! Mais il faut que ça reste du plaisir. On ne va pas mettre des pistes partout et compliquer la vie à tout le monde non plus. »*

# Les conscients



## Marie, la contemplative

46 ans, graphiste à Dieppe

Marie culpabilise un peu quand elle monte dans sa voiture pour des trajets de quelques kilomètres seulement... D'ailleurs elle habite le centre de Dieppe, ce qui lui permet de faire un bon nombre de déplacements à pied. Elle considère que pour aller dans le centre-ville, c'est la meilleure manière de se déplacer. Pour elle, faire du vélo c'est un bon moyen de respecter la planète mais aussi et surtout de prendre soin de soi. Quand elle pédale sur le front de mer, elle se sent bien, elle se sent libre, elle a l'impression d'être complètement en lien avec son environnement.

Pourtant, elle n'a jamais sérieusement envisagé de prendre son vélo pour aller à un rendez-vous médical, pour aller à des réunions avec des clients ou pour emmener son fils de 8 ans à l'école. Elle a ses habitudes et elle trouve qu'il y a pas mal de gens qui devraient se mettre à faire des efforts avant qu'elle commence à essayer de réduire encore plus son utilisation de la voiture. Pourquoi elle, finalement ? Pour risquer en plus de se faire voler son vélo, ou du moins la selle ou les phares ?

*« Faire du vélo c'est un pur plaisir. On prend le temps. On sent l'air sur son visage, on a l'impression d'être connecté avec les plantes, avec les oiseaux, et qu'ils nous disent merci. Sans doute que je ferais plus, remplacer certains trajets en voiture par du vélo. Il faudrait que j'essaie, que je me prenne en main là-dessus mais ça manque tellement de pistes !!! Bon, après moi je suis loin d'être la pire, je trie, je mange pas trop de viande rouge... Si tout le monde en faisait autant ça irait déjà pas mal ! »*

## Farid, l'occupé

34 ans, infirmier à Vannes

Farid a bien conscience de ce que pourrait lui apporter le vélo : un bol d'air au quotidien, le sentiment d'être cohérent avec ses valeurs, mais surtout des économies d'essence, et en ce moment, ce serait bienvenu avec le prix au litre qui continue de monter en flèche.

Seulement son planning de la journée est très, très serré. Il ne voit absolument pas comment il pourrait emmener ses deux enfants à l'école, passer acheter les packs de lait, être à l'heure à l'hôpital pour sa garde et rentrer faire à manger pour le dîner sans sa voiture.

Sur le papier, c'est une très bonne idée mais dans quotidien il n'a littéralement aucune idée de comment mettre en place des choses qui puissent l'aider à intégrer le vélo à son mode de vie surchargé.

*« La matin c'est un vrai tunnel. Me lever, me préparer, réveiller les enfants, le petit-déjeuner, les déposer à l'école, rejoindre l'hôpital... Je n'ai pas le temps de faire autrement, je suis déjà dans le speed. Et puis des courses familiales, à vélo, je ne vois pas comment : je mets 2 packs de lait sur un porte-bagages et après on mange plus que des céréales ? »*

## Eva, la nonchalante

29 ans, serveuse à Beauvais

Eva faisait du vélo quand elle était petite. Elle en garde des bons souvenirs de vacances, mais ça c'était le temps où sa mère préparait le pique-nique, son père regonflait les vélos et elle n'avait à se soucier de rien d'autres que du maillot de bain à mettre dans son sac.

20 ans plus tard, elle travaille dans un petit restaurant du centre-ville et elle sait pertinemment qu'elle perd plus de 150 euros par mois en prenant sa voiture tous les jours. Alors bien sûr, elle a déjà eu l'idée de se remettre au vélo, comme le fait sa nièce qui étudie à Amiens et qui lui explique que là-bas, les jeunes font tous du vélo. Mais ça voudrait dire trouver un itinéraire cyclable depuis chez elle, avoir des vêtements de rechange quand il fait chaud et qu'elle risque de transpirer, partir 15 minutes plus tôt le matin (elle qui est une vraie marmotte !) et commencer par aller acheter une chambre à air à Décathlon parce que son vieux vélo est crevé (chose qu'elle n'a jamais faite)...

