



POLYTECH[®]
TOURS

Département
Aménagement et Environnement



Ecole d'ingénieurs
polytechnique
de l'université de Tours

CITERES
UMR 6173
**Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés**

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement

Projet de Fin d'Etudes

URBANITE CYCLISTE

**Représentations et pratiques de la
ville à vélo :**

Le comportement des cyclistes
utilitaires en milieu urbain

Agglomération de Tours,

Indre et Loire (37)



VIELLE Aude

2014-2015

Directeurs de recherche

Matthieu ADAM & Georges-Henry LAFFONT

URBANITE CYCLISTE

Représentations et pratiques de la ville à vélo :

Le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain

Agglomération de Tours, Indre et Loire (37)



Matthieu ADAM & Georges-Henry LAFFONT

Aude VIELLE

2014-2015

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur de cette recherche a signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ÉTUDES EN GÉNIE DE L'AMÉNAGEMENT

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir-faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- ✓ Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- ✓ Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- ✓ Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- ✓ Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne les mémoires à partir de la mention bien.

REMERCIEMENTS

Avant de commencer ce rapport, je tiens à remercier les personnes qui ont contribué à sa conception, que ce soit par leurs conseils ou leurs aides, et grâce à qui mon projet a été appuyé et facilité :

Matthieu ADAM et Georges-Henry LAFFONT, tuteurs de ce projet, que je remercie pour leurs disponibilités, et pour m'avoir encadrée, orientée tout au long de ce projet. Je les remercie également pour tous les conseils avisés qu'ils m'ont donné pour palier mon manque d'expérience dans le domaine de la recherche en aménagement du territoire.

Je remercie aussi l'ensemble de personnes interrogées qui se sont montrées très motivées. Elles se sont impliquées et m'ont donné de leurs temps afin que je puisse vous présenter mes résultats sur le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain.

Je souhaite enfin remercier tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin pour ce projet de recherche.

SOMMAIRE

Introduction.....	1
Etat de l'art et Postulat	11
Le contexte de l'étude.....	11
Premiers éléments de contexte	11
L'étude menée par Mme Noël	13
Les motivations des cyclistes.....	14
Les cyclistes utilitaires	15
Une définition du milieu urbain	15
L'élaboration du Postulat	18
Les mécanismes généraux.....	18
Passage dans l'environnement : mise en place de stratégies à l'origine des pratiques cyclistes .	23
Le postulat en logigramme : synthèse	32
La problématique et les hypothèses	33
Méthodologie	34
Le parcours commenté.....	39
ADAM Matthieu, Visiter ou faire visiter	39
THIBAUD Jean-Paul et GROSJEAN Michèle, L'espace urbain en méthode.....	40
La Réactivation : CHALAS Yves, L'invention de la ville.....	42
L'Entretien : PériVia.....	43

Population	48
Les caractéristiques des cyclistes et de leurs trajets	48
Les trajets observés	52
Une description plus détaillée	58
Résultats	59
Hypothèse 1	59
Hypothèse 2	60
Hypothèse 3	62
Un résultat majeur	64
⇒ Position du curseur entre Efficacité et Vulnérabilité	65
⇒ A l'aise / Pas à l'aise	76
⇒ Une tendance typiquement féminine	76
⇒ Une redéfinition de la sécurité	78
Conclusions	82
Annexes	88
Une description plus détaillée	88
Une typologie des cyclistes	105
Les étapes d'élaboration du Postulat	108
La trame d'entretiens	111
La retranscription des entretiens	113
La retranscription des réactivations	144
Bibliographie	180

INTRODUCTION

Longtemps relégué au rang de loisir et ne possédant pas la qualité d'ascenseur social, le vélo est cependant revenu au goût du jour dans les années 2000, avec l'évolution des mentalités et l'apparition d'une conscience écologiste. Le vélo est devenu un mode de transport à diffuser, qui commence à monter dans le système de valeurs des individus, car le vélo est l'une des solutions aux différents défis que pose la mobilité aujourd'hui, à l'heure du changement climatique et de la crise économique.

En effet, dans les années 2000, alors que la pratique du vélo continue de croître dans les pays du Nord de l'Europe, la France, comme le Royaume-Uni et l'Espagne, connaissent à leur tour un renouveau, néanmoins limité pour le moment aux centres villes et à certains publics. Les pays du Nord de l'Europe ont entrepris, dans les années 1980 et 1990, de relancer la pratique du vélo. Cette politique ayant été plébiscitée par la population, les villes du Nord ont continué sur cette lancée. Cette politique est également de plus en plus justifiée au vu des difficultés budgétaires et de la montée des préoccupations environnementales.

A Berlin, grâce à des quartiers où la circulation est apaisée et à un réseau continu de pistes cyclables sur les artères, qui s'ajoute à la généralisation des zones 30, la pratique du vélo à presque doublé en vingt ans, passant de 8% à 15% . La ville compte atteindre 20% de part modale en 2020.

A Münster, la part du vélo dans l'ensemble des déplacements continue d'augmenter. De 29% en 1982, elle est passée à 38% en 2007, dépassant celle de la voiture qui n'est plus que de 36%. Elle est même de 44% dans le centre (33% en périphérie), 50% chez les scolaires et les étudiants, et 62% pour les déplacements de 2 à 3 km.

Aux Pays-Bas, les exigences actuelles des cyclistes urbains ne portent plus sur la modération de la circulation ou sur la création de nouveaux aménagements cyclables déjà largement acquis, mais sur la réduction du nombre d'arrêts imposés aux cyclistes et sur la qualité de roulement de la chaussée.

Dans le même ordre d'idées, la première « autoroute pour vélo » (véloroute) aux Pays Bas a été construite dès 1998 entre Breda et Etten-Leur. Dès lors encouragées par son succès les collectivités néerlandaises ont réalisés d'autres aménagements de ce type, créant ainsi un réseau de pistes cyclables rapides reliant les principales villes.

A Copenhague, la ville ambitionne de passer de 35% de part modale à 50% en 2020. Concrètement la ville cherche à améliorer la sécurité et la continuité d'itinéraires déjà en grande partie existants, à réaliser ou à élargir certains tronçons, à construire des passages dénivelés sous les grands carrefours et à assurer ailleurs la priorité des cyclistes, à créer en zone dense une « onde verte pour vélos » par coordination des feux à l'heure de pointe ; à améliorer le

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

revêtement, l'éclairage, le marquage et la signalétique, et d'en assurer un entretien soutenu et régulier. Des stations-services équipées de pompes à vélo et de rustines, jalonnent le parcours.

Le but de ces aménagements rapides est d'améliorer la cyclabilité du réseau et d'accroître la portée des déplacements à vélo. Avec très peu d'arrêts, il devient envisageable, pour des cyclistes quotidiens, de rouler à 20 km/h de moyenne et de parcourir ainsi 10 km en une demi-heure. De façon plus générale, si la vitesse moyenne des cyclistes est partout améliorée de 20% à 25%, le territoire accessible à vélo s'accroît d'environ 50% - car l'accessibilité dépend du carré de la vitesse -, ce qui est tout à fait appréciable.

En France, bien que les français sachent presque tous faire du vélo, 40% seulement de la population utilise encore le vélo soit régulièrement (13%) soit occasionnellement (27%). Toutefois, la part des déplacements à vélo dans les déplacements locaux ne baisse presque plus depuis 1994, elle s'est stabilisée à 2,7% en 2008. Après des années de chute, ce revirement est un événement. On assiste ainsi depuis les années 2000 à une remontée de la pratique du vélo dans les agglomérations françaises. Ce retour s'inscrit dans une évolution de la mobilité en rupture avec les tendances passées, du moins dans les grandes villes où l'on constate à la fois une baisse des déplacements en voiture, avec un ralentissement de la hausse des distances parcourues quotidiennement et une progression des déplacements en transport public et à pied. En ce qui concerne la pratique du vélo, on recourt plus souvent à ce dernier pour des déplacements en ville que précédemment, et majoritairement dans le centre des grandes villes, les périphéries restant en retard. Cette distorsion de la pratique entre le centre et le reste de l'agglomération est une particularité française. En effet, en France contrairement à d'autres pays, les efforts de modération de la circulation sont surtout réalisés dans les centres ; les périphéries urbaines et les villes moyennes restant souvent abandonnées à la voiture.

Face à cette recrudescence de la pratique du vélo, les élus ont commencé à se mobiliser. Le succès inattendu du système de vélos en libre-service (VLS) s'inscrit dans cette tendance. Cependant contrairement à ce que l'on pourrait penser, l'accroissement de la pratique du vélo a toujours précédé de plusieurs années l'arrivée des VLS. Il existe aussi des systèmes de vélos en location longue durée (VLD), mis en place entre autre à Bordeaux, Tours, Strasbourg et Lille. A Tours, par exemple, le prêt d'un vélo de la ville ne coûte que 7€ par mois pour les non abonnés au réseau de transports en commun et 3€ pour les abonnés : une façon d'encourager les trajets multi modaux. Le vélo, une fois loué, est à vous et vous pouvez l'emmener partout. En ce qui concerne, le stationnement, le vélo de la ville de Tours est équipé d'une béquille centrale, permettant de se garer n'importe où. Les réparations sont prises en charge par un atelier communal qui s'occupe de tout. Cependant ce vélo est très lourd, ce qui a ses atouts (dissuade du vol, etc.) et ses inconvénients (difficulté à manœuvrer, etc.).

D'une façon générale, les VLD se révèlent dix fois moins coûteux que les VLS pour les collectivités. Ils incitent tout autant à la remise en selle et peuvent concerner des publics en périphérie. Ils sont certes moins utilisés dans la journée, mais sur des distances plus longues et remplacent plus souvent des trajets en voiture. La solution qui émerge est finalement d'avoir un système de VLS limité et un système de VLD complémentaire.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

D'autre part, les autorités insistent sur l'argument écologique en parlant du vélo comme un mode « doux ». Cependant ce n'est pas un plus grand usage du vélo qui est bénéfique pour l'environnement, mais une moindre utilisation de la voiture. Mais un tel objectif est beaucoup plus difficile à mettre en avant pour les élus. Réduire l'usage de la voiture est en effet un sujet tabou. C'est pour cette raison que bien des élus préfèrent investir dans un système de vélos en libre-service et quelques aménagements cyclables plutôt que de prendre des mesures de modération de la circulation, pourtant nettement plus efficaces, mais qui leur coûteraient à coup sûr leurs mandats.



Le développement du vélo ne pose pas non plus de difficulté économique, c'est d'abord un problème de choix politique. Pourtant, au vu du contexte actuel, des difficultés budgétaires et de la réduction des subventions publiques, les collectivités locales commencent à envisager le vélo comme une façon peu coûteuse de développer des alternatives à l'usage de l'automobile et même à l'extension des transports publics, dont le coût ne cesse de dériver ces dernières années.

Pour développer une politique de ville cyclable viable, les villes françaises ont donc peu à peu affiné leurs objectifs. Elles ont compris qu'il ne suffisait pas de réaliser des aménagements cyclables encore faut-il que le réseau soit suffisamment dense et maillé, avec un niveau de sécurité homogène. Développer un système vélo s'est également engagé à mettre en place des aménagements cyclables continus, des dispositifs de stationnement au domicile comme à destination, une diversité de services permettant notamment de lutter contre le vol, de faciliter la location et la réparation des vélos. C'est aussi en parallèle promouvoir le vélo afin

d'encourager sa pratique et d'expliquer les solutions mises en œuvre. C'est faire une campagne publicitaire pour rafraîchir l'image du vélo. Le développement de systèmes de VLD, de VLS et de vélostations s'inscrit clairement dans cette approche.

La meilleure politique pour inviter les gens à prendre le vélo est, selon Héran, de privilégier la modération de la vitesse partout où cela est possible pour permettre l'intégration des vélos dans la circulation. Seule une telle politique peut offrir aux cyclistes un environnement apaisé suffisamment rassurant pour inciter un grand nombre de citoyens à revenir au vélo. Il s'agit concrètement de généraliser les zones 30.

Par ailleurs, les relations entre les transports publics et le vélo, autrefois difficiles, se sont beaucoup améliorées. Les associations d'usagers des transports défendent désormais la complémentarité des deux modes. L'intermodalité vélo-transport collectif passe par le rabattement à vélo sur les gares ou stations périphériques et sur les aires de covoiturages des personnes habitant à proximité de ces sites névralgiques pour l'ensemble de leurs déplacements

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

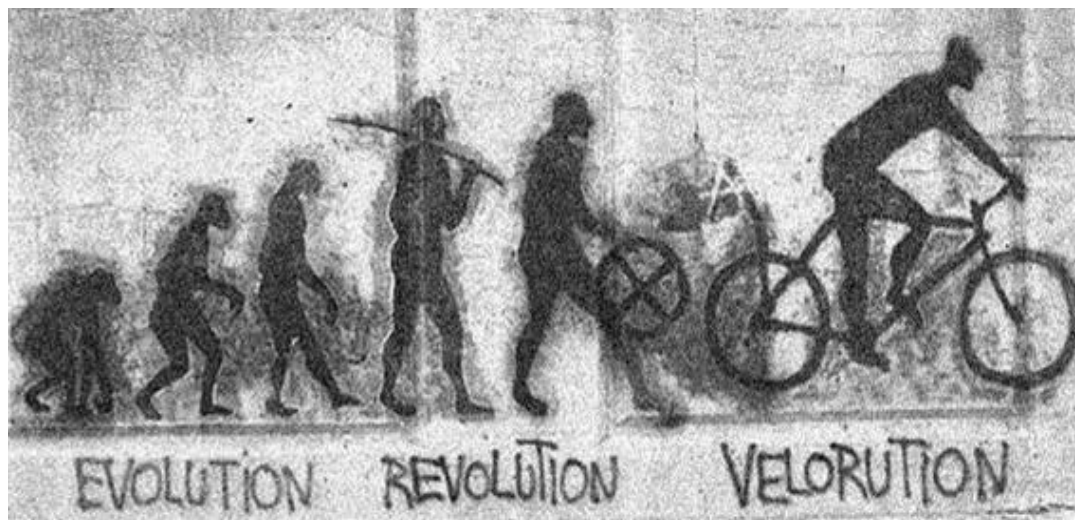
quotidiens. L'idéal étant de proposer aux cyclistes, à proximité immédiate de chaque grande gare, une vélostation fournissant divers services : un stationnement sécurisé, un service de petites réparations, l'achat de petits matériels, de conseils et d'informations. Pour les pôles de moindre importance il suffisait de simplement mettre en place des stationnements cloisonnés comme cela existe déjà aux Pays Bas (ci-contre stationnements pour vélo de la gare de Heyendaal, Nijmegen).



Il faut donc créer des aménagements de rabattement et des parcs à vélo, afin d'encourager les gens à venir à la gare à bicyclette et d'ensuite prendre un train ou un bus ou un tramway ou un covoiturage pour se rendre aux établissements scolaires ou au travail. Une politique volontariste de report modal doit en effet miser sur l'ensemble des modes alternatifs à la voiture solo (marche et vélo sur de courtes distances, vélo à assistance électrique, transports collectifs, covoiturage, etc.), ainsi que sur leur complémentarité afin que chacun d'entre eux soit utilisé sur son domaine de pertinence (Héran, 2014).

Pour terminer voici **la vision du vélorutionnaire** :

« Le bonheur d'être cycliste en ville, lui, naît du rapport direct du corps avec la réalité qui se fait partout plus présente, plus franche, plus rugueuse. Il s'agit des gens et des choses que l'on voit mieux, des sons qui sont plus immédiats, des odeurs plus présentes, la luminosité plus claire, sans filtre ni écran. Les intempéries où le soleil nous resitue dans un univers naturel ; le relief du sol est directement ressenti dans nos cuisses. La texture du paysage change, et celui-ci nous accroche alors par ses aspérités, inconnues du motorisé aérodynamique et pare-brisé ou casqué. Fournir l'effort d'être à la fois son propre moteur et son propre carburant ; se savoir autonome en énergie ; goûter, immobile, le vent de la descente ; profiter de la liberté de s'arrêter n'importe où pour mieux regarder ou pour dire bonjour ; tout cela complète les sensations et intensifie la joie de faire du vélo.



URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

L'expérience cycliste de la ville passe aussi par la vulnérabilité, la lenteur et une certaine forme d'impuissance : être fragile et quasi-nu dans la circulation, physiquement limité face aux distances et aux obstacles. » C'est pourquoi, le vélorutionnaire prône également la modération de la vitesse sur la route (velorution.org).



Il s'agissait au départ d'explorer ce qu'est la ville pour les cyclistes et ainsi de montrer que la pratique du vélo est une « expérience urbaine à part entière » et cela par la mobilisation de différentes méthodes d'acquisitions de connaissances telles que les entretiens, le parcours commenté, l'usage du GPS, la réactivation, etc.

Nous avons alors étudié le comportement des cyclistes dans la ville : l'urbanité cycliste

Je vais d'abord faire un bref rappel historique de la création et de l'évolution du vélo en me basant sur la thèse de Papon rédigée en 2012, et plus précisément sur ses écrits sur le vélo : une histoire de mots, que j'ai trouvé très riche et intéressante à exploiter dans mon propre rapport. En voici donc un résumé.



Le vélo, également appelé bicyclette désigne communément un vélocipède à deux roues, dont la roue arrière est motrice et qui est mû par une force musculaire. Il paraîtrait que le vélo est été inventé au XIX^{ème} siècle en Europe occidentale à la suite d'une pénurie de chevaux dû à une famine. On suppose en effet que c'est ce qui a poussé en 1817 le Baron Karl Drais von Sauerbronn de Mannheim dans le duché de Bade (Allemagne) à concevoir un nouveau véhicule en bois, avec deux roues alignées reliées par un cadre, dirigées par un guidon permettant de faire pivoter la roue avant, et propulsé par les pieds poussant sur le sol, qu'il appela *Laufmaschine* (littéralement : machine à courir) : la draisienne, le premier vélocipède. Ce dernier mot est formé à partir des racines latines *velocis* (rapide) et *pedis* (pied). En 1861 environ, en France, Pierre Michaux et son fils eurent l'idée de fixer des pédales sur la roue avant d'une draisienne. Le vélocipède de Michaux était en fer massif, avec des roues en bois cerclés de fer. A la fin des années 1860, l'industrie du vélocipède se développe à Paris. Le mot vélocipède fut rapidement abrégé en *véloce* (1868) puis *vélo* (1869). Après la chute du Second Empire, l'industrie du vélocipède périclita en France, mais se développa en Grande-Bretagne (Papon, 2012).

Le substantif *tricycle* est utilisé en 1868 pour désigner un vélocipède à trois roues. Il y aura d'ailleurs une grande variété de tricycles. Par analogie, la même année, le mot *bicycle* fut employé pour désigner un vélocipède à deux roues. Par la suite, pour permettre une plus grande vitesse des vélocipédistes, la dimension de la roue avant fut augmentée, jusqu'à des dimensions impressionnantes, rendant l'engin acrobatique. C'est pourquoi des tricycles et des quadricycles plus stables furent parallèlement développés. En 1870, James Starley installa des roues avec des rayons en acier tendu, ce qui permit d'alléger

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

le véhicule. Le grand bicycle des années 1870 fut appelé grand bi et le mot générique cycle est utilisé à la même époque pour désigner tous ces véhicules à propulsion musculaire (Papon, 2012).

Différentes inventions furent proposées, notamment en Grande-Bretagne, pour découpler le mouvement des pédales de celui de la roue, et permettre des roues plus petites. En 1879, Henri Lawson inventa la transmission par chaîne, et le safety bicycle de Rover s'imposa en 1884. Différents constructeurs proposèrent ce genre de véhicules, et Rudge créa la marque The Bicycleette, connu en France en 1886 comme le bicyclette, rapidement changé en la bicyclette, qui désignera dorénavant en France les vélos à deux roues de même diamètre équipés d'une chaîne. Grâce à la plus grande vitesse et facilité d'usage de la bicyclette, sa production se développa rapidement. Mais c'est l'invention du pneumatique à chambre à air par John Boyd Dunlop en 1888, qui, en assurant le confort, permit vraiment le développement de la bicyclette comme moyen de transport. D'autres perfectionnements amélioreront encore le véhicule: le cadre rigide à structure triangulaire, le dérailleur, la roue libre (Papon, 2012).

Puis on assiste à l'essor de l'automobile en 1932 et du motocycle en 1946. En effet, le développement de la motorisation des ménages après la Seconde Guerre mondiale en France va rapidement faire augmenter le nombre de motocycles. Le terme cycle ne désignant plus que les véhicules à propulsion musculaire, le mot deux-roues va apparaître vers 1960 pour englober les cycles et motocycles. C'est l'apogée de la motorisation, le vélo n'étant alors plus considéré que comme un loisir (Papon, 2012).

En 1986, en Allemagne Konrad Otto-Zimmermann a créé le terme Umweltverbund (alliance environnementale) pour désigner les modes alternatifs à la voiture particulière et au deux-roues motorisé : les modes non motorisés, les transports en commun, mais aussi la voiture partagée. Ce concept fut traduit en français par écomobilité par l'urbaniste suisse Lydia Bonanomi en 1990. Le vélo redevient alors un mode de transport à part entière (Papon, 2012).

En France est apparue après 1996, l'expression aux contours flous des modes doux. Elle fut notamment popularisée avec le développement des *plans de déplacements urbains* (PDU), instaurés pour développer les transports collectifs et les moyens de déplacement économes en énergie et les moins polluants, comme la marche à pied et le vélo (Papon, 2012).



URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Le mot Vélo est depuis peu utilisé dans le langage officiel. On lui a longtemps préféré le terme de Bicyclette, comme on peut le voir dans la bibliographie de ce rapport. Finalement, le mot vélo, qui existe depuis 1869, est resté pendant tout le XXe siècle cantonné au vocabulaire du sport et de l'usage courant, mais n'est devenu un mot officiellement admissible qu'au début du XXIe siècle (Papon, 2012).

Le cycliste étant celui qui se déplace à vélo ou qui en a une pratique sportive : le cyclisme.

Le vélo a fasciné et a fait l'objet de nombreuses études notamment sociologiques avec l'étude de Eduard Bertz, dès 1900 autour de l'engouement que le vélo – moyen de locomotion individuel, fabriqué industriellement – a produit auprès de la population. En particulier, il a montré le rôle qu'il a joué dans l'émancipation de la femme. Celle de B. Averous et al., en 1977 sur les représentations et pratiques du vélo dans différents groupes socio-culturels. Celle des bureaux d'étude Adav & Airab en 1992 sur l'origine culturelle de la pratique ou de la non-pratique du vélo à Lille. Celle de Rocci dans les années 2000 sur le changement de mentalité vis-à-vis du vélo. Enfin, celle de Rieg en 2008 sur le fait qu'un usage systémique, éthique, ludique, économique, et pratique du vélo au quotidien en ville explique sa renaissance et ses « modes actifs », c'est-à-dire « un vélo devenu massivement utilitaire et qui s'éloigne de son acception dominante (vélo détente, vélo week-end et vélo sportif) ». Pour lui, le développement du vélo passe par son intégration et par l'apaisement de la coexistence des modes en adaptant l'offre au territoire (Papon, 2012). **Cette recherche aborde le vélo comme moyen de transport et ne traite pas les autres aspects du vélo.**

La pratique du vélo c'est aussi une question de comportement. Un comportement est un ensemble de réactions observables chez un individu, placé dans un milieu de vie et dans des circonstances données. Il s'agit de la manière d'être ou d'agir d'un individu.

Le comportement peut être socialement attendu ou au contraire choquer par son manque de retenu. Le comportement c'est à la fois ce que les autres attendent que nous fassions et notre capacité ou volonté à fournir ou non une réponse appropriée à leurs attentes, à s'adapter à la vie sociale (De Certeau, 1990). Un comportement possible peut être de refuser de se conformer aux dictâtes de la société, le déviant étant dans un état d'esprit qui lui permet de transcender les circonstances, d'improviser à partir d'elles, de s'adapter. Il agit par affinité (Joseph, 1984).

Un comportement évolue avec l'éducation qu'on apporte à un individu : connaître ses droits et ses devoirs, le bien du mal, le faisable du répréhensible, le possible de l'interdit etc. L'apprentissage et l'expérimentation modèlent le comportement. Le comportement est bivalent il vient des autres et de nous.

La ville a également changé l'homme, en rendant indispensable la civilité, la régulation des comportements en public. Urbanité, c'est ainsi les qualités de l'homme de la ville. C'est sa capacité à respecter autrui et lui-même, à agir avec retenu, discrétion et tact (Joseph, 1984).

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Il s'agit entre autre d'étudier les moyens de se sauver la face. Cela permet de connaître le code que l'individu respecte à chaque fois qu'il croise les chemins d'autres individus. Il s'agit d'agir de manière ordinaire, normale : selon les convenances. L'individu étant toujours tiraillé entre ce qui se fait et ce qui ne se fait pas (Joseph, 1984).

Le comportement est également fonction de la situation, si la situation reste la même le comportement devient habituel. Un événement perturbateur ou inattendu peut alors faire qu'un individu change de comportement. La diversité des mœurs est ainsi liée à la diversité des circonstances. Les comportements d'un individu sont des « mouvements exploratoires », toujours prompts à s'inverser pour adhérer aux circonstances (Joseph, 1984).

Nous verrons par la suite comment évolue le comportement d'un cycliste en fonction du regard des autres et de la situation.

Il s'agissait dans le cadre de ce projet de recherche d'étudier la pratique actuelle des cyclistes en milieu urbain. Nous avons mené cette recherche dans l'agglomération de Tours, du mois de septembre 2014 au mois de janvier 2015, puis en parallèle de mon contrat de professionnalisation.

D'après les sondages, la dangerosité de la pratique du vélo est dénoncée par une part non négligeable des usagers fréquents du vélo dans l'agglomération tourangelle. Ce constat met en lumière le besoin d'améliorer la qualité et la sécurité du réseau cyclable tourangeau, et ainsi la nécessité d'étudier les comportements des cyclistes afin d'apporter une réponse appropriée.

Au cours de cette étude, nous nous sommes placés en milieu urbain et nous nous sommes focalisés sur les cyclistes utilitaires, qui utilisent quasi-quotidiennement leurs vélos. Ceux pour qui les déplacements à vélo sont principalement le fruit d'une demande dérivée : aller au travail, aller à l'école. Nous avons dans un premier temps défini le milieu urbain et puis nous avons constaté que le sujet de l'étude, à savoir, l'analyse des comportements cyclistes n'avait pas fait l'objet de beaucoup de recherches.

Mes premières lectures m'ont d'abord menée à une vision édulcorée de la pratique du vélo, à des propos politiquement correct, à une surenchère des qualités du vélo en tant que mode écologique, mais aussi en tant qu'ascenseur social. Il paraîtrait « qu'il permet de franchir les frontières sociales, de contaminer toutes les couches de la société, les peuples de tous les continents » (PAQUOT Thierry et al., 2009). Dans ce même ouvrage, j'ai aussi remarqué l'emploi d'un vocabulaire d'habitude plutôt réservé à la marche.

A l'opposé, on peut retenir les recherches de 3 auteurs : Mme Noël, M. Carré et M. Meissonnier dont l'étude des comportements cyclistes est plus rigoureuse et scientifique. Nous détaillerons leurs recherches par la suite. Ces lectures m'ont permis de mettre en place un postulat sur la mise en œuvre des stratégies cyclistes. Je vous en détaillerais les différents points au fil des pages. Ce postulat nous a permis de définir une problématique et des hypothèses.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Nous allons ensuite détailler la méthodologie que nous avons employée pour affirmer ou infirmer ces hypothèses, décrire notre échantillon de population et argumenter le choix de tels individus. Nous avons dans cette partie utilisée notre analyse pour étayer les caractéristiques de cet échantillon. Enfin nous vous présenterons nos résultats permettant ou non de valider nos hypothèses ainsi qu'un résultat plus général découlant de notre problématique et s'étant au fil de l'analyse imposé comme le résultat majeur de cette étude.

ETAT DE L'ART ET POSTULAT

LE CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Premiers éléments de contexte

Nous allons pour commencer dresser le portrait de la pratique du vélo en milieu urbain, et notamment dans l'agglomération tourangelle. **A partir de ce contexte général nous nous focaliserons ensuite sur les comportements cyclistes, qui représentent le cœur de notre de recherche.** La pratique du vélo est au départ issu d'un choix modal effectué par l'utilisateur entre plusieurs modes de transport. Il va choisir le vélo parce que pour lui c'est le mode de transport le plus adapté au type de déplacements qu'il souhaite entreprendre. Les motivations de ce choix étant propres à l'individu et à la situation. Il peut s'agir de motivations économique, temporelle, écologique, sportive, etc. ; nous y reviendrons par la suite.

Le vélo fait partie des moyens de transport individuels, c'est-à-dire qu'ils sont la propriété d'une personne, qui se réserve le choix des usages et des utilisateurs (comme peut l'être la voiture). Ils s'opposent aux moyens de transports collectifs ou transports en commun, dont le service est offert au public ou, au moins aux membres d'une collectivité (ex. train, tram, bus). Il faut également savoir que le vélo n'a pas été conçu pour un usage spécifiquement urbain, comme la plupart des autres modes de transport à part peut-être le métro et le tramway. Cela explique pourquoi ces différents moyens de transport sont si mal adaptés à un usage urbain, du moins le constate-t-on dans certains cas (Merlin & Choay, 2010).

La pratique du vélo en est encore à ses balbutiements en France, comparée à celle des habitants des Pays Bas ou du Danemark. L'agglomération de Strasbourg est l'espace urbain où la pratique du vélo est la plus développée, celle de Tours étant en quatrième position en 2013 (Club des villes et territoires cyclables & Agence d'Urbanisme de l'agglomération de Tours, 2013). Cependant toutes les agglomérations françaises ne sont pas prises en compte dans cette comparaison¹. **Ce classement est défini par la part d'usage du vélo dans les déplacements quotidiens. Par exemple, dans l'agglomération de Strasbourg 8% (chiffres datant de 2009) de ces déplacements se font à vélo contre 3.8% (chiffres datant de 2008) pour celle de Tours. Avec cette part**

¹ Dans *le retour de la bicyclette*, paru en 2014, Frédéric Héran rajoute d'autres agglomérations, notamment celle de La Rochelle (sans être lui non plus totalement objectif), dont la part modale du vélo est de 8%(chiffres datant de 2011), comme celle de l'agglomération de Strasbourg. Celle des agglomérations de Colmar (2009) et de Genève (2011) est de 7% et celle des agglomérations de Rennes (2007), Tours (2008), Bordeaux (2009) et Grenoble est de 4%. Les 16 autres agglomérations ont une part modale du vélo inférieur à 4%. L'agglomération de Tours reste donc dans les territoires les plus « cyclables » de l'hexagone. Ces parts modales doivent être considérées avec précaution en tenant seulement compte des écarts majeurs.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

d'usage du vélo, l'agglomération tourangelles figure donc parmi les territoires où l'on pratique le plus le vélo. On peut alors penser que ces territoires sont les plus "cyclables" de l'hexagone, du fait de la présence d'un certain niveau d'aménagements cyclables et de services ; et d'une culture du vélo.

Le vélo est à l'heure actuelle pratiqué par 20 000 tourangeaux, qui l'utilisent presque tous les jours. Ce sont souvent des personnes avec une activité professionnelle et de rang social plutôt élevé. **En effet, la population active représente la catégorie la plus utilisatrice du vélo (40% soit 8 000 actifs), devant les élèves (35% soit 7 000 élèves). Sachant que l'université de Tours accueille environ 23 000 étudiants et que la ville dénombre 50 000 actifs ses chiffres sont cohérents, d'égale proportion.** De même, les utilisateurs fréquents du vélo sont avant tout des cadres supérieurs ou des actifs issues de professions libérales voir intermédiaires. L'usage du vélo n'est donc pas totalement **démocratisé**.

Bien que le vélo soit sous représenté en ville, ne représentant que 2% de l'ensemble des déplacements à l'échelle nationale, il prend de plus en plus d'importance. Cela est notamment dû à des changements dans les politiques de mobilité, qui privilégient maintenant l'usage des modes « doux » et des transports en commun, afin de limiter la place de la voiture en ville. Ces dernières années, l'usage quotidien du vélo est donc revenu au goût du jour : expansion et sécurisation des pistes cyclables, mise en place de systèmes de location ou de libre-service, augmentation de l'offre de services pour les cyclistes (Club des villes et territoires cyclables & Agence d'Urbanisme de l'agglomération de Tours, 2013).

Carré (2003) explique que cela est notamment dû à l'application de la Loi sur l'air dans les plans de déplacements urbains qui redonne une place aux modes « doux » dans les politiques de déplacements et impose aux collectivités locales de mettre en œuvre des mesures favorables à leur pratique et à leur développement. Ce renouveau est aussi dû à la mise en œuvre de la loi Urbanisme Habitat Transports qui prévoit des mesures renforçant la cohérence des politiques de transports et des politiques urbaines. Pour Carré, une plus forte utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens pourrait constituer un frein à la croissance du trafic automobile en ville (Carré, 2003 & Héran, 2014). Le vélo étant particulièrement efficient dans les déplacements de proximité de 1 à 5 km (Carré, 2003, 2001) et pouvant ainsi être une solution adaptée au milieu urbain en fonction de la proximité des activités (Noël, 2003) ou venir compléter l'offre de transports en commun existante en en élargissant le périmètre de desserte (Carré, 2003).

Souvent vu comme un mode de déplacement de promenade, le vélo est plutôt utilisé comme un mode à principal but utilitaire en milieu urbain et notamment dans le centre des grandes villes. En effet, les déplacements à but récréatif ne représentent que 8% des déplacements effectués en vélo (Club des villes et territoires cyclables & Agence d'Urbanisme de l'agglomération de Tours, 2013). Par conséquent, le vélo est plus couramment utilisé pour effectuer des déplacements pendulaires de la vie quotidienne, notamment se rendre ou revenir du travail et des établissements scolaires. La mobilité pendulaire étant le déplacement journalier de la population d'un grand centre urbain entre les lieux de domiciles et les lieux de travail ou de scolarité.

Les déplacements des cyclistes sont donc le plus souvent dus à la nécessité d'effectuer une activité quotidienne (travail, études, achats) : ces déplacements n'excédant généralement pas les trois kilomètres. Précisons également que l'usage du vélo pour faire ses courses est seulement pertinent pour des achats courants, peu encombrants, principalement distribués dans des commerces de proximité ou de centre-ville. En ce qui concerne la limite kilométrique celle-ci s'explique notamment par la plus grande rapidité et souplesse de ce mode sur cette distance en milieu urbain, par rapport aux autres modes (Club des villes et territoires cyclables & Agence d'Urbanisme de l'agglomération de Tours, 2013).

L'étude menée par Mme Noël

Nous avons choisi de fonctionner sur une approche axée sur les activités, privilégiée par Noël dans ses recherches, considérant qu'elle est la plus adaptée à l'étude des déplacements des cyclistes. Cette approche estime que le déplacement n'est pas une fin en soi, mais répond plutôt au besoin de réaliser une activité. Pour Noël, « *la pratique [du vélo] est influencée par divers facteurs, qui touchent certes aux perceptions et aux attitudes, mais aussi aux contraintes liées aux activités elles-mêmes, aux conditions météorologiques, ainsi qu'aux limitations induites par l'aménagement du territoire* » (Noël, 2002, p4).

L'approche méthodologique qu'elle a choisie est basée sur des outils de recueil des données spécifiques : elle a notamment utilisé des carnets d'activités et de déplacements, ainsi que des fiches aide-mémoire, qu'elle confiait aux cyclistes pour qu'ils tiennent un journal de bord de leurs déplacements à vélo durant sept jours. Elle a également établi une cartographie des itinéraires et un questionnaire sur les caractéristiques socio-démographiques du ménage, sur la mobilité de ses membres et sur son choix résidentiel, afin de dresser un profil détaillé de chaque ménage.

Sa recherche est fondée sur l'accessibilité des activités urbaines plus ou moins faciles en vélo. Elle définit l'accessibilité comme le nombre d'opportunités disponibles tandis que la mobilité est définie comme la capacité de se déplacer entre deux lieux d'activité. L'accessibilité est souvent centrée sur les lieux qui attirent les individus, qu'on peut appeler des générateurs de déplacements. On peut aussi voir l'accessibilité d'un autre point de vue, celui des individus. Il est alors intéressant d'examiner les possibilités de déplacements et d'activités offertes à partir d'un point d'ancrage tel que le domicile ou le lieu de travail. Pour elle, les cyclistes en général choisissent leurs itinéraires en fonction de trois critères principaux : la possibilité d'utiliser le réseau secondaire, le chemin le plus court et la présence d'aménagements cyclables (Noël, 2002 & Noël, 2003). Les cyclistes uniquement utilitaires recherchant plutôt le chemin le plus court et le plus direct (Noël, 2002), cependant il semblerait que la présence sur un tel itinéraire d'aménagements cyclables soit un atout, permettant à ses



URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

cyclistes d'allier efficacité et sécurité. D'autre part, les conditions météorologiques, évoquées précédemment, influencent davantage l'usage récréatif que l'usage utilitaire, tel que le souligne Nankervis (Nankervis², 1999).

Noël a également établi une typologie inédite des cyclistes. Elle classe les cyclistes en deux grandes catégories en fonction de l'usage qu'ils font du vélo : d'un côté l'usage utilitaire et de l'autre l'usage récréatif. Chaque catégorie est composée de sous-catégories de cyclistes : Les cyclistes « intégrateurs », les cyclistes « obligés », les cyclistes « navetteurs » et les cyclistes « multimodaux » sont associés à un usage utilitaire alors que les cyclistes « randonneurs », les cyclistes « volontaires » et les cyclistes « polyvalents » sont liés à un usage récréatif. Cette typologie a été réalisée à partir de données détaillées concernant les déplacements, l'intégration du vélo dans les stratégies de déplacements et les caractéristiques des cyclistes. Elle a été mise au point à partir d'une analyse factorielle³ combinée à une analyse discriminante⁴, qui a permis de synthétiser l'information et de classer les individus avec objectivité, **ou du moins de rendre objectif ce classement aux yeux du lecteur, de le rendre accessible**. Chaque sous-catégorie est différente des autres au niveau du choix d'itinéraires, de la composition des circuits de déplacements, des buts de déplacement et de la répartition modale (Noël, 2003)⁵. Nous allons maintenant aborder les motivations des cyclistes.