*« C'est une super idée le vélo. J'ai un collègue qui vient au resto en vélo presque tous les jours et c'est vraiment pas bête. J'y penserais si ma voiture tombe en panne mais j'avoue que sinon... »*



# Les volontaires



## Lucie, la stressée

61 ans, enseignante à Niort

Lucie a emménagé à Niort après le confinement, elle voulait quitter Paris pour améliorer ses conditions de vie. La retraite n'est plus si loin et elle s'est dit qu'elle allait anticiper un peu pour gagner en sérénité et en espace ! A Paris elle prenait métro sur métro ; pour tout ce qui concerne les déplacements, Niort lui semble un petit paradis. A ceux qui se plaignent des bouchons, elle répond qu'ils ne savent pas de quoi ils parlent !

Pour elle, prendre le vélo c'est une idée gagnante sur beaucoup de plans. Seulement elle a peur de faire du vélo en milieu urbain. Niort, ça reste une ville, avec des voitures. Elle avait pensé qu'elle pourrait faire beaucoup de ses trajets à vélo, mais finalement elle regarde bouche bée son voisin qui lui explique qu'il prend son vélo pour presque tous ses déplacements. Elle n'est pas contre, mais à la condition sine qua non qu'on mette des pistes cyclables dans toutes les rues, qu'on interdise aux voitures de stationner dessus et qu'on aménage surtout des voies vertes sur les routes qui l'effraient tant, dès qu'elle s'éloigne de l'hypercentre.

*« Je n'irais jamais, jamais vers la gare en vélo. Il y a des voitures qui roulent trop vite, des voitures stationnées sur des pistes cyclables qui ne sont même pas délimitées par des terre-pleins... Et je ne parle pas des ronds-points qui mènent jusqu'au Super U ou des routes de campagne. Il faut être un peu suicidaire ici pour faire du vélo ailleurs que sur le chemin blanc. En tout cas moi je ne suis pas assez à l'aise pour ne pas être stressée par les voitures. »*

## Erwan, le "oui mais"

54 ans, restaurateur à Colmar

Erwan se dit depuis plusieurs années qu'il pourrait se mettre à faire plus de vélo, être moins sédentaire, faire un peu d'exercice, et son envie se précise, mais il ne sait pas trop comment faire, par quel bout s'y prendre.

Déjà, il hésite à acheter un vélo électrique. Il habite en haut d'une petite côte et ça pourrait vraiment l'inciter à prendre un vélo, d'en avoir un nouveau. Il ne comprend pas trop comment marchent les aides et malgré tout, s'il doit payer 2000 euros de sa poche pour avoir un vélo correct, il faut être sûr de son coup. Et puis quand bien même, il ferait comment pour le garer en ville ? A ce prix là, on ne laisse pas son vélo 3 heures tout seul pour aller au cinéma, ça lui gênerait toute la séance de se demander s'il va le retrouver. Il s'est déjà fait voler un vélo il y a deux ans. Un vélo tout simple mais il le garde quand même en travers de la gorge. Et si finalement ça ne le convainc pas tant que ça, l'assistance électrique, et qu'il a fait un mauvais investissement ?

*« J'ai vraiment envie de me lancer, mais je bute encore sur pas mal de questions pragmatiques. Sans doute qu'il faut juste que je me renseigne. Quand on a fait un trajet 2, 3 fois ça ne paraît plus si compliqué mais pour l'instant je reporte à plus tard. »*

# Les engagés



## Adam, le livreur converti

21 ans, étudiant à **Châteauroux**

Adam l'assume franchement : avant, il n'aimait pas le vélo. Il a été plus ou moins obligé d'adopter ce moyen de se déplacer en commençant à travailler pour UberEats car il n'avait pas les moyens de se payer un scooter et que faire les livraisons à pied ou en bus, c'est impossible.

Surprise : l'essayer c'est l'adopter ! Maintenant il va à son école à vélo, faire des courses à vélo... et il trouve que c'est vraiment pratique. Ca lui permet de faire du porte-à-porte, de ne pas dépendre des horaires de bus ou des amis et ce n'est pas désagréable du tout. Bon, s'il avait une voiture il ne le prendrait peut-être pas les jours où il fait froid ni pour aller faire certaines de ses courses un peu lourdes à porter quand il invite des copains. Mais dans l'ensemble, c'est validé et selon lui on peut aller à peu près n'importe où à vélo dans l'agglomération. Même si certaines zones ne sont pas agréables du tout et qu'il manque des arceaux pour se garer.

*« Quand j'étais petit on allait faire du vélo en vacances et j'en gardais le souvenir d'une corvée familiale. Mais j'avoue que c'est vraiment pratique finalement. Il a fallu que je me mette à bosser à vélo pour le redécouvrir. »*

## Charlotte, la sportive estivale

66 ans, retraitée à **Sète**

Charlotte est une nouvelle convertie. Elle avait un vélo mais ça lui semblait toujours plus simple de se déplacer autrement parce que son garage était à quelques mètres de la maison, le vélo tout au fond derrière des escabeaux et les décorations de Noël... et puis à la retraite elle n'a plus eu l'excuse du travail et surtout elle a rencontré Michel qui lui a donné envie de l'accompagner dans des virées sur les voies vertes.

Maintenant, avec ou sans Michel, Charlotte va à la piscine à bicyclette, convaincue que ce serait stupide d'aller faire du sport en voiture, elle revient du marché avec ses légumes dans son panier de vélo... Mais il y a quand même des trajets qu'elle ne fait pas à vélo parce que les aménagements cyclables laissent à désirer. Pour aller se balader avec ses petits-enfants, elle met même les vélos dans la voiture à cause du passage d'Yssanka. A quand des pistes cyclables continues et bien délimitées ? A voir si elle garde sa motivation quand il fera frais cet hiver, et que le mistral en remettra une petite couche... ou quand elle aura sa première réparation à faire, elle qui ne sait pas regonfler un pneu... Ca serait dommage de ranger son fidèle destrier 6 mois au garage à cause d'un problème de chambre à air.

*« Merci à mon compagnon, il m'a fait découvrir le plaisir de se déplacer en vélo, et je ne regrette pas le parcours du combattant pour prendre le bus ni les bouchons avec tous ces touristes qui viennent attirés par le générique des journaux TF1 ! »*

## Yoann, le rangé des voitures

19 ans, étudiant à **Bourg-en-Bresse**

L'année de ses 18 ans, Yoann a eu son permis et a pris l'habitude d'emprunter la 2<sup>ème</sup> voiture de ses parents pour tous ses trajets quotidiens. Pendant 6 mois, il s'est senti devenir un as du volant, trop content d'aller où il veut, quand il veut.

A la rentrée, il utilisait beaucoup la voiture pour se rendre à l'IUT mais s'est vite rendu compte que le stationnement était compliqué et qu'il allait presque aussi vite à vélo. Sans compter que la voiture de maman n'était pas toujours disponible, et que les pleins d'essence commençaient à coûter cher. Et que tout faire en voiture n'était pas franchement cohérent avec ses convictions écologiques... Il a aussi réalisé que le vélo était plus pratique pour aller en soirée : plus facile de boire des coups quand on ne rentre pas en voiture ! Aujourd'hui, il est ravi de prendre la voiture de temps en temps pour partir en rando ou faire une virée à Lyon avec les copains. Mais le reste du temps, il préfère faire des économies en la laissant dans le garage de ses parents.