Les motivations des cyclistes

A l'heure actuelle, d'après l'article Question de Mobilité n°9, publié par l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours, l'impact nul sur l'environnement est l'argument le plus souvent cité pour qualifier le vélo. Son côté sportif et bon pour la santé est énoncé par ces pratiquants les plus assidus. Enfin, la dangerosité de la pratique du vélo, les mauvaises conditions météorologiques et le vol sont dénoncés par les personnes ne se déplaçant pas à vélo, mais aussi, pour ce qui est de la dangerosité, par une part non négligeable des usagers fréquents du vélo dans l'agglomération tourangelle. Ce dernier constat met en lumière le besoin d'améliorer la qualité et la sécurité du réseau cyclable tourangeau, ainsi que la nécessité de changer le regard que portent les automobilistes sur les cyclistes de l'agglomération.

² Nankervis, M. (1999). "The effect of weather and climate on bicycle commuting." Transportation Research, Part A 33A(6): 417-431.

³ Analyse factorielle : ensemble de méthodes visant, à partir de l'analyse des corrélations ou des covariances constatées sur un ensemble de variables observables, à représenter ces variables comme une combinaison significative de variables supposées, appelées facteurs.

⁴ Analyse factorielle discriminante : méthode d'analyse des données statistiques visant à décrire au mieux la liaison existant entre un **caractère qualitatif**, ayant un nombre fini de modalités, et un ensemble de **p caractères quantitatifs** tous observés sur n individus.

⁵ Pour plus de précisions sur chaque catégorie se référer aux [annexes](#).

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Pour résumer, les incitations majeures à l'utilisation du vélo sont la santé, le plaisir et le besoin d'économiser sur les coûts de transport. Nous avons déjà abordés quelques freins à sa pratique, auquel on peut ajouter le relief et les distances trop importantes (Club des villes et territoires cyclables & Agence d'Urbanisme de l'agglomération de Tours, 2013).

Les cyclistes utilitaires

Au cours de cette recherche on ne s'intéressera qu'aux cyclistes utilitaires, qui utilisent quasi-quotidiennement leurs vélos. Ceux pour qui les déplacements à vélo sont principalement le fruit d'une demande dérivée (aller au travail, aller à l'école, etc.) et non d'une utilité intrinsèque : se promener, randonner, faire du sport (Meissonnier, 2012). Selon Meissonnier, on utilise souvent l'expression « *cycliste utilitaire* » de façon restrictive, considérant qu'on ne parle alors que des cyclistes utilisant leurs vélos sur des itinéraires domicile-travail ou domicile-étude, qui sont parmi les plus routiniers. Cependant ils peuvent aussi utiliser quotidiennement le vélo pour se rendre à un loisir ou pour aller faire leurs courses (Meissonnier, 2012).

« *L'usage utilitaire se pratique souvent sur de courtes distances et les destinations sont habituellement [prédéterminées] : dans le temps comme dans l'espace* » (Noël, 2003, p58). Meissonnier a quant à lui identifié deux autres types de pratiques du vélo, outre la pratique utilitaire où l'atteinte de la destination est l'objet du déplacement ; il s'agit de la pratique sportive et de la pratique récréative où l'effort physique (la performance et la compétitivité) et l'agrément (admirer les paysages, aller où l'on veut sans contrainte de temps, évoluer dans un environnement plus calme et moins stressant) sont les objets du déplacement (Meissonnier, 2012 & Noël, 2003). Enfin pour Noël, l'usage utilitaire, est l'association d'une fréquentation de destinations fixes par le cycliste avec un faible taux de motorisation du ménage (Noël, 2003). Tout au long de notre recherche, on ne s'intéressera qu'aux cyclistes utilitaires urbains. On se place alors en milieu urbain.

Une définition du milieu urbain

La ville vue par les chercheurs

Il existe une telle diversité de milieux urbains que vouloir en avoir une définition tangible est purement utopique. On peut cependant s'accorder sur les origines de la ville : à savoir, chaque ville est issue de la volonté d'une société à résoudre des problèmes fondamentaux. La création d'une ville devenant nécessaire pour répondre à la fois aux besoins économiques de production de richesse, aux impératifs politiques, institutionnels et administratifs, et enfin aux besoins sociaux d'interactions. « *De tout temps, les villes ont été des pôles d'accumulation et de concentration des richesses* » (Asher, 2010, p21). En

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

complément, Claval présente la ville comme « *une organisation destinée à maximiser l'interaction sociale* » (Claval⁶, 1981). On peut aussi voir la ville d'origine comme un regroupement culturel : les individus possédant les mêmes croyances, rites et pratiques se réunissant alors en un même lieu.

De plus, il ne faut pas négliger un aspect important du phénomène urbain : le fait que la ville soit avant tout une organisation spatiale qui cherche par tous les moyens à annihiler la distance. La ville est le lieu de la coprésence et de la densité (Lévy & Lussault, 2003). La coprésence implique des organisations spatiales complexes, qui permettent de rassembler en un même espace, en contiguïté, des entités et des objets pour les faire interagir. Par exemple, en situation de coprésence parfaite la distance entre deux objets est nulle.

On peut donc définir la ville au travers du couple densité/diversité. L'existence d'une ville reposant d'abord sur sa concentration, sa forte densité. Quand on parle de densité, on parle à la fois des habitants, des réalités matérielles (bâtiments, transports, etc.) et immatérielles telles que l'information, la culture, etc. La ville est aussi synonyme de diversité. En effet, la ville suppose une altérité forte : suffisante pour faire société. Cela signifie qu'il doit y avoir beaucoup d'interactions entre les habitants pour que l'ensemble soit considéré comme une ville. On peut également parler de diversité structurelle : chaque quartier étant différent. Pour relier ses différents quartiers et créer de l'interaccessibilité, la ville a besoin d'un ensemble de réseaux. En effet, on peut rapprocher deux quartiers, deux objets en utilisant le mouvement. On parle alors de mobilité, de déplacement, d'espaces en réseau et de connexité⁷. La mobilité étant la propension d'une population à se déplacer par un moyen de transport individuel ou collectif suivant un réseau, qui permet de relier un point A à un point B (Motilité⁸).

La ville a donc apporté une réponse à la problématique de la distance, en rapprochant les êtres et les activités. En ville, tout est à proximité, tout dépend du mode de transport utilisé. La régulation de la coprésence a quant à elle initié la mise en place de règles d'organisation et de pratiques de l'espace à l'origine de l'aménagement des villes.

Depuis quelques dizaines d'années maintenant, l'expansion des villes nécessite de conjuguer mobilité et coprésence, car la ville n'est plus seulement un agglomérat mais un espace sans limite, irrigué de réseaux : le milieu urbain. Cette expansion, principalement due à l'aire de la voiture individuelle et à l'essor des transports en commun, provoque également un allongement des déplacements urbains au quotidien (Lévy & Lussault, 2003 & SAVIDAN Patrick et MESURE Sylvie, 2006 & Ascher, 2010).

Pour aller plus loin on peut définir le milieu urbain comme un lieu constitué d'espaces de vie dans lesquels transitent les habitants. Vivre en milieu urbain, y habiter, c'est dans un sens en avoir un usage abouti : c'est se confronter à la pluralité de ses formes, les parcourir, en acquérir une certaine expérience, afin

⁶ Claval (Paul), avec la collaboration de Françoise Claval, 1981, La logique des villes. Essai d'urbanologie, Paris, Litec, 633p.

⁷ Pour plus de précisions se reporter à la théorie des graphes et à la prétopologie.

⁸ Faculté de se mouvoir.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

d'y être aisément mobile (Adam, 2014). « *La pratique de l'espace urbain est ainsi faite de mobilités locales, quotidiennes ou extraordinaires* » (p 174, Adam, 2014).

Le milieu urbain est donc composé à la fois de réalités matérielles et d'individus : on nommera les premières : matérialité ; et les seconds seront regroupés au sein de l'altérité. Nous définirons la matérialité comme l'ensemble des formes urbaines, des réseaux et des infrastructures composant la ville. Tandis que l'altérité sera l'ensemble des interactions qu'ont les habitants d'une ville entre eux, ainsi que les individus en eux même. Comme Ramadier nous allons par la suite faire de la ville un environnement. Il définit cet environnement « *comme un site pour l'action, composé du produit matériel des actions humaine en relation avec le produit symbolique des expériences individuelles et collections* », ce qui rejoint dans un sens nos propres définitions de la matérialité et de l'altérité. Ramadier relève également l'existence de points de repères qui au quotidien structurent notre vision de l'espace urbain et nous orientent dans nos déplacements (Ramadier, 2003). En partant de là, nous nous déplaçons avec en tête une représentation mentale de l'espace construite à la fois à partir des informations directement perçues mais également des informations glanées aux cours de communication interindividuelle, par exemple en écoutant les médias (Gwiazdzinski, 2012).

La ville pour les cyclistes

Nous donnons ici une première définition de la ville du point de vue du cycliste utilitaire urbain, elle sera complétée au fur et à mesure de ce projet de recherche. On considère que le cycliste utilitaire ne s'intéresse dans un premier temps qu'à la destination qu'il souhaite atteindre. Il part d'un point A qui peut être son logement ou ses activités quotidiennes, pour soit rentrer chez lui ou soit se rendre à une autre activité, qui sera notre point d'arrivée B. Il va rechercher l'itinéraire le plus court à la fois en termes de temps et de distance, il va chercher à optimiser son parcours. Si l'activité ne se trouve pas dans son champ de possibilité (B trop éloignée de A) peut-être choisira-t-il un autre mode de transport : par exemple le bus ou le tramway.

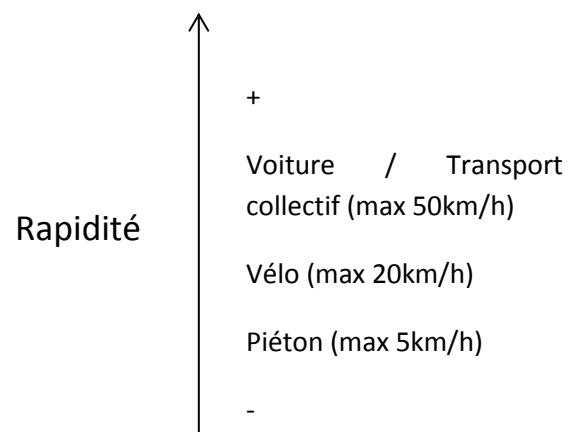
Ce qui intéresse le cycliste ensuite ce sont les conditions de son parcours : il va essayer de savoir s'il existe un réseau cyclable de qualité, s'il va devoir fournir un effort physique, si certaines portions sont plus périlleuses que d'autres à cause de la nécessité de cohabiter avec d'autres modes ou d'un mauvais état de la route, mais aussi si les secteurs traversés sont agréables, s'il existe un aménagement spécialisé pour qu'il puisse garer son vélo proche de son lieu d'arrivée et en sécurité, etc.

Le cycliste cohabite avec les automobilistes, les transports en commun et les piétons. Il a parfois la chance d'avoir des aménagements réservés tels que les parkings à vélo, les pistes cyclables, les bandes d'arrêts au feu, les feux tricolores dédiés, etc. Il est parfois aidé pour se diriger de jalonnements et/ou de signalétiques, cependant ils ne sont pas encore assez développés et/ou ne sont pas présents en continu : l'information est donnée en pointillé (Augé, 2010). La ville pour lui, c'est son environnement : à la fois ce qui fait la ville de tout le monde mais également ce qui fait sa ville, la ville des cyclistes. La ville pour le

cycliste est un lieu de vie, où il a ses repères, ses habitudes et ses rythmes quotidiens (Augé, 2010). Le cycliste utilitaire sait que la ville ne lui opposera jamais d'obstacle qu'il ne saura pas déjouer : le bouchon n'est pas un problème. Le cycliste en ville est libre, rapide, son vélo est maniable et sa trajectoire est fluide. Le cycliste utilitaire préfère le plus souvent commettre une infraction au code de la route plutôt que de mettre pied à terre et ainsi mettre en péril son efficacité.

Dans la partie suivante nous allons nous attacher à décrire la mobilité des cyclistes utilitaires au travers de cet environnement urbain, en commençant d'abord par les mécanismes qui régissent ses actions, comme pour tous autres navetteurs, seulement nous verrons en quoi les équilibres qu'ils obtiennent leur sont spécifiques.

L'ÉLABORATION DU POSTULAT

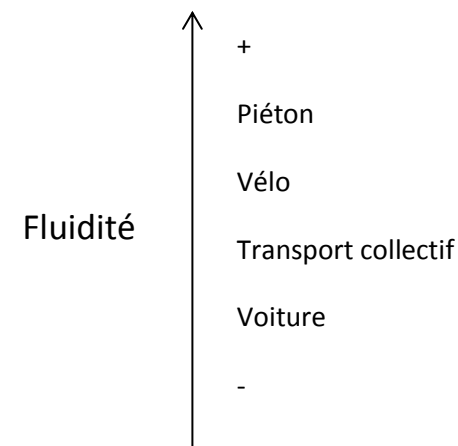


Les mécanismes généraux

On peut définir la vitesse comme étant l'action d'aller à un endroit plus ou moins rapidement. Il s'agit alors d'atteindre un but, de se rendre à une activité.

La rapidité est un indicateur essentiel dans le domaine des transports à l'heure où notre société cherche à optimiser le temps pour faire de plus en plus de choses. On veut toujours aller plus loin toujours plus vite. Du moins j'en ai la conviction. En ville, les modes de transport les plus rapides en termes de vitesse maximales sont les modes motorisés, cependant en termes de vitesse effective, il arrive parfois que les modes non motorisés soient plus rapides, c'est le cas du vélo.

Le cas particulier de **la fluidité** s'exprime quand la vitesse devient constante : lorsque l'on réduit ses arrêts au maximum, le mieux étant de ne pas s'arrêter du tout. On est alors plus ou moins efficace. A vélo, cela signifie qu'on arrive à destination en ayant fourni le minimum d'efforts, puisque que chaque arrêt à un coup énergétique important (Carré, 1999 & 2003 ; Passalacqua, 2010 ; Meissonnier, 2012).



URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Carré explique, en effet, que « *l'objectif essentiel pour les cyclistes, ce qu'ils recherchent avant tout quand ils circulent en ville, c'est la continuité de leur déplacement et le maintien de leur allure. Il s'agit d'éviter les arrêts, les changements brutaux de vitesse, et surtout les fortes accélérations, opérations qui sont coûteuses musculairement. Le cycliste cherche à minimiser sa dépense énergétique et table pour ce faire sur la continuité du mouvement* » (Carré, 1999, p6).

On peut alors identifier une stratégie de minimisation des coûts, car on cherche à minimiser son effort physique : cette approche est plus couramment appelée théorie de l'économie.

Ainsi la spécificité du vélo est d'allier rapidité et fluidité. En effet, « *le comportement des cyclistes diffère de celui des piétons car l'efficacité du trajet prime sur l'agrément, du moins lorsqu'il s'agit d'un déplacement à but utilitaire* » (Carré, 2003, p34).

La fluidité dans le milieu urbain est caractérisée par la mise à disposition par la collectivité d'aménagements spécifiques à un seul mode : voies de bus, cheminements piéton, pistes cyclable, itinéraire tramway, etc. La ville étant de base aménagée pour la voiture, le changement de politique des transports, dû à la prise de conscience de la nécessité d'un développement durable, oblige la collectivité à repenser le partage de la voie publique et à augmenter la lisibilité de certains modes. Passalacqua y voit une spécialisation des espaces et une séparation des flux (Passalacqua, 2010). Il constate également « *une rigidification progressive de l'espace public, qui a pour but de résoudre la tension constante qui existe entre les systèmes de mobilité. Cette rigidification a peu à peu fait oublier la polyvalence qu'il peut représenter, en laissant supposer que seul un espace spécialisé peut procurer une efficacité* » (Passalacqua, 2010, p 32).

Pour revenir à la fluidité : le piéton peu rapide, marche en vagabondant sans véritablement s'arrêter. Le bus ou le tramway bien que bénéficiant d'un traitement spécial doit s'arrêter à chaque station ou arrêt. La voiture quant à elle est conditionnée par le nombre d'intersections. A Grenoble, comme à Tours et d'autres grandes villes, il existe de grandes avenues où les feux tricolores sont implantés tous les trente mètres.

A vélo, tout dépend des aménagements et du respect du code de la route. Par exemple, aux Pays-Bas, ce sont de véritables autoroutes cyclables (véloroutes) qui sont mise à disposition des cyclistes. La fluidité et la rapidité étant dès lors seulement contraintes par la capacité physique de l'utilisateur. Pour ce qui est du respect du code de la route, il va sans dire que ne pas s'arrêter à un feu, améliore la fluidité du parcours, le rendant plus rapide et donc plus efficace, bien qu'en augmentant la part de risques prise par l'utilisateur.

Cependant la rapidité a tendance à rigidifier le mode de transport. La souplesse (ou flexibilité) suppose donc une certaine lenteur (Passalacqua, 2010). Le vélo n'est pas un mode de transport lent mais est un intermédiaire entre la marche et l'automobile en ville, bien que cette dernière ait de plus en plus de mal à être un mode de transport fluide du fait de l'augmentation du trafic et des encombrements urbains. Par sa composition le vélo peut dans de

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

nombreux cas passer entre deux voitures ou dans une chicane à condition de réduire sa vitesse. Loin d'être aussi souple que le piéton, il a cependant plus d'un avantage dans les bouchons, ce qui en fait un mode de transport adapté à la ville d'aujourd'hui. La pratique du vélo n'empêchant pas non plus la possibilité de marcher ou de s'arrêter là où l'on veut.

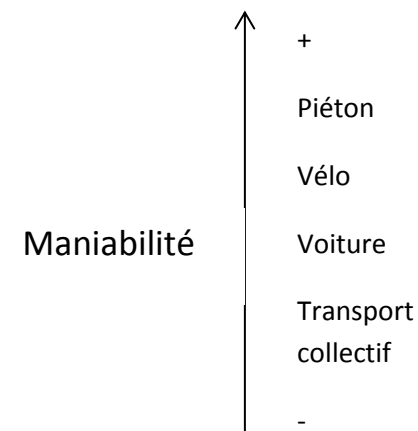
La souplesse présuppose également une certaine habilité à se plier aux circonstances, à s'adapter. Pour le vélo cela renvoi à **sa maniabilité**. En effet, comme évoqué juste avant, le vélo, par sa capacité à être manœuvré facilement, peut s'intégrer aisément à un flux plus ou moins dense que ce soit de piétons ou d'automobilistes (Carré, 2003 & Carré, 1999 & Noël, 2003). **Cependant cette maniabilité dépend aussi du type de vélo utilisé.**

Sa capacité à s'insérer sans heurt dans une situation est une possible définition de son adaptabilité. S'adapter comprend également une phase antérieure à l'action, l'analyse de la situation : plus l'individu réagit rapidement à ce qui se passe devant lui, à ce qui l'a surpris plus il aura du temps pour ajuster sa trajectoire afin d'éviter, de contourner cette nouvelle situation, c'est l'anticipation.

Par situation nous entendons l'instant présent qui agit sur l'individu de 4 manières différentes : la situation empêche, oblige, incite et permet. L'analyse de l'environnement est essentielle pour assurer sa propre sécurité ainsi que celle des autres usagers. Elle permet aussi de savoir comment agisse les autres usagers et quels sont les possibilités offertes par l'espace et ses aménagements pour franchir cet imprévu. Elle va forger notre expérience de la ville et de ses rouages.

Nous avons vu que la souplesse/flexibilité/maniabilité était forcément combinée à la rapidité et donc à la fluidité. On a donc un couple avec lequel va jouer le cycliste, faisant varier le curseur entre maniabilité/fluidité. Celui-ci cherchant l'efficacité en minimisant ses arrêts et en maximisant sa rapidité, tout en ralentissant pour contourner un obstacle en essayant de ne jamais s'arrêter. Bien que cela soit également possible en voiture, le vélo prend moins de place, et est moins encombrant, ce qui facilite les changements de directions. Le vélo permet donc de circuler un peu partout et d'éviter la congestion automobile. Le piéton a également cette capacité, cependant sa vitesse étant moindre il a plus de temps pour anticiper. Les transports collectifs étant prisonniers des envies de leurs usagers sont obligés de s'arrêter et leurs tailles impliquent également un temps d'anticipation et une capacité à manœuvrer supérieure.

On ressent d'abord l'espace comme une liberté de mouvement, et plus on a d'espace plus on est libre. En d'autres termes, il faut avoir assez d'espace pour agir (Yi-Fu Tuan, 2006). Le cycliste, le piéton, l'utilisateur des transports en commun et l'automobiliste en tant qu'usagers de l'espace, ont ce



URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Liberté	↑		sentiment. Cependant les aménagements de l'espace ainsi que la présence d'autres usagers restreignent cette liberté. Du point de vue du cycliste, on retrouve bien cette problématique, le partage de la chaussée étant pour lui une contrainte, de même que le respect des lignes ou des feux.
	+		
		Piéton/Vélo	L'espace réservé à chaque mode est codifié : la voiture a longtemps été prédominante, mais doit de plus en plus partager son espace sur la voie publique avec les autres usagers. Le piéton peut se cantonner à son trottoir, comme le cycliste à sa piste cyclable, mais contrairement aux transports en commun rigidifiés par leurs itinéraires obligatoires, ses modes sont plus libres d'agir sur l'ensemble de la voie publique. En effet, le piéton et le cycliste peuvent par exemple traverser la route de part en part.
		Voiture	
		Transport collectif	
	-		Il est impossible de concevoir un espace urbain sans interaction entre les modes de transports, sans ses frottements qui sont source de vulnérabilité pour les modes « doux ». Chaque mode de transport empiète sur les espaces des autres et dans ce sens doit être règlementé. Le code de la route protège la liberté de chacun de circuler en sécurité vis-à-vis des autres modes, il sert à gérer sereinement les interactions intermodales afin que tous les modes de transports se croisent sans se percuter. Il facilite la cohabitation entre les divers modes de circulation présents sur la voie publique. Prenons par exemple un carrefour et enlevons toutes signalétiques permettant aux usagers de connaître leurs places, leurs droits et leurs devoirs, on peut alors supposer que le nombre de choc augmentera entre d'une part les différents modes et d'autre part entre les utilisateurs d'un même mode. Chacun dans sa pratique est responsable de ses actes, qui peuvent soit le mettre en danger soit mettre en danger les autres. Le non-respect du code de la route par exemple peut s'avérer préjudiciable. Le cycliste favorise alors sa propre liberté sur celle des autres, son propre intérêt pour être plus efficace, mais en prenant une part plus importantes de risques. On peut alors définir la liberté comme la possibilité d'agir selon ses propres choix, sans avoir à en référer à une autorité quelconque. Cela impliquant cependant que l'on assume les conséquences de ses actes.

autres et dans ce sens doit être règlementé. Le code de la route protège la liberté de chacun de circuler en sécurité vis-à-vis des autres modes, il sert à gérer sereinement les interactions intermodales afin que tous les modes de transports se croisent sans se percuter. Il facilite la cohabitation entre les divers modes de circulation présents sur la voie publique. Prenons par exemple un carrefour et enlevons toutes signalétiques permettant aux usagers de connaître leurs places, leurs droits et leurs devoirs, on peut alors supposer que le nombre de choc augmentera entre d'une part les différents modes et d'autre part entre les utilisateurs d'un même mode. Chacun dans sa pratique est responsable de ses actes, qui peuvent soit le mettre en danger soit mettre en danger les autres. Le non-respect du code de la route par exemple peut s'avérer préjudiciable. Le cycliste favorise alors sa propre liberté sur celle des autres, son propre intérêt pour être plus efficace, mais en prenant une part plus importantes de risques. On peut alors définir la liberté comme la possibilité d'agir selon ses propres choix, sans avoir à en référer à une autorité quelconque. Cela impliquant cependant que l'on assume les conséquences de ses actes.

La liberté à pied et à vélo est peut être égale, cela dépend de la représentation qu'on en a. On peut par exemple prendre en compte les nombreux atouts du vélo à savoir sa rapidité, sa fluidité et sa maniabilité pour justifier d'une plus grande liberté. Cependant l'effort physique est plus grand et on est moins libre de faire autre chose de ses mains car on doit tenir le guidon. Par contre en ce qui concerne le sentiment d'indépendance, celui-ci est sans doute décuplé par la pratique du vélo.

Le vélo bien que permettant d'aller plus vite où l'on veut, est contraint par la densité du trafic et par de nombreux arrêts imposés. Contraintes que tentent de minimiser le cycliste en jouant de la maniabilité de son véhicule pour facilement s'immiscer dans la circulation et ainsi optimiser son efficacité. En ville, comme nous l'avons vu précédemment, à vélo comme à pied on a une plus grande liberté de mouvement qu'en voiture ou en transports en commun : ceux-ci étant circonscrits aux couloirs et aménagements qui leur sont réservées. Les transports en commun privilégiant de toute façon le confort, à l'intimité et à

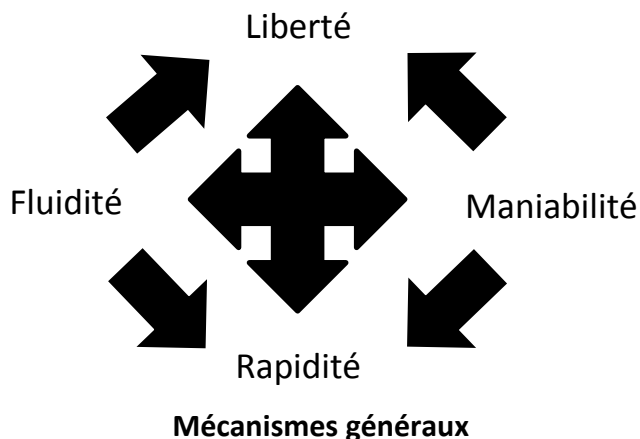
URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

la liberté. D'un autre côté, à vélo on n'a pas besoin d'attendre, il n'y a donc pas de problème avec les fréquences de passage. On ne se demande pas non plus si on va avoir de la place pour s'asseoir, il n'y a pas de problème de capacité, puisque qu'on circule sur notre propre véhicule. La liberté de mouvement étant ici définie comme la capacité d'un individu à transcender sa condition présente : à savoir, son pouvoir à se déplacer (Yi-Fu Tuan, 2006).

Cette liberté spatiale est indissociable du progrès technique. En effet, les nouveaux outils et machines élargissent toujours plus notre notion de l'espace et de l'étendue : comme c'est le cas des navettes spatiales ou du télescope spatial Hubble. A l'échelle de la ville, le vélo lui aussi élargit notre sens de l'espace (Yi-Fu Tuan, 2006). « *[Le vélo] répond aux moindres désirs singuliers [de l'utilisateur]. [Il] mène à un monde de vitesse, d'air et de mouvement* » (Yi-Fu Tuan, 2006, p57). Mais cette liberté spatiale est aussi synonyme d'une plus forte exposition de l'utilisateur aux risques, d'une plus grande vulnérabilité.

On identifie alors un second couple rapidité/liberté. La particularité des cyclistes résidant dans leurs capacités à établir un équilibre entre liberté et rapidité, cependant cela implique par ailleurs une plus grande vulnérabilité. En effet, nous avons clairement vu que le cycliste outrepassé parfois la liberté de mouvement qui lui est conférée par le code de la route, pour privilégier sa vitesse et donc son efficacité. Le non-respect du code de la route est possible pour l'ensemble des modes de transport étudiés jusqu'ici et conduit à une augmentation de la vulnérabilité des autres usagers de la voie publique et de celle du fautif. A vélo, certains considèrent que la position surélevée qu'ils ont vis-à-vis la route, le fait qu'il n'y est pas d'habitacle et la maniabilité de leurs véhicules leur confèrent la possibilité de ne pas s'arrêter au feu. Ce point de vue n'étant pas partagé par l'ensemble des cyclistes. Il est cependant indéniable que dans certains cas un cédé le passage pour les cyclistes serait suffisant : certaines villes commencent à en mettre en place, comme c'est le cas à Tours.

On peut alors identifier les relations suivantes :



Passage dans l'environnement : mise en place de stratégies à l'origine des pratiques cyclistes

On appellera par la suite ces relations, les mécanismes généraux inhérents à l'individu. C'est l'individu, qui quand il décide de se rendre à une activité quotidienne en vélo, active ses engrenages qui font de lui un cycliste. Il va allier liberté, fluidité, rapidité et maniabilité comme aucun usager d'un autre mode de transport. Il va être confronté à la fois à un environnement physique et social. L'environnement physique ou matérialité se compose des éléments solides de l'espace : les formes urbaines, les aménagements routiers, etc. **La matérialité peut être naturelle ou artificielles.** L'environnement social ou altérité, est quant à lui défini par l'ensemble des autres usagers de la route et de la rue que l'individu va rencontrer au cours de son parcours. Ses deux environnements vont constituer l'environnement du cycliste. Il va au contact de cet environnement se sentir plus ou moins en confiance, plus ou moins en sécurité. Il va prendre conscience de sa vulnérabilité, qui sera le fil conducteur de toutes ses actions futures. Il cherchera sans doute à s'écarter du trafic en prenant la piste cyclable ou le trottoir ou encore en empruntant un itinéraire moins prisé. En simultanée, il va analyser l'efficacité permise par l'environnement pour atteindre son but. **Il va alors jouer entre sécurité et efficacité, selon son parcours de vie et son engagement dans la société : selon ses propres règles, sa vision de l'espace et des autres.** Ainsi pour Auge, le vélo « *c'est une écriture, écriture libre souvent, voire sauvage – expérience d'écriture automatique, surréalisme en acte, ou, au contraire, méditation plus construite, plus élaborée et systématique, presque expérimentale, à travers les lieux préalablement sélectionnés par le goût raffiné des érudits* » (Auge, 2010, p55-56).

L'étude menée par M. Carré

Pour Carré, les aménagements conçus par les concepteurs contemporains en faveur des cyclistes suivent le plus souvent une logique ségrégative, qui serait selon eux un gage de sécurité. Par son analyse plus poussée des comportements des cyclistes utilitaires urbains lors de leurs déplacements, Carré a démontré que cela ne correspond pas forcément à toutes les pratiques cyclistes. En effet, Carré identifie une variété de comportements parmi les usagers quotidiens du vélo. Le but de son étude étant de mettre en lumière ses différents comportements afin que les collectivités puissent adapter leurs actions aux besoins et aux attentes de ceux-ci. Il a plus précisément analysé l'organisation du déplacement et les stratégies mises en œuvre par les cyclistes en milieu urbain. Cette recherche expérimentale sur les stratégies des cyclistes utilitaires dans la circulation a été menée dans le cadre de l'expérimentation RESBI de 1998. L'analyse du comportement cycliste a été réalisée grâce à un vélo équipé de caméras vidéo permettant de filmer à la fois la scène routière et les mouvements de prise d'informations du cycliste : il s'agit d'une méthode issue du couplage des techniques utilisées pour analyser les trajets piétonniers et celles utilisées pour étudier le comportement des conducteurs. L'utilisation de la vidéo facilitant l'étude du détail des mouvements des cyclistes (Carré, 2003 & 1999).

La description générale du comportement cycliste urbain donnée par Carré est la suivante : « *Le comportement des cyclistes diffère de celui des piétons en ce que l'efficacité du trajet prime sur l'agrément, du moins lorsqu'il s'agit d'un déplacement à but utilitaire. La possibilité de s'insérer harmonieusement dans*

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

la circulation et d'effectuer des manœuvres lui permettant de garder une vitesse constante et surtout d'éviter les arrêts, sont en général les principales motivations du cycliste. Il tire pour cela partie du faible encombrement et de la maniabilité de son véhicule, [qui lui permettent également de préserver sa sécurité]. Quand il rencontre des gênes ou un trafic trop dense, il peut changer son positionnement et utiliser les trottoirs, [les voies bus et les pistes ou bandes cyclables] » (Carré, 2003, p 34).

Selon Carré, le cycliste urbain passe trois quarts de son temps à rouler tout droit, en maintenant une vitesse la plus constante possible et en utilisant la partie droite de la chaussée, en dépit de la diversité et de la complexité des situations routières auxquelles il est confronté. Le reste du temps, il anticipe l'évitement d'obstacles et prévoit son positionnement aux carrefours en fonction du mouvement des automobiles. Il compense son infériorité en vitesse, par rapport au flot de véhicules motorisés beaucoup plus rapides, par une plus grande anticipation de son positionnement sur la chaussée et de ses manœuvres. Cela l'amène à prendre des libertés vis-à-vis du code de la route. Celles-ci sont généralement assumées et résultent d'une meilleure appréciation de la situation qu'en voiture : champ de vision plus large, position plus haute, faible vitesse. Ainsi sont couramment pratiqués le dépassement par la droite, le non-respect du feu rouge pour tourner à droite, le placement devant les voitures en arrêt à un feu rouge pour anticiper le redémarrage, voir l'anticipation du passage du feu au vert : la traversée d'un carrefour étant la manœuvre la plus complexe pour les cyclistes. Le départ anticipé permettant au cycliste de se rendre plus visible vis-à-vis des conducteurs de véhicules à moteur, minimisant aussi sa vulnérabilité au niveau des intersections. Selon Carré, cette stratégie d'anticipation est une caractéristique fondamentale de ce mode de transport (Carré 2003 & 1999).

D'après son analyse, le cycliste urbain doit constamment prévoir et anticiper son positionnement futur, ce qui n'est pas totalement vrai pour le cycliste utilitaire durant un trajet quotidien, celui-ci passant assez souvent en mode « *pilote automatique* », où il ne réfléchit plus à son itinéraire. Nous détaillerons ce phénomène par la suite. Ce constat pourrait être réduit au cas où le cycliste utilitaire est sur un trajet inconnu, nécessitant plus de vigilance, pourtant cela n'empêche tout de même pas que le cycliste agisse par moment par automatisme, ne focalisant pas toute son attention sur la route. On peut donc dire que la vigilance n'est assidue que dans certaines situations délicates : franchissement d'une intersection, d'une zone de trafic dense ; dépassement d'un obstacle, etc. Cependant il est vrai que les cyclistes anticipent au préalable ses points délicats par de très brefs regards sur le côté ou en arrière. Les cyclistes anticipant leurs manœuvres en fonctions des positions qu'ils occupent ou vont occuper sur la voirie afin de réduire au maximum le temps passé en situation de vulnérabilité (Carré, 1999). L'anticipation ne se faisant donc qu'à l'approche d'une situation délicate et non constamment.

Les mérites de la méthode utilisée par Carré sont l'analyse en situation réelle des activités du cycliste, l'absence d'interférence due à la présence d'un accompagnateur ou d'un véhicule suiveur et enfin l'originalité de la démarche puisque c'était la première fois que de telles techniques étaient mises en œuvre pour étudier les comportements des cyclistes vis-à-vis des autres usagers de la route et des infrastructures. Il a cherché à savoir ce qu'est le déplacement d'un cycliste : quelles sont ses contraintes et ses difficultés ; quel est le rôle de l'infrastructure dans les stratégies élaborées par le cycliste ; et pourquoi et dans quelles conditions le cycliste adopte des comportements à risque (Carré, 1999).

Les stratégies de déplacements

Par la suite on va considérer qu'il existe deux entrées pour parler des stratégies des usagers : l'entrée par l'individu et par l'altérité (on ne s'attachera ici qu'au cycliste et à sa perception des autres usagers de la chaussée) et l'entrée par la matérialité (valable pour d'autres choix modaux comme l'automobile et la marche).

Par stratégie, on entend les choix que font les cyclistes utilitaires pour se rendre à une activité en vélo. Comment choisissent-ils leurs itinéraires ? Comment s'orientent-ils ? Comment se positionnent-ils sur la chaussée ? Elaborer une stratégie de mobilité c'est coordonner habilement ses actions pour atteindre un but, c'est prendre des décisions suite à un besoin de se déplacer pour réaliser des activités durant la journée. Les stratégies de mobilité sont fonction du choix modal, du temps disponible, des activités à réaliser et de leurs localisations (Noël, 2003). On peut aussi parler de tactiques, d'arbitrages, de pratiques, de logiques, etc. Cependant la tactique se distingue de la stratégie, car elle peut s'émanciper d'un lieu contrairement à la stratégie où le lieu sert de base à toute élaboration de plans (De Certeau, 1990). La tactique est reconductible, c'est pour cela que nous privilégierons le terme de stratégie, car nous considérons qu'il ne peut exister un manuel de la parfaite pratique du vélo en ville, tout dépend de la situation : du lieu, de l'heure et des autres personnes présentes. Une stratégie est adaptée à une situation donnée, pour la tactique il s'agit plutôt d'une configuration donnée : elle est fonction de l'agencement des choses et pas de leurs spécificités. Avant toute chose nous allons revenir sur les notions que nous venons d'évoquer.