*« Je n'utilise quasiment plus que mon vélo maintenant. Surtout dans Bourg, Péronnas, Viriat etc. Je ne perds plus de temps à chercher une place et je fais de grosses économies. J'avais trop pris le réflexe de la voiture, et je me suis rendu compte que ce n'était pas rentable pour la plupart de mes trajets. En vélo je peux me garer n'importe où sans problème, et gratuitement. »*

# Les acquis



## Brigitte, la convaincue

58 ans, auxiliaire de vie à **Saint-Nazaire**

Très sensible aux questions écologiques, mais aussi parce qu'elle n'avait vraiment pas les moyens d'avoir une voiture avec son salaire, Brigitte a depuis longtemps privilégié le vélo et les transports en commun dans ses déplacements.

Elle a pendant longtemps habité à Nantes où il y a beaucoup de cyclistes et beaucoup de services autour du vélo. Beaucoup de pistes cyclables aussi. C'est là qu'elle a compris que le vélo était le meilleur moyen pour aller presque partout, sans dépenser d'argent, et en gardant sa liberté.

Ayant depuis déménagé à Pornichet, elle a continué d'aller à Nantes avec le TER où elle pouvait mettre son vélo, mais au fil des ans cela devenait compliqué : de plus en plus en monde, et pas toujours facile de monter avec son vélo dans les rames. Depuis l'année dernière, elle apprécie de travailler à Saint-Nazaire, où elle a découvert le vélo à assistance électrique grâce au système de location de Velyceo. Une révolution pour elle : jamais elle n'aurait eu les moyens d'acheter un VAE, et elle peut presque tout faire avec, pour un prix vraiment mini (37 € par mois, dont la moitié est prise en charge par son employeur). Ses collègues venant le plus souvent travailler en voiture, elle n'hésite pas à faire la promotion du VAE auprès de celles qui se plaignent du coût de l'essence et qui s'étonnent qu'elle puisse se déplacer en vélo.

*« Je trouve ce système tellement génial que j'en parle à toutes mes copines. Le problème je crois, c'est qu'ils sont débordés et qu'ils n'ont pas assez de vélos mais franchement c'est top. Peut-être qu'un jour j'aurai envie d'avoir un vélo à moi mais aujourd'hui je n'ai pas les moyens et en attendant, c'est parfait pour moi. Je n'ai même pas à m'inquiéter pour l'entretien. »*

## Claude, le militant

72 ans, retraité à **Rambouillet**

Le vélo, Claude connaît bien, puisqu'il a pendant longtemps pratiqué le vélo de route dans un club amateur. Ces dernières années, il a levé le pied sur la pratique sportive pour découvrir le plaisir des vacances itinérantes à vélo, partant au moins une fois par an, avec sa femme et des amis, sur les nombreuses véloroutes de France et d'Europe.

Malgré des problèmes de santé, il essaie de privilégier le vélo et la marche pour la plupart de ses déplacements quotidiens, ce qui lui a donné, depuis quelques années déjà, l'occasion de s'agacer du manque d'aménagements pour les cyclistes comme pour les piétons. Lui-même reconnaît qu'il y a aujourd'hui des endroits où il ne s'aventurerait pas parce qu'à son âge, c'est devenu trop dangereux.

Son tempérament de militant l'a conduit à s'impliquer dans une association locale dont l'objet est de promouvoir le vélo. Que ce soit en intervenant auprès des écoles, des entreprises ou en alertant régulièrement les services de la mairie et les élus, il ne ménage pas ses efforts pour faire avancer la cause du vélo dans sa ville. Son dernier fait d'arme ? Il a fini par réussir à convertir sa voisine au vélo, en lui prêtant le VAE de son épouse et en l'accompagnant sur le chemin du travail.

*« Quand on voit le nombre de voitures qu'il y a sur les routes et qu'on regarde tous les déplacements que les gens pourraient faire à vélo, on se rend compte que le potentiel est énorme. A force d'expliquer, d'accompagner les gens, ça finit par payer, mais c'est long. Mais il faut aussi faire une vraie place au vélo avec des pistes où les gens se sentent en sécurité sinon ça ne marchera pas. »*



# Conclusion

# Synthèse

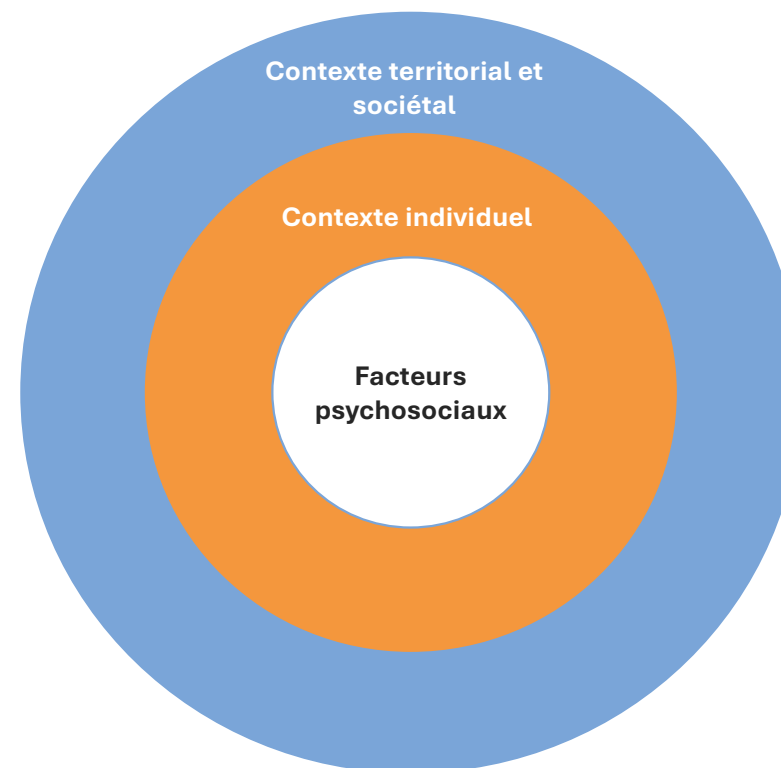
Les 10 profils décrits montrent bien le lien entre les **facteurs psychosociaux** (sentiment de compétence, de sécurité, etc.) et les éléments de contexte, à la fois individuels, territoriaux et sociétaux dans lesquels ils s'inscrivent.

Par **contexte individuel**, nous entendons principalement la question des conditions et de modes de vie de chacun (dont on a vu qu'ils évoluent), des habiletés (ou fragilités) physiques, sensorielles, cognitives... qui déterminent en partie les choix modaux. Quant aux éléments de **contexte territorial et sociétal**, il s'agit de l'ensemble des aménagements (infrastructures, stationnement) et services (VLD, VLS, etc.) mis à la disposition des habitants, des aides à l'équipement et à la pratique, mais également les normes sociales qui influent sur les représentations des individus, et leur capacité à se projeter dans une pratique cyclable. A quoi il faut ajouter les règles d'usage (vitesse automobile, règles d'accès au stationnement, au transport public avec des vélos, etc.) et des éléments de contexte ne dépendant pas du seul territoire local (prix de l'essence, FMD, etc.).

**C'est en prenant en compte la diversité et la complémentarité de ces différentes strates que l'on peut comprendre comment s'effectuent les arbitrages et les choix modaux individuels pour pouvoir, in fine, les influencer en faveur du vélo.**

Nous avons globalement constaté à quel point, dans le contexte spécifique des 12 villes étudiées, **le chemin est encore long à parcourir**. Sur ces territoires, dont beaucoup de fonctions et d'équipements ont été conçus depuis plus de 50 ans pour et autour de la voiture individuelle (qui s'est renforcée avec la prolifération des zones commerciales périurbaines et l'étalement urbain), il est encore bien peu naturel de remettre en question des habitudes solidement ancrées. Peu naturel, parce que **le vélo n'est encore que trop peu visible**. Et pas très motivant, parce que, à la différence des grandes agglomérations qui contiennent la place de l'automobile, **l'équilibre entre les bénéfices et les pertes d'un renoncement à ce confort et cette facilité est encore loin d'être favorable au vélo**.