L'itinéraire est un enchaînement de bouts de trajectoire reliant un point A à un point B. Un itinéraire est constitué d'une feuille de route qui permet de suivre pas à pas les étapes du parcours. Les étapes sont les intersections entre deux morceaux de trajectoires. L'itinéraire est défini d'autre part par un temps de parcours qui est calculé à partir de la moyenne des vitesses atteintes sur l'ensemble des tronçons parcourus et de la distance totale du parcours. Les tronçons ou trajectoires sont des portions rectilignes, des lignes droites reliant deux points ou nœuds. Dans les termes de la théorie des graphes on parle d'arcs. A chaque nœud on se positionne dans l'espace par rapport à son corps pour pouvoir s'orienter et choisir le bon arc. Se positionner, c'est se tenir debout face à l'espace qui nous entoure, élargir notre horizon visuel et savoir où l'on va, d'où l'on vient et quelles sont les autres trajectoires possibles. En d'autres termes, c'est s'orienter. On s'oriente dans l'espace grâce à un système de coordonnées approximatif, centré sur nous-même : individus mobiles. On peut envisager le fait de s'orienter comme l'action de lier à chaque côté de son corps à des points de référence extérieurs, cependant cette pratique n'est pas innée et nécessite de l'entraînement (Yi-Fu Tuan, 2006). Par exemple, à Tours, on relie son corps au Cher et à la Loire : la Loire étant au Nord et le Cher au Sud. On s'oriente également par rapport à l'axe majeur reliant ses deux rivières : l'avenue Grammont. Autre exemple, à Grenoble : on peut se repérer grâce à différentes montagnes que l'on aperçoit au bout de chaque grande artère, et chercher à rejoindre la place Victor Hugo, centre de gravité de la ville où l'on a une vision d'ensemble des montagnes et des possibilités du centre-ville. Ainsi « *chaque personne est au centre de son monde, et l'espace environnant est classé en accord avec le schéma de son corps* » (Yi-Fu Tuan, 2006, p44).

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Un déplacement se définit par une origine A, une destination B et un motif (Offner, 2013). Plus on se déplace, d'un lieu à un autre, plus on acquiert la notion de direction. En d'autres termes, plus on se meut plus on a d'expérience. En effet, dans l'acte de bouger, nous faisons directement l'expérience de l'espace et de ses attributs.

On peut d'autre part affirmer qu'habiter pendant un long moment au même endroit permet de connaître le lieu de manière plus intime. « *Connaître un lieu [...] demande clairement du temps. [...] Avec le temps, nous connaissons quelques points de repères et les chemins qui les relient* » (Yi-Fu Tuan, 2006, p184-185 et p199). Nous estimons également les longues distances de par notre expérience, mais aussi par l'effort que nous fournissons pour nous déplacer d'un lieu à un autre. La distance évoquant à la fois des degrés d'accessibilité d'un lieu mais aussi d'intérêt. La distance étant également fortement liée au vocabulaire des relations interpersonnelles : la distance étant définie, le plus souvent, par la distance d'un individu, d'un lieu, d'un objet, par rapport à soi-même. En ville, la notion de distance renvoie à la proximité géographique (Yi-Fu Tuan, 2006).

Lorsque qu'on part de la matérialité, on étudie le comportement du cycliste dans son rapport à l'espace matériel: on sait par exemple que la pratique du vélo nécessite une vigilance constante dans le cas où l'utilisateur doit partager la chaussée avec d'autres modes. Il doit anticiper, s'adapter et s'ajuster en fonction de la situation à laquelle il est confronté. L'espace matériel comprend la météo, le nombre de voitures, la forme urbaine, etc. En d'autres termes, on parle des conditions extérieures dans lesquelles l'individu évolue.

Les usages du vélo

Meissonnier a identifié deux usages de l'espace : l'usage abouti et l'usage circonstancié, ils dépendent de l'expérience qu'a engrangée le cycliste et de sa confiance en lui : « *l'expérience [impliquant] la capacité à tirer un apprentissage de son vécu* » (Yi-Fu Tuan, 2006, p13). Expérimenter, c'est apprendre, c'est-à-dire créer et agir à partir de ce que l'on reçoit de la part de l'environnement urbain. Ce que l'on connaît de l'espace, c'est le produit de notre expérimentation, c'est une création des sensations et de la pensée nées du parcours du milieu urbain. L'expérimentation, c'est le fait de parcourir un espace inconnu avec tout ce que cela comporte d'insaisissable et d'incertain. Sachant que l'expérience dépend de la volonté de l'individu à explorer l'espace qui l'entoure et du temps passé dans le même milieu urbain. Son usage de l'espace lui permettant de s'orienter dans le milieu urbain (Yi-Fu Tuan, 2006). On peut faire ici un rapprochement avec la théorie de l'habiter, qui correspond à un usage abouti de l'espace. En effet, le cycliste s'approprie l'espace de façons plus ou moins poussées comme nous le verrons par la suite.

Les usages aboutis et circonstanciés sont inscrits dans la durée : ils sont permanents et s'inscrivent à l'échelle de la ville. Ils dépendent de la pratique et de l'expérimentation du milieu urbain qu'a le cycliste.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Il semblerait que se diriger à vélo consisterait plutôt à savoir interagir avec les événements qui se déroulent dans un lieu et à un moment donné, qu'à appliquer toujours les mêmes gestes routiniers (Meissonnier, 2012). En effet, pour Meissonnier, le cycliste passe plus en temps à être un usager actif qu'à être en mode « *pilote automatique* ». En considérant qu'un itinéraire n'est jamais figé dans le temps, on nuancera cette affirmation. En effet, chaque trajet sur un même itinéraire évolue avec le temps, cela dépend s'il s'agit de la découverte de ce trajet, d'un trajet plus habituel où l'on commence à appréhender l'espace ou enfin s'il se produit des événements perturbateurs. Cela va influencer les réactions du cycliste. On peut supposer que si le cycliste découvre le parcours alors il sera plus attentif à son nouvel environnement mais cela ne l'empêchera pas d'agir comme il a l'habitude de le faire et de s'adapter seulement si la situation l'exige. Ce raisonnement nuance donc la position de Meissonnier.

Pour Yi-Fu Tuan, au cours d'une action quotidienne on n'a pas besoin d'y réfléchir, ce qui n'est pas le cas lorsqu'il s'agit d'une action nouvelle. Selon lui, « *Nous faisons beaucoup de choses efficacement mais sans y penser, par habitude. Il est étrange de regarder les gens se comporter avec dextérité et visant apparemment un but précis et de savoir que, malgré tout, ils font tous cela inconsciemment* » (Yi-Fu Tuan, 2006, p73). Par exemple, conduire un vélo demande une coordination musculaire et un sens aigu de l'équilibre mais jamais un cycliste ira calculer la meilleure répartition de ses masses et de ses forces car cela ne lui serait d'aucune utilité. Yi-Fu Tuan constate également que sur des trajets assez longs, le cycliste peut avoir un passage à vide sur une portion familière, sans que cela ait trop d'influence sur sa trajectoire pendant quelques minutes. En effet, bien que son esprit soit ailleurs, son corps possède encore pendant un court moment le contrôle du vélo, montrant une capacité à s'adapter à des changements mineur de son environnement, tel que la négociation des virages avec le guidon ou l'accélération avant d'entamer une côte. Ce mode « *pilote automatique* » disparaît dès qu'une situation d'urgence se manifeste (Yi-Fu Tuan, 2006). Dans le cas qui nous intéresse, nous nous intéressons qu'aux cyclistes utilitaires, ceux pour qui le fait d'aller au travail constitue une routine. Le cycliste est tellement habitué à ce circuit qu'il l'effectue à peine consciemment. Cependant cela reste une petite aventure car rien n'est jamais certain, il y a toujours un potentiel de surprise (Yi-Fu Tuan, 2006).

En termes de routine, le mode de transport qui l'est le plus est le transport en commun, chaque jour il s'arrête au même arrêt et son usager pratique toujours le même type d'action : attendre, valider son titre de transport, aller s'asseoir. Ce n'est pas un mode de transport actif, mais captif, contrairement au vélo ou à la voiture (Offner, 2013). Cependant, même en étant un mode actif, le vélo est propice au mode « *pilote automatique* » qui intervient lorsque le trajet est répétitif et qu'il ne se passe pas grand-chose. Néanmoins, nous redevenons vigilants lorsque nous arrivons dans une zone que nous avons déjà identifiée comme potentiellement dangereuse ou qui nous semble sur le moment à risque. Ce qui s'avère dangereux en mode « *pilote automatique* », c'est les situations de surprise qu'on ne pouvait pas imaginer. Il faut donc essayer de rester le plus attentif possible lors de son trajet afin de pouvoir anticiper au mieux.

L'étude menée par M. Meissonnier

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Nous allons maintenant revenir sur la recherche de Meissonnier, que nous avons commencé à évoquer précédemment et qui portaient sur les comportements des cyclistes. Il a étudié l'éventail des pratiques des cyclistes et leurs aptitudes à s'orienter en milieu urbain. Il a cherché à identifier ce qui « *fait repère* », de ce qui « *fait obstacle* », de ce qui permet ou empêche la continuité des itinéraires. Il souhaitait comprendre comment s'arbitre un choix d'itinéraire, avec la pratique, avec le temps et avec l'évolution des infrastructures ; mais aussi relater les jugements des usagers vis à vis de la qualité des infrastructures et de leur pertinence d'un point de vue pratique, afin d'identifier des pistes d'accroissement du potentiel d'usage du vélo au quotidien (Meissonnier, 2012).

Selon lui, les cyclistes évoluent dans l'environnement sans qu'on comprenne toutes leurs logiques. Il a donc cherché à savoir quelles sont les pratiques, les tactiques et les arbitrages des cyclistes en ville ? Pour cela il a mené deux types d'entretiens, il a d'abord interrogé les cyclistes au cours d'un parcours commenté puis au cours d'un parcours du combattant. Son analyse fine des interactions entre les cyclistes et les autres usagers de l'espace a montré que le cycliste avait une conscience aiguisée de la présence d'autrui et qu'il faisait preuve d'une attention toute particulière aux circonstances de la situation. Par conséquent, le cycliste, selon lui, surveille, contrôle, et prend des décisions toujours circonstanciées. A savoir, le cycliste doit être assez près d'un obstacle ou d'une intersection pour prendre conscience des circonstances de la situation à venir et pour pouvoir un court laps de temps plus tard adapter ses actions à la situation analysée (Meissonnier, 2012).

Sur pas mal d'aspects de la pratique du vélo, il reprend les théories de Carré, comme par exemple pour la fluidité du déplacement ou encore l'adaptation en temps réel. Il explique enfin que les stratégies du cycliste sont susceptibles de subir des modifications : il parle de la labilité des stratégies (Meissonnier, 2012).

Par exemple, les stratégies du cycliste évoluent avec le temps et la connaissance du parcours. Meissonnier constate que « *les premières occasions de parcourir un itinéraire, [qui deviendra routinier et familier par la suite] privilégient la lisibilité des boulevards et grands axes avant qu'un itinéraire alternatif ne soit recherché* » (Meissonnier, 2012, p17). Le cycliste passe ensuite à une phase d'expérimentation qui aboutit à la mise en place d'un itinéraire de référence. « *L'expérience du vélo [enrichissant] significativement la carte mentale que se forge un individu* » (Meissonnier, 2012, p17), lui ouvrant d'autres champs de possibilités. Pour Meissonnier c'est en effet « *dans un second temps que le jugement du cycliste, [en termes de confort, d'agrément, de rapidité ou d'effort à fournir], contribue à ajuster l'itinéraire ou à arbitrer entre plusieurs solutions alternatives ayant été essayées. Enfin, alors que l'itinéraire semble stabilisé, il se produit parfois des événements inattendus et indépendants de la volonté du cycliste qui peuvent l'amener à faire évoluer son itinéraire routinier* » (Meissonnier, 2012, p17).

Pour Meissonnier, la création d'un nouvel itinéraire peut être contrainte par deux choses. Premièrement par des expériences antérieures de mobilité non cycliste qui rigidifie notre manière de penser l'espace (exemple : emprunter les grands boulevards où la voiture est reine) et deuxièmement par le manque

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

de confiance de soi de l'utilisateur notamment lorsqu'il s'agit de s'orienter : avoir peur de se perdre, de prendre des rues tout à fait inconnues. Cela pousse les gens à faire des détours, à emprunter des itinéraires peu propices à la pratique du vélo. Ils se focalisent alors sur une portion de l'espace par crainte et/ou par méconnaissance. Cet usage est qualifié de circonstancié. « *En effet, ces cyclistes pensent qu'un certain nombre de conditions doivent être remplies ou que des circonstances favorables doivent être réunies avant de se déplacer à vélo* » (Meissonnier, 2012, p22). Les cyclistes adoptant ces attitudes, souhaitent prévoir à l'avance ce qui va se passer durant le trajet, ils souhaitent ne pas être surpris. Ces cyclistes disposant souvent d'une solution de transport alternative lorsque les conditions ne sont pas réunies : conditions de motif et d'heure, conditions de trafic et d'infrastructure, conditions climatiques, conditions de connaissance ou de préparation de l'itinéraire, etc. (Meissonnier, 2012). Enfin, les motifs de crainte sont principalement la peur d'une chute, d'un accident et les comportements à risque des autres usagers de la route (Noël, 2002).

A l'inverse, certains cyclistes sont plus à l'aise dans le milieu urbain car ils en ont une pratique plus grande et une perception plus large. Ils ne cherchent pas à prévoir tout à l'avance et considère que le vélo est suffisamment maniable pour leurs permettre de gérer toutes sortes de situations, ils ne s'imposent pas de limites, ne soumettent pas leur pratique du vélo à des conditions préalables. C'est ce qu'on appelle l'usage abouti. Le cycliste n'étant alors plus captif des grands points de repère urbain (exemple : les boulevards), ils lui permettent simplement de se repérer dans l'espace. Il exploite alors l'intégralité du potentiel d'accès offert par le vélo, développant une multitude d'astuces pour privilégier, selon l'humeur ou l'enjeu du déplacement, l'itinéraire le plus direct, le plus continu, le plus agréable, le moins accidentogène ou celui qui réclame le moins d'effort (Meissonnier, 2012).

« Un usage abouti du vélo invite à ne considérer les grands axes routiers qu'en tant que limites qui quadrillent et bornent l'itinéraire sans nécessairement le capter ; le cycliste parvenant à garder un cap sans s'en laisser détourner. De tels axes structurants invitent, au contraire, les cyclistes qui font de leur vélo un usage circonstancié à les emprunter. Ces derniers résistent moins bien à "l'appel du boulevard" : il n'est plus simplement repère spatial, il se fait fil d'Ariane. Si le boulevard circonscrit l'usage abouti du vélo, il capte les usages circonstanciés, au même titre qu'il aimante les flux automobiles » (Meissonnier, 2012, p23).

Tout cela permet de remarquer que le vélo est fortement adhérent au territoire qu'il dessert. Cette forte adhérence s'accompagne d'une plus grande possibilité de jouer avec le territoire en question, comme c'est le cas pour les cyclistes ayant un usage abouti (Passalacqua, 2010). « *L'adhérence traduisant la plus ou moins forte imbrication d'un système avec le territoire qu'il dessert* » (Passalacqua, 2010, p85). Cette idée ayant été introduite par Amar⁹ en 1993 pour qualifier les relations entre chaque mode de transport et son territoire. L'adhérence c'est le lien tangible entre la roue du vélo et le revêtement de la route, c'est d'une certaine manière une sorte de dépendance à la forme matérielle. Une forte adhérence permettant à l'individu de sentir l'évolution de

⁹ Amar (G.), « Pour une écologie urbaine des transports », Annales de la recherche urbaine, n°59-60, juin-septembre 1993, p.140-151.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

l'espace qu'il traverse (Passalacqua, 2010). Cela est d'autant plus vrai qu'en vélo on est véritablement dans l'espace, puisqu'on n'a pas d'habacle, on est en relation directe avec lui, on le vit. On est en contact instantané avec la situation.

Cette différenciation entre l'usage abouti et l'usage circonstancié est le fruit de la pratique du vélo au quotidien mais ne préfigure pas forcément le comportement du cycliste à un instant t de son parcours, par exemple : quelle sera sa position sur la voie publique ?

Les logiques d'écart et d'intégration

On passe alors de l'échelle de la ville à l'échelle de la rue. On va maintenant parler du positionnement du cycliste sur la chaussée : à quel endroit se sent-il le plus à l'aise ? Où est-il le plus en maîtrise ? Tout va dépendre de la perception du risque qu'a l'individu (entrée par l'individu et l'altérité) et de sa connaissance du milieu (entrée par la matérialité). Plus le cycliste interagit avec la matérialité, plus son efficacité augmente et plus sa pratique du vélo en milieu urbain s'en retrouve améliorée.

On identifie alors deux types de cyclistes : les cyclistes rapides et expérimentés qui s'intègrent dans le trafic (logique d'intégration), et les cyclistes plus lents, ou chargés ou moins expérimentés qui ont besoin de se tenir à l'écart de la circulation motorisée (logique l'écart) (Balsiger, 1990¹⁰ & Aultman-Hall et al, 1997¹¹). Aultman-Hall s'étant demandé si les cyclistes recherchaient toujours le chemin le plus court et quelles règles guidaient le choix de leur itinéraire (Noël, 2002).

Ses logiques ont également été identifiées par Carré au cours de l'expérimentation qu'il a menée. Elles sont toutes deux issues de l'objectif principal du cycliste, qui est minimiser sa dépense énergétique en ayant une allure maintenue, un mouvement continu (Carré, 1999).

« [La logique] de l'écart consiste à utiliser toutes les opportunités de l'espace urbain pour se mettre à l'écart du trafic motorisé. Elle est caractérisée par une forte utilisation des trottoirs [en termes de durée]. Elle est mise en œuvre par des cyclistes un peu plus âgés que la moyenne, effectuant plutôt des trajets un peu plus courts et en banlieue, et surtout par des cyclistes relativement lents [selon les données de l'expérience menée par Carré] » (Carré, 1999, p7). Selon ce dernier, cette logique est efficace dans le sens où ceux qui l'adoptent maintiennent plus souvent que la moyenne leur vitesse constante (Carré, 1999).

De notre côté, nous sommes partagés sur le fait que cela soit une pratique réservée aux personnes plus âgées, aux personnes habitant en banlieue ou faisant des courts trajets. La logique de l'écart dépend selon nous de l'appréciation qu'a un individu de sa vulnérabilité et non pas de son âge ou de la

¹⁰ BALSIGER, Oskar.- "Classeur vélo : aménagements à l'usage des deux-roues, recommandations", Berne, Office des Ponts et Chaussées, 1990.

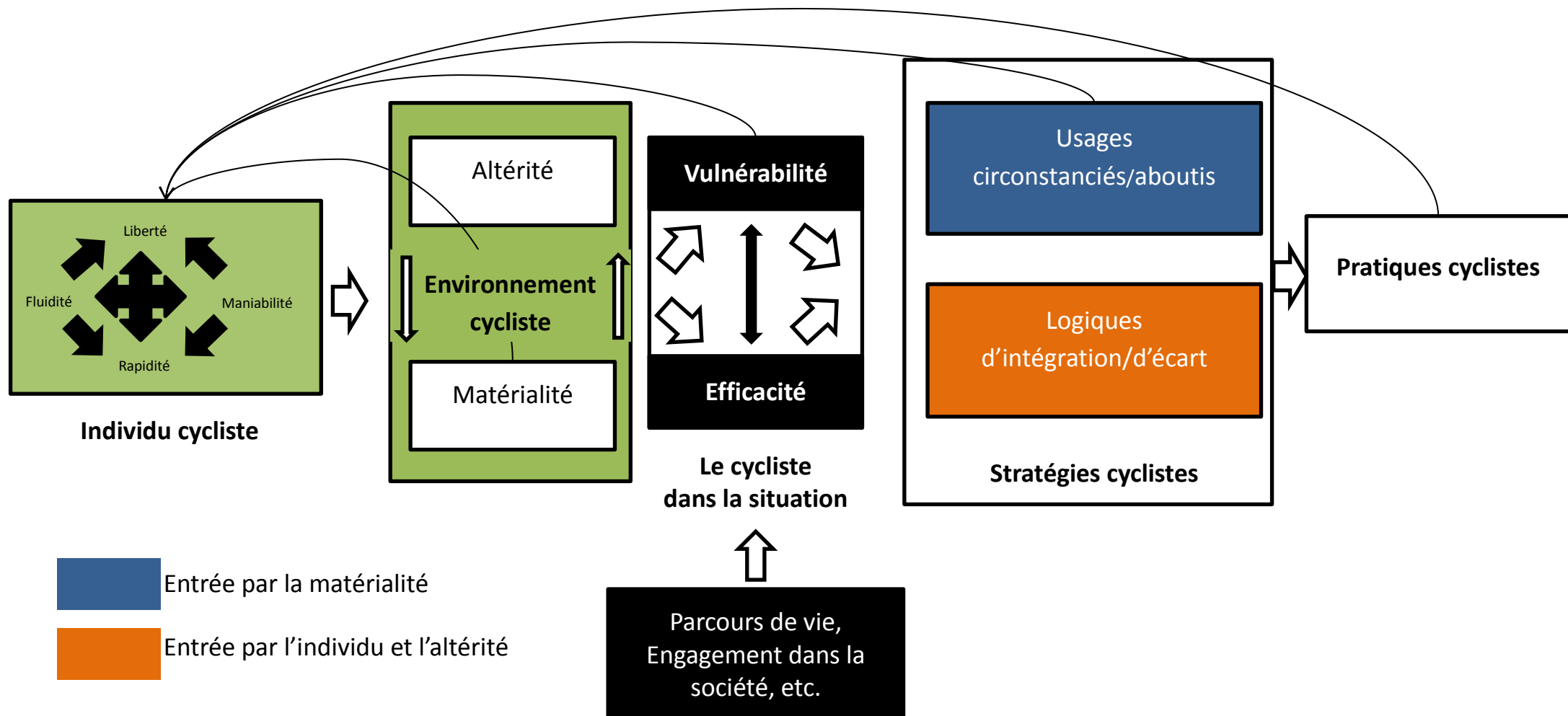
¹¹ Aultman-Hall L., Hall F.L., Baetz B.B. - Analysis of bicycle commuter routes using geographic information systems: implications for bicycle planning, Transportation Research Record, no 1 578, p. 102-110, 1997.

distance à parcourir même si cela peut l'influencer. Le cycliste s'il utilise la logique de l'écart c'est qu'il n'est pas à l'aise avec son environnement à ce moment-là, il n'en a pas la maîtrise. Cette logique de l'écart est de plus en plus mise en avant en ville et se manifeste par l'usage de trottoirs partagés, de bandes et pistes cyclables que ce soit sur la route ou sur les trottoirs. Ces aménagements se développent de plus en plus, et sont selon leurs créateurs une solution sécuritaire pour les cyclistes.

La logique d'intégration est à l'inverse « *adoptée plutôt par des cyclistes rapides, [généralement des hommes], par ceux qui sont plus à l'aise et qui se sentent en maîtrise. Elle se caractérise outre une plus grande vitesse de parcours, par l'emprunt dominant de la voirie, et l'absence de séquences de marche [même brèves]. Ces cyclistes anticipent souvent le passage des feux aux verts* » (Carré, 1999, p7). Comme précédemment cette logique permet aux cyclistes de maintenir une vitesse constante le plus longtemps possible. Ses deux logiques sont donc efficaces mais la seconde permet sans doute d'être plus rapide. Pour Carré, « *ces deux logiques correspondent à deux modes différents d'adaptation des cyclistes aux conditions de circulation en milieu urbain* » (Carré, 1999, p7). On se place alors au niveau de l'individu et sa perception. Le cycliste choisira ainsi, quelle logique il préfère en fonction de ses impératifs et de son sentiment de sécurité. Il pourra toujours passer d'une logique à une autre en fonction des circonstances extérieures : fin d'une piste cyclable, rondpoint très fréquentés, etc. En d'autres termes, le choix de l'une de ces logiques, d'une stratégie, fait appel à la sensation de maîtrise qu'à le cycliste sur lui-même et sur à l'environnement qui l'entourent. Cette sensation évolue au cours du trajet et pousse le cycliste à passer d'une logique de l'écart à une logique d'intégration, et inversement. Ses logiques et ses usages mènent à des pratiques différentes du vélo dans la ville, issues de rapports différents à l'espace et aux autres, d'une lutte interne entre efficacité et vulnérabilité (Carré, 1999).

LE POSTULAT EN LOGIGRAMME : SYNTHÈSE

Synthèse du modèle des stratégies cyclistes (postulat, [version 3](#) avec les boucles de rétroactions):



L'ensemble de ces mécanismes, de ces logiques et de ces usages vu précédemment sont les fondements des stratégies des cyclistes. Nous allons chercher à vérifier le modèle ci-dessous au cours de nos expérimentations. Nous chercherons à savoir si ce modèle sur les stratégies cyclistes est vérifiable. Nous allons par la suite considérer ce modèle comme un postulat. Nous allons l'expérimenter sur la ville de Tours, afin de savoir quelles sont les caractéristiques de la pratique quotidienne du cycliste utilitaire tourangeau.

LA PROBLÉMATIQUE ET LES HYPOTHÈSES

Bien que quelques recherches aient été faites sur le sujet comme nous venons de le voir, nous considérons qu'il existe encore une lacune de connaissance en la matière. Nous allons donc répondre à l'interrogation suivante : Comment les cyclistes utilitaires jonglent-ils entre efficacité et vulnérabilité pour élaborer leurs différentes stratégies ? **(curseur entre efficacité et sécurité)**

Nous avons élaboré 3 hypothèses :

1. Les cyclistes utilitaires recherchent avant tout la fluidité, l'efficacité et usent de la maniabilité de leur monture (perception de l'individu du vélo en milieu urbain : matérialité & altérité).
2. La plupart des cyclistes utilitaires ont un usage circonstancié (orientation dans la ville). En effet, d'après Yi-Fu Tuan « *l'homme moderne est si mobile qu'il n'a pas le temps d'établir des racines. Son expérience et son appréciation du lieu sont superficielles* » (Yi-Fu Tuan, 2006, p 184).
3. Les cyclistes utilitaires suivent à la fois des logiques d'écart et d'intégration (positionnement dans la rue).

MÉTHODOLOGIE

Afin de corroborer ou non ces hypothèses, nous avons mis en place une méthodologie. Cette dernière se devait d'être efficace car je possédais moins de cinq mois pour réaliser mon étude du fait de mon contrat de professionnalisation. Nous avons donc tenté d'élaborer une méthode permettant d'avoir suffisamment d'éléments pertinents, en un minimum de temps, pour justifier la validation ou l'infirmité de mes hypothèses. Je souhaitais également de par cette méthode montrer que la pratique du vélo ne se limite pas à des usages ou à des logiques.

En d'autres termes, nous cherchions à connaître les pratiques et les représentations des cyclistes utilitaires. Nous voulions avoir leurs regards sur leurs propres pratiques du vélo : en quelque sorte, une introspection ; mais aussi leurs regards sur la ville en tant que cyclistes, et enfin confronter leurs regards à mon propre regard sur leurs pratiques cyclistes quotidiennes, utilisant moi-même régulièrement le vélo. Nous souhaitons montrer que tous les cyclistes usent de la maniabilité et de la fluidité de leur véhicule pour contourner des obstacles ; qu'ils ont tous une expérience limitée de la ville, se bornant à la connaissance des seuls axes utiles pour se rendre à une destination donnée ; qu'il est très fréquent qu'ils soient obligé d'allier des logiques d'écart et d'intégration pour circuler et qu'enfin chaque cycliste instaure son propre équilibre entre vulnérabilité et efficacité.

Je suis donc partie de l'intuition que plus on connaît un parcours plus on est enclin à être efficace, voir à commettre des imprudences (ex : griller un feu rouge). On va donc suivre les usagers lors de leurs trajets quotidiens, en les ayant auparavant interrogé sur leurs représentations de la ville à vélo. Cela va permettre de voir s'ils ont une logique d'écart ou d'intégration et comment ils combinent fluidité et maniabilité (efficacité) de leurs montures. Cela permettra également de repérer les zones où ils se sentent vulnérables.

La méthode que nous avons élaborée est donc divisée en trois temps, d'abord les entretiens à l'arrêt avec les usagers, qui débutent sur un questionnaire permettant de récolter le point de vue du cycliste ainsi qu'un premier retour sur ses pratiques, le questionnaire étant le même pour tout le monde. Il est composé de trois questions (cf. à la trame d'entretiens en [annexes](#)) :

- Pourquoi le vélo est-il pour vous le mode de transport principal ?
- En quoi l'environnement urbain et le partage de celui-ci avec d'autres usagers a-t-il une incidence sur votre pratique du vélo ?
- Qu'est ce qui est pour vous primordial lors vos déplacements quotidiens en vélo ?

Chaque nouvelle question permettant de franchir un degré d'abstraction. En effet, la première question permet entre autre de connaître les motivations du cycliste, la seconde permet de comprendre sa relation à l'environnement qui l'entoure, la dernière permettant de savoir s'ils privilégient l'efficacité ou la sécurité, ces 3 questions directrices pouvant être précisées à l'aide de questions complémentaires. Pour terminer l'entretien, l'usager dessine son parcours

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

sur un plan, s'il ne l'a pas déjà fait au début. Il peut s'agir d'un déplacement domicile travail ou domicile école, etc. L'entretien dure une quinzaine de minutes. Nous avons privilégié cette courte durée pour que les entretiens se focalisent sur les données utiles à l'étude, et que dans le temps imparti, je puisse retranscrire et analyser tous les entretiens.

L'étape suivante de la méthode, consiste à suivre le cycliste en vélo afin de voir quelles sont ses attitudes sur la route au cours de son déplacement. Afin de conserver une trace sur fond cartographique du trajet effectué, on équipe au préalable le cycliste d'un GPS ce qui permettra également de récupérer des données complémentaires tels que la vitesse, la distance et le temps de parcours, etc. Le tracé GPS me permettra également de vérifier si l'itinéraire effectué est bien celui annoncé. Pour l'ensemble des parcours, j'ai essayé de faire en sorte que l'utilisateur roule normalement.

D'autre part, équipée d'un micro-cravate je commente à haute voix les actions entreprises par le cycliste afin de définir ses stratégies. Pour m'aider, je me suis inspirée des variables analysées par M. Carré lors de ses recherches, afin de focaliser mon attention sur certains détails clés de la pratique du cycliste devant moi. Je commente, en effet, ses actions et ses partis pris : sa position sur la chaussée, son assurance, sa négociation des intersections, son utilisation ou non des pistes cyclables, ses changements de modes, ses changements des vitesses, etc. Ce parcours commenté d'un nouveau genre fait immédiatement suite à l'entretien. J'ai essayé de tabler sur un trajet d'une quinzaine de minutes.

Je vais maintenant revenir en détails sur la méthodologie de M. Carré. Il a choisi, au cours de ses recherches, d'étudier les variables suivantes : la variation de vitesse à l'approche d'un carrefour (vitesse instantanée), la direction des regards (recherche visuelle), la position sur le vélo (posture du cycliste sur son vélo), l'emplacement (position sur la chaussée), les conditions de circulation (infrastructure et trafic), le type de carrefours, l'approche d'un carrefour, le type de manœuvres, le respect des règles de conduite, les gênes pour le cycliste (présence d'utilisateurs de la route), la position des automobilistes derrière le cycliste (conditions de circulation en fonction des manœuvres du cyclistes). Pour chacune des variables il a défini une échelle de variations afin de répertorier tous les cas de figure. Par exemple, pour la variable « direction des regards » les différentes propositions sont 1) Devant, 2) Derrière à gauche, 3) Derrière à droite, 4) Gauche, 5) Droite, 6) Ailleurs. Il explique également pour chaque variable les consignes de dépouillements (Carré, 2001). C'est sur la base de cette identification de variables menée par M. Carré que j'ai récolté et analysé les déplacements des utilisateurs interrogés.

Dans le cadre de mon projet de recherche, je n'ai interrogé que des cyclistes utilisant quotidiennement le vélo dans la semaine et dans un but utilitaire. J'ai mené 11 entretiens et j'ai laissé aux cyclistes interrogés le choix de la destination routinière qu'ils souhaitaient me faire découvrir, sans exclure des itinéraires domicile-achats ou domicile-loisirs lorsqu'ils étaient très réguliers.

J'ai ensuite analysé les données récoltées en retranscrivant d'abord les entretiens et en soulignant en gras les éléments importants. J'ai aussi complété un tableau Excel avec mes commentaires oraux issus du parcours commenté. Comme je l'ai évoqué précédemment, je me suis une fois encore basée sur la

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

grille d'analyse élaborée par Carré en y apportant les modifications nécessaires afin d'adapter cette grille à mon projet de recherche. Il s'agissait entre autre de faire correspondre pour un instant donné le comportement du cycliste avec les caractéristiques de l'environnement traversé.

Tout comme le dit très justement CHALAS dans « l'invention de la ville » : « les propos les plus quotidiens, les plus courants, les paroles ordinaires et banales, [ont pris] progressivement, grâce à une lecture [attentive], patiente et scrupuleuse, un relief, une sonorité inconnue, un sens mystérieux qui [ont excité ma] curiosité et [qui m'ont alors poussé] à entreprendre une démarche d'élucidation » (Chalas, 2000, p23)

De cette ébauche d'analyse, j'ai fait émerger de premiers résultats, que j'ai pu confirmer lors de la réactivation avec les usagers. J'ai en effet élaboré un questionnaire personnalisé afin de compléter et de confirmer mes résultats. J'ai laissé passer un laps de temps entre la première prise de contact (Entretien + Parcours) et la seconde (Réactivation). Je leur ai également soumis des itinéraires Maps et Géovélo, lors de la phase réactivation, pour qu'ils m'expliquent pourquoi ils ne passent pas par là et ainsi mieux apprécier leurs degrés d'expérimentation du milieu urbain (ci-dessous un exemple d'itinéraire proposé par Géovélo). J'ai enfin complété ma grille d'analyse à partir de ces confirmations.



Exemple d'itinéraire proposé par Géovélo

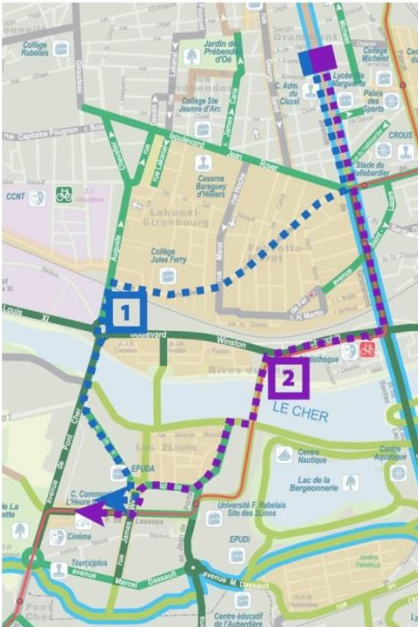
URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

L'avantage qu'offre Géovélo par rapport à Google Maps, c'est que ce site précise le nombre de kilomètres de voies cyclables empruntées pour un itinéraire donné, cependant, le site décidant pour vous de l'itinéraire, on ne peut pas modifier le parcours proposé, ce qui ne permet pas de savoir pour un usager donné sa part d'utilisation de pistes cyclables sur son parcours quotidien, ce qui aurait pu conforter dans notre analyse des logiques d'écart et d'intégration.

Ci-dessous un flyer à destination des participants à l'expérience, permettant de redonner les principales informations sur le déroulé de la démarche.

Urbanité Cycliste

Représentations et pratiques de la ville à vélo



The map shows a cycling route in Tours, France, with two numbered stops. Stop 1 is located near the center of the city, and Stop 2 is located near the river Le Cher. The route is marked with a blue dashed line. The map includes various landmarks and street names.

Votre pratique du vélo nous intéresse !

Vous avez envie de la faire partager et vous pratiquez le vélo quotidiennement

Participez à notre recherche en nous contactant à l'adresse suivante : pratiqveduvelo@gmail.com

Participation en 3 temps :

- J1 : Entretien 15 min
- J1 : Parcours 15 min
- J2 : Réactivation 30 min



A stylized blue bicycle icon.

Flyer présentant l'expérience

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

La méthodologie que nous avons mise au point est pluridisciplinaire : c'est une méthodologie entre la psycho-sociologie, la psycho-environnement et l'anthropologie de l'espace. Cependant les méthodes mises en œuvre sont le plus souvent employées en sociologie. Nous aurions également pu choisir d'autres méthodes d'investigation : comme par exemple l'élaboration de cartes mentales.

En effet, Ramadier, dans *les représentations cognitives de l'espace : modèles, méthodes et utilité*, explique l'intérêt des cartes mentales. Il explique que les représentations mentales de l'espace d'un individu sont révélatrices des rapports qui existent entre celui-ci et le milieu. La représentation mentale serait alors l'image que l'on se fait par la pensée d'une situation, d'un lieu, etc. Elle combine à la fois les sensations et la mémoire.

Il explique ensuite que l'on trouve dans les cartes mentales des lieux, des relations spatiales et des projets de déplacement. Les lieux constituent l'unité de base, il peut s'agir d'un bâtiment, d'une rue, d'un quartier. Les informations constitutives du lieu sont le nom, les caractéristiques physiques, la fonction et l'échelle spatiale. Il existe ensuite 3 ordres de relations spatiales : les relations d'inclusion spatiale, lorsque deux lieux ont une échelle spatiale différente (l'un compris dans l'autre), les relations métriques (distance et direction), et les relations de proximité par rapport à un autre lieu. Enfin les projets de déplacement font le lien entre l'information intériorisée et le comportement. Ils représentent l'information sur un ensemble de lieux ordonnés qui permet à l'individu de se déplacer, et d'atteindre le but qu'il s'est fixé (Ramadier, 2003).