Cependant, **quelques cas parmi les villes étudiées invitent à l'optimisme**, et montrent que malgré ces contraintes, des politiques publiques volontaristes peuvent réellement changer la donne.



# Répondre aux freins par des leviers adaptés - 1

Nous avons ainsi vu que **beaucoup freins identifiés sont d'abord d'ordre pratique**, concernant d'abord le territoire et sa cyclabilité, auxquels doivent être apportées **des réponses relevant des infrastructures, aménagements et services associés** :

- Un réseau de pistes cyclables sécurisant, cohérent, continu et bien signalé, pour desservir les principaux pôles générateurs de mobilité
- A proximité de ces pôles, des solutions de stationnement vélo répondant aux différents cas d'usage (courte, moyenne et longue durée)
- La complémentarité de ces équipements avec le réseau de transports commun
- La réflexion, à plus long terme, sur l'implantation des activités pour les rendre accessibles à vélo, en TC ou encore à pied, et réduire la dépendance des habitants du territoire au tout automobile.

A cet égard, nous avons pu observer que la question de **la réduction de la place de la voiture reste un sujet sensible sur ces territoires.**

Les réactions des habitants montrent qu'on ne peut pas appliquer telles quelles les politiques mises en œuvre dans les grandes métropoles. Il s'agit, toutefois, d'apprendre des succès et des erreurs des politiques cyclables réalisées principalement dans les grandes villes, ces dernières décennies, afin d'**investir tout de suite dans des aménagements cyclables qui répondent aux besoins des usagers** dans les villes où une politique cyclable ambitieuse reste à mener.

Cette réduction de la place de la voiture doit être plutôt une conséquence d'un rééquilibrage en faveur des modes actifs plutôt que son préalable, tout en veillant à maintenir l'attractivité commerciale des villes-centres. Celle-ci dépend en partie d'un environnement où il est agréable de marcher, et donc libéré d'une trop grande emprise de l'automobile, tout en restant accessible et attractive pour les habitants

de la périphérie.

**La création d'aménagements cyclables transitoires** (disposant d'une conception plus qualitative et durable que les pistes cyclables conçues pour le déconfinement) peut être également **une manière plus consensuelle d'imposer progressivement le vélo** dans l'espace public, tout en lui laissant une place suffisamment visible et sécurisante pour les usagers actuels, mais surtout les nouveaux. L'un des enjeux est de **produire rapidement de grands itinéraires identifiés, sécurisés et desservant des destinations majeures.**

Cela a pour conséquence de répondre aux besoins des personnes prêtes à changer de mode de déplacement mais qui ont besoin d'être rassurées par un itinéraire entièrement sécurisé. Ensuite, il s'agit de modifier les plans de circulation et de venir complexifier l'usage de la voiture afin de déclencher un changement de mode, d'une manière plus contrainte, des personnes plus réticentes à la mobilité cyclable. Ainsi, par étape, divers profils de personnes décrites précédemment peuvent trouver une situation qui les amène à changer de mobilités.

**Le besoin de stationnement sécurisé** sur le domaine privé, public et à proximité des pôles d'échanges multimodaux doit également être anticipé. **L'intermodalité entre les vélos et les trains** est une des clés de l'attractivité de cette combinaison de moyens de déplacement pour la courte, puis la longue distance. Elle nécessite à la fois des **aménagements cyclables vers les gares**, mais aussi du **stationnement sécurisé**, bien conçu, bien localisé et facilement accessible, qu'il faut également faire connaître et promouvoir auprès de la population. Ces équipements sont particulièrement nécessaires dans les villes sous influence d'une métropole, vers lesquelles les déplacements pendulaires sont nombreux.