Les cartes mentales auraient pu être utilisées dans le cadre de notre étude, notamment pour nous renseigner sur les usages des cyclistes interrogés. En effet, en dessinant l'individu nous transmet son savoir, sa connaissance de la ville. Plus il connaît la ville plus on identifiera sur la carte mentale de l'individu des points de référence, structurant les relations spatiales. Ils sont issus du savant mélange entre le vécu d'un individu et la particularité de certains lieux qui font qu'on les reconnaît facilement. Les cartes mentales permettent donc de relever les expériences urbaines des individus, les lieux qu'ils fréquentent et les trajets qu'ils empruntent (Ramadier, 2003). Cette méthode aurait pu permettre de compléter les renseignements fournis lors des entretiens, qui nous ont permis de déterminer si les cyclistes interrogés avaient un usage circonstancié ou abouti de l'espace urbain tourangeau, et ce par le degré de singularité de leurs points de référence. Ces derniers ne faisant plus partie d'une vision commune de l'espace (l'avenue Grammont par exemple) mais bien d'une vision née de l'appropriation personnelle de celui-ci (ex : les rues parallèles)

Dans cette même optique, Pailhous a montré que les cartes mentales étaient structurées selon deux types de réseaux : un réseau de base, acquis en priorité pour atteindre un but fixé en traversant le moins possible de points inconnus et un réseau secondaire, connecté par des nœuds au réseau de base et qui attestent d'une certaine recherche. Une fois de plus, la méthode des cartes mentales démontre ses capacités à mettre en exergue le degré de familiarité qu'à un individu avec les lieux dans le temps et comment il se les approprie (Pailhous, 1970). Au cours de nos entretiens, les usagers ont en effet fait souvent référence à ce réseau de base, en expliquant qu'ils ont par la suite cherché à le modifier, à l'améliorer, en expérimentant d'autres itinéraires.

Néanmoins, au vu des résultats récoltés, la méthode de l'entretien, du parcours et de la réactivation semblent être parfaitement suffisante pour la collecte des données nécessaires à l'étude du comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain. Cependant la méthode des cartes mentales aurait pu s'avérer bénéfique en permettant de croiser les résultats trouvés.

Nous allons maintenant revenir en détail sur chacune des méthodes en présentant des travaux qui ont été faits à leur sujet. Il s'agit de décrire les méthodes du parcours commenté, de l'entretien et de la réactivation, menées par les chercheurs, afin d'en tirer les atouts et de montrer en quoi ces méthodes sont adaptées à notre propre recherche.

LE PARCOURS COMMENTÉ

ADAM Matthieu, Visiter ou faire visiter

Tout d'abord ADAM, lors de ses recherches sur l'écoquartier de Bottière-Chénaie, prend le parti des visites libres. Elles sont menées par les habitants du quartier, qui sans s'en rendre compte font visiter le quartier tout en le visitant eux-mêmes. C'est dans ce sens, qu'ADAM veut montrer que la marche peut permettre de révéler le rapport des habitants à leur quartier. En d'autres termes cela permettrait d'atteindre le sens vécu du quartier : ses représentations spatiales.

La méthode mise en œuvre par ADAM a pour but de saisir le sens du terme quartier pour ceux qui l'habitent. Elle repose sur la bonne volonté des habitants à faire visiter leur quartier. Ces derniers étant libres de définir l'itinéraire emprunté, la durée du parcours et les thématiques qu'ils souhaitent aborder. L'enquêteur n'intervenant que pour relancer la discussion lors de l'entretien.

Les principaux objectifs de cette démarche sont de saisir les dimensions de l'espace vécu, de provoquer des réactivations sensibles en mobilisant des représentations in situ et de placer les enquêtés en situation de réflexion sur leur expérience d'un environnement qui est pour eux quotidien, normal, voir banal. Les entretiens devant permettre de représenter le quartier à la fois par des itinéraires et par des discours.

ADAM lors de son enquête, ne s'arrête pas à l'analyse des commentaires explicites des enquêtés, il pousse l'étude plus loin en analysant les choix des lieux traversés, montrés ou éludés, leurs ordres d'apparition ou encore les demi-tours et les arrêts effectués. Lui permettant ainsi de distinguer ce qui relève de représentations de l'espace vécu de ce qui s'apparente à des contraintes pratiques.

ADAM insiste sur le fait que pour saisir le ou les sens des lieux et des espaces, il s'agit d'être avec eux dans un rapport dynamique, il faut les parcourir, les mettre en marche. C'est ce que nous avons nous-mêmes fait pour comprendre le comportement des cyclistes : nous les avons suivi dans leur quotidien.

Sa principale hypothèse de recherche est fondée sur le fait que les lieux montrés et plus encore les trajectoires empruntées sont porteurs de sens. Ils permettraient en effet de comprendre à la fois les représentations individuelles mais aussi collectives de l'espace. De plus, cette méthode force les habitants à s'interroger sur ce qu'est leur quartier. Leurs déambulations nous livrent leurs versions de l'histoire et nous donnent des éléments d'une définition vécue du quartier. L'interrogé est alors véritablement actif.

Enfin, ADAM conclut que les représentations habitantes du quartier sont obligatoirement liées aux caractéristiques de l'espace et des individus qui le perçoivent (ADAM, 2014). ADAM nous apporte donc des éléments de compréhension notamment vis-à-vis des méthodes du parcours commenté et de l'entretien. Ce qui nous permet de mieux appréhender la pratique inhérente au projet de recherche. Son point de vue faisant écho au travail de THIBAUD sur la méthode des itinéraires et des parcours commentés que nous allons maintenant développer.

THIBAUD Jean-Paul et GROSJEAN Michèle, L'espace urbain en méthode

PETITEAU et PASQUIER expliquent la méthode des itinéraires composée à la fois de récits et de parcours dans l'ouvrage de GROSJEAN et THIBAUD intitulé « L'espace urbain en méthodes ». Ils s'attardent sur l'objectif de la méthode, puisque pour eux les itinéraires ne sont pas seulement un outil de vérification ou le lieu d'une validation d'hypothèses théoriques : ils sont là à l'origine pour s'affranchir des catégories de définition et de découpage archaïques de la ville.

Le terme itinéraire désignant à la fois une recherche issue de ce processus méthodologique et la procédure elle-même. L'itinéraire est une expérience partagée entre le chercheur et l'individu interrogé. Cette méthode s'apparente aux méthodes biographiques parce qu'au-delà des thèmes d'investigation abordés, l'histoire de vie reste le fil conducteur durant tout le cycle de la relation entre le chercheur et l'individu.

Pour ces chercheurs, il existe 2 hypothèses pour analyser la parole habitante. La première relevant de l'ethnologie classique : le discours est le témoignage, sur lequel l'analyse prélève des fragments significatifs pour les restituer par rapport à des catégories définies par un regard extérieur. La seconde étant fondée sur le postulat de confiance : ils supposent que la parole de quelqu'un, si elle interroge ses propres références est une analyse en tant que telle dont la valeur et la cohérence ont autant de pouvoir et d'intérêt que celles de n'importe quel spécialiste. Le parcours n'est donc pas pour eux seulement un rituel de mobilité, mais l'assemblage de plusieurs récits issus de l'histoire de l'interviewé.

Cette méthode permet de diversifier les points de vue, afin de proposer un point de vue intermédiaire à celui des aménageurs. La méthode consiste à transformer l'interviewé en guide, qui va lui-même choisir le parcours et le décrire en le parcourant. Cette méthode a inspiré la méthodologie d'ADAM que nous avons évoqué précédemment. Elle va permettre de se déplacer sur le territoire de l'autre en faisant dans le même temps irruption dans son univers de références. Le but étant de permettre aux habitants de témoigner de leurs vécus.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Par la suite THIBAUD explique la méthode des parcours commentés, qui est une autre technique pour atteindre le sens vécu des lieux. Cette approche sociologique a pour fondation la démarche descriptive des conduites sociales des interviewés. On s'intéresse en effet aux gestes, aux postures, aux regards et aux paroles ordinaires de manière minutieuses. Elle a pour objectif d'obtenir des comptes rendus de perception en mouvement. 3 activités sont alors sollicitées simultanément : marcher, percevoir et décrire. Les chercheurs souhaitant acquérir des descriptions d'ambiances et pour cela ils formulent 3 hypothèses : l'impossibilité d'une position de surplomb (il faut être dans le concret pour comprendre l'action) ; l'entrelacement du dire et du percevoir (une relation directe entre les manières de décrire et les façons de percevoir) ; l'inévitable « bougé » de la perception (la perception en mouvement permet la mise en lumière d'une pluralité de points de vue).

L'analyse de THIBAUD prend racines dans les descriptions ordinaires des passants. Le but de l'expérience est d'effectuer un parcours tout en décrivant ce que l'on perçoit et ressent au fur et à mesure du cheminement. Le passant est libre de ses mouvements dans le lieu d'étude, de l'heure de l'expérience et peut également faire appel à tous ses sens. L'enquêteur joue une fois encore le rôle de l'auditeur bienveillant, ne faisant que relancer la discussion.

Les personnes interrogées par THIBAUD ont été choisies dans un souci d'obtenir une variété de points de vue et ont donc des profils différents. Cela permet de faire émerger des convergences au-delà des différences et de décrire le même quartier de façons singulières. Cette recherche de plus d'objectivité se fait au travers de l'intersubjectivité inhérente à cette volonté de pluralité des genres. Nous reviendrons sur ce concept en conclusion.

THIBAUD recherche donc avant tout la redondance et la récurrence de commentaires de même nature, provenant d'observateurs différents afin d'attester d'une certaine communauté de perception, d'une perception commune et universelle. C'est également ce que nous avons cherché à faire.

THIBAUD termine en disant que la méthode des parcours commentés doit être considérée comme une méthode ouverte, au sens où elle offre matière à de nombreuses variations. Des variantes existent déjà comme les discussions synchrones où deux individus effectuent le même cheminement, au même moment, et décrivent simultanément ce qu'ils perçoivent sans avoir connaissance de ce que raconte l'autre. On peut également les interroger ensemble l'un venant compléter, réfuter ou confirmer les perceptions de l'autre (descriptions concertées). Les parcours commentés font donc appel à la capacité réflexive des participants, à leurs compétences à comprendre, à décrire et à interpréter les situations auxquels ils prennent part.

Pour terminer AUGOYARD conclut sur les principes de la conduite de récit. Il montre que lors d'un entretien ont fait appel à la mémoire des habitants pour qu'ils nous parlent de leurs pratiques quotidiennes : le but de ces recherches étant de connaître leurs expériences d'un espace. Et pour avoir accès à cette mémoire le mieux est de marcher, de cheminer. Il écrit : « les pas sont racontables parce qu'ils sont déjà une forme de narration » (THIBAUD & GROSJEAN, 2001, p179). Les mots et les pas étant, tant les uns que les autres porteurs d'un message sur la façon qu'ont les habitants de voir la ville (THIBAUD & GROSJEAN, 2001).

Nous allons maintenant détailler les méthodes de la réactivation et de l'entretien notamment en nous basant sur les recherches de CHALAS et du groupe de chercheurs rattachés au projet PériVia.

LA RÉACTIVATION : CHALAS YVES, L'INVENTION DE LA VILLE

CHALAS dans « L'invention de la ville » explique la méthode qu'il a utilisée dans la commune d'Echirolles, situé dans la première couronne de Grenoble, afin de voir comment les habitants se représentaient leur ville. Il décrit sa méthode comme l'aboutissement d'une succession d'erreurs rectifiées, non issue d'une vérité première. Elle est en effet le fruit de la création, de l'innovation et de l'adaptation. Elle s'est forgée au fil du temps, pas à pas, au gré des déconvenues et des succès, de manière finalement assez progressive.

La commande d'origine émanait des professionnels de la ville d'Echirolles : à savoir des urbanistes, architectes et élus de la ville. Ils souhaitaient savoir de quelles manières, avec quels regards, quelles satisfactions ou insatisfactions, les habitants d'Echirolles accueillaient-ils les aménagements, les réalisations architecturales, l'urbanisme qui leur étaient proposés. La ville d'Echirolles était en effet préoccupée dans les années 80 par l'impact que sa politique urbaine pouvait avoir sur sa population. Elle était mue par le souhait de mieux orienter son action en prenant en compte les réactions et les retours des administrés, qu'elle avait bien du mal à obtenir malgré les nombreuses réunions publiques, les campagnes d'information et de communication.

Le premier constat de l'analyse fut de mettre en évidence un décalage marqué entre la conception de l'espace urbain dont les politiques et les techniciens les accompagnants se disaient les auteurs et l'usage au jour le jour de ce même espace par les habitants. Les professionnels étant convaincus du déficit d'identité urbaine que présentait Echirolles. L'ensemble de la ville leur faisant songer d'avantage à un gros chaos invivable, ou du moins difficilement vivable, qu'à une création urbaine capable d'induire une cohésion et des sentiments d'appartenance. Cela étant notamment dû à une identité défailante, à une forme d'architecture pauvre et au tissu urbain déchiré. C'est contre ses défaillances et surtout contre l'absence d'un vrai centre-ville et des problèmes qui en résultaient qu'entendaient lutter les professionnels de la ville, afin qu'enfin cette ville réponde à leurs attentes urbanistiques. Cependant il s'est avéré que les habitants affectionnaient leur ville telle qu'elle était : inachevée, avec toutes ses imperfections. La vision des habitants étant alors incompatible avec celles des professionnels.

Afin de recueillir le discours d'existence des individus, à même de fonder une représentation de la ville par ses habitants, ils ont menées des enquêtes, au cours desquelles ils ont été confrontés à 2 limites : l'ignorance et l'imagerie. Pour eux, l'ignorance c'est l'absence d'une culture urbanistique, d'un intérêt pour le travail des professionnels de la ville. Les gens ne se posant plus la question de comment ça fonctionne. L'imagerie quant à elle est définie comme issue des préjugés, des clichés et autres idées toutes faites qui sont plus simples à donner que de monter soi-même son propre argumentaire ou que de se dévoiler.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Ils expliquent ensuite comment ils ont compris que pour avoir un discours d'existence instructif, il fallait pousser les gens à parler d'eux, de leurs expériences et de leurs visions du monde, car c'est bien par cela qu'ils étaient intéressants. Ainsi grâce au discours d'existence ils ont pris connaissance des pratiques, des usages, de la signification que les gens donnent à leur espace, aux objets de leur environnement et à leurs relations interpersonnelles. Cela leur a permis de comprendre comment les habitants s'approprient l'espace et que pour donner cette information ils ont besoin d'avoir un regard rétrospectif sur leur propre vie. Pour cela l'enquêteur ne doit se soucier que de relancer le récit de l'interviewé, de mener une discussion des plus normales, sans véritablement poser de questions qui pourraient restreindre le récit d'existence, le contraindre, mais en demandant plutôt de simples précisions.

Dans le cas d'Echirrolles, la méthode utilisée consistait à faire réagir les personnes volontaires à l'expérience, à une série de photographies représentant leur ville, leur quartier, les lieux qui leur étaient familiers ou d'autres qui leur étaient totalement méconnus. Chaque photographie étant un élément déclencheur propre à faire surgir le discours d'existence, les personnes se revoyant dans leur ville dans leur quartier. Au fil des photographies les personnes revenaient sur leurs jugements, reprenaient les mêmes propos sur leurs habitudes et leur vécu, mais pour apporter plus de précisions et de nuances, et ainsi en montrer la complexité.

Au final, les enquêteurs se sont retrouvés avec des descriptions de rapports à l'espace urbain émanant des habitants de la banlieue d'Echirrolles à la fois contradictoires et complémentaires : qu'ils ont nommé des figures. Ils ont, entre autre, également identifié une façon de décrire l'évolution actuelle de la ville et mis en place une typologie de cette dernière.

La vision réactivée qu'ils ont employé à en effet permis une observation différée, faite par les personnes interrogées, de leurs propres pratiques et de ce qui motive ses pratiques. Les interrogés adoptent alors une attitude contemplative. De manière générale, les gens parlent toujours plus de ce qui ne marche pas que de ce qui marche. Les gens aiment parler des dysfonctionnements et cela est une formidable brèche, une porte d'entrée vers le discours d'existence. La méthode de la réactivation est donc une bonne technique pour amener les personnes à nous livrer leurs pratiques effectives (CHALAS, 2000). C'est en grande partie pour cela que nous avons utilisé cette méthode.

L'ENTRETIEN : PÉRIVIA

Dans le rapport de recherche intitulé PériVia : le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter – la viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s), les chercheurs sous la direction de M. Martouzet se sont penchés sur la méthode de l'entretien pour tenter de répondre à une question complexe que l'on peut essayer de résumer ainsi : qu'est ce qui dans les pratiques des usagers du périurbains permet de répondre à la problématique de durabilité ?

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Bien qu'il soit certain que cette synthèse résume trop rapidement l'objet de la recherche. Cependant, dans cette étude ce qui nous intéresse c'est la méthode qu'ils mettent en œuvre et la vision qu'ils ont des entretiens. L'entretien est pour eux une approche analytique, qualitative et subjective, qui leur a permis d'identifier ce qui rentre en ligne de compte dans les pratiques spatiales et qui provient de l'individu. A savoir, son héritage, sa trajectoire biographique personnelle, sa situation, ses valeurs, etc.

Les chercheurs expliquent que lors des entretiens les individus dans leurs discours donnent à entendre leur trajectoire de vie qu'ils commentent, justifient ensuite lors de la réactivation, et donnent ainsi à voir leurs assimilations de la notion de la durabilité. L'entretien amène l'individu à se dévoiler : cela permet d'entrevoir comment il interagit avec l'espace. Lors des entretiens l'enquêteur confronte les individus à la réalité de leurs pratiques spatiales quotidiennes.

Au cours de ses entretiens, les chercheurs souhaitent que la personne justifie ses pratiques quotidiennes, qu'elle y porte un regard critique, qu'elle en fasse une sorte d'introspection de ses manières de faire, afin de connaître sa vision des choses et comment elle pourrait concilier ces pratiques bien réelles avec la notion très abstraite de durabilité.

Ils ont également mené un entretien collectif ou focus group avec les acteurs techniques afin d'établir une vision de la durabilité et de la mobilité propre aux professionnels agissant sur le territoire. Le focus group permet d'obtenir des informations relatives aux opinions, attitudes et expériences d'un groupe d'individus réunis autour d'un même sujet précis, qui peut faire débat. Cela permet de mettre en lumière les valeurs et les normes d'un groupe, de connaître sa position sur tel ou tel sujet.

Les entretiens collectifs menés au cours de cette recherche ont ainsi été l'occasion pour un groupe de professionnels (techniciens, associatifs et élus) d'échanger sur la thématique de la mobilité durable, révélant par ce biais leurs représentations du territoire, mais aussi leurs représentations de l'action sur le territoire. Le focus group permet en effet d'atteindre la représentation sociale d'un phénomène et donc finalement d'en avoir une définition commune. Cependant si les acteurs restent dans leur partie pris sans prendre de risques il est plus dur de trouver un consensus.

Le groupe de chercheurs de PériVia a montré à travers ses différentes formes d'entretiens : le dialogue constructif, l'entretien rétrospectif, la réactivation, le focus group ; les formidables possibilités de cette méthode ouverte, dotée d'une étonnante capacité d'adaptation à chaque projet de recherche associant l'homme et sa pratique de l'espace : permettant de connaître, réellement le ressenti des individus sur un sujet (Martouzet et al., 2012). C'est une méthode modulable à l'infini et dont on n'a pas fini d'explorer toutes les possibilités permises pour apprécier le parcours de vie des habitants d'un quartier, d'une ville. Elle est donc aussi une méthode instructive, dont chaque nouvelle version permet de trouver une réponse à ses interrogations.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Pour conclure, on peut formuler l'hypothèse qu'il y aura toujours une méthode novatrice permettant d'en apprendre d'avantage sur l'homme et ses pratiques. L'innovation est donc essentielle dans le domaine de la recherche et est créée à partir des méthodes déjà élaborées, dont elle développe des combinaisons, des détournements, et des assemblages inédits.

C'est en effet pour toutes ces raisons précédemment évoquées par ces auteurs que nous avons décidé de fonder notre méthodologie sur un assemblage de méthodes toutes prometteuses et fructueuses en termes de résultats : l'entretien, le parcours commenté et la réactivation. Nous avons tentés de les adapter à la pratique cycliste, qui par de multiples aspects est plus complexe que le simple cheminement piéton : vitesse, liberté, individualité, etc.

De part cette méthodologie nous avons pu récolter les données suivantes : la vitesse, la distance parcourue, le temps, l'environnement où circule le cycliste (type de voirie, signalisation, état de la chaussée, densité du trafic, etc.), les actions et les prises d'informations des cyclistes, les informations sur un évènement ou sur une manœuvre, les informations sur la localisation de l'action, etc.

De plus, la réactivation a permis de confronter ce que les interrogés ont dit et ce qu'ils ont fait, d'identifier des particularités qui se répètent et qui pourraient être généralisées, enfin, de mettre en lumière des lignes de fractures.

Voici un tableau récapitulatif des données récoltées par méthode :

Intitulé de la donnée récoltée	Méthode utilisée
Durée d'expérimentation du vélo dans la ville de Tours	Entretien et réactivation
Fréquence d'utilisation du vélo	Entretien
Possession d'un garage à vélo	Entretien et réactivation
Capacité à réparer son vélo	Entretien et réactivation
Commune de résidence, localisation par secteur	Entretien
Correspondance entre le trajet du matin et celui du soir	Entretien
Motivations	Entretien
Rapport à la matérialité	Entretien
Rapport à l'altérité	Entretien
Rapport entre efficacité et rapidité	Entretien et réactivation
Des définitions différentes de la sécurité	Entretien, réactivation et parcours
Port de protections, gilets jaunes, éclairage	Entretien, réactivation et parcours

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Intitulé de la donnée récoltée	Méthode utilisée
Arguments en faveur de leurs itinéraires	Entretien et réactivation
Recherches d'itinéraires plus adaptés/évolutions du parcours	Entretien et réactivation
Attitudes face aux feux	Entretien, réactivation et parcours
Attitudes sur la route	Entretien, réactivation et parcours
Références aux mécanismes généraux	Entretien et réactivation
Aspect Météo	Entretien et réactivation
Vitesse maximum	Parcours (GPS)
Vitesse moyenne	Parcours (GPS)
Nombres d'arrêts	Parcours (GPS)
Nombres de ralentissements	Parcours (GPS)
Nombres de stop et de feux grillés	Parcours
Nombres de passages piétons empruntés	Parcours
Horaires du parcours (en heures creuses ou en heures de pointe)	Parcours (GPS)
Temps de parcours	Parcours (GPS)
Origine du parcours	Entretien et parcours
Destination du parcours	Entretien et parcours
Distance parcourue	Parcours (GPS)
Localisation du parcours	Parcours (GPS)
Capacité à réparer son vélo	Réactivation
Position sur la chaussée le long du parcours en général	Parcours et réactivation
Position sur la piste cyclable	Parcours et réactivation
Position aux feux	Entretien et parcours
Façon de doubler et de remonter les files	Parcours
Variation de vitesse à l'approche d'un carrefour non prioritaire ou à un feu tricolore	Parcours
Recherche visuelle	Parcours et réactivation
Posture du cycliste sur le vélo	Parcours et réactivation
Estimation de l'assurance	Parcours et réactivation
Le type de carrefours	Parcours
Conditions de circulation (infrastructures et trafic)	Entretien et parcours
Respect des règles de conduite	Entretien, réactivation et parcours

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Intitulé de la donnée récoltée	Méthode utilisée
Eléments de la scène routière	Parcours
Présence d'usagers sur la route	Parcours

POPULATION

LES CARACTÉRISTIQUES DES CYCLISTES ET DE LEURS TRAJETS

11 cyclistes urbains ont participé à cette expérimentation en effectuant avec leurs propres vélos un de leurs trajets quotidiens. Les cyclistes interrogés possèdent principalement des vélos de type VTT (possédés principalement par les étudiants) ou des vélos de ville (possédés majoritairement par les femmes), mais aussi quelques vélos de route moins adaptés à la ville (pas de suspensions et roues très fines mais plus grand développement [optimisation du braquet afin d'obtenir un meilleur rendement] et cadre beaucoup plus léger toujours dans la même optique) et un vélo de la ville dont le principal avantage est la béquille centrale permettant un stationnement beaucoup plus aisé en ville (pas besoins d'antivols) mais cependant très lourd.

11 passations de sujets ont eu lieu lors de l'expérimentation qui s'est déroulée en novembre 2011. Cette époque de l'année est peu propice à la pratique du vélo, mais a pour avantage de sélectionner les cyclistes les plus motivés et ainsi les cyclistes utilitaires utilisant quasi quotidiennement leurs vélos pour aller en cours ou se rendre au travail. Cette expérimentation s'est déroulée dans la ville de Tours et nous a parfois mené dans la ville de Saint Avertin. Au total 11 trajets ont été enregistrés.

L'analyse finale repose sur ces 11 trajets, tous réalisés par des cyclistes différents de l'agglomération tourangelle. L'échantillon comme on peut le constater dans les tableaux ci-dessous est, conformément aux critères de sélection, homogène en ce qui concerne la pratique cycliste urbaine : utilisation du vélo comme mode de transport quotidien régulier, expérience de la ville non obligatoire. Cependant tous les cyclistes avaient une certaine expérience antérieure de la ville due au fait que l'année était déjà bien entamée (notamment l'année scolaire), la plupart d'entre eux prenant leur vélo presque tous les jours.

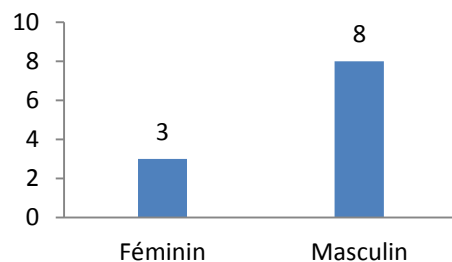
Le nombre réduit de cyclistes interrogés ne permet pas d'espérer un échantillon parfaitement équilibré sur les critères socio-démographiques et sur ceux relatifs aux caractéristiques des trajets, mais nous nous en satisfaisons. Les femmes sont quelque peu sous représentées, nous n'avons pas non plus interrogé des non actifs et des jeunes de moins de 18 ans.

Pour des raisons de facilité, j'ai numéroté les cyclistes dans l'ordre dans lequel j'ai effectué mes entretiens. De telle façon que nous retrouverons par les suites les cyclistes 1, 2,3, etc. qui seront abrégés en C1, C2, C3, etc.

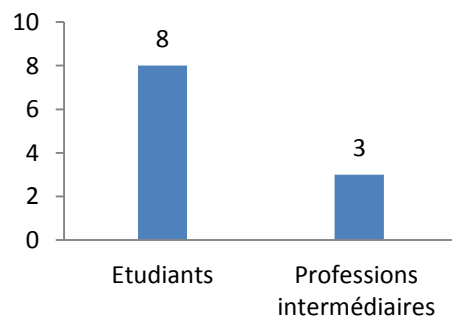
Les tableaux et graphiques suivants décrivent la population interrogée :

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

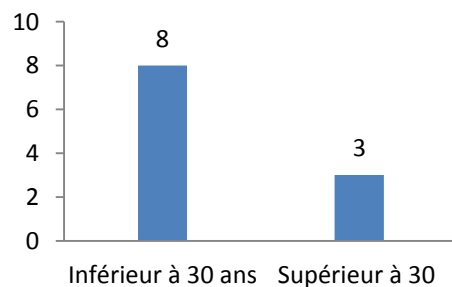
GENRE DES CYCLISTES



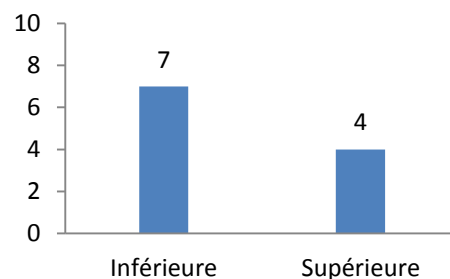
CATÉGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES



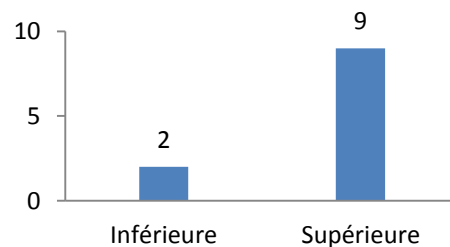
AGE DES CYCLISTES



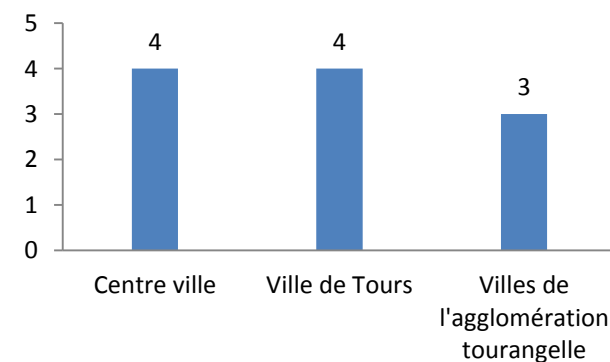
EXPÉRIENCE DU VÉLO À TOURS (INF. OU SUP. À 10 ANS)



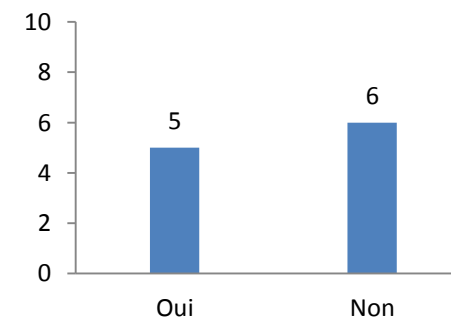
FRÉQUENCE DE L'USAGE DU VÉLO (INF. OU SUP. À 3 JOURS PAR SEMAINE)



HABITAT



POSSESSION D'UNE VOITURE



URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

	Origine	Destination	Zones	Lieu d'habitation	Distance
Cycliste 1	DA (Etudiant)	Domicile	Dans le centre	Tours centre	2,7 km
Cycliste 2	DA (travail)	Domicile	Dans le centre	Tours centre	2,1 km
Cycliste 3	Domicile	Travail	Périphérie vers centre	Tours Nord	7,8 km
Cycliste 4	DA (Etudiant)	Domicile	Centre vers périphérie	Saint-Avertin	5,5 km
Cycliste 5	DA (Etudiant)	Domicile	Dans le centre	Tours centre	2,9 km
Cycliste 6	DA (Etudiant)	Domicile	Dans le péri centre	Tours Grandmont	3,5 km
Cycliste 7	DA (Etudiant)	Domicile	Dans le péri centre	Tours Grandmont	3,5 km
Cycliste 8	Travail	Client	Dans le centre	Tours centre	2,1 km
Cycliste 9	DA (Etudiant)	Domicile	Centre vers périphérie	Saint-Avertin	7,0 km
Cycliste 10	DA (Etudiant)	Karaté	Dans le centre	Saint-Avertin	2,9 km
Cycliste 11	Domicile	DA (Etudiant)	Dans le péri centre	Tours Grandmont	2,4 km

	Vitesse moyenne	Durée du parcours	Expérience vélo à Tours (inf. ou sup. à 10 ans)	Fréquence usage vélo (inf. ou sup. à 3 jours par semaine)
Cycliste 1	13,5km/h	10 min	Inférieure	Supérieure
Cycliste 2	12km/h	10 min	Supérieure	Supérieure
Cycliste 3	13 km/h	34 min	Supérieure	Supérieure
Cycliste 4	14 km/h	23 min	Inférieure	Supérieure
Cycliste 5	13km/h	14 min	Inférieure	Supérieure
Cycliste 6	12km/h	16 min	Inférieure	Supérieure
Cycliste 7	12km/h	16 min	Inférieure	Supérieure
Cycliste 8	14 km/h	9 min	Supérieure	Supérieure
Cycliste 9	13,5km/h	31 min	Supérieure	Inférieure
Cycliste 10	13km/h	13 min	Inférieure	Supérieure
Cycliste 11	16km/h	9 min	Inférieure	Inférieure

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Nous avons procédé au choix de cet échantillon de population par une méthode de proximité, en interrogeant les personnes qui nous étaient le plus accessible. Nous étions en effet contraint par le temps, ayant entrepris un contact de professionnalisation cette année, ne me permettant d'être à l'école que jusqu'à mis janvier. Cette population est cependant dans une certaine mesure diversifié et représentative. Nous avons choisi les cyclistes utilitaires parmi les étudiants et les professeurs du DAE, en prenant rendez-vous avec eux au hasard au parking à vélo présent au pied du bâtiment. Ils représentent la majorité des cyclistes interrogés, soient 9 sur 11. Les autres cyclistes sont des actifs allant travailler en vélo, sélectionnés dans notre réseau de connaissances et ne travaillant pas au DA. Les interrogés sont d'âges et de sexes différents. Cependant, 8 des interrogés ont entre 18 et 25 ans et 3 sont des femmes (cyclistes 2, 6 et 10), comme on peut le voir sur les pages précédentes. Les interrogés sont des étudiants (cycliste 1, 4, 5, 6, 7,9,10 et 11) et des salariés de profession intermédiaires (cyclistes 2, 3 et 8). Quatre d'entre eux habitent et pratiquent le vélo dans la ville de Tours depuis plus de 10 ans. Les autres possèdent une expérience plus limitée de cet espace urbain, bien que cette dernière soit déjà bien développée, en effet ils ont presque tous expérimentés d'autres itinéraires, ne se limitent plus aux itinéraires principalement empruntés par les automobilistes et savent pour la plupart se repérer dans la ville. Les personnes habitant depuis plus de 10 ans à Tours ont la particularité de connaître plus précisément les lieux (nom des rues, emplacement des bâtiments publics, etc.). Ils savent se repérer rapidement et associent plus facilement les lieux qu'ils traversent avec leurs histoires personnelles, certains lieux provoquant des réminiscences. Ils peuvent aussi parler de l'évolution des aménagements cyclables de l'agglomération tourangelle sur la durée. Ils se sont approprié les espaces. La majorité des interrogés fait également du vélo pour se rendre à une activité quotidienne plus de 3 fois par semaine, pour certains c'est même le principal mode de transport devant le bus et la voiture. En effet, 5 cyclistes possèdent également une voiture mais préfèrent utiliser leurs vélos soit par militantisme, soit par nécessité soit par plaisir. Pour les 6 autres le vélo est une alternative économique au bus et un plaisir, puisqu'ils ne possèdent pas de voitures : ce sont tous des étudiants. La plupart des cyclistes habitent dans le centre ou le péri-centre de la ville de Tours, les 3 autres habitent à Saint Avertin. Autre particularité, les cyclistes C6 et C7 sont en couple et font du vélo ensemble, ce qui influence les pratiques cyclistes de l'un par rapport à l'autre. C7 souhaiterait par exemple aller plus vite, s'imposer plus souvent, cependant il respecte les réticences de C6. Nous avons également observé un comportement particulier que nous avons interprété comme étant une attitude de protection, puisque C7 se mettait généralement sur la gauche de C6 entre elle et les voitures. Comportement que C7 justifie comme suit, mais en étant pour la première fois mal à l'aise : **« [me placer en protection de C6], heu je ne sais pas je n'y ait jamais fait attention, mais peut être et ce qui est sympa quand on fait du vélo à deux c'est d'être côte à côte être devant derrière ce n'est pas pratique pour discuter ou tout ça, donc y a ça et après je pense celui qui est à gauche, c'est celui qui a pas le plus de responsabilités mais aussi celui qui doit réagir le plus vite si jamais il y a une voiture qui arrive, pour accélérer ou ralentir, se mettre derrière ouais pour se ranger et je pense que je réagis plus vite que C6. Et puis je ne sais pas quand je suis un peu plus sur la gauche c'est peut être justement pour prendre ma place sur la route et montrer aux voitures que je suis là et pas que je suis complètement écrasé sur le trottoir et qu'elles peuvent passer comme ça, comparé à C6 ».**

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

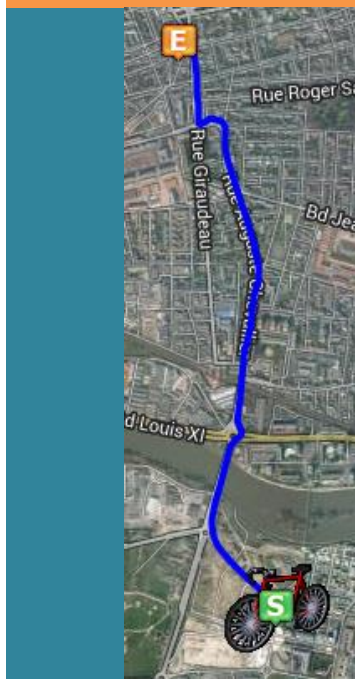
Les cyclistes interrogés possèdent également tous un garage à vélo et la majorité d'entre eux pense pouvoir réparer leurs vélos eux-mêmes, en tout cas effectuer un premier niveau de réparation. 3 personnes seulement majoritairement des femmes, avouent en être incapables ou ne pas aimer bricoler (cyclistes 2,5 et 6). C2 me confie qu'elle « *[peut] remettre la chaîne et c'est à peu près tout [...] et puis cela ne [l'intéresse] pas : [elle n'a] jamais vraiment appris ni pour changer un pneu ni quoi que ce soit* ». Au contraire de C10 : « *Tiens regarde j'ai encore les mains crades de ce matin enfin réparer ça dépend quoi mettre une rustine, changer la chambre à air, des trucs comme ça, quand j'ai déraillé ça aussi je sais faire, resserrer les freins, je m'y connais un peu* » ([cf annexes : les réactivations](#)).

A noter : en raison de la taille de l'échantillon certaines caractéristiques des interrogés et des trajets ne sont pas totalement indépendantes.

Les trajets observés

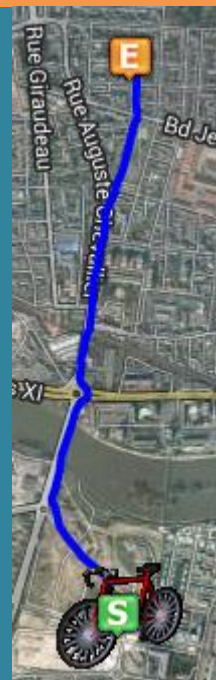
Avant tout voici les différents parcours des cyclistes interrogés.