# Répondre aux freins par des leviers adaptés - 2

**D'autres freins, toujours d'ordre pratique**, concernent davantage les individus eux-mêmes, auxquels certains exemples d'actions testés apportent des réponses spécifiques et favorables au développement de la mobilité cyclable :

- L'aide à l'achat d'un vélo
- La mise en place de services à destination des cyclistes (ateliers réparation, maison du vélo)
- **La location de vélos longue durée**
- **La mise à disposition, le prêt ou le test de différents types de vélos** (services qui n'ont pas été testés dans les groupes) peuvent venir compléter ce dispositif

Sur ces 2 derniers points en particulier (location et/ou test de vélos), le retour d'expérience des villes où ces services sont suffisamment développés et connus montre qu'**ils peuvent être un levier fort pour changer les comportements**, en agissant directement sur la possibilité de faire des expériences positives à vélo. Ces locations et/ou tests peuvent être réalisés dans un contexte individuel et familial, ou dans le cadre d'une entreprise, ou encore d'un établissement scolaire. Dans ces derniers cas, l'effet de groupe et les normes sociales peuvent accélérer le changement de comportement.

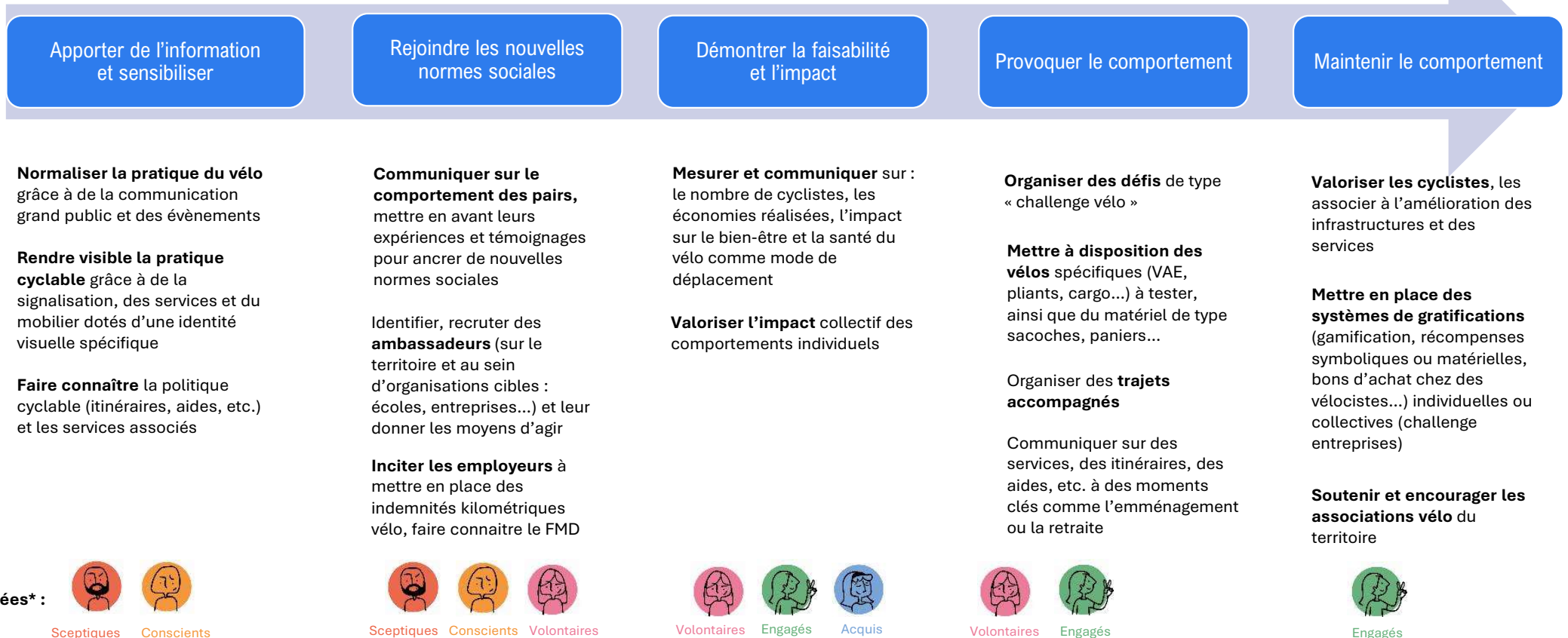
En effet, comme cela a été mis au jour dans l'ensemble des groupes, les freins qui relèvent davantage des connaissances (ou des croyances), des représentations, des affects contribuent aussi à maintenir la plupart des habitants des villes étudiées en dehors de la pratique du vélo.

Aussi, pour impulser un vrai changement dans les comportements de mobilité des habitants, **la réponse par les aménagements est nécessaire sans pour autant être suffisante. Poids des habitudes, normes et représentations sociales, méconnaissance des solutions déjà déployées** : c'est aussi sur ces freins (et les motivations associées) qu'il faut agir, pour faire passer le vélo d'un objet de loisirs à une vraie solution de mobilité pour les trajets « du quotidien ».

Pour ce faire, les actions envisageables relèvent pour une part des **outils classiques de la communication** (pour faire connaître les solutions vélo et donner envie aux habitants de les utiliser), sans se priver d'agir directement sur les comportements eux-mêmes : **challenges mobilité, défis-vélos, tests de matériel** (VAE, vélo-cargo)... **sont généralement très efficaces.**

Sans oublier **le levier essentiel de l'éducation**, qui commence au plus jeune âge : c'est aussi en encourageant les plus jeunes à se déplacer à vélo, notamment pour aller à l'école, au collège puis au lycée (et en leur donnant les moyens de le faire de manière suffisamment sûre et agréable) que l'on pourra faire évoluer les représentations et ancrer les habitudes autour du vélo.

# Socle déclinable d'actions pour la promotion du vélo



\* Les cibles privilégiées des actions sont indiquées à titre indicatif. Selon le contexte du territoire et l'action menée, elles sont à adapter.

Cadrer les messages de communication en jouant sur les différentes composantes du système de valeur de la mobilité :

- **Valeur pratiques ou critiques** : pas de perte (voire gains) de temps, économies, pouvoir passer partout, choix malin
- **Valeurs hédoniques** : sensations physiques retrouvées, plaisir de l'effort (modéré) et bienfaits pour la santé
- **Valeurs existentielles** : liberté, écologie, frugalité, responsabilité, engagement citoyen...



# CONTACTS

## Enquête qualitative : NOVA 7

Julien Casals ✕ [casals@nova7.fr](mailto:casals@nova7.fr)

Catherine Debrand ✕ [debrand@nova7.fr](mailto:debrand@nova7.fr)

Quentin Zaragori ✕ [zaragori@nova7.fr](mailto:zaragori@nova7.fr)

**Copenhagenize** : Clotilde IMBERT : [ci@copenhagenize.eu](mailto:ci@copenhagenize.eu)

## Etude globale

Marie Aboulker ✕ [Marie.aboulker@caissedesdepots.fr](mailto:Marie.aboulker@caissedesdepots.fr)

Elodie Barbier Trauchessec ✕ [Elodie.trauchessec@ademe.fr](mailto:Elodie.trauchessec@ademe.fr)

Thierry Du Crest ✕ [Thierry.du-crest@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Thierry.du-crest@developpement-durable.gouv.fr)

Marie-Emmanuelle Huillo ✕ [Marie-emmanuelle.huillo@transdev.com](mailto:Marie-emmanuelle.huillo@transdev.com)

Sophie Laurent ✕ [Sophie.laurent@transamo.com](mailto:Sophie.laurent@transamo.com)

Armand Pinoteau ✕ [Armand.pinoteau@villesdefrance.fr](mailto:Armand.pinoteau@villesdefrance.fr)

NOVA7