Cycliste 1



Durée : 10min
Distance totale : 2.7km
Vitesse moyenne : 13.5km/h
Vitesse maximale : 32km/h
Altitude maximale : 55 m
Altitude minimale : 12 m
Heures de pointe

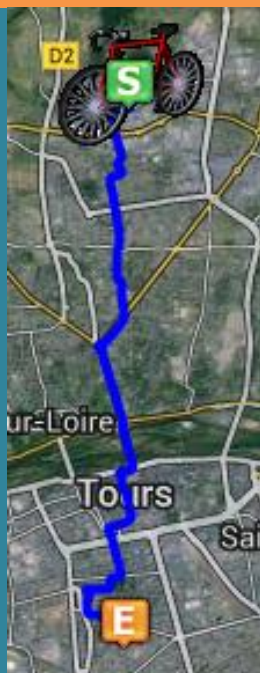
Cycliste 2



Durée : 10min
Distance totale : 2.1km
Vitesse moyenne : 12km/h
Vitesse maximale : 23km/h
Altitude maximale : 48 m
Altitude minimale : 27 m
Heures creuses

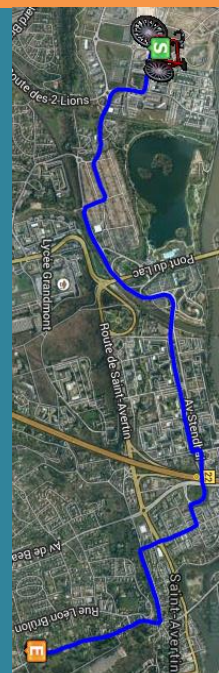
URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Cycliste 3



Durée : 34min
Distance totale : 7.8km
Vitesse moyenne : 13km/h
Vitesse maximale : 27km/h
Altitude maximale : 118 m
Altitude minimale : 40 m
Heures de pointe

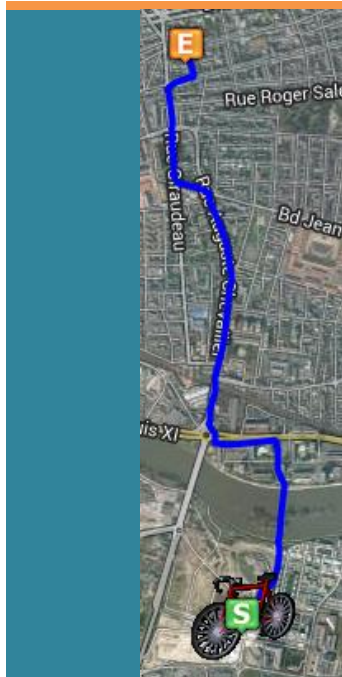
Cycliste 4



Durée : 23min
Distance totale : 5.5km
Vitesse moyenne : 14km/h
Vitesse maximale : 38km/h
Altitude maximale : 73 m
Altitude minimale : 10 m
Heures creuses

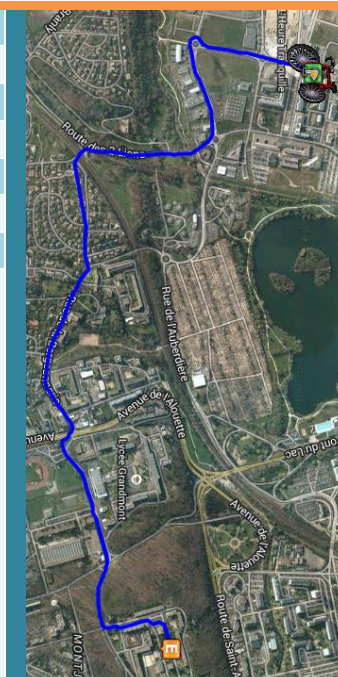
URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Cycliste 5



Durée : 14min
Distance totale : 2.9km
Vitesse moyenne : 13km/h
Vitesse maximale : 26km/h
Altitude maximale : 55 m
Altitude minimale : 42 m
Heures creuses

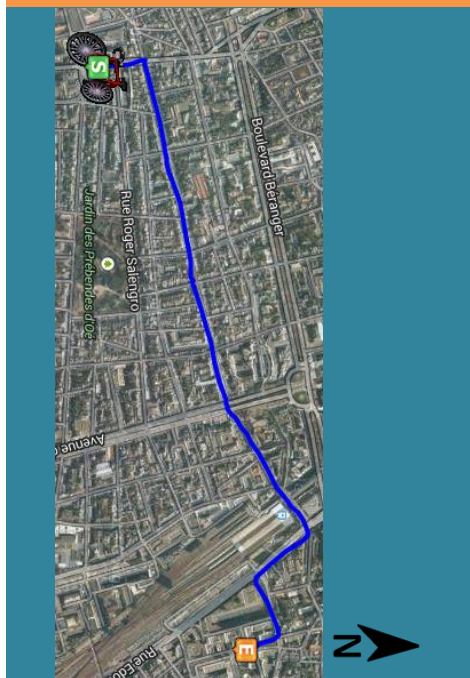
Cyclistes 6 et 7



Durée : 16min
Distance totale : 3.5km
Vitesse moyenne : 12km/h
Vitesse maximale : 30km/h
Altitude maximale : 73 m
Altitude minimale : 39 m
Heures creuses

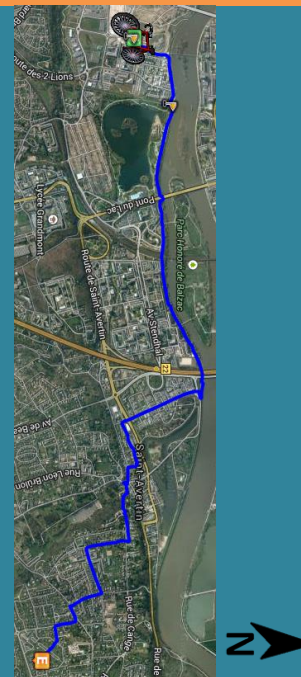
URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Cycliste 8



Durée : 9min
Distance totale : 2.1km
Vitesse moyenne : 14km/h
Vitesse maximale : 23.5km/h
Altitude maximale : 80 m
Altitude minimale : 23 m
Heures creuses

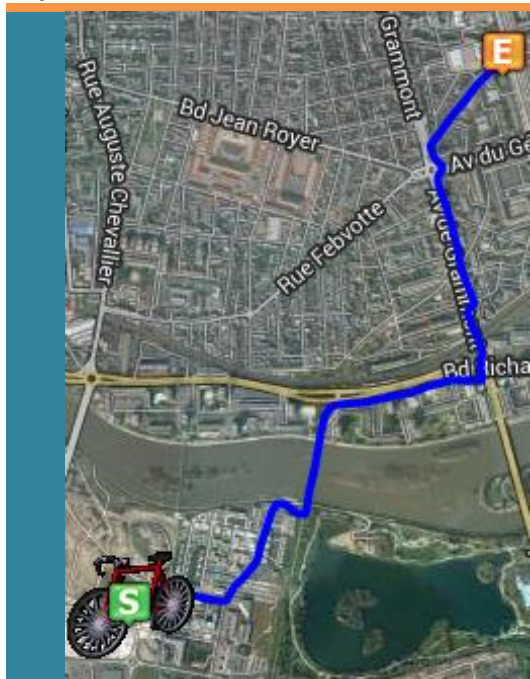
Cyclistes 9



Durée : 31min
Distance totale : 7km
Vitesse moyenne : 13.5km/h
Vitesse maximale : 29km/h
Altitude maximale : 114 m
Altitude minimale : 26 m
Heures de pointe

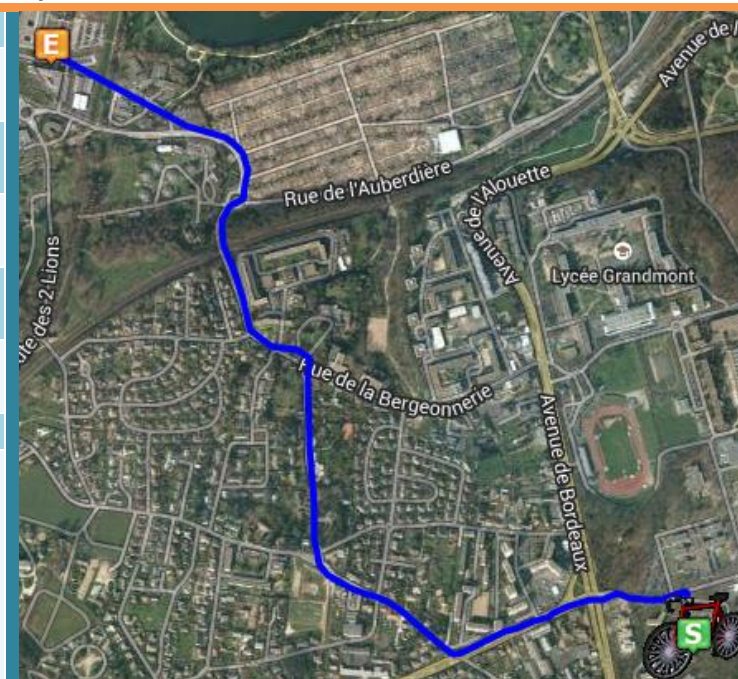
URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Cycliste 10



Durée : 13min
Distance totale : 2.9km
Vitesse moyenne : 13km/h
Vitesse maximale : 24km/h
Altitude maximale : 61 m
Altitude minimale : 36 m
Heures creuses

Cycliste 11



Durée : 9min
Distance totale : 2.4km
Vitesse moyenne : 16km/h
Vitesse maximale : 40km/h
Altitude maximale : 115 m
Altitude minimale : 42 m
Heures de pointe

Pour les heures de pointes et les heures creuses de semaine nous nous sommes fondés sur les horaires suivants:

Heures creuses	Heures de pointe
Avant 7h15	De 7h15 à 8h30
De 8h30 à 11h45	De 11h45 à 12h30
De 12h30 à 13h30	De 13h30 à 14h15
De 14h15 à 16h30	De 16h30 à 18h30
Après 18h30	

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Conformément au principe de base qui a été adopté dans cette expérimentation, les trajets observés sont des trajets habituels, c'est-à-dire des trajets parcourus de façon régulière sur le même itinéraire et pratiqués par les cyclistes interrogés tout au long de l'année (rares étant les cyclistes étudiés qui renoncent au vélo en cas de conditions météorologiques défavorables, nous y reviendrons par la suite). Les trajets étant définis comme des trajets habituels, ils correspondent donc de façon assez logique à des trajets ayant pour motif se rendre au travail (2), au DA (1), à ses loisirs (1) et à son domicile (7). La longueur des trajets est de 4 km en moyenne et la grande majorité s'est déroulée dans la partie centrale de l'agglomération tourangelle : dans le centre-ville de Tours et dans son péri centre (Tours Grandmont). 3 parcours sont plus longs en termes de distance que les autres : il s'agit du parcours de C3 (7.8 km), C4 (5.5km) et C9 (7km). Ce sont tous des trajets du centre-ville de Tours vers la périphérie éloignée : Tours Nord et Saint Avertin. Ce sont tous des hommes même si C10 rentre chez elle en vélo à Saint Avertin. Les cyclistes interrogés circulent également de manière générale en dehors de heures de pointe cependant cela ne correspond pas forcément à la réalité la plupart des étudiants finissant à 18h15 et rentrant dans la foulée. Ce résultat a été faussé par les besoins de l'expérience. Nous avons en effet besoin d'interrogé les cyclistes au préalable, ce qui retardait leurs départs et donc l'heure à laquelle ils effectuaient leurs parcours. Les cyclistes utilitaires interrogés sont donc une majorité à circuler aux heures de pointe en temps normal et sont donc confrontés aux embouteillages et à l'intensification du trafic routier. Les trajets font en moyenne 17 min et varie selon la zone rallié : les trajets les plus courts de 9 à 16 min sont pour le centre-ville et le péricentre et correspondent à une faible distance kilométrique de 2.1 km à 3.5km ; tandis que les plus long sont pour la périphérie éloignée (C3, C4 et C9). Certaines personnes doivent monter les coteaux pour rentrer chez elles ce qui démontre une motivation supplémentaire comparable à l'effort à fournir. Le tracé GPS relève en effet des écarts de dénivellations allant jusqu'à 88m de différence entre le point le plus bas et le point le plus haut. Les cyclistes C3, C9 et C11 sont ceux qui fournissent le plus d'effort avec respectivement : 78 m, 88m et 73m de dénivelé (ces chiffres sont tout de même à relativiser au vu de la précision des GPS utilisés). Les cyclistes C6, C7 et C4 ont également le coteau à gravir. La pratique du vélo à Tours est donc peu aisée pour les personnes habitant à Grandmont, à Saint Avertin ou à Tours et nécessite beaucoup de motivations. Nous reviendrons sur ses dernières par la suite. Enfin, les cyclistes les plus rapides sont des hommes, qui roulent en moyenne à plus de 14km/h, les femmes roulent plus doucement autour de 12 km/h de moyenne.

Une description plus détaillée

[cf annexes](#)

Après avoir vu en détails les caractéristiques de notre échantillon de population, nous allons maintenant nous attarder sur l'analyse des données récoltées et sur des résultats qui que celle-ci nous a apporté. Le travail effectué avec les cyclistes tout au long de cette recherche, nous a en effet permis de mieux comprendre le comportement des cyclistes et leurs pratiques quotidiennes du vélo dans l'agglomération tourangelle.

RÉSULTATS

Je vais d'abord commencer par affirmer ou infirmer les hypothèses pour ensuite d'avantage m'attarder ce qui est apparu au fil de l'analyse comme un résultat majeur composé d'un ensemble de constats qui s'enchainent et entraînent les suivants.

HYPOTHÈSE 1

Notre première hypothèse était la suivante : *Les cyclistes utilitaires recherchent avant tout la fluidité et usent de la maniabilité de leur monture.* Au fil des entretiens et des parcours, les éléments de réponse que nous avons récoltés allaient dans ce sens. En effet comme le dit par exemple C1 : **« Qu'est qui me rend plus à l'aise ? Bah je sais pas, c'est le fait que tu puisses avancer sans t'arrêter et tu peux avancer en te faufilant entre les voitures, tu n'es pas obligé de t'arrêter, donc ça rend à l'aise ».**

Il rajoutera également : **« avec mon véhicule je peux vraiment faire ce que je veux », « je me sens un peu plus supérieur parce que tu te sens capable d'aller plus vite, puisqu'en plus tu es moins gros, tu te sens plus performant mais pas trop en sécurité ».** C1 aspire donc bien à la rapidité et à la fluidité, il est conscient de la maniabilité de son véhicule et en use. Il expliquera enfin qu'à vélo il est **« plus libre d'aller où [il veut] ».**

Tout comme C2 : **« je me sens beaucoup plus libre »** et **« j'habite tellement près que c'est ridicule de prendre la voiture, je passerai plus de temps dans la voiture ».** Elle a ainsi l'impression que le trajet en vélo est plus rapide. Elle apporte aussi des précisions sur son sentiment de liberté : **« J'ai vraiment un sens, un sens de liberté », « je n'aime pas du tout attendre les transports en commun »,** avec le vélo **« je n'ai pas à attendre, je peux partir quand je veux, non c'est vraiment plus simple ».** **« C'est tellement plus pratique de prendre le vélo à Tours ».**

Enfin, C8, comme ses prédécesseurs et les cyclistes que nous avons interrogés par la suite, a aussi fait allusion aux mécanismes généraux : **« l'intérêt du vélo c'est que je peux m'arrêter n'importe où pour dire bonjour »**, et puis à vélo je me déplace aisément sur la chaussée : **« si a un feu rouge y a une file de voitures si je ne peux pas passer par là je passe par là et puis si après y a une voiture qui est là, je repasse par-là, après je fais des trucs comme ça ».** **« Mais si y a personne je ne vais pas m'amuser à faire des zigzags, mais si je fais des zigzags c'est pour éviter les obstacles que ce soit des voitures, des piétons, des... n'importe quoi ».** Et puis le vélo **« c'est plus rapide ».**

L'ensemble des interrogés a en effet mentionné au moins une fois les qualités du vélo que sont la fluidité et la maniabilité. Tous recherchent la fluidité et la trouve souvent par le biais de la piste cyclable qui dans la majeure partie des cas est dégagée. Leurs dires ont été également vérifiés dans la pratique, surtout par ceux qui sont mobiles sur leurs voies et qui n'hésitent pas à quitter la droite pour éviter un obstacle, démontrant une fois de plus la maniabilité du vélo.

C'est le cas de C1 : « ***[Je suis mobile sur ma voie] parce que tu ne sais pas où tu dois doubler, si tu as un camion qui va serrer à droite, tu vas être obligé de passer par la gauche, alors que si tu as une voiture tu vas pouvoir le doubler par la droite, tu as vachement besoin de bouger en fait*** ».

Mais aussi de C8 : « ***[Je suis mobile sur ma voie], si a un feu rouge y a une file de voitures si je ne peux pas passer par là je passe par là et puis si après y a une voiture qui est là, je repasse par-là, après je fais des trucs comme ça. Mais si y a personne je ne vais pas m'amuser à faire des zigzags, mais si je fais des zigzags c'est pour éviter les obstacles que ce soit des voitures, des piétons, des... n'importe quoi*** ».

Cette hypothèse est donc vérifiée.

C1 est de plus soucieux de s'arrêter le moins possible, comme la plupart des cyclistes et comme nous l'avons déjà vu avec l'étude de Carré : « ***[Je souhaite d'arrêter le moins possible] pour gagner du temps, parce qu'en fait en vélo le plus dur, comme je te l'avais dit lors de l'entretien je crois, le plus dur c'est de faire les dix premiers mètres parce qu'en fait c'est là où tu as besoin du plus d'énergie, c'est comme sur une voiture, la vitesse qui a le plus de puissance c'est la première parce que, bah c'est pareil en vélo, parce que tu as besoin de lancer la machine*** ».

Même souci pour C9 : « ***[Je me mets en danseuse] à chaque fois que je dois refaire une accélération, enfin à chaque fois que j'ai ralenti ou que je me suis arrêté en général c'est que je me suis raté et que je veux repartir, encore une fois pour gêner un minimum les gens qui sont derrière moi. Mais même quand n'y a personne en fait, je repars en danseuse pour accélérer un maximum et regagner ma vitesse maximale le plus vite possible*** »

HYPOTHÈSE 2

Notre deuxième hypothèse partait du principe que *La plupart des cyclistes utilitaires ont un usage circonstancié*. Cependant nous nous sommes rapidement aperçus que les cyclistes que nous avons interrogés s'étaient déjà forgés une certaine pratique de la ville. Cette hypothèse est donc infirmée. En effet, à part pour les 4 personnes qui habitent à Tours depuis plus de 10 ans, et qui ont pour leurs parts un usage parfaitement abouti de l'espace urbain tourangeau, il a été difficile d'évaluer le degré d'expérimentation des autres cyclistes.

Pour C3, par exemple, son itinéraire a évolué au fil des années : « ***en fonction des aménagements qui ont été faits, des travaux qu'il peut y avoir, du tram et des aménagements qui des fois me conviennent pas donc je passe plus là, ça m'embête plus qu'autre chose, l'aménagement est pas adapté pour les cyclistes*** ».

C4 explique quant à lui comment il choisit son itinéraire : « ***En général, en début d'année je teste plus ou moins d'autres trucs et ensuite je termine vite sur le même, avant je passais, pas par l'intérieur, mais ça change pas grand-chose et j'évite de prendre celle-là parce que c'est un gros truc de tout façon (Route de Saint Avertin)*** ».

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C5 a aussi testé d'autres itinéraires : *« J'ai testé des itinéraires au niveau rue de Chinon par exemple, rue Auguste, des rues un peu plus, plus, enfin un peu moins empruntées mais y a beaucoup de sens unique et c'est pas, c'est pas évident non plus, que ça soit dans un sens ou dans l'autre, au final y a toujours un sens unique qui bloque, qui fait faire un détour soit par les Prébendes ou pour reprendre l'avenue Giraudeau, donc au final, c'est le plus simple ».*

C6 et C7 ont fait de même : *« à la base on a pris ce chemin parce qu'on a regardé tous les chemins sur Google Maps, ils en proposaient trois et au début on les a tous testés, enfin on est descendu une fois par ici, mais après ça nous embêtait de traverser au bord du lac, parce que, enfin, en fait tu gagnais pas trop trop de temps parce que tu contournais le lac, tu arrivais, tu avais une petite montée là, tu sortais du, enfin je sais pas si tu vois, mais tu sors et après tu relonges le tram et après tu as beaucoup de monde donc heu à vélo c'est pas super facile alors que sur ce chemin on a personnes et au final on a autant de montées que de descentes, et ça nous prend un peu moins de temps ».*

C9 est le cycliste qui essaye le plus de nouveaux itinéraires, il habite depuis longtemps à Saint Avertin et cherche à tester tous les itinéraires afin d'avoir l'itinéraire le plus conforme à ses attentes : pas trop de montées et pas trop de circulation. C9 : *« j'avais une théorie, j'ai toujours pas testé d'éventuellement d'essayer de prendre du côté de l'avenue Général De Gaulle jusqu'au bout, et après de tourner avenue de Bordeaux, quand j'arrive après Trousseau en fait, puis de redescendre, c'est un peu plus long du coup mais ça a le mérite d'être totalement plat, voilà. Mais je n'ai pas encore testé, enfin quasiment totalement plat, parce que là avenue de Bordeaux tu as quand même une descente, donc ouais en fait je crois que ce n'est vraiment pas une bonne idée ».*

De plus, la façon de C9 de nous raconter son itinéraire, nous en apprend long sur son expérience de la ville et nous montre à quel point il la connaît, mais aussi comment on peut découvrir par hasard, à cause d'un élément perturbateur, un nouvel itinéraire plus adapté : *« je longe le Cher ici, sauf que d'habitude je prends le bas du Cher donc là sur le plan ça se voit pas, tu as deux chemins, tu as le chemin qui longe le lac de la Bergeonnerie et le chemin qui est à droite, j'ai testé le chemin qui est à droite à ce matin, il a plu y a je sais plus deux trois jours, c'est une horreur, j'ai cru que j'allais, m'embourber à jamais. Donc en théorie ce que je fais quand c'est embourbé, c'est que je prends l'avenue de Stendal ici, sauf que je viens de me rendre compte qu'en fait, je me suis rendu compte aujourd'hui, que depuis tout ce temps je n'avais pas réfléchi, y a un chemin, le long du lac de la Bergeonnerie et le long du quartier des fontaines, qui lui est en hauteur et qui ne prend pas l'eau et ce n'est pas de la terre, c'est un espace de revêtement particulier, tu verras mon vélo il est dégueulasse, c'est immonde, j'en avais partout, je suis arrivé à mon truc Zotéro, j'avais de la terre sur mon blouson c'était affreux, donc aujourd'hui ce qu'on va prendre c'est du coup c'est ce chemin-là qui est un peu surélevé, hop hop hop, là par contre on arrive à une difficulté, je pense qu'on va redescendre sur le chemin terreux tu verras à quel point, c'est dégueulasse, on va passer sous le pont du lac, parce que sinon traversé le pont du lac tu n'as pas de passages piétons et y a les bus, plus les voitures, tu as 4 lignes c'est affreux donc c'est plus simple de prendre les escaliers puis de remonter ensuite, pour éviter de se taper la boue, puis ensuite prendre le chemin qui longe les fontaines, qui va, je ne sais pas trop où il débarque au bout, mais de mémoire pour l'avoir étudié pendant mon PIND, je sais qu'il débouche, sur le truc là, on passe sous l'autoroute ensuite et ensuite hop, alors*

moi ce que je fais je pourrais prendre en théorie ici le long du lac de Saint-Avertin c'est plus joli, là où j'ai fait mon PIND, sauf que ça nous oblige à prendre la rue qui est ici, la Rue de la Corcheveau, une rue qui est pipeur en pente et qui est faite pour les voiture autrement dit c'est beaucoup trop dangereux et beaucoup trop galère, donc moi ce que je fais c'est que je passe dans la zone d'activités de Granges Galants, ça se fait plutôt bien y a pas trop de circulation, sauf éventuellement aux heures de pointe et encore, ensuite ici au rond-point, ta ta ta, ah voilà je passe là donc ici dans cet espèce de petit quartier c'est calme et en plus ici le virage est vachement drôle à prendre en vélo parce que c'est un peu en pente, c'est sympa, bref, donc ensuite on va ici hop, paf on arrive au niveau de la caserne, alors en général je vais pas là, alors je sais pourquoi je vais pas là en fait, parce qu'en fait il y a plus de voitures quand tu vas ici, c'est le centre-ville de Saint Avertin, donc je prends cette petite rue-là qui est un parking dégueulasse, ce qui est en fait situé juste à côté de la caserne de Saint-Avertin, puis ensuite je prends ce chemin là et en général je suis tellement un rebelle que je prends le feu au rouge, parce que sinon tu attends trop longtemps, il est mal fichu, donc je zigzag un peu etc. »

Grâce à la réactivation, il est clair que l'expérimentation des 7 autres cyclistes reste dans le périmètre du premier parcours et que leurs itinéraires sont perfectionnables. Les routes privilégiées restant encore les axes assez fréquentés.

Pour conclure on peut dire que la majorité des cyclistes n'ont pas encore un usage abouti du milieu urbain, mais que la plupart ils cherchent à améliorer leurs itinéraires au fil du temps. Plus une personne reste longtemps dans une ville en y pratiquant quotidiennement le vélo et en l'arpentant dans tous les sens, plus son usage est abouti. On a donc 7 cyclistes qui tendent à avoir un usage plus ou moins abouti de l'espace. Cela dépend essentiellement de la volonté qu'a la personne à explorer son environnement : à ne plus se cantonner à l'itinéraire du GPS ou de Google Maps ou à celui qu'on a pris la première fois. Cela permet de mesurer la curiosité de chacun de nos cyclistes.

C10 nous a par exemple avoué toujours utiliser son GPS bien qu'elle commence à connaître la ville : **« En fait par exemple quand il y a des soirées ou quoi chez des amis, ils me disent le nom de la rue comme moi j'habite à Saint-Avertin, enfin il faut que je prenne le chemin le plus court donc j'utilise le GPS au lieu de faire mon plan directement à l'avance ou quoi ».**

HYPOTHÈSE 3

Notre troisième hypothèse conjecturait que *Les cyclistes utilitaires suivent à la fois des logiques d'écart et d'intégration*. Cette hypothèse a été vérifiée au cours de nos parcours et en effet la majorité des cyclistes combinent des logiques d'écart et d'intégration, afin d'aller plus vite et de ne surtout pas s'arrêter. Seulement 2 cyclistes ont un itinéraire, pour l'un totalement intégré (C8) et pour l'autre totalement à l'écart (C10), cependant cela reste discutable. Le premier n'étant pas gêné s'il n'y a pas une séparation stricte vélo-voiture et l'autre favorisant cet itinéraire car lui permettant d'être pratiquement en

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

permanence à l'écart de la circulation automobile. Souvent ce sont la présence ou l'absence d'aménagements qui influe sur les logiques et donc sur les pratiques des cyclistes.

C'est le cas de C2 par exemple : **« en fait pour rentrer là, je vais direct sur la route Avenue Edouard Michelin, je ne peux pas faire autrement jusqu'au bout là, là maintenant y a une piste, à côté du nouveau bâtiment, donc. Donc j'évite les voitures là, je prends le rond-point et je prends la piste dès que je peux et éviter d'être avec les voitures je continue sur le côté sur la piste cyclable, le pont Saint Sauveur jusqu'au rond-point. Après je traverse, sur le passage piéton, là, après c'est une piste cyclable mais qui est sur la route jusqu'au feu, je traverse les rails, je descends, ça va très vite, je descends, je descends et puis après je prends la petite bifurcation qui va directe à la place de Strasbourg. Je longe la place de Strasbourg, c'est toujours une piste cyclable, en principe et pis y a un feu sur le boulevard Jean Roger, je traverse et après je vais jusqu'au bout de la rue de Desaix et c'est chez moi, je tourne à gauche et je suis là. Donc là, juste le dernier petit bout, y a plus de pistes cyclables »**. Elle a une logique globalement d'écart cependant quand il le faut elle adopte une logique d'intégration.

C'est aussi le cas de C5 : **« je passe par la passerelle du Cher, déjà parce que je trouve ça moins dangereux que la route et puis plus agréable en termes de paysages donc je passe par les rives du Cher, donc après là, je sais plus exactement, mais y a une continuité, enfin y a des pistes cyclables qui passent par-là, donc après je continue sur la piste cyclable qui rejoint le rond-point. Et donc après le rond-point, bas je traverse au niveau du passage piéton et je rejoins la piste cyclable qui remonte jusqu'à, Général Renault, donc en continuant tout droit, Rue Auguste Chevalier, à voilà place de Strasbourg alors ça tourne par là il me semble après, donc je continue jusqu'au boulevard Jean Royer, c'est ça, et là je reprends la rue Giraudeau, et Rue Giraudeau je file jusqu'à la rue d'Entraigues, Rue Fromont et puis après moi j'habite par-là donc je termine à pied sur un trottoir »**. C5 explique notamment qu'en arrivant rue Giraudeau ce n'est pas simple pour les vélos parce qu'il y a beaucoup de circulation notamment le soir, et qu'à partir de ce moment-là il n'y a plus vraiment d'espaces à l'écart du trafic où il peut rouler plus sereinement jusqu'à chez lui.

C8 explique quant à lui qu'il n'y a pas réellement de pistes cyclables sur son parcours : **« c'est le trajet le plus direct et par contre il n'y a pas de pistes cyclables nulle part [...] : sur cette partie-là ce n'est pas une piste c'est une bande, y a vélo qui est dessiné sur la route mais c'est tout [...]. Mais je sais que là il y a une priorité à droite, là y a une priorité à droite, là y a une priorité à droite [...] : je sais qu'il y a quelques points où il faut que je fasse attention. »** C5 n'a pas peur, ça ne le gêne pas d'être avec les voitures : **« parce que la route elle est aux voitures et aux vélos »**.

C10 au contraire préfère ne jamais être au contact de la circulation. Elle se sent plus à l'aise à l'écart : **« j'étais sur la contre allée de Grammont sur une petite cyclable avec presque personne, y avait moins de voitures et je me sentais plus en sécurité »**. Elle explique ce qui la stresse dans le comportement des voitures : **« elles te doublent, même à l'approche d'intersections. La situation que j'ai tous les matins à chaque fois je me dis que je peux me faire écraser c'est que je dois tourner comme ça donc je dois laisser passer les voitures qui arrivent d'en face mais sauf que les voitures de derrière elles veulent**

tout le temps me doubler, donc j'essaie de me mettre plus comme ça enfin c'est la peur de me faire faucher ». Quand nous l'avons interrogé sur ses pratiques elle nous a répondu qu'elle longe le chemin du tram parce qu'elle n'est pas rassurée dès lors qu'elle se retrouve avec des voitures : ***« je préfère limite aller sur le trottoir tu vois »***. Elle utilise tous les aménagements qui lui permettent d'être en sécurité et d'être séparé de la chaussée des voitures.

On remarque aussi que plus le trajet est long plus les changements d'usage sont probables. C'est le cas pour les cyclistes 3, 4 et 9, mais aussi pour C11, C6 et C7. C6 explique par exemple que certaines portions qu'elle emprunte ne sont pas du tout aménagées pour les cyclistes : ***« on descend toute la rue de la Bergeonnerie, on fait vraiment toute la descente, après je ne sais pas si tu vois la grande pente, mais on fait vraiment la grande pente et on descend jusqu'au rond-point, on prend le rond-point et là tu as une piste cyclable donc là c'est cool, c'est notre première piste cyclable de toute la descente »***.

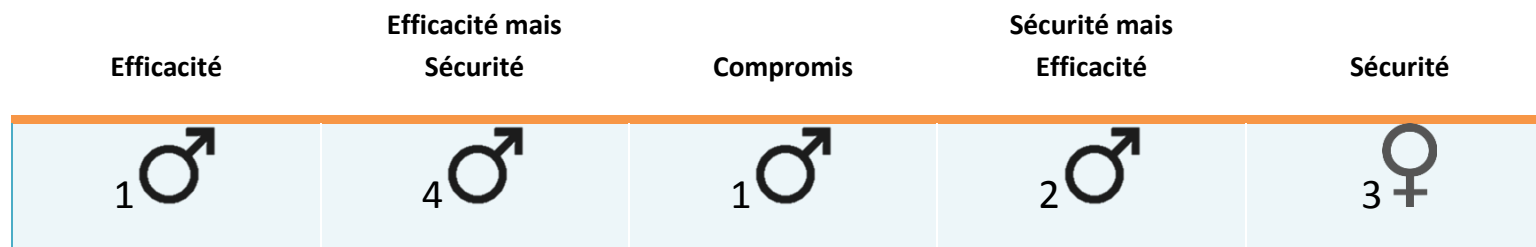
C3 est quant à lui très précis quand il nous décrit son parcours : on peut à peu près voir là où il est sur une piste cyclable et là où il n'y est pas. C3 : ***« je prends la rue des Douets, là je tourne ici parce que ça m'évite de prendre la rue de Suède et puis j'arrive ici en face où je traverse et là c'est une rue avec un feu pour traverser l'avenue Danemark et y a une piste cyclable qui remonte et ensuite elle est en sens unique dans l'autre sens, donc là j'arrive au feu, je traverse, là c'est pareil ça va tout droit, je fais ça, là, rue du Maine, ici par le Beffroi, je longe je suis le tram, là, là ici ça remonte y a une piste cyclable, là j'arrive au Christ Roi, alors là c'est le bazar, y a plus trop de pistes cyclables, on ne sait plus où l'on va, la piste cyclable c'est du flou, donc je coupe sur les trottoirs pour rattraper la piste cyclable qui est ici avenue Maginot, c'est une piste cyclable qui est pas exceptionnelle, elle est sur le trottoir et y a pas de niveau donc les voitures se garent aussi faut slalomer entre les poubelles et entre les gens, là c'est la place en haut de la tranchée, je redescends parce que là il y a une piste cyclable. J'arrive au pont, alors là le pont y a pas de piste cyclable dans ce sens-là, qui descend, y a beaucoup de gens qui prennent l'autre côté mais c'est qu'une piste cyclable qui remonte vers Tours Nord et un trottoir, donc moi je file je prends la ... de toute façon c'est limité à 30, donc j'arrive à aller à cette vitesse-là. Alors là j'arrive là, je tourne ici et je reprends la rue Marceau ... »***.

UN RÉSULTAT MAJEUR

Nous avons enfin observé, une corrélation entre le fait que les cyclistes soient à l'aise en vélo et leurs comportements réels sur la route. En effet tous n'ont déjà pas la même priorité en vélo. Certains souhaitent aller plus vite, être efficaces, d'autres privilégient la sécurité : ce qui dénote déjà des comportements antagonistes qui ont chacun leurs nuances. Les cyclistes que nous avons interrogés se félicitent même parfois de savoir allier efficacité et sécurité.

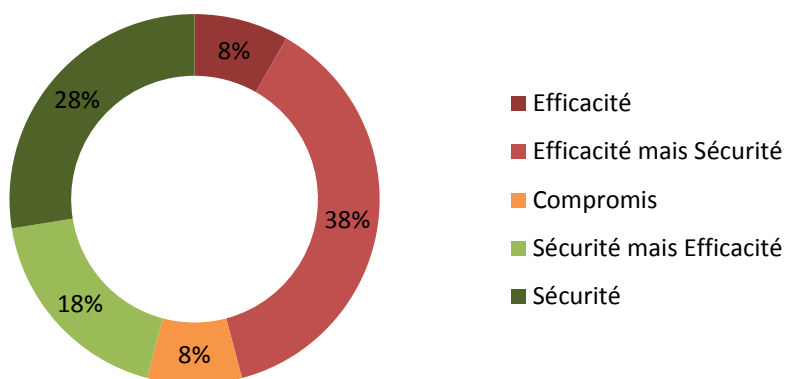
Ci-dessous est présenté le tableau récapitulatif des tendances des cyclistes. J'ai identifié 5 nuances, des cyclistes privilégiant seulement la sécurité ou l'efficacité à ceux qui sont plus partagés. Les cyclistes interrogés sont une majorité à allier sécurité et efficacité.

⇒ **Position du curseur entre Efficacité et Vulnérabilité**



⇒ La sécurité est de plus primordiale pour toutes les femmes.

**POSITION DU CURSEUR ENTRE
EFFICACITÉ ET VULNÉRABILITÉ**



Nous avons pu identifier ces tendances grâce aux entretiens dont voici les extraits les plus pertinents. J'identifie à chaque fin de situation la tendance prédominante. Lors du parcours, les pratiques de ces cyclistes ont également correspondues à ce qu'ils m'avaient préalablement confiés. Ce qui permet une fois de plus de se rendre compte que la grande majorité des cyclistes interrogés s'analysent de manière plutôt objective.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C1 : « *[Je ne favorise pas d'abord ma sécurité], en fait pour moi la piste cyclable ce n'est pas la sécurité, c'est plus le temps, en fait le moins de temps je vais attendre. J'essaye d'avoir le moins de temps d'attente possible, de faire mon trajet le plus rapidement possible. [...] [J'essaye d'être efficace], enfin efficace pour moi c'est surtout le temps, [je cherche à être le plus rapide, je souhaite optimiser mon temps de parcours].* » **EFFICACITE**

C2 : « *[ce qui est primordiale pour moi en vélo] : bah c'est quand même la sécurité [...], donc pendant une période je portais un casque mais en hiver, j'ai froid aux oreilles donc je mets un bonnet et je ne peux pas mettre les deux. Mais le soir maintenant je mets quand même le gilet jaune, j'ai des phares quand même, donc j'essaye d'être vu, le plus possible parce que je pense que les accidents c'est vraiment très facile et je vois beaucoup de cyclistes qui n'ont pas de phares du tout la nuit, je trouve cela effrayant.* » **SECURITE**

C3 : « *je commence à faire de plus en plus attention à la sécurité, je vois quand je remonte, je sors de mon circuit parce que j'ai une course à faire et tout, j'essaye de calculer au retour les zones où je pourrais être plus en sécurité ou pour croiser des routes je les prendrais plus facilement. Je vois par exemple quand, lundi soir, j'étais calé, je me suis arrêté au Leclerc et pour moi le plus court ça aurait été de reprendre la route qui passe devant le Leclerc et d'arriver au rond-point en bout là-bas et puis de couper, même si c'est un rond-point aménagé, j'aurais été embêté parce que les voitures ça roulent toujours vite, ils passent le rond-point assez vite et j'aurais été embêté. Donc j'ai préféré faire un tout petit crochet et hop revenir sur mon circuit où j'ai un feu qui me permet de traverser plus facilement la voie. Maintenant, je fais de plus en plus attention à la sécurité, parce que je vois que des fois ça frôle, bon j'ai l'habitude, mais pour des gens qui n'ont pas l'habitude de faire du vélo c'est vrai que y a des fois c'est quand même très chaud, ils passent trop près. Ils ne font pas attention, ils vont doubler pour tourner 10m plus loin devant nous et alors les clignotants alors ça c'est, ça devient une catastrophe, ils en mettent plus.* » **EFFICACITE MAIS DE + EN + SECURITE**

C4 : « *[Je privilégie plus la sécurité, enfin je veux dire quand j'ai un problème je ralentis quoi, donc je privilégie plutôt la sécurité à la vitesse.* » **SECURITE PUIS EFFICACITE**

C5 : « *Je pense qu' [entre sécurité et efficacité], que ça doit se valoir, je pense peut-être le plus rapide parce que le plus en sécurité je ferais l'effort de prendre ces petites rues et ça me rallongerais ça me rallongerais pas de beaucoup* » **EFFICACITE MAIS SECURITE**

C6 : « *Je mettrais plus la sécurité, enfin je fais super attention à..., je n'aime pas passer quand on passe par des passages piéton, je n'aime pas passer quand c'est rouge même quand la voiture elle est loin, ou un « cédé le passage » je m'engage pas si je vois que la voiture elle est..., des fois, tout le monde me le reproche, parce que tout le monde me dit tu aurais pu passer trois fois, mais je sais pas j'aime pas, ouais je privilégie ma sécurité.* » **SECURITE**

C7 : « *J'essaie de faire un compromis entre sécurité et efficacité, j'ai passé mon permis moto donc j'ai appris aussi à être efficace, en roulant tout en faisant attention à ce qui m'entoure, donc je fais vraiment attention quand je roule à tous ce qui m'entoure, j'essaie d'être conscient d'un maximum de choses pour pouvoir aller le plus vite possible.* » **EFFICACITE MAIS SECURITE (compromis)**

C8 : « *Je suis quand même un père de famille, donc j'ai des responsabilités, j'ai un casque. [...] La sécurité c'est primordial. Je vais vite mais je fais, enfin je pense c'est toujours pareil, les gens ils disent je roule à 170 mais je fais attention, donc voilà je sais très bien que les gens sont pas crédibles quand ils disent je vais vite mais je fais attention, mais je vais quand même le dire je vais vite mais je fais attention.* » **EFFICACITE avec responsabilités ("SECURITE")**

C9 : « *[En prenant ce parcours j'évite un maximum les voitures, je suis en sécurité], et j'en profite pour prendre un endroit qui est assez joli, qui est plus agréable à prendre le matin et qui est relativement direct tu vois, ce n'est pas le plus court parce que le plus court ça serait de passer par toutes ses ruelles à la con. [Si c'est le plus rapide c'est je pense] un des plus rapides, y a un gros avantage, c'est que sur toute cette partie-là qui est quand même vachement longue, c'est la ligne droite y a personne, donc ça fait un peu comme une autoroute tu n'as pas à faire des virages et tout, tu n'as pas à faire des changements de direction. [J'essaie d'aller le plus vite,] en fait, quasiment le plus vite en étant relativement sécurisé.* » **SECURITE sauf aux feux**

C10 : « *[Je privilégie] tous les aménagements qui me permettent d'être en sécurité et d'être séparée de la chaussée des voitures.* » **SECURITE**

C11 : « *[Je favorise] plutôt ma vitesse, ma rapidité ouais, la sécurité vient après par exemple moi j'aime bien les pistes cyclables notamment, la principale utilité que j'aime aux pistes cyclables c'est quand elle me permet de contourner un ralentissement de voitures, alors là je déteste quand la rue est bloquée, parce que là y a rien pour les vélos pour doubler les voitures et par exemple sur l'avenue Dassault la piste cyclable le soir c'est royal, quoi, tu as toutes les voitures bloquées et toi tu passes, voilà* » **EFFICACITE et après SECURITE**

Pour les cyclistes mettant en avant l'aspect sécuritaire il faut continuer à développer les sas à vélo, les pistes cyclables et surtout les itinéraires spécifiques au vélo. Ces cyclistes ont en effet besoin d'aménagements sécurisants qui les éloignent du trafic automobile, tout en leur permettant de rester efficaces, il ne s'agit pas de faire des déviations pour les cyclistes mais plutôt l'inverse : diminuer la place de la voiture en ville au profit des modes « doux » et des transports en commun. Le vélo en ville doit avoir sa place et tout comme il y a aujourd'hui des boulevards et des autoroutes pour les automobilistes, il faut instaurer des autoroutes cyclables (véloroutes) comme aux Pays-Bas. Le fait de développer les TCSP (les transports collectifs en site propre), comme cela a été fait à Douai devrait inspirer les collectivités françaises à développer des transports « doux » en site propre qui se définiraient comme leurs parents, les TCSP. Il s'agit pour ces derniers d'un système de transport public de voyageurs, utilisant une voie ou un espace affecté à sa seule exploitation, bénéficiant généralement de priorités aux feux et fonctionnant avec des matériels allant des autobus aux métros, en passant par les tramways. Pour les transports « doux » en site propre il faudrait classer les voies réservées par vitesse de déplacements, les piétons conservant le trottoir ; les cyclistes, rollers,

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

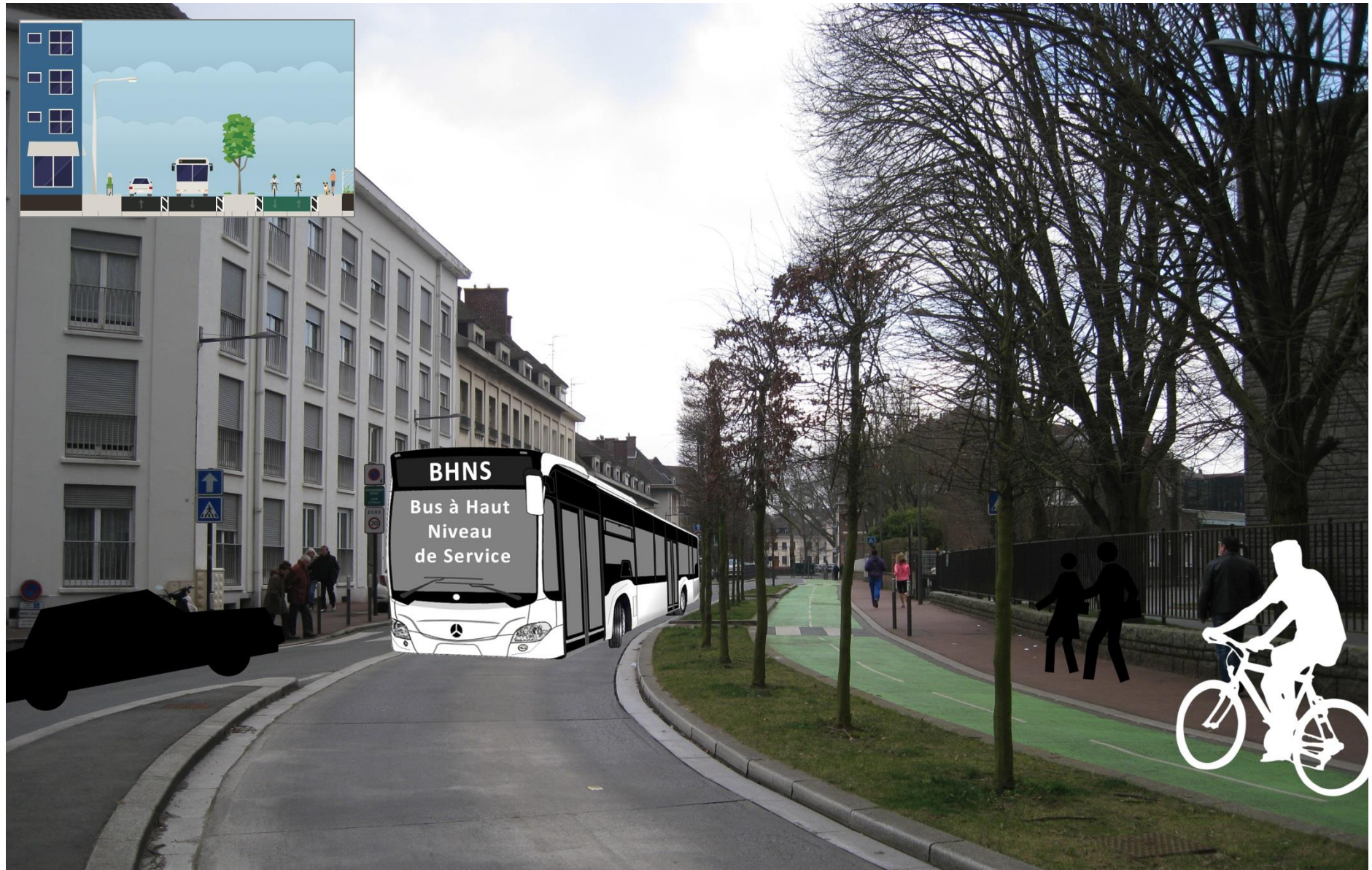
trottinettes, etc. ayant alors leurs espaces réservés, comme on peut le voir sur les photos prises ci-dessous à Douai¹². La ville de Douai a aussi pris le parti de bien différencier les espaces en distinguant les usages par des couleurs, ce qui est plutôt intéressant et efficace.

Pour les cyclistes adoptant un comportement visant l'efficacité l'usage de ces nouveaux aménagements leurs sera bénéfique bien que ce type de cyclistes n'est pas besoin de tels aménagements pour circuler. Ils utiliseront néanmoins occasionnellement les pistes cyclables pour accéder plus vite aux tournes à droite, aux cédés le passage cycliste et aux sas à vélo qu'ils plébiscitent (ci-contre une initiative de la ville de Douai pour renforcer la lisibilité des sas à vélos : panneau « SAS RÉSERVÉ AUX VÉLOS »). Il faut donc développer les aménagements cyclables et de préférence les différencier des autres aménagements routiers, comme on fait un trottoir pour les piétons, une chaussée pour les automobilistes, une piste cyclable pour les cyclistes. Ces aménagements sont bénéfiques à tous les types de cyclistes et doivent être confortés et développés.



¹² Cette opinion est également défendue par Kingham et al., des Néo-Zélandais, qui recommandaient en effet en 2011 de créer des pistes séparées en traitant les intersections en détail. Ils proposaient de mettre en œuvre des dispositifs aux intersections comme des voies de tourne-à-gauche indirect ou des phases de feu dédiées, mais aussi d'étendre les zones 30 et d'améliorer la lisibilité des aménagements existants.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)



URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)



URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Nous avons ensuite observé que le comportement sur la route diffère selon les cyclistes suivant qu'ils sont plus ou moins à l'aise sur la route, voici leurs réactions. J'identifie à chaque fin de situation l'attitude adoptée. Ces réactions sont tirées de la réactivation. J'ai en effet identifié 3 types d'attitudes à partir de l'analyse que j'ai faite des différents parcours. Résultats que j'ai ensuite fait confirmer par les cyclistes interrogés. Il s'est avéré que mon analyse était exacte car tous ont confirmé les comportements que j'avais identifiés.

C1 : « *[Quand je suis à vélo je souhaite qu'on me laisse de l'espace, qu'on me prenne en compte], c'est super important d'avoir de l'espace parce que tu ne peux pas maîtriser, déjà même avec les deux mains sur le guidon tu ne peux pas avoir la maîtrise parfaite de ton vélo, tu as besoin forcément, si ta pédale elle se prend, si tu as un truc qui va pas, de pouvoir faire un écart, je ne sais pas de combien de mètres, mais de pouvoir faire un écart.* » De plus « *[Quand il n'y a personne je roule] au milieu de la voie, comme ça tu peux faire des écarts plus facilement, tu as plus de marge, tu es plus visible aussi, tu risques moins de te prendre des portes.* » Enfin « *[Ça me dérange pas d'être avec les voitures], parce que les voitures ont une vitesse limitée en ville, donc ce n'est pas grave ce n'est pas comme si tu étais sur une 4 voies, donc les voitures elles te voient, donc ce n'est pas si gênant que ça.* » **ATTITUDE 1**

L'attitude 1 correspond à un type de cyclistes bien précis : ces cyclistes comme l'ensemble des cyclistes interrogés ne collent pas les voitures qui sont garées, par contre quand il n'y a pas de piste cyclable ils roulent au milieu de la route et n'hésite pas à s'imposer en bloquant les voitures qui sont derrière eux s'ils jugent qu'ils sont potentiellement en danger (cas général). Ce sont des cyclistes qui se sentent à l'aise sur la route.

C2 : Pour ma part « *Je prends la piste [cyclable] dès que je peux et ainsi éviter d'être avec les voitures* ». Quand il n'y a pas de pistes cyclables, je roule à droite, assez près du trottoir, « *surtout si y a des voitures qui roulent, sauf quand il y a beaucoup de bosses. Plus particulièrement à Tours, j'essaie d'éviter les bosses qui sont sur le long du trottoir mais je vérifie qu'il n'y a pas de voitures derrière si je me décale, me déplace plus au milieu, je ne reste pas sur un revêtement trop mauvais* ». **ATTITUDE 3**

L'attitude 3 correspond à un autre type de cyclistes : ces cyclistes roulent à droite voir extrêmement à droite s'ils sont doublés, ils ont assez peur de s'imposer et donc ils ne le font pratiquement jamais. Ce sont des cyclistes qui ne se sentent pas très à l'aise sur la route.

C3 : Quand il n'y a pas de pistes cyclables, je roule « *à droite, mais pas totalement à droite, un peu au milieu quand il n'y a pas de voitures, mais ça c'est un vieux réflexe de cyclistes, quand on s'écarte un peu, si y a une voiture qui vous serre, vous avez toujours une marge pour vous resserrer. C'est-à-dire quand on faisait du vélo, sur la route dans les campagnes, tout ça, ça arrivait qu'il y ait des voitures qui vous serrent, si vous êtes serrés, la voiture elle va passer toujours au ras, mais là vous n'avez plus d'échappatoire c'est ou le trottoir ou le bas-côté tandis que si vous laissez une marge et que la voiture elle passe et elle vous serre vraiment, vous avez toujours ... et vous restez toujours sur la route ça c'est un vieux réflexe et je m'écarte c'est surtout quand il y a*

*des voitures en stationnement je sais pas si la portière va pas s'ouvrir, si y a pas quelqu'un dedans. Je suis à droite quand je circule, mais je suis un peu écarté, et si la portière elle s'ouvre ou si quelqu'un débouche entre les voitures j'anticipe, et puis ça permet aussi des fois de faire ralentir, ça évite que les gens ils passent trop près, ils voient qu'ils peuvent pas vous doubler donc ils restent un peu derrière, parce que les gens en ville, personne ne respecte le 1m 1m50 pour doubler, ils passent au ras donc ça c'est le réflexe, des fois c'est fait aussi pour que la voiture derrière elle reste derrière parce qu'il n'y a pas assez de place pour passer, si je me serre elle va passer, elle va me frôler, parce qu'il y en a qui frôlent, c'est tout juste s'ils touchent pas le guidon, mais si vous êtes trop serré, bah quand ils vous serrent bah vous aller au fossé, même s'ils vous touchent pas, mais ça fait un appel d'air sur la route, quand ils passent vite, parce que sur la route y en a qui vont passer à 80 90 ils ne vont pas ralentir, ça provoque un appel d'air et c'est surtout les camions. Ça c'est un réflexe, on l'a appris, c'est à force de faire du vélo et on se le transmet de coureur en coureur on évite de trop serrer le bas-côté autrement on est cuit et puis généralement sur le bas-côté c'est là où il y a les défauts de la route.» Ensuite quand il n'y a pas de pistes cyclables, « je prends la voie normale, je vais au plus direct » mais parfois les voitures me stressent, surtout « quand elles passent assez près, ça c'est assez stressant et puis quand elles vous coupent devant, qu'elles mettent pas de clignotants et puis bon ce qui est maintenant assez stressant c'est le fait qu'elles aient des parebrises teintés et là pas moyen de savoir ce que la personne va faire si y a quelqu'un dans la voiture qui va sortir parce qu'il est stationné, etc. » Cependant je suis quand même à l'aise à vélo, c'est « d'avoir fait des compétitions, d'avoir fait 20 ans de cyclisme en compétition, c'est de savoir ce que c'est de tomber, d'avoir le réflexe, d'être toujours aux aguets, de savoir freiner, de savoir tenir sur le vélo en équilibre ça ça aide aussi à être à l'aise, faire du sur place, avoir le réflexe du freinage, freiner des deux freins c'est déjà pas évident, bien équilibrer son freinage et puis l'habitude que ça frotte c'est vrai, mais bon je vieilli donc c'est vrai que maintenant les voitures s'est plus impressionnant qu'un cycliste mais... C'est ça qui fait et puis l'habitude de faire du vélo ». **ATTITUDE 1***

C4 : Je suis gêné quand je suis dans un trafic dense de voitures parce «*que les voitures roulent trop proche du bord, ou trop proche de moi, si c'est trop proche du bord de toutes façons je ne passe pas mais parce qu'en général au niveau du feu, j'aime bien me garer entre deux voitures dans la file je me mets pas entre la voiture et le trottoir* ». Ensuite « *si elle me double en général je me range, si elle me colle derrière, après ça dépend si je considère qu'il y a de la place pour qu'il double, enfin je décide si je lui laisse la place pour doubler ou pas, sinon je me décale un peu sur la gauche pour lui bloquer le passage, pour pas qu'elle me double, quand je sens qu'il n'y a pas la place* ». « *Dans l'idéal, ma place sur la chaussée, ça dépend de la situation : je roule au milieu quand il n'y a personne ou quand je considère que les voitures n'ont pas la place de me dépasser, sinon je roule à droite, parce qu'on roule à droite, mais je ne suis pas tout à droite, je me décale quand il y a une voiture qui me dépasse et sinon je roule plutôt au milieu, au niveau du milieu droit* ». Et quand il n'y a pas de pistes cyclables c'est pareil : je roule « *à droite ou au milieu s'il n'y a pas de voitures* ». Ce qui me stresse dans le comportement des voitures c'est « *le fait que je ne sache pas si elles me voient ou pas* ». **ATTITUDE 2**

L'attitude 2 correspond au dernier type de cyclistes : ces cyclistes roulent plus détendu et moins près du bord droit de la route, cependant ils serrent très à droite quand il y a une voiture qui les dépasse et se redécalent de la droite quand n'y a personne. Ces cyclistes peuvent s'imposer occasionnellement quand ils jugent la situation trop périlleuse pour eux (cas extrême). Ce sont des cyclistes moyennement à l'aise sur la route.

C5 : « ***Je préfère rester sur la piste parce que je me sens tout le temps en sécurité*** » et puis le comportement des voitures me stresse : « ***c'est la même que quand je suis au volant de ma voiture : les gens qui vont trop vite, quand tu es à vélo ils ont tendance aussi à te coller. Ça reste la voiture, peu importe le comportement, ce n'est pas très rassurant d'être à côté de la voiture ou de se faire doubler. C'est surtout en effet quand ils doublent, quand ils doublent un petit peu n'importe comment les vélos*** » et dans ce cas « ***quand je sens que j'ai une bagnole derrière moi je serre au maximum à droite, enfin je fais quand même attention aux voitures qui sont garées, que quelqu'un ouvre une portière ou etc., mais quand je sens que la personne derrière est pressée ou qu'elle a envie de me doubler, déjà je fais super gaffe à voir si en face y a une voiture qui arrive pour anticiper, ce n'est pas très rassurant*** ». A ce moment-là j'ai un peu l'impression de gêner : « ***on se sent pas à sa place sur la route, sur la route on sent que le vélo il n'a pas trop sa place. Je sens que je gêne un peu à certains moments. Un peu moins quand on est sur une piste cyclable, forcément on ne gêne pas. Le simple fait qu'il y ait des marquages vélo par terre qui indiquent qu'on est sur une voie où il y a aussi des vélos qui l'empruntent, là on se sent moins, enfin c'est pas on se sent pas coupable mais on sent qu'on gêne moins, parce que s'il y a une inscription vélo, c'est que c'est aussi pour les vélos, donc, les personnes qui attendent derrière, elles attendent parce qu'elles n'ont pas le choix c'est comme ça et c'est autant partagé pour la voiture que pour le vélo*** ». Quand il n'y a pas de pistes cyclables, je préfère « ***me mettre, pas circuler au milieu, mais me mettre comme je le disais tout à l'heure plus à droite, pour qu'éventuellement les véhicules puissent me doubler, mais pas trop serré non plus parce qu'il faut faire attention, il ne faut pas trop longer les voitures qui sont garées, ou les trottoirs mais faire en sorte que le véhicule puisse quand même te doubler. Mais surtout ne pas rester au milieu de la route*** ». Donc quand une voiture me double je me déporte généralement un peu plus à droite. Enfin quand il y a beaucoup de trafic, je me sens en « ***insécurité permanente, ça reste des voitures, quand il y a beaucoup de trafic c'est encore pire parce que les gens font plus attention aux autres voitures qu'aux vélos, enfin ils se focalisent sur tout et n'importe quoi : quand y a beaucoup de monde tu ne sais pas où faire attention et les vélos tu ne les vois pas forcément, que ce soit les vélos, les piétons, etc. Quand y a beaucoup de trafic il faut faire attention à beaucoup de choses*** ». Les automobilistes font moins attentif à mes déplacements donc « ***du coup je fais beaucoup plus attention et je me sens moins en sécurité*** ». **ATTITUDE 3**

C5 dans son discours évoque de plus quelque chose de crucial : « ***sur la route on sent que le vélo il n'a pas trop sa place*** ». Hérin, dans le retour de la bicyclette, défend cette vision, en rappelant le point de vue des automobilistes : « *ils estiment en général que les cyclistes sont des gêneurs, encombre la chaussée et les ralentissent, ce qui est évidemment discutable, le gabarit d'une voiture étant dix fois supérieur à celui du cycliste et leurs vitesses moyennes assez proches en zone dense. [...] Se répand ainsi l'idée que les cyclistes n'ont pas leur place sur la chaussée* » (Hérin, 2014, p 156). Cela nous ramène aux conclusions précédentes à savoir le vélo a besoin de sa propre voie de circulation ou alors il faut modérer la vitesse en milieu urbain.

C6 : Quand il n'y a plus de pistes cyclables, je roule « ***à droite, à côté du trottoir, après ça dépend*** ». C7 : En effet quand la signalisation s'arrête, je roule aussi « ***à droite, à côté du trottoir, après il y a quelques endroits où, comme avant la grosse montée et bien là on prend un peu le trottoir. Ça dépend aussi de la circulation, si y a beaucoup de voitures : on va sur le côté ; si c'est une route quasiment pas fréquentée, on se permet d'un peu plus rouler au milieu de la route mais c'est vraiment, quand il n'y a personne personne*** ». C6 : Quand une voiture nous dépasse « ***on ne bouge pas, on reste de côté, on continue de pédaler*** ». C7 : « ***On ne bouge pas, à moins qu'il y ait une voiture sur notre trajectoire, enfin je parle pour moi si y a une voiture dans ma trajectoire qui est stationnée, j'essaie de dévier petit à petit pour que l'autre voiture voit que je me déplace et donc qu'elle me dépasse moi et que je n'ai pas besoin de ralentir, de freiner pour dépasser la voiture qui est stationnée*** ». C6 : « ***Bah-moi si y a une voiture devant moi je m'arrête, j'attends que la voiture passe et***

je continue après ». C7 : Cela peut nous arriver de nous serrer contre le trottoir quand une voiture nous double, « *si une autre voiture vient en face au même moment, parce que les gens ont tendance à justement plus coller le cycliste, enfin ils ne sont pas censés dépasser déjà, mais ils dépassent malgré tout et du coup, ils se collent, ils se rabattent un peu plus sur le cycliste que de l'autre côté.* » C6 : Pour ma part quand une voiture double j'essaye toujours de me ranger, parce que j'ai l'impression de gêner. « *J'essaie toujours d'avoir le moins d'impact sur la circulation, enfin moi je n'aime pas prendre toute la route, même si c'est un moment dangereux je n'aime pas prendre toute la route et empêcher les voitures de me doubler, enfin parce qu'après j'ai l'impression de faire un bouchon.* » C7 : Moi au contraire « *ça ne me dérange pas de prendre, enfin si c'est pour ma propre sécurité, je peux prendre de la place sur la route, genre dans la descente le matin je me mets au milieu de la route pour pas que les voitures me dépasse, je sais qu'elles vont à la même vitesse que moi, que si elles dépassent c'est de la bêtise* ». C6 : « *Moi elles me dépassent souvent, mais je me mets jamais au milieu de la route* ».

ATTITUDE 3 (C6) et ATTITUDE 1 (C7)

C8 : Je me sens à l'aise à vélo, parce que tout me correspond : « *c'est une pratique que j'aime bien, c'est un état d'esprit que j'aime bien. J'aime bien me balader en ville à vélo. Et donc voilà, j'ai un vélo qui est agréable donc je me sens à l'aise à vélo* ». D'autre part « *quand y a une piste cyclable je suis sur ma piste cyclable et si je gêne bah je m'en fou je suis sur la piste cyclable donc, voilà, si je suis sur une route, qu'il n'y a pas de piste cyclable et que je sais que je gêne : je peux laisser passer la voiture, je laisse passer la voiture et si je peux pas la laisser passer, je la laisse pas passer et elle attend derrière moi* ». A ces moments soit je me mets « *a des endroits et des places de parking vides et du coup je fais un petit décrocher le temps de laisser passer la voiture et sinon la voiture elle attend, je m'arrête pas pour faire passer la voiture* ». Je ne roule pas au milieu : « *je reste sur ma voie à droite, moi je roule là, mais la voiture à quand même pas la place de me doubler, mais je ne la gêne pas, je ne l'obstrue pas : je suis à ma place* ». C'est à elle de comprendre à son tour qu'il n'y a pas la place. Quand il n'y a pas de voitures je roule au « *milieu-droit* ». Après si une voiture me colle, « *si le mec derrière a un comportement idiot, je peux aussi avoir un comportement idiot, donc voilà typiquement sur une rue qui est à sens unique où y a que la place que pour un et qu'il me colle, bah là je vais plutôt me mettre un peu au milieu et il va attendre. A con, con et demi ou si je peux le laisser passer je le laisse passer parce qu'encore une fois je sais que lui il a une voiture et que si y a un accident c'est moi qui prendrait et pas lui donc si vraiment il est complètement idiot et que je sens qu'il est dangereux, je vais me pousser pour le laisser passer* ». Pareil quand une voiture me double : « *si elle me double sans me gêner et qu'elle respecte une distance et qu'elle pouvait me doubler : je fais rien, si elle me double n'importe comment je peux lui faire un signe, je lui fais un signe de la main, mais un signe poli* ». A ce moment-là je me décale un peu plus sur la droite « *pour la laisser passer, si y a la place c'est toujours pareil, la règle c'est si je peux la laisser passer je la laisse passer, je ne m'amuse pas à obstruer les voitures* ». **ATTITUDE 1**

C9 : Si je prends des routes assez peu fréquentées : « *c'est surtout pour la sécurité et le fait de pas avoir le stress. J'ai horreur de ça en voiture comme à vélo, j'ai horreur d'avoir des gens derrière moi qui me suivent et en voiture je ne roule pas très vite, je roule à la vitesse autorisée, donc y a des gens qui roulent plus vite, à vélo je ne suis pas un dieu de la vitesse, donc du coup je stress d'avoir des gens derrière moi. J'ai l'impression de les gêner, et en général c'est ce que je fais. La dernière fois, j'étais devant une voiture sur la route, ce n'est pas la place acceptée d'un vélo et du coup bah la voiture derrière moi ça se sentait qu'elle aurait bien aimé passer devant, mais elle ne pouvait pas et donc j'ai horreur de gêner les gens donc si je peux me passer de gêner les gens et au passage si je peux me mettre plus en sécurité pourquoi s'en priver* ». Autre exemple quand une voiture me double : « *je me dis merde je suis encore trop lent et vivement que je quitte la route : c'est la réaction que j'ai souvent, ça me met mal à l'aise de me dire qu'un gars est obligé* ».

*de me doubler ça veut dire que je ne vais pas assez vite mais c'est normal je suis un vélo ». A ce moment-là j'ai aussi tendance « à serrer plus à droite, ce qui est assez naturel, tu facilites son doublement, après dans une certaine limite, il ne faut pas non plus que j'aille me manger le trottoir ». Quand une bagnole me colle « si je considère que ma vitesse est lente j'accélère, pour essayer de la gêner le moins possible et je me colle à droite au cas où elle voudrait me dépasser ». Enfin pour moi tu es plus vulnérable en vélo qu'en voiture car « contrairement à la voiture où tu as une espèce de carcasse qui te protège, là tu es sans rien, là tu perds l'équilibre tu te cogne contre un obstacle tu te rétame la gueule immédiatement. La dernière fois avant de partir en Angleterre je me suis niqué le genou en prenant un trottoir avec un angle beaucoup trop faible et tu te fais vite mal, voire très mal pour finalement une vitesse assez lente. Tu es immédiatement en contact avec les éléments. Bon ça va je ne me suis jamais rien cassé mais je sais qu'un faux mouvement et les dégâts peuvent être importants, mais c'est la même chose qu'en voiture sauf qu'en fait, en voiture tu es quasi aussi vulnérable : tu deviens aussi vulnérable qu'un vélo à partir du moment où tu dépasses une certaine vitesse, à partir du moment où la carcasse ne te protège plus ». Globalement, pour terminer je roule « sur la droite proche du trottoir, bah comme s'il y avait une bande cyclable en fait ». **ATTITUDE 2***

C10 : Il m'arrive de me déporter de la droite, « à part si je sais qu'il y a un gros truc qui arrive. Si je dois tourner à une intersection ou quoi je me prépare déjà avant, je me mets au milieu pour éviter que la voiture elle me double, c'est pour la gêner un peu quoi ». Quand une voiture me dépasse « je me rapproche du trottoir, alors que c'est peut-être plus dangereux finalement, oui c'est un réflexe parce qu'il y en a qui te frôlent vraiment ». A ce moment-là « je me dis qu'elle va beaucoup plus vite que moi et il suffit que je tombe et elle m'écrabouille ». C'est pour ça que je reste sur la voie cyclable : « c'est parce qu'elles me font peur, j'évite d'être tout le temps avec les voitures. Je reste sur la piste cyclable parce que je me dis c'est ma place sur la chaussée et quand il n'y a pas de piste cyclable je me mets à droite ». **ATTITUDE 3**

C11 : Quand je me mets au milieu de la route c'est pour éviter que les voitures me double quand l'endroit est dangereux par exemple « dans la descente, ils sont, pff, c'est déjà pour éviter qu'ils me doublent et aussi parce que si je me mets trop à droite y a des trous, le revêtement n'est pas terrible à des endroits, y a des grosse plaques d'une part et parce qu'en plus quand je descends je vais à la même vitesse qu'eux », donc ils ont pas de raison de me doubler. « Si ils me collent et qu'il y a la place pour dépasser : j'essaie de serrer un peu mais si y a pas la place je reste volontairement au milieu pour leur dire non y a pas la place ». Après quand il n'y a pas de pistes cyclables « j'ai un truc, c'est en gros, c'est de rouler dans la trace du pneu droit des voitures, tu vois sur la route tu as toujours la trace du pneu et c'est en général là que je me mets, sauf quand je sens que dans cette trace y a des trous, y a des trucs, ce qui correspond au milieu droit ». Des fois clairement je m'impose « notamment quand je dois tourner à gauche, je regarde si y a la place : je passe. Pareil quand je suis à un « cédez le passage » je ne vais pas attendre qu'il n'y ait absolument aucune voiture, j'attends d'avoir le temps de m'insérer quitte à ce que le gars doive ralentir un tout petit peu, voilà je m'impose et je laisse pas les voitures me prendre mon espace et pareil quand je dis que y a pas la place de dépasser je viens au milieu ». Après rester avec les voitures « ça me dérange pas trop non plus parce que je pars sur le principe qu'ils ont leurs permis, que si y a des problèmes c'est pas entièrement de ma faute. Alors que si c'est un piéton, je serais plus responsable que si c'est une voiture ». **ATTITUDE 1**

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

On a pu se rendre compte lesquels était à l'aise et lesquels ne l'était pas. Ce qui nous a permis de les classer comme suit. Pour rendre compréhensible l'analyse nous avons différencié les hommes des femmes. La majorité des hommes privilégient l'efficacité, ils sont plus à l'aise sur la route à vélo et s'imposent facilement. Ce qui n'est pas le cas des femmes.

⇒ **A l'aise / Pas à l'aise**

1	2	3
Ne colle pas les voitures garées, quand pas de piste cyclable roule au milieu de la route, <u>n'hésite pas à s'imposer</u>	Ne colle pas les voitures garées, mais serre très à droite quand il y a une voiture qui le dépasse, se décale de la droite quand n'y a personne, <u>peut s'imposer occasionnellement</u>	Ne colle pas les voitures garées, roule à droite voir extrêmement à droite si doublé, <u>ne s'impose pratiquement jamais</u>
5 	2 	3  / 1 

⇒ L'attitude 3 est en effet privilégiée par les femmes, qui ont notamment l'impression de gêner et qui quant à elles privilégient la sécurité.

⇒ **Une tendance typiquement féminine**

On a donc bien identifié une tendance typiquement féminine. Les femmes n'aiment pas gêner et quand elles ont l'impression de gêner, elles préfèrent se décaler ou même s'arrêter pour laisser la voiture passer. Elles se perçoivent donc plus facilement comme gênant et entretiennent visiblement un rapport différent de celui des hommes par rapport aux automobilistes, donc à l'altérité et à leur position dans l'environnement. Cependant dans certains cas très rare quand il n'y a pas la place C2 par exemple refuse de laisser le passage pour sa propre sécurité. En effet quand il n'y a pas la place les femmes continuent généralement de rouler à droite en se pressant mais elles n'iront jamais au milieu de la route, pour s'imposer et barrer la route. Elles n'ont pas ce rapport de

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

force où la place sur la chaussée serait revendiquée contrairement aux hommes. Ce qui semble être un comportement socialement attendu, qui n'a rien de surprenant. Elles se pensent toutes moins rapides que les hommes, mais jugent qu'elles sont plus prudentes. Pour elles ce qui prime c'est la sécurité. Elles osent beaucoup moins voir pas du tout s'imposer sur la chaussée. Elles estiment enfin être plus sujettes aux insultes de la part des conducteurs.

Les citations suivantes sont issues de la réactivation. J'ai en effet identifié cette tendance à partir de l'analyse que j'ai faite des différents parcours. Résultat que j'ai ensuite fait confirmer par les cyclistes de genre féminin interrogés. Il s'est avéré que mon analyse était exacte car toutes ont confirmé la tendance que j'avais identifiée.

C2 explique notamment : Je n'aie pas peur des voitures *« sinon je ne prendrais pas mon vélo tous les jours, j'y pense pas tout le temps, mais y a certains moments, où je dis oh là c'était un peu chaud là, ou il y aurait pu y avoir un accident, mais non je n'appréhende pas de prendre mon vélo, ce n'est pas ça du tout pour moi c'est un plaisir de prendre mon vélo, y a qu'à certains endroits que j'ai plus la trouille »*, y a des espaces qui focalisent ma peur. D'autre part, *« je pense que je vais moins vite qu'un homme, je pense que les hommes foncent un peu plus, ils ont des vélos pour aussi, mais mon comportement je ne sais pas si c'est différent d'un homme ou pas, à part ça, à part qu'ils aillent plus vite »*. *« C'est vrai qu'en tant que femme je pourrais me faire insulter plus peut-être par le conducteur d'une voiture, parce qu'il trouve que je suis une bonne femme en vélo, des fois ça m'arrive, mais non je ne me sens pas visée parce que je suis une femme, non pas spécialement, non je ne crois pas, ça peut arriver de temps en temps »*. *« Je crois que j'ai toute ma place sur la route, mais c'est vrai que les voitures ne me laissent pas toujours la place qu'il y a pour les vélos, et c'est vrai qu'il y a aussi les piétons qu'il faut prendre en considération. Je pense que les vélos c'est, on est entre les deux parce qu'on va beaucoup plus vite qu'un piéton, on a quand même tous les règles de la route à respecter normalement et nous on doit aussi respecter les piétons autant que les voitures, mais je pense qu'on a notre place sur la route aussi »*. *« Mais c'est vrai que dans les petites rues autour des Prébendes, ce n'est pas évident parce que la voiture ne peut pas me dépasser, si je suis en train de circuler et je me sens gênée si y a une voiture qui traine derrière moi lentement, en attendant le moment où il peut passer, donc des fois je fais un effort pour me décaler pour qu'il puisse passer ou carrément je m'arrête et je laisse passer la voiture, parce que j'aime pas gêner, mais si je vois qu'il n'y a pas d'issues et que je ne peux pas me décaler parce qu'il y a trop de voitures garées à droite, bah je continue jusqu'au bout, mais je ne me mets pas au milieu de la route, j'essaie quand même de faire laisser passer les voitures, bah je trouve que c'est quand même, un peu normal de ne pas les bloquer »*.

C6 apporte des précisions : *« Je pense qu'en tant que femme, bah déjà du fait d'aller plus lentement à la base ça nous différencie et j'ai aussi moins l'envie d'arriver super vite à un endroit par tous les moyens possibles et j'ai l'impression du fait de rouler un petit peu plus lentement, de pouvoir faire attention à plus de choses et de moins arriver brutalement devant un obstacle inattendu ou quelque chose comme ça »*. Je considère aussi que ma place sur la route c'est bien à droite, parce que le comportement des voitures me stresse assez souvent, notamment *« quand elles dépassent. Souvent quand elles dépassent rapidement, alors qu'il y a une voiture en face : elles sont obligées de me coller, alors qu'à la fin elles ont rien gagné, du coup je stresse quand elles dépassent rapidement et qu'elles me serrent »*. Ce qui me fait peur c'est que *« je n'arrive pas trop à anticiper ce qu'elles vont faire, par exemple si au « cédez le passage » elles vont en te voyant essayer de sortir super vite, donc dans les descentes quand y a un « cédez le passage » sais pas si je dois*

commencer à freiner parce qu'elle va vite essayer de sortir ou pas, c'est à ces moment-là, où je me dis que je n'arrive pas trop à anticiper ce qu'elles vont faire » et ça me fait un peu peur.

C10 conclut : *« En général à une intersection, je m'arrête je regarde si y a pas une voiture, mais si y a une voiture, enfin même si je suis prioritaire, je ralentis vraiment parce que les voitures ont tendance à s'imposer en se disant que tu ne vas pas très vite ». « Je pense qu'en tant que femme, je suis peut-être plus prudente, je roule moins vite, quand je vois par exemple Nicolas ou Aymeric mais ils me font peur, enfin je les ai déjà suivis mais, je sais pas ils n'hésitent pas à tourner franco, ils ne ralentissent pas, moi je suis là bon bah tant pis, c'est dans ce sens-là je trouve que, je suis peut-être plus peureuse, j'ose peut-être moins m'imposer sur la chaussée »* et puis c'est vrai que quand je suis avec les voitures j'ai l'impression de gêner : *« souvent quand il n'y a pas de bandes cyclables, à chaque fois je me dis, ils ne peuvent pas me doubler. Je ne considère pas que j'ai ma place sur la chaussée et soit j'accélère pour les gêner au minimum soit je me colle au trottoir pour dire qu'ils peuvent me doubler enfin oui je considère que je gêne »*.

Ainsi à la question « Est-ce que vous pensez qu'en tant que femme vous avez une pratique différente du vélo ? » Les femmes interrogées sont unanimes, il existe bel et bien une tendance typiquement féminine lorsqu'il s'agit de faire du vélo.

⇒ **Une redéfinition de la sécurité**

Certains préfèrent prendre la piste cyclable en contre sens car les automobilistes changent d'attitude dès lors qu'il n'y a plus de marquages au sol, de signalisations imposant le partage de la route. Ces cyclistes n'ont alors plus l'impression d'être à leur place sur la route (ex pont Wilson). Cela est pourtant un comportement incohérent : ils se mettent alors en danger. Il faut donc éviter de baliser seulement un côté de la chaussée et privilégier la continuité des itinéraires et une signalisation renforcée. En effet les cyclistes qui roulent en sens inverse sont souvent un peu perdus aux milieux des différents aménagements et optent pour la solution la plus simple, la plus socialement attendue et la plus sécuritaire selon leurs points de vue. Voici ce qu'ils en disent :

C1 : Ça m'arrive de prendre des pistes cyclables en sens inverse, notamment dans cette rue là où je roule *« à gauche, d'ailleurs les automobilistes sont un peu naïfs parce qu'ils ne comprennent pas trop que normalement on n'a pas le droit d'être là, dans ce sens-là »*. *« Parce que si tu restes à droite, les gens ils s'osent pas te doubler parce qu'ils voient la piste cyclable à gauche, tu justifies un peu ta place en te mettant à gauche, mais c'est vrai qu'il vaudrait mieux rester à droite »*.

C2 : *« là je passe sur le trottoir du pont, dans le mauvais sens, après je reste sur le trottoir de gauche et parfois j'emprunte le petit bout de piste cyclable à contre sens, cela dépend s'il y a du monde ou pas, mais c'est vrai que à 8h du matin y a tous les scolaires, y a tous les jeunes qui viennent à pied donc il faut les éviter en vélo, c'est un peu dangereux »*.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C5 : Du coup cette rue là je la prends à contre sens, « ***parce qu'à la limite je préfère des fois prendre la piste cyclable en contre sens que de prendre la route, après je ne sais pas si au final c'est moins dangereux ça dépend du sens des voitures, de la largeur de la voirie aussi : ça dépend des rues je pense, y a peut-être des rues où c'est peut-être mieux de prendre à contre sens et des rues comme celle-là, où si on est dans le même sens que les voitures faut faire quand même attention parce que vu que la rue n'est pas large suffit de dévier un peu de la piste pour se faire renverser*** ».

C8 : « ***Je roule assez rarement sur les trottoirs, ou quand des fois je suis dans un sens interdit, qu'il y a des voitures et qu'il y a pas la place. Typiquement à la fin de la rue d'Entraigues, vous avez vu, y a une piste cyclable à contre sens et les voitures : je reste sur la voie voiture. Ça m'agace les gens qui prennent la piste cyclable à contre sens, quand moi je suis sur la piste cyclable, là pour le coup je ne fais pas d'efforts je me pousse pas plus que ça, c'est lui qui est à contre sens c'est lui qui est dans son tort c'est à lui de se mettre dans la voie*** ».

Un autre comportement incohérent : « je vais vite mais je fais attention » (C8), qui est une justification peu vérifiable et peu probable. Cette attitude est adoptée par les 3 cyclistes suivants :

C1 : Parfois je mets les autres usagers de la route en danger notamment « ***les piétons, parce que s'ils ne traversent pas au bon moment, tu es obligé de freiner, donc du coup soit tu les rases soit tu freines, sachant que freiner ça veut dire relancer la machine, donc ouais du coup tu peux les mettre un peu en danger*** ». « ***Je me sens aussi vulnérable qu'en voiture mais je sens que j'ai plus la capacité de voir si je suis en danger au pas, je pense même que je suis plus vulnérable parce que si une voiture me fonce dessus je vais avoir beaucoup plus mal que si moi je fonce dans une voiture forcément*** ».

C8 : « ***Les feux typiquement je ne les respecte pas toujours, si le feu est rouge même pour aller tout droit j'avance un peu, je pense qu'en vélo on a quand même une visibilité largement supérieur à la voiture, on a une audition supérieur à la voiture, on a un degré de risque pour les autres qui est beaucoup plus faible, qu'une voiture, c'est-à-dire que moi je ne peux pas écraser, j'écrase pas un automobiliste, donc effectivement, sur des feux, je peux prendre des feux rouges, je peux passer au feu rouge. Je ne suis pas complètement serein dans le fait de le faire et effectivement je sais que ce n'est pas très bien*** ».

C9 : « ***En général j'attends sagement au feu rouge à côté de la voiture et en regardant la voiture et en me disant à ouais je suis un peu frêle à côté des voitures, si jamais il tourne à droite il faut que je fasse gaffe quand même*** ».

Cette attitude irraisonnée est cependant difficilement rectifiable, elle est le propre de l'homme. Elle disparaît souvent après qu'un accident soit survenu. Le cycliste se rend alors compte de son erreur, il peut cependant récidiver. Tout est une question de prise de conscience.

Les gens qui grillent les feux rouges ont également leur propre définition de la sécurité. Ils considèrent qu'ils ont une position surélevée, un champ de vision élargie, une meilleure visibilité et une meilleure audition et ainsi la capacité de voir s'ils sont en danger ou pas. Ils ont tous conscience qu'ils ne sont rien par rapport à une voiture. Ils se disent qu'ils ne vont pas écraser une voiture, qu'ils sont moins dangereux et considèrent que les conséquences pour autrui sont

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

moindres. En effet ils pensent que si une voiture leur fonce dessus, il y aura plus de dégâts pour eux qui si eux foncent dans une voiture (dégâts pour la voiture minime) ce qui est un raisonnement totalement illogique : dans tous les cas si un vélo rentre en collision la voiture n'aura jamais rien mais le cycliste lui c'est beaucoup moins sûr. Il est vrai que si la voiture grille le feu rouge, son conducteur pourra se sentir plus coupable au vu des dégâts occasionnés. Si c'est la cycliste qui grille et qu'il percute une voiture, la voiture n'aura sans doute pas grand-chose, donc le cycliste culpabilisera moins mais encore faut-il qu'il soit toujours en vie. Cela se joue sur une question de responsabilité, ces cyclistes considérant qu'ils sont moins responsables et moins dangereux pour les autres, cependant ils sont dangereux pour eux-mêmes et s'en qu'ils se l'avouent pour les autres également. C'est ce qui ressort de leurs interviews :

C1 : Je ne suis pas sûr de moi à chaque fois que je grille un feu : **« tu as une part d'imprévu, bah d'ailleurs ça arrive fréquemment que tu ais des gens que tu n'as pas vu et que tu vois au dernier moment et qui freinent quoi, c'est super dangereux, mais oui ça arrive »** et dans ce cas-là tu changes d'avis pendant une semaine et puis comme il ne se passe rien tu recommence. Je n'ai pas peur de griller un feu, **« parce que justement je sens que j'ai la capacité d'avoir le regard assez vigilant pour savoir si y a une voiture ou pas », « en fait tu le grilles pas, tu le passes doucement en regardant à droite à gauche, donc tu le grilles pas, enfin tu le grilles d'un point de vue légal mais tu le grilles pas les yeux fermés »** et puis je trouve ça agréable : **« agréable de griller un feu rouge parce que souvent il y a des cédés le passage pour vélo qui ne sont pas fait pour les automobilistes et tout ça. Et je trouve ça agréable de passer devant, d'avoir un petit peu un privilège t'a un petit peu quand tu es à vélo, tu te sens un peu au-dessus. En plus d'un point de vue comment dire personnel tu es plus haut que les gens dans leurs voitures, tu te sens un peu supérieur, en fait tu te sens bien en vélo »**. **« Je me sens un peu plus supérieur parce que tu te sens capable d'aller plus vite, tu te sens plus performant mais pas trop en sécurité »**. Je ne m'arrête pas au feu **« parce que j'ai l'impression d'avoir la capacité de gérer la sécurité parce que je vois à peu près, enfin c'est peut être qu'une impression du coup »**. Enfin je passe devant au feu **« pour montrer aux autres véhicules, aux véhicules à moteurs que c'est les cyclos les premiers, donc les plus forts et pour gagner je ne sais pas des fractions de secondes, mais même pas, mais c'est juste pour les faire chier en fait je pense »**.

C8 : **« Je vais vite mais je fais, enfin je pense c'est toujours pareil, les gens ils disent je roule à 170 mais je fais attention, donc voilà je sais très bien que les gens sont pas crédibles quand ils disent je vais vite mais je fais attention, mais je vais quand même le dire je vais vite mais je fais attention. Non je ne pense pas avoir une pratique dangereuse du vélo mais quand je le dis j'entends les autres. Quelqu'un qui me dit ça en voiture, je me dis faut pas que je monte avec lui parce que c'est un fou. Mais on a tous nos contradictions, moi je sais que là-dessus je ne suis pas très..., je me sauve moi-même en me disant qu'en vélo je cause moins de danger pour les autres que si j'étais en voiture, mais on a les mêmes pratiques à risques, ça me pénalise moi plus que les autres, parce qu'en voiture si j'ai une pratique à risque en voiture je fais plus de dégâts envers les autres que quand j'ai une pratique à risque à vélo. Disons que j'ai déjà eu une fois un accident de voiture, pour une priorité à droite que je n'avais pas respectée, à vélo je n'ai pas eu d'accidents. Mais cette fois-là, c'est la faute du vélo parce que c'est une route que je fais d'habitude en vélo dans les Prébendes et que j'entends mieux ce qui arrive»**. Il m'arrive aussi de griller un stop par exemple celui en arrivant sur Grammont, **« je le grille, c'est parce qu'on a une visibilité qui nous permet de le griller, que je le prends comme un "cédez le passage" »** et à chaque fois que je grille un feu rouge, **« je pense que je suis sûr après, est-ce que c'est raisonnable de le faire : non. Mais est-ce que je suis sûr au moment où je le grille : oui, donc normalement quand je les grille, je suis quand même à 5km/h, quand je les grilles, ça doit être marqué, je ne suis pas à 25km/h, je ralentis quand je passe, que je le grille, je sais qu'il n'y a personne, je fais comme ça, je tourne la tête pour regarder »**. **« Si je le grille c'est que je sais qu'il y a personne donc je trouve ça..., mais en voiture on peut avoir le même raisonnement, je trouve cela**

absurde à vélo de rester aux feux rouges, d'attendre aux feux rouges, si j'ai une super visibilité que je vois qu'il n'y a personne, j'y vais ». Je suis quasi sûr d'être en sécurité à ce moment-là : ***« Au moment où je le fais, je dirais que je suis en sécurité, m'enfin après je ne suis pas plus sûr d'être en sécurité quand je grille un feu rouge que quand je roule avenue Grammont et ou sur une contre-allée. Bah c'est ni plus ni moins que quand je roule d'habitude, ce n'est pas parce que quand je grille un feu rouge j'ai le même comportement que quand je roule, quand je roule, que ce soit un feu rouge, un cédez le passage, un stop, une piste cyclable qui s'arrête, une piste cyclable qui recommence, un tour à gauche etc., pour moi il y a un même niveau de danger, c'est un comportement global, j'ai le même sentiment de danger, de sécurité ou d'insécurité à tous les instants ».*** Enfin j'aime bien passer devant aux feux ***« pour gagner du temps, pour le démarrage, je grille les voitures, je démarre plus vite que les voitures, j'ai un petit esprit de compète aussi ».***

C9 : Je ne m'arrête pas aux feux rouges, ***« parce que les feux rouges ça dur trois plombs, je m'arrête pas à tous les stops d'ailleurs, je m'arrête aux stops quand je sais que le virage est foireux et en général c'est comme ça que sont fichus les stops et donc que je pourrais très bien ne pas voir qu'il y a une voiture, mais si je sens bien qu'il n'y a aucune voiture je vais tracer parce que j'essaie d'avoir, je profite du fait d'être un vélo, d'être plus souple qu'une voiture pour aller le plus vite possible et quand tu vois que tu es à un feu et que clairement à vélo tu crois qu'il y a personne pourquoi attendre. Y a des villes qui permettent de tourner à droite au feu, quand tu es à vélo et ça me paraît plutôt logique. Sur l'avenue Grammont je crois il donne une certaine priorité au vélo, qu'ils ne donnent pas aux voitures en fait, non voilà à vélo tu peux avancer alors que le feu des voitures est rouge, c'est ça le truc, donc ça gagne un temps important, donc voilà c'est pourquoi je grille le feu rouge, parce que des fois je ne vois pas l'intérêt d'attendre, de la même manière que les gens grillent les feux rouges piétons ».*** ***« Alors à Nice en gros je faisais mon rebelle, je grillais tous les feux rouges. Parce qu'en fait, y a des feux rouges je veux dire quand tu es à vélo, tu t'arrêtes au feu rouge tu regardes y a pas de voitures à 10km, je ne vais pas rester planté comme une merde, donc en général avec les gars quand on était à Nice on grillait tous les feux rouges, à Tours je le fais plus ou moins, quand j'entends des voitures, quand je sais que c'est des zones où ça circule pas mal quand j'arrive du côté de Jean Jaurès et tout, là j'évite, en général j'attends sagement au feu rouge à côté de la voiture. « C'est un peu un statut batard entre les voitures et les piétons, je trouve, le vélo : un piéton il est à risque face à un vélo et toi tu es en risque face aux voitures, et aux bus et compagnie. Donc tu te retrouves dans cette espèce de truc entre les deux où il faut faire attention aux piétons, éviter les voitures, donc c'est pour ça que je prends que des trucs où il y a un peu de pistes cyclables et pas trop de voitures ».***

Il s'agit une nouvelle fois d'une question de prise de conscience, mais aussi de confiance en soi. On ne pourra jamais obliger les cyclistes qui ne le veulent pas à respecter le code la route, on peut les sensibiliser, les punir, etc. On ne peut les empêcher de faire comme ils l'ont décidé.

CONCLUSIONS

Cette recherche a été menée de septembre 2014 à avril 2015, dans l'agglomération tourangelle. Nous avons étudié le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain et mis au jour d'importants résultats.

Le vélo a longtemps été relégué au rang de loisir et dénigré au profit de la voiture pour les déplacements quotidiens. Cependant depuis les années 2000 sa pratique connaît un renouveau grâce à l'évolution progressive des mentalités et à l'apparition d'une conscience écologiste. Le vélo est une des solutions aux différents défis que pose la mobilité aujourd'hui, à l'heure du changement climatique et de la crise économique.

Il s'agissait au départ d'explorer ce qu'est la ville pour les cyclistes et ainsi de montrer que la pratique du vélo est une expérience urbaine à part entière et cela par la mobilisation de différentes méthodes d'acquisitions telles que les entretiens, le parcours commenté, l'usage du GPS et la réactivation. Cette démarche s'inscrit également dans l'amélioration de la qualité et de la sécurité du réseau cyclable tourangeau, pour laquelle il était nécessaire d'étudier les comportements des cyclistes de l'agglomération afin d'apporter une réponse appropriée.

Tout d'abord, le cycliste choisi le vélo parce que pour lui c'est le mode de transport le plus adapté au type de déplacements qu'il souhaite entreprendre. Il est couramment utilisé pour effectuer des déplacements pendulaires de la vie quotidienne, notamment se rendre ou revenir du travail et des établissements scolaires. Ces déplacements n'excédant généralement pas les 3 kilomètres.

Nous nous sommes basés sur les recherches de Carré, Noël et Meissonnier, Noël considérant que le déplacement n'est pas une fin en soi, mais répond plutôt au besoin de réaliser une activité et Meissonnier définissant les cyclistes utilitaires comme des usagers utilisant quasi-quotidiennement leurs vélos : ceux pour qui les déplacements à vélo sont principalement le fruit d'une demande dérivée.

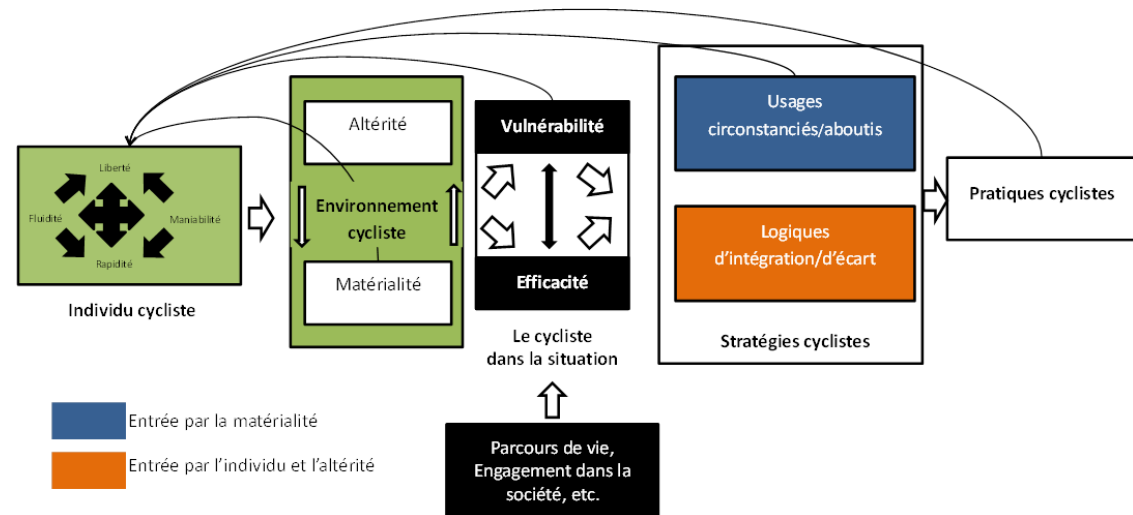
Le cycliste en ville est libre, rapide, son vélo est maniable et sa trajectoire est fluide. Le cycliste utilitaire peut préférer commettre une infraction au code de la route plutôt que de mettre pied à terre et ainsi mettre en péril son efficacité. Selon Carré, le cycliste urbain passe $\frac{3}{4}$ de son temps à rouler tout droit, en maintenant une vitesse la plus constante possible et en utilisant la partie droite de la chaussée, en dépit de la diversité et de la complexité des situations routières rencontrées.

Meissonnier a identifié deux usages de l'espace : l'usage abouti et l'usage circonstancié, ils dépendent de l'expérience qu'a engrangée le cycliste et de sa confiance en lui. Les chercheurs ont aussi isolés deux types de cyclistes : les cyclistes rapides et expérimentés qui s'intègrent dans le trafic (logique d'intégration), et les cyclistes plus lents, ou chargés ou moins expérimentés qui ont besoin de se tenir à l'écart de la circulation motorisée (logique l'écart).

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Elles sont toutes deux issues de l'objectif principal du cycliste, qui est minimiser sa dépense énergétique en ayant une allure maintenue, un mouvement continu.

A partir de ces lectures, nous avons mis au point un postulat qui explique la génération des stratégies d'un cycliste et donc ses pratiques. On est parti du principe que l'individu cycliste fait varier des curseurs entre liberté, rapidité, fluidité et maniabilité. C'est ce qui le définit en tant que cycliste. Ses variations sont entre autres fonctions de l'environnement dans lequel il évolue, de la situation, de son parcours de vie, de son engagement dans la société, de son vécu, de ses angoisses et de son sentiment de plénitude. Ainsi le cycliste va interagir avec son environnement, se sentir plus ou moins vulnérable et va vouloir plus ou moins être efficace. Ce qui va l'amener à élaborer des stratégies qui vont ensuite influencer ses pratiques.



De ce raisonnement, a découlé notre problématique : Comment les cyclistes utilitaires jonglent-ils entre efficacité et vulnérabilité pour élaborer leurs différentes stratégies ? Et 3 hypothèses :

- Les cyclistes utilitaires recherchent avant tout la fluidité, l'efficacité et usent de la maniabilité de leur monture.
- La plupart des cyclistes utilitaires ont un usage circonstancié.
- Les cyclistes utilitaires suivent à la fois des logiques d'écart et d'intégration.

Afin de corroborer ou non ces hypothèses, nous avons ensuite mis en place une méthodologie. Cette dernière se devait d'être efficace car je possédais moins de cinq mois pour réaliser mon étude du fait de mon contrat de professionnalisation. Nous avons donc tenté d'élaborer une méthode permettant d'avoir suffisamment d'éléments pertinents, en un minimum de temps, pour justifier la validation ou l'infirmité de mes hypothèses. Je souhaitais également de par cette méthode montrer que la pratique du vélo ne se limite pas à des usages ou à des logiques.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Nous voulions obtenir le regard des cyclistes sur leurs propres pratiques du vélo : en quelque sorte, une introspection ; mais aussi leurs regards sur la ville en tant que cyclistes, et enfin confronter leurs regards à mon propre regard sur leurs pratiques cyclistes quotidiennes. Nous souhaitions montrer que tous les cyclistes usent de la maniabilité et de la fluidité de leur véhicule pour contourner des obstacles ; qu'ils ont tous une expérience limitée de la ville, se bornant à la connaissance des seuls axes utiles pour se rendre à une destination donnée ; qu'il est très fréquent qu'ils soient obligés d'allier des logiques d'écart et d'intégration pour circuler et qu'enfin chaque cycliste instaure son propre équilibre entre vulnérabilité et efficacité.

Pour se faire nous avons d'abord utilisé la méthode des entretiens afin de récolter le point de vue du cycliste ainsi qu'un premier retour sur ses pratiques. Cette méthode a été éprouvée par M. MARTOUZET et ses collègues dans le cadre de leurs recherches sur la mobilité durable nommé PériVia. Nous avons ensuite mené un parcours commenté assez spécial où nous suivions le cycliste et analysons en temps réel ses comportements sur la chaussée. La méthode du parcours commenté a notamment été utilisée par M. ADAM et M. THIBAUD lors de leurs recherches. Puis j'ai analysé les données récoltées en retranscrivant d'abord les entretiens et en complétant un tableau Excel avec mes commentaires oraux issus du parcours commenté. De cette ébauche d'analyse, j'ai fait émerger de premiers résultats, que j'ai pu confirmer lors de la réactivation avec les usagers. Cette méthode avait permis à M. CHALAS lors de ses propres recherches d'obtenir de très bons résultats. La réactivation a permis de confronter ce que les interrogés ont dit et ce qu'ils ont fait, d'identifier des particularités qui se répètent et qui pourraient être généralisées. J'ai donc complété ma grille d'analyse à partir de ces confirmations.

Dans le cadre de mon projet de recherche, je n'ai interrogé que des cyclistes utilisant quotidiennement le vélo dans la semaine et dans un but utilitaire. J'ai mené 11 entretiens et j'ai laissé aux cyclistes interrogés le choix de la destination routinière qu'ils souhaitaient me faire découvrir, sans exclure des itinéraires domicile-achats ou domicile-loisirs lorsqu'ils étaient très réguliers.

J'ai commencé par affirmer ou infirmer nos premières hypothèses pour ensuite d'avantage m'attarder ce qui est apparu au fil de l'analyse comme un résultat majeur composé d'un ensemble de constats qui s'enchaînent et entraînent les suivants.

LES HYPOTHÈSES

Notre première hypothèse était la suivante : *Les cyclistes utilitaires recherchent avant tout la fluidité et usent de la maniabilité de leur monture.* Au fil des entretiens et des parcours, les éléments de réponse que nous avons récoltés allaient dans ce sens. L'ensemble des interrogés a en effet mentionné au moins une fois les qualités du vélo que sont la fluidité et la maniabilité. Tous recherchent la fluidité et la trouve souvent par le biais de la piste cyclable qui dans la majeure partie des cas est dégagée. Leurs dires ont été également vérifiés dans la pratique, surtout par ceux qui sont mobiles sur leurs voies et qui n'hésitent pas à quitter la droite pour éviter un obstacle, démontrant une fois de plus la maniabilité du vélo. Cette hypothèse est donc vérifiée.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Notre deuxième hypothèse partait du principe que *La plupart des cyclistes utilitaires ont un usage circonstancié*. Cependant nous nous sommes rapidement aperçus que les cyclistes que nous avons interrogés s'étaient déjà forgés une certaine pratique de la ville. Cette hypothèse est donc infirmée. En effet, à part pour les 4 personnes qui habitent à Tours depuis plus de 10 ans, et qui ont pour leurs parts un usage parfaitement abouti de l'espace urbain tourangeau, il a été difficile d'évaluer le degré d'expérimentation des autres cyclistes. Cependant cette expérimentation est existante.

Grâce à la réactivation, il est clair que l'expérimentation des 7 autres cyclistes reste dans le périmètre du premier parcours et que leurs itinéraires sont perfectionnables : les routes privilégiées restant encore les axes assez fréquentés.

Pour conclure on peut dire que la majorité des cyclistes n'ont pas encore un usage abouti du milieu urbain, mais que pour la plupart ils cherchent à améliorer leurs itinéraires au fil du temps. Plus une personne reste longtemps dans une ville en y pratiquant quotidiennement le vélo et en l'arpentant dans tous les sens, plus son usage est abouti. On a donc 7 cyclistes qui tendent à avoir un usage plus ou moins abouti de l'espace. Cela dépend essentiellement de la volonté qu'a la personne à explorer son environnement : à ne plus se cantonner à l'itinéraire du GPS ou de Google Maps ou à celui qu'on a pris la première fois. Cela permet de mesurer la curiosité de chacun de nos cyclistes.

Notre troisième hypothèse conjecturait que *Les cyclistes utilitaires suivent à la fois des logiques d'écart et d'intégration*. Cette hypothèse a été vérifiée au cours de nos parcours et en effet la majorité des cyclistes combinent des logiques d'écart et d'intégration, afin d'aller plus vite et de ne surtout pas s'arrêter. Souvent ce sont la présence ou l'absence d'aménagements qui influe sur les logiques et donc sur les pratiques des cyclistes.

UN RESULTAT MAJEUR

Nous avons enfin observé, une corrélation entre le fait que les cyclistes soient à l'aise en vélo et leurs comportements réels sur la route. En effet tous n'ont déjà pas la même priorité en vélo. Certain souhaitent aller plus vite, être efficaces, d'autres privilégient la sécurité : ce qui dénote déjà des comportements antagonistes qui ont chacun leurs nuances. Les cyclistes que nous avons interrogés se félicitent même parfois de savoir allier efficacité et sécurité.

Pour les cyclistes mettant en avant l'aspect sécuritaire il faut continuer à **développer les sas à vélo, les pistes cyclables et surtout les itinéraires spécifiques au vélo**. Ces cyclistes ont en effet d'aménagements sécurisants qui les éloignent du trafic automobile, tout en leur permettant de rester efficaces, il ne s'agit pas de faire des déviations pour les cyclistes mais plutôt l'inverse : c'est à dire diminuer la place de la voiture en ville au profit des modes « doux » et des transports en commun. Le vélo en ville doit avoir sa place et tout comme il y a aujourd'hui des boulevards et des autoroutes pour les automobilistes, il faut instaurer des autoroutes cyclables (véloroutes) comme aux Pays-Bas. Le fait de développer les TCSP (les transports collectifs en site propre), comme cela a été fait à Douai devrait inspirer les collectivités françaises à développer des transports « doux » en site propre qui se définiraient comme leurs parents, les TCSP. Il s'agit pour ces derniers d'un système de transport public de voyageurs, utilisant une voie ou un espace affecté à sa seule exploitation,

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

bénéficiant généralement de priorités aux feux et fonctionnant avec des matériels allant des autobus aux métros, en passant par les tramways. Pour les transports « doux » en site propre il faudrait classer les voies réservées par vitesse de déplacements, les piétons conservant le trottoir ; les cyclistes, rollers, trottinettes, etc. ayant alors leurs espaces réservés. La ville de Douai par exemple a pris le parti de bien différencier les espaces en distinguant les usages par des couleurs, ce qui est plutôt intéressant et efficace.

Pour les cyclistes adoptant un comportement visant l'efficacité l'usage de ces nouveaux aménagements leur sera bénéfique bien que ce type de cyclistes n'est pas besoin de tels aménagements pour circuler. Ils utiliseront néanmoins occasionnellement les pistes cyclables pour accéder plus vite aux tournes à droite, aux cédez le passage cycliste et aux sas à vélo qu'ils plébiscitent. Il faut donc **développer les aménagements cyclables** et de préférence les différencier des autres aménagements routiers, comme on fait un trottoir pour les piétons, une chaussée pour les automobilistes, une piste cyclable pour les cyclistes. Ces aménagements sont bénéfiques à tous les types de cyclistes et doivent être confortés et développés.

Il faut aussi généraliser la **modération de la vitesse** en ville pour que les différents modes de transport puissent cohabiter sereinement et que les habitants des grandes villes ne soient plus effrayés par la pratique du vélo.

S'il faut retenir deux choses de cette étude en termes d'amélioration et d'augmentation de la pratique du vélo dans nos villes c'est :

1. Développer les aménagements cyclables

2. Modérer la vitesse

⇒ Cela passe essentiellement par une diminution de la place de la voiture en milieu urbain.

On a identifié trois attitudes :

1. Le cycliste qui ne colle pas les voitures garées, qui quand il n'y a pas de piste cyclable roule au milieu de la route et qui n'hésite pas à s'imposer ;
2. Le cycliste qui ne colle pas les voitures garées, mais serre très à droite quand il y a une voiture qui le dépasse et se décale de la droite quand n'y a personne, et qui peut s'imposer occasionnellement ;
3. Le cycliste qui ne colle pas les voitures garées, qui roule à droite voir extrêmement à droite s'il est doublé, et qui ne s'impose pratiquement jamais.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

⇒ Cette dernière attitude est largement favorisée par les femmes.

Au cours de cette recherche, nous avons appris énormément de choses sur le comportement des cyclistes et les résultats que nous avons trouvés sont enrichissants et doivent permettre à terme une amélioration de la pratique du vélo à Tours et dans les autres grandes villes françaises.

Ayant mené l'analyse toute seule, je me suis posée pas mal de questions quant à l'objectivité de mes résultats. Cela m'a menée à penser qu'un second regard sur les données récoltées aurait pu être bénéfique afin d'apporter plus d'objectivité à mes travaux. C'est ce qu'on appelle l'intersubjectivité.

ANNEXES

UNE DESCRIPTION PLUS DÉTAILLÉE

Les entretiens en plus des résultats que j'ai commentés nous ont également fourni des informations plus précises sur notre population et sur ses attentes, c'est ce que nous verrons en détails dans cette partie.

Les motivations

Tout d'abord les entretiens que j'ai menés m'ont renseignée sur les motivations des cyclistes.

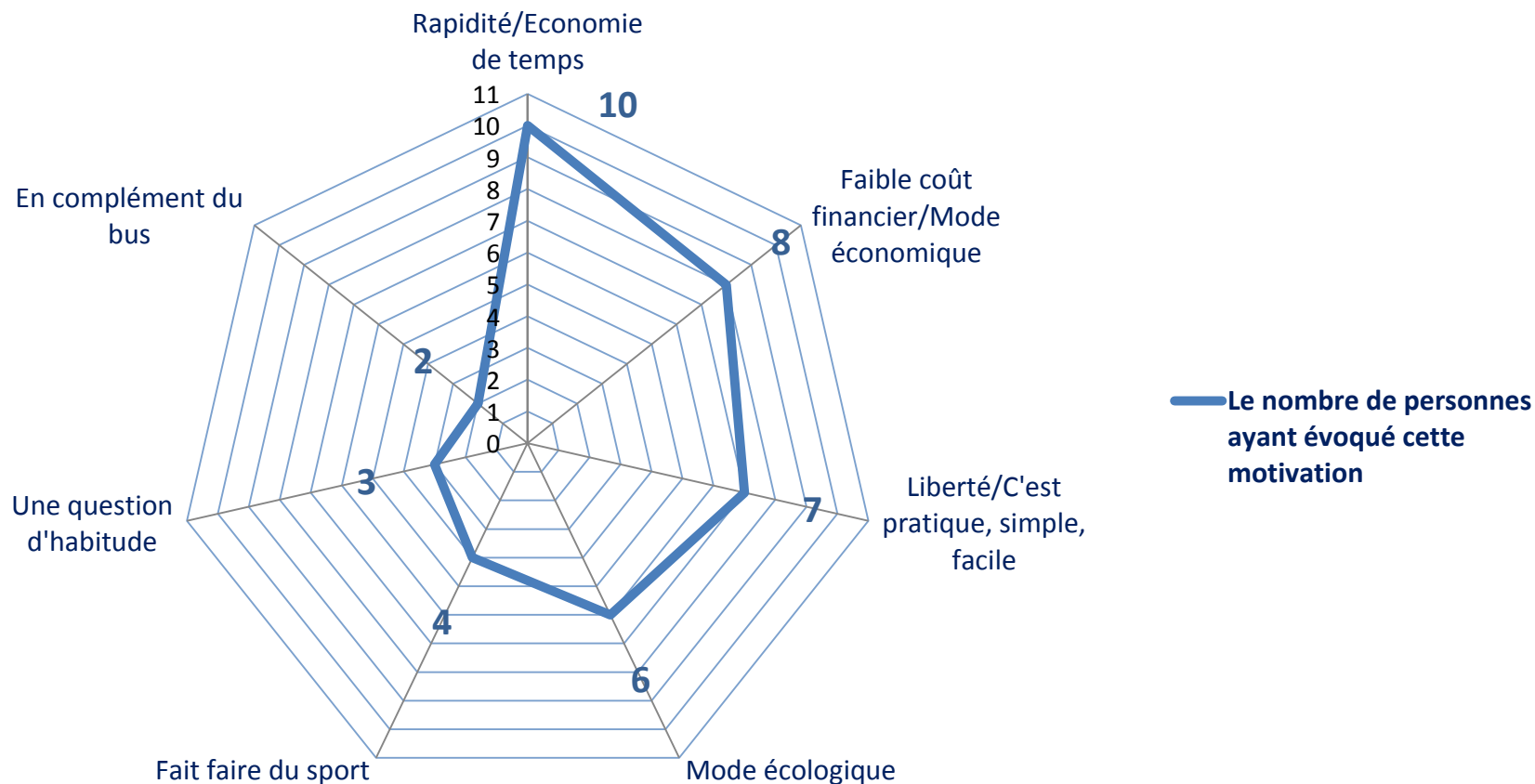
Par exemple C7 explique que si le vélo est son principal mode de transport c'est que **« je n'ai pas de voiture, et parce que le bus on trouvait que c'était un peu cher, à 30 euros l'abonnement par mois, enfin c'est 27 euros pour les étudiants. 27 euros par mois je trouve que c'est un peu cher par rapport à là d'où je viens, c'est plutôt 19/20euro, dans ses eaux là quoi, pour le mois. Et voilà, et parce que à pied sinon il faudrait une demi-heure, enfin une heure pour y aller ».**

Pour C1, les motivations sont les mêmes avec néanmoins quelques variantes et surtout elles n'apparaissent pas dans le même ordre : **« je trouve ça moins cher que la voiture et ensuite parce que je pense que le vélo ça me permet de gagner du temps. Ah non je crois que c'est d'abord parce que ça me fait gagner du temps et ensuite parce que c'est moins cher et troisièmement aussi parce que du coup je représente aussi un peu Poly Cycle donc il faut aussi que je montre une bonne attitude. [De plus,] les transports en commun c'est plus cher pour moi et j'habite en campagne le reste du temps donc j'ai pas du tout l'habitude de la pratique des transports en commun. Je l'ai pris une fois quand mon vélo a crevé autrement je les prends jamais ».**

Les cyclistes listant leurs motivations, de celles qui leur paraissent les mieux coller à leurs personnalités à celles qui se réfèrent à de grandes tendances de la société, voir à des stéréotypes. D'une manière générale, les motivations comme nous l'avons évoqué au début de notre rapport sont presque toujours les mêmes que ce soit à l'échelle de notre échantillon, à l'échelle de l'agglomération tourangelles ou bien à celle de la France. En effet, nous prenons tous le vélo pour les mêmes raisons.

Les cyclistes que nous avons interrogés ont chacun listé leurs motivations. Nous nous sommes intéressés à la répétition de certains grands thèmes, car l'ordre d'apparition des motivations est propre à chacun et à sa personnalité. Les différentes sortes de motivations que nous avons obtenues sont les suivantes :

LES DIFFÉRENTS TYPES DE MOTIVATIONS



Certains expriment également leur plaisir à être dans l'espace et à profiter du paysage. Le vélo permet alors la contemplation et offre une ouverture sur le monde extérieur détaché de son quotidien. Comme un temps que l'on prendrait pour soi, pour se changer les idées, pour être dépaycé et profiter de la ville, de ses ambiances, **d'être dehors**. C'est comme si le vélo avait cette capacité à nous transporter ailleurs et pas seulement à un endroit précis, à nous faire découvrir la ville d'une autre façon et à nous la faire aimer.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C'est ce qu'évoque dans un sens ceux qui prennent le vélo par habitude, le vélo offrant de nombreux avantages, ils ont pris l'habitude de l'utiliser. Ces personnes-là ont créé un lien d'affection avec leur vélo et avec la manière par laquelle il leur fait vivre la ville. 3 cyclistes expliquent en effet être habitués à ce mode de transport et y être attachés. La notion d'habitude renferme alors un plaisir : le plaisir de faire du vélo.

D'autres cyclistes disent prendre le vélo car cela leur fait faire un peu de sport. Il est en effet de plus en plus difficile de pouvoir consacrer du temps à une activité sportive aux cours de ses études et plus particulièrement après en rentrant dans le monde du travail. Le vélo permet alors aux travailleurs de s'aérer et de faire une activité sportive tout en se rendant au travail. Le vélo devenant plurifonctionnel. 4 cyclistes ont cité cette motivation.

La motivation la plus récurrente est la qualité rapidité de ce mode de transport qui permet des économies de temps, que ce soit dans les bouchons ou pour éviter les contraintes horaires imposés par les transports en commun. 10 cyclistes sur 11 ont fait mention cette motivation. Les autres motivations phares sont le faible coût économique de ce mode de transport, même en comptant les réparations, l'achat, le prêt ou la location du véhicule. L'acquisition d'un vélo est en effet beaucoup plus aisée en termes de prix, de disponibilité et de contraintes techniques que le serait l'achat d'une automobile. Le vélo est économique : il permet de s'affranchir de l'abonnement de bus et du plein d'essence, du moment qu'on accepte de fournir l'effort physique nécessaire. 8 personnes ont évoqué cette motivation. A peu près le même nombre de cyclistes ont exprimé comme motivation la plus grande liberté de mouvement et d'actions que permet le vélo. Selon eux le vélo c'est pratique, simple et facile.

La motivation environnementale arrive en quatrième position et est citée par 6 cyclistes sur 11. Les personnes travaillant ou étudiant au DA sont souvent plus sensibilisées à la gestion du durable de notre environnement que dans d'autres établissements, ce qui explique en partie ce résultat. Les cyclistes considèrent alors que de prendre leur vélo leur permet de faire un geste pour la planète.

Enfin pour 2 des 11 cyclistes, le vélo est un complément des transports en commun, plus flexible au niveau des horaires et des destinations possibles. Il leur permet de se rendre à leurs activités quotidiennes même si ils ont manqué le bus. Le vélo est alors un sauf conduit, un mode de dépannage.

Au vu de ces motivations, on peut dire que la pratique actuelle du vélo est bel et bien ancrée dans notre époque ; où l'on veut faire plus vite avec moins, en pensant à son bien-être et à la planète.

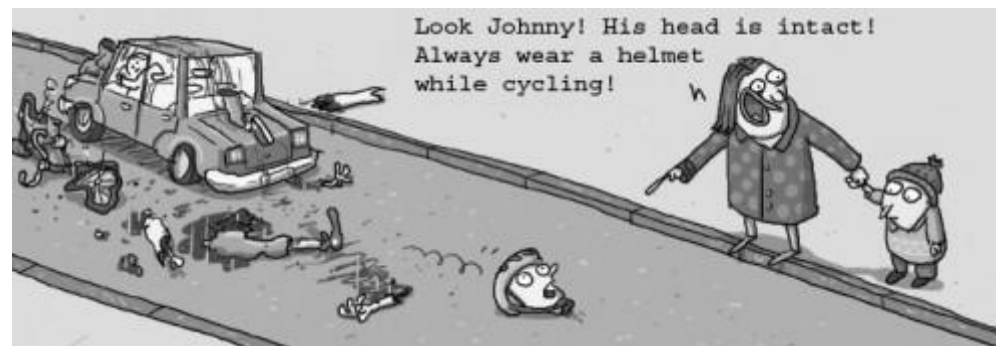
Vous pouvez retrouver l'intégralité de la retranscription des entretiens de chacun des cyclistes en [annexes](#).

La sécurité

Les cyclistes que nous avons interrogés ne sont pas tous équipés pour faire du vélo la nuit ou pour être bien vus en journée. Pour certains cela n'est pas une nécessité. Pourtant la plupart des cyclistes s'équipent de dispositifs d'éclairage avant et arrière quand ils savent qu'ils vont rentrer trop tard et qu'il ne va plus faire jour. Lors des entretiens les personnes n'ayant pas d'éclairage nous ont montré leurs trajets quotidiens en pleine journée. Certains vont même jusqu'à mettre des brassards fluorescents aux bras et aux jambes et à ajouter des lumières ou des réflecteurs sur leurs roues. C10 s'équipe également d'une lampe frontale quand il fait nuit pour voir où elle roule et être visible. La plupart des cyclistes souhaitent donc être vu par les autres cyclistes, les automobilistes et les piétons.

D'autre part le port du casque est peu répandu. Le port du gilet jaune n'est pas non plus permanent certains ne le portent que quand il fait nuit. Pour C1, porter un gilet jaune c'est « chiant », il faut le mettre par-dessus son sac et ce n'est pas du tout esthétique. Il critique le fait que les gilets jaunes ne soient pas adaptés à chaque morphologie, ils sont souvent trop grands. Résultat, c'est dangereux et ça ralenti en augmentant la prise au vent et en handicapant le cycliste. La fermeture du gilet n'est pas du tout étudiée pour la pratique sportive, le gilet lui-même ne tenant pas suffisamment au corps. C1 ajoute néanmoins que les équipements proposés aux cyclistes sont de plus en plus adaptés à la pratique réelle qu'ils en font et que des avancées ont été faites.

Enfin, le port du casque fait débat. Ceux qui le portent sont tous des hommes et ils ont tous conscience du danger de rouler sans casque. Deux d'entre eux sont père de famille et considèrent que rouler sans casque est totalement imprudent (C3 et C8). Le casque permet de protéger un peu la tête en cas de chute ou d'accident car celle-ci est la partie du corps la plus vulnérable du fait de la position du corps sur le vélo et de l'inertie.



Ses détracteurs dénoncent un objet encombrant et peu esthétique. C1 et C2 préfèrent mettre un bonnet quand il fait froid et C1 circule à vélo avec son baladeur branché dans ses oreilles. Le port du casque étant pour lui une contrainte : ne sachant que faire de son casque pendant toute la journée. C4 me

répond « *[que le casque] ce n'est pas spécialement utile jusqu'au jour où je me pète la gueule mais heu, enfin je me suis souvent pété la gueule sans jamais avoir eu besoin d'un casque, sinon j'en ai chez moi à Bordeaux mais j'y ai jamais pensé et ça prend de la place, et surtout après, remarque, je peux le laisser sur le vélo mais je ne suis pas vraiment convaincu de son utilité* ». C6 explique également qu'au DA il n'y a pas de casier pour ranger son casque, mais elle avoue qu'elle n'en mettait déjà pas au lycée. Elle s'aperçoit alors que c'est sans doute « *par fainéantise de les mettre ou de les transporter* » qu'elle ne met ni gilet jaune ni casque. C10 se justifie quant à elle en disant que le sien est resté chez elle et que quand elle allait à Lille elle le mettait. On voit donc bien le désintérêt qui est porté au port du casque, qui semble être vu plutôt comme une contrainte que comme une sécurité. Plus étonnant encore, les cyclistes trouvent que cela rend ridicule : c'est le cas de C9.

« Alors le casque je m'en suis acheté un, parce que je me suis dit que ce n'était pas sérieux, y a trois semaines [...] et pour l'instant, je le mets pas non seulement parce que je sais que j'ai l'air con mais faut juste que je me force et surtout je ne sais pas où le mettre. Mais j'ai enfin trouvé il suffit de l'accrocher avec mon antivol sur mon machin ou alors même je le laisse sur mon guidon qui voudrait voler un casque, voilà, et le gilet jaune, c'est parce que j'en ai pas chez moi et que j'ai le petit brassard, le petit truc que tu mets au pied là, sur ton jean, donc si un jour aller tant pis je mets le gilet jaune, j'aurais l'air con etc., je ne le mettrais pas mais je sais que je devrais. Donc je préfère ne pas avoir l'air con que d'être en sécurité. Et comme beaucoup de monde qui utilise le vélo bah effectivement je fuis le ridicule etc. mais si là j'ai fait des efforts j'ai acheté un casque c'est qu'à un moment ou un autre je le mettrais et je sais que je devrais, j'ai jamais eu d'accident remarque ».

Des progrès sont donc encore à faire pour allier sécurité et image pour que le port du casque et plus généralement le vélo ne rebute plus. Certains préfèrent également la voiture car ils n'arrivent pas en sueur au bureau, totalement décoiffés et accoutrés comme des clowns. Le vélo électrique et les innovations en termes d'équipements sont au service de la diffusion de la pratique du vélo, tout comme les vélos en libre-service ou en location longue durée.

Nous allons maintenant parler des autres attitudes des cyclistes qui permettent d'une part aux autres usagers de connaître leurs intentions et d'autre part de connaître ce qui se passe autour d'eux.

La signalisation des manœuvres et la recherche visuelle

La signalisation des manœuvres et la recherche visuelle sont en effet d'autres éléments faisant partie de la pratique des cyclistes ayant un rapport avec leur sécurité. Tout d'abord, il faut savoir qu'un peu moins de la moitié des cyclistes interrogés signalent systématiquement en tendant le bas chacune de leurs manœuvres, c'est peu, les autres considèrent que de tendre le bras n'est nécessaire que lorsqu'il y a quelqu'un derrière eux ou lorsqu'ils passent par une intersection connue comme dangereuse. Le plus souvent c'est pour indiquer qu'ils vont tourner à gauche. Voici quelques témoignages qui vont dans ce sens :

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C5 : « *Bah soit j'y pense pas [à mettre le bras quand je tourne]. Bah je le fais quand à la limite il y a plus de circulation ou quand je tourne à droite je ne le signale pas, enfin ça dépend, quand je coupe une voie je le signale en fait, c'est plus quand je tourne à gauche par exemple et que je coupe la voie d'en face là je le signale mais sinon quand je tourne à droite c'est vrai j'y pense pas forcément, je regarde surtout, je fais plus attention, je regarde surtout si y a pas de voitures et je pense pas forcément à signaler* »

C6 : « *Bah des fois on le fait [de mettre le bras quand on tourne], heu bah ça dépend quand il y a une voiture qui arrive derrière et qu'on l'entend et bien on a plus tendance à signaler que si y a personne ou voilà* »

C7 : « *Ouais si on sait qu'il y a quelqu'un derrière, qu'on peut potentiellement le gêner, là oui, sinon je ne vois pas l'intérêt* »

C6 : « *Et puis on fait attention aussi avant de se déporter, enfin si on entend une voiture on ne se déporte pas comme ça on regarde si elle va nous doubler quand même ou si ...*»

C8 : « *Quand je ne l'ai pas fait (de mettre le bras pour tourner) ça devait être des tournes à droite ou du coup je suis devant et je sais que je vais croiser personne par contre quand je tourne à gauche là je le signale, ouais en fait je crois que les tournes à droite je les signale pas forcément et tournes à gauche je les signale et que sur le chemin qu'on a fait il n'y avait que des tournes à droite, donc j'ai pas dû en signaler. Quand je signale c'est soit que j'ai quelqu'un derrière soit j'ai quelqu'un devant moi et il faut qu'il sache, mais quand j'ai personne effectivement, si je sais qu'il y a personne je ne signalerai pas*»

C9 : « *[Je ne signale pas quand je tourne,] parce qu'en général y a personne, en fait quand je crois qu'il y a personne je ne le fais pas, parce que je considère que c'est pas nécessaire et quand je sais qu'à certains tournants je sais qu'il y a du monde ou quand j'entends, quand je sais déjà qu'il y a quelqu'un derrière et que je sais surtout que le virage peut poser problème à l'autre qu'il est pas clair, je le mets, donc tu as dû le remarquer je le fais à deux trois virages quand je suis dans le quartier de Château Fraisiez, le quartier de Sophie là, quand je suis en bas de Saint Avertin et que je tourne juste après la zone d'activité dans ces coins là où il y a pas mal de voitures et ou je sais que qu'il vaut mieux que je marque bien mon intention histoire que ce soit clair, mais quand je suis tout seul enfin quand j'ai l'impression d'être tout seul en tout cas je le fais pas* »

C10: « *Je le mets quasi tout le temps (le bras pour tourner), après si je le mets pas c'est parce que je suis sur une bande cyclable ou sur une piste cyclable et que je ne dois pas indiquer à quelqu'un que je tourne* »

Tout comme l'usage des clignotants le fait de signaler systématiquement ses intentions est un comportement qui tend à disparaître, ce qui augmente l'insécurité routière et met les autres usagers dans le doute. Les cyclistes sont donc en partie responsables de leur mise en danger sur la route et tous doivent prendre conscience de l'importance d'être bien afin que la cohabitation entre tous les usagers se fasse dans les meilleures conditions.

Autre élément important lorsque l'on fait du vélo c'est d'être au courant de ce qui se passe autour de soi. La position au-dessus de la route, le fait de ne pas être dans un habitacle, permet d'avoir une meilleure vision périphérique et une meilleure écoute, cependant cette attitude d'attention à son

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

environnement n'est pas totalement innée et se développe au fur et à mesure de la pratique. C'est l'expérience qui forge une bonne recherche visuelle et une anticipation efficace. C'est ce que nous a expliqué C3 : **« je pense que j'ai quand même l'habitude [d'anticiper les intersections et les mouvements des autres usagers], et puis de chercher, de regarder. Regarder, écouter, je me sers de tous mes sens mais ça c'est le vélo, c'est l'habitude d'avoir fait du vélo de compétition et encore on le perd après en vieillissant, mais quand on est dans un peloton on sait tout ce qui se passe devant derrière sans avoir à tourner la tête ».**

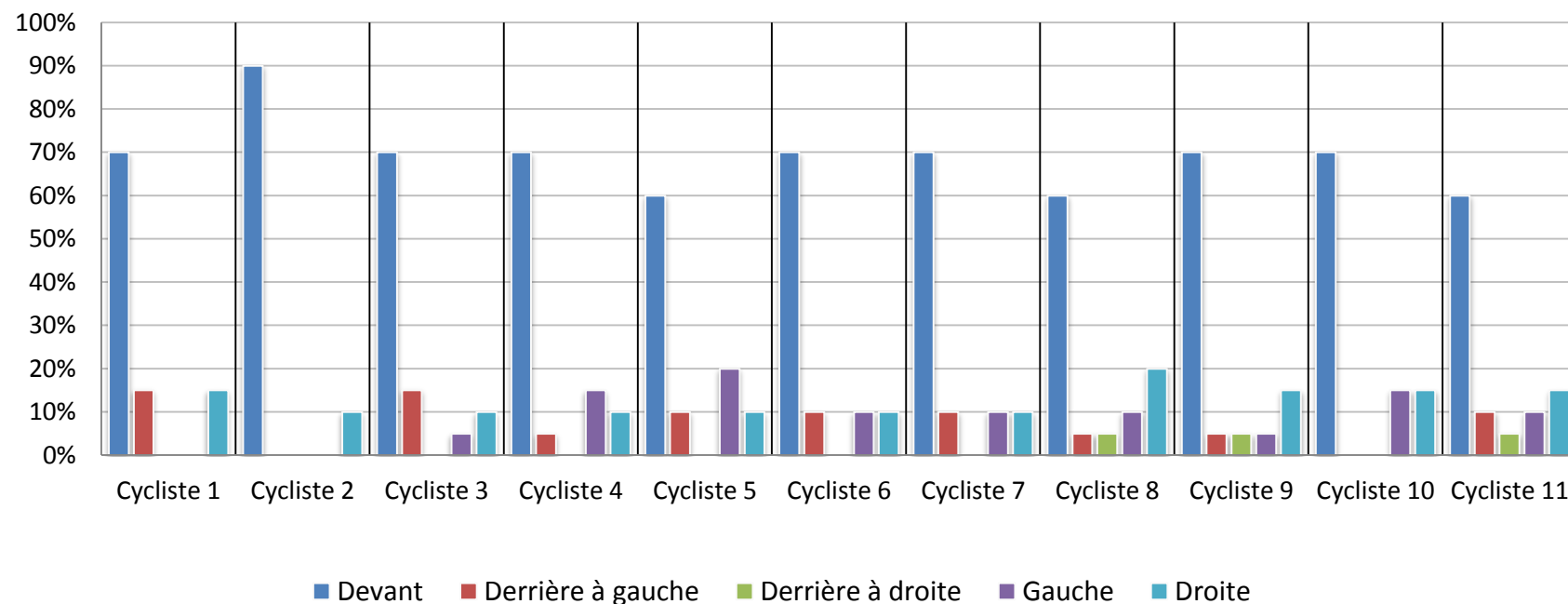
La majorité des cyclistes interrogés tournent régulièrement la tête derrière eux ou sur les côtés pour s'assurer que les voitures ne les collent pas trop, pour connaître les intentions des autres usagers, pour se situer dans l'espace dans lequel ils évoluent. Cependant comme le dit Carré, le cycliste passe la majorité de son temps à regarder devant lui (c'est ce que nous avons également constaté). Les cyclistes que nous avons interrogés tournent surtout la tête avant de se déplacer. Ci-dessous un tableau récapitulatif de la direction des regards par cycliste :

Direction des regards	Devant	Derrière à gauche	Derrière à droite	Gauche	Droite
Cycliste 1	70%	15%	0	0	15%
Cycliste 2	90%	0	0	0	10%
Cycliste 3	70%	15%	0	5%	10%
Cycliste 4	70%	5%	0	15%	10%
Cycliste 5	60%	10%	0	20%	10%
Cycliste 6	70%	10%	0	10%	10%
Cycliste 7	70%	10%	0	10%	10%
Cycliste 8	60%	5%	5%	10%	20%

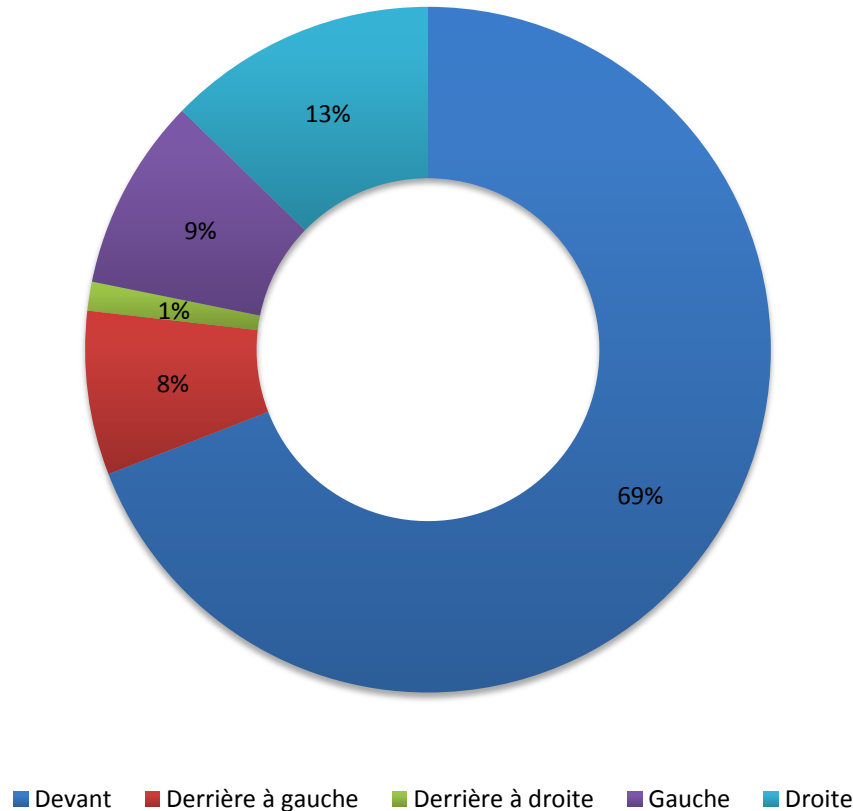
URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Direction des regards	Devant	Derrière à gauche	Derrière à droite	Gauche	Droite
Cycliste 9	70%	5%	5%	5%	15%
Cycliste 10	70%	0	0	15%	15%
Cycliste 11	60%	10%	5%	10%	15%

DIRECTION DES REGARDS



MOYENNE DE LA DIRECTION DES REGARDS DES CYCLISTES



Les cyclistes essaient d'anticiper un maximum que ce soient les ralentissements, les défauts de la chaussée, les montées, les sorties de parking, les intersections. C'est pour ça qu'ils regardent loin devant eux, derrière et sur les côtés. Certains cyclistes vont même jusqu'à anticiper le feu vert en regardant quand est ce que le feu des piétons passent au rouge afin de s'élancer avant les automobilistes et ainsi prendre de l'avance (C2, C8 et C10).

C2 : « [J'anticipe] au feu quand on est en haut de la colline juste en haut du pont je me mets bien devant les voitures si je peux pour ceux qui vont tourner à droite et probablement m'écraser. Donc comme ça ils me voient et j'essaye de partir avant les voitures, je regarde quand le feu des autres passe au rouge, je sais que ça fait comme si je grille le feu officiellement mais je passe quand il fait vert (piéton) ou quand il fait rouge pour ceux qui viennent de droite, je me lance ».

C10 : « [J'anticipe le feu vert] pour aller plus vite et même souvent je vois le petit bonhomme du piéton qui devient rouge donc ça veut dire qu'on va devenir vert après je pense, ça dépend en fait si on a une intersection où je sais qu'il y a des voitures qui peuvent tourner à droite alors que moi je vais tout droit, tu sais je préfère m'imposer avant elles, parce que ça arrive qu'elles tournent avant toi et tu, enfin soit tu tombes soit tu te retrouves bloquée quoi »



URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Certains considèrent même qu'ils sont capables de mieux anticiper un problème qu'un automobiliste, du fait des atouts inhérents à la pratique du vélo (maniabilité, position surélevée, vision plus large et meilleur écoute de l'environnement extérieur). Nous reparlerons de ces cyclistes plus en détails dans la partie résultats. Nous allons maintenant terminer cette partie sur la sécurité en parlant du choix des itinéraires.

Le choix de l'itinéraire

D'autre part une des difficultés à laquelle les cyclistes sont confrontés est de trouver un itinéraire adéquat. Contrairement à ce que l'on pourrait penser le choix d'un itinéraire n'est pas essentiellement basé sur une diminution de la vulnérabilité du cycliste. En d'autres termes quand un cycliste choisi son itinéraire la première chose qu'il regarde ce n'est pas sa sécurité. Le cycliste se focalise d'abord sur le trajet le plus court en termes de distance, le plus rapide en termes de temps, le plus direct et surtout l'itinéraire le plus droit possible : le plus rectiligne.

Ce qu'ils cherchent tous à éviter c'est de perdre du temps en zigzags, en virages, en changements de direction, en divagation dans les petites rues. Il faut que ça aille vite, qu'il n'y est pas beaucoup d'intersections, ils privilégient les grandes lignes droites mais évitent cependant de rester trop longtemps sur les grandes arrêtes très fréquentées par les automobilistes.

La ville étant adaptée encore aujourd'hui à la voiture et de manière plus générale aux véhicules motorisés, les cyclistes n'ont parfois pas le choix et doivent s'insérer tant bien que mal dans les itinéraires automobiles pour ne pas avoir à faire de grands détours extrêmement énergivores en temps. Ces tronçons agglomérateurs de flux sont par exemple l'avenue Giraudeau, l'avenue Grammont, la Tranchée, le pont Wilson, le boulevard Louis XI, l'avenue de Bordeaux, le boulevard de Chinon, la route de Saint Avertin, l'avenue Stendhal, etc. Ce sont les axes structurants de la ville de Tours auxquels le réseau secondaire des rues vient se rattacher. C'est cette ossature d'avenues et de boulevards que les cyclistes tentent d'éviter, car la voiture y est reine. Cependant, parfois, ils y sont contraint par l'absence de solutions alternatives viables (ex : le pont Wilson).

Les cyclistes dessinent alors leurs propre réseau fait de routes moins fréquentées, mais rectilignes et suffisamment longues, le but étant de s'arrêter le moins possible. Et quand ils doivent prendre les itinéraires plus fréquentés, ils privilégient alors les aménagements cyclables un peu à l'écart voir les trottoirs.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Ils recherchent en fait une certaine fluidité dans leurs parcours. Le cycliste 11 va au bout de cette recherche de fluidité : il effectue très très peu de virages à angle droit, fait glisser son itinéraire de rue en rue sans fracture, dans une certaine continuité de mouvement (cf à l'itinéraire ci-contre).

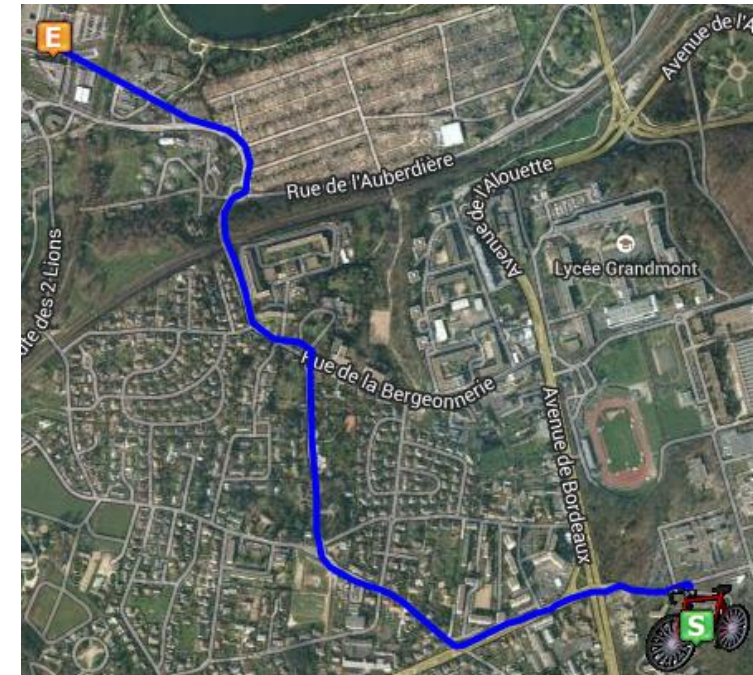
De plus certains cyclistes changent d'itinéraires entre le soir et le matin pour des raisons pratiques (gravir une pente plus facile, éviter une rue à sens unique, prendre le journal, faire ses courses, admirer le paysage). Ce qui démontre bien le caractère adaptable de la circulation à vélo, où le cycliste est libre d'aller au grès de ses envies. C'est véritablement un mode alternatif.

C1 nous a en effet signalé : **« c'est le parcours le plus court pour que j'arrive chez moi et après je fais en fonction par exemple ici, il arrive que je passe par le Simply, donc je change un peu mon itinéraire pour aller faire mes courses en rentrant chez moi ».**

C3 nous explique aussi que le trajet le plus court est aussi un impératif : **« Il faut quand même essayer de prendre le plus court, parce que si jamais on a du retard, comme on va au travail, c'est quand même la priorité : c'est d'être sur le chemin le plus court enfin le plus direct tout en étant sécurisé ».**

C5 nous a enfin fait part de sa réticence à prendre les routes assez fréquentées, mais que c'est plus compliqué de chercher à les éviter : **« [L'itinéraire que je prends] c'est le plus court [...]. Après je suis obligé au bout d'un moment de reprendre la rue Giraudeau qui est pour moi, enfin heu, que je préférerais ne pas trop privilégier au début mais, parce que c'est vrai que c'est une voie où il y a beaucoup de circulation, notamment le soir ».** Même sentiment pour C6 : **« on prend ce chemin parce que, enfin parce qu'il n'y a pas beaucoup de circulations, enfin y en a un peu devant le lycée, mais bon on arrive à se faufiler plus ou moins dangereusement, selon que les voitures elles mettent leurs clignotants où pas ».** La sécurité est donc le second élément entrant dans le choix d'un itinéraire cycliste. D'abord le cycliste cherche le parcours le plus direct puis il évite soigneusement les espaces trop fréquentés par les automobilistes.

Les cyclistes cherchent également à minimiser l'effort qu'ils doivent fournir. Ils évitent d'accumuler les montées et les descentes, privilégiant les itinéraires les plus plats. Certains préfèrent prendre une seule vraie montée et ainsi évitent d'avoir à redescendre pour remonter ensuite. Ils essayent donc de trouver des itinéraires où la pente est répartie sur la durée. Ce qui leurs permet de ne pas tout monter d'un seul coup et de gravir la pente plus facilement, par



Itinéraire du cycliste n°11

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

palier. C'est le cas notamment des cyclistes habitant à Grandmont : C6, C7, C11. Les cyclistes préfèrent globalement quand c'est plat et évitent au maximum de fournir un effort inutile.

Les coteaux de Tours, pour ceux qui y habitent sont sans doute un élément jouant en la défaveur de la pratique du vélo à Tours, car ils les obligent à fournir un effort physique non négligeable. Le dénivelé peut en effet être un facteur démotivant pour nombre de personnes qui préfèrent alors se reporter sur d'autres modes de transport moins physique. Les personnes habitant sur les coteaux et utilisant quotidiennement le vélo ont indéniablement besoin de plus de motivation pour pratiquer le vélo que les cyclistes habitants au centre-ville. Ces cyclistes sont soit contraints à prendre le vélo par absence d'une voiture, de moyens financiers ou de mode alternatif (ils ont ratés le bus), soit ce sont des inconditionnels du vélo.

Nous allons maintenant aborder le point de vue des cyclistes interrogés sur leurs environnements. Nous parlerons d'abord de ce qui touche à l'altérité puis de ce qui concernent la matérialité et finirons par un petit topo sur la météo.

Altérité

Je rappelle que l'altérité comprend les autres usagers de la route et leurs comportements vis-à-vis des cyclistes.

Les comportements réprimandables des automobilistes

Au cours des entretiens que j'ai mené, j'ai demandé dans un deuxième temps en quoi l'environnement urbain et le partage de celui-ci avec d'autres usagers avait-il une incidence sur la pratique quotidienne du vélo. Les cyclistes m'ont alors parlé des autres usagers et des aménagements cyclables, ils ont aussi évoqué ce qui allait et ce qui n'allait pas.

J'ai regroupé par thèmes leurs doléances, afin de dresser un portrait le plus exact possible de l'environnement des cyclistes, de l'espace dans lequel ils évoluent quotidiennement et des relations qu'ils entretiennent avec les autres usagers de la route. Ses remarques sont généralisables car elles ont été évoquées de nombreuses fois et par des cyclistes différents. J'ai également pu vérifier leurs récits en suivant les cyclistes dans leurs quotidiens, ce qui m'a également permis d'en apprécier toutes les subtilités. Ils ont fait notamment part de leur mécontentement vis-à-vis du comportement fortement réprimandable des automobilistes.

En effet, ils ont remarqués que ses derniers roulent et se garent souvent sur les pistes cyclables, et ne respectent pas souvent le sas vélo devant les feux. C'est notamment le cas avenue André Maginot où la piste cyclable longe les places de parking et le trottoir planté d'arbres et encombré de poubelles. Cette piste cyclable n'étant pas très clairement signalisé et étant faite dans le même revêtement que les places de parkings, les voitures et les camions de

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

livraisons stationnent sur la piste cyclable. Ce qui fait que les cyclistes doivent slalomer entre le couloir des voitures très étroit et très encombré, les arbres du trottoir, les poubelles et les voies de tram pas vraiment sans danger pour les cyclistes.

De plus, de nombreux sas à vélo ont été mis en place par l'agglomération de Tours, malheureusement il est souvent difficile d'y accéder, les voitures étant parfois arrêtées au feu sur la piste cyclable à droite, quand elles ne sont pas sur le sas lui-même. La population tourangelle a besoin d'être sensibilisée à ce nouvel aménagement pour qu'il puisse être utile et viable. Ce dernier n'étant pas encore rentré dans les mœurs.

Les automobilistes font également des écarts sur la route et ne le signalent pas toujours, ils oublient leurs clignotants et parfois ne voient pas les vélos. Les points cristallisant ces problèmes sont les sorties de stationnement ou de parking et les espaces devant les écoles, les collèges et les lycées. Les cyclistes ont appris à se méfier des portières, des arrêts brusques et des sorties d'écoles, cependant la ville étant de plus en plus partagée entre les différents modes de transport chacun doit prendre en compte l'autre et arrêter de considérer qu'il est seul sur la route. Pour la sécurité de tous chacun doit signaler au mieux et à l'avance ses intentions. Les routes des villes étant étroites et souvent bordées de voitures à l'arrêt, les vélos sont souvent « collés » par les voitures que ce soit sur la droite de la route : non-respect de la distance de sécurité ; ou que ce soit une voiture qui s'impatiente derrière. La voiture peut aller jusqu'à stresser le cycliste et même parfois le force à s'écarter de la route et à s'arrêter. Elles se placent juste derrière le cycliste et donne des coups d'accélérateurs, mettant des coups de volants en essayant de doubler alors qu'il n'y a pas la place. Ce comportement est fréquent dans les rues étroites, par exemple sur le pont Wilson (dans le sens Place Choiseul-Place Anatole France) et dans la descente vers le rondpoint de Deux Lions, où les gens n'hésitent pas à doubler en pleine descente, dans le virage, sans visibilité, en empiétant parfois sur la voie d'en face ou au contraire en serrant le cycliste contre le trottoir. Ces comportements sont extrêmement dangereux et les automobilistes doivent prendre conscience du danger qu'ils représentent et qu'ils ne sont pas seuls sur la route. De même, cela ne sert à rien de doubler un cycliste pour piler deux minutes après devant lui, la voiture profitant alors de sa masse pour s'imposer, négligeant totalement le cycliste. C'est la même chose pour les refus de priorités, les voitures considérant qu'elles sont plus rapides et qu'elles ont la priorité sur les vélos même si elles sont arrêtées à un stop. Les cyclistes répondent différemment à ses aggrégations selon leurs personnalités et leurs expériences, nous y reviendrons dans la partie résultats beaucoup plus en détails.

Les automobilistes en ville font très rarement un écart pour doubler les cyclistes, ils les frôlent, ce qui peut les déstabiliser et les faire tomber. La peur la plus répandue chez les cyclistes c'est la portière, il est étrange que cette dernière traumatise autant les cyclistes mais beaucoup moins les automobilistes qui continuent de descendre de leurs voitures sans faire attention à ce qui les entourent. En effet, les cyclistes parlent du risque récurrent de se faire faucher par une portière et adoptent en conséquence des nouvelles façons de circuler : notamment en roulant à bonne distance des voitures garées. Le problème vient aussi de plus en plus des vitres teintées des voitures où le cycliste ne peut plus du tout anticiper les mouvements du conducteur ou même s'assurer que ce dernier l'a vu. Pour plus de détails se référer aux [annexes](#).

Ces comportements altèrent les relations entre les différents usagers de la route, il faut que chacun trouve sa place et respecter les espaces dédiés aux autres modes. Les aménageurs doivent relever le défi de faire cohabiter les modes « doux » avec les modes motorisés pour que dans la ville de demain chacun soit en sécurité quel que soit son mode de transport.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

D'autres problèmes cités par les cyclistes (le vol, etc.)

Les personnes interrogées ont également évoqués d'autres problèmes inhérents à la pratique du vélo tels que le vol. Le vol de vélos est assez fréquent à Tours et il est indispensable d'investir dans de lourds cadenas si on souhaite éviter les tentatives de vol, le vol faisant partie des éléments freinant la pratique du vélo au centre de l'agglomération.

Les cyclistes interrogés expliquent aussi que certains cyclistes ne font pas du vélo correctement : refusant des priorités, des feux rouges, ne signalant pas leurs manœuvres, ne faisant pas attention aux piétons etc. Ses incivilités nuisent à l'ensemble des cyclistes et comme le dis très justement C3 : « **on ne peut pas demander le respect des voitures si nous on respecte pas** ».

Enfin, le vélo est bien frêle par rapport aux autres transports urbains tels que le tram, le bus et la voiture. Certains cyclistes m'ont fait part de leurs appréhensions vis-à-vis des bus qui quant à eux signalent beaucoup mieux leurs arrêts, mais qui sont tellement gros que les cyclistes ont souvent peur de ne pas être vus, d'autant plus que les bus sont de plus en plus obligés de couper les pistes cyclables pour s'arrêter aux arrêts. Dans la majorité des cas, les cyclistes ne se risquent pas à doubler un bus.

Nous avons commencé à évoquer les problèmes causés par les autres usagers de la route qui ne sont pas sans lien avec les aménagements matériels mis en place dans les villes. C'est ce que nous allons aborder maintenant toujours en reprenant les informations que nous ont transmis les usagers.

Matérialité

Des avis sur les aménagements urbains pour les cyclistes

Nous allons pour commencer parler des pistes cyclables et de ce qu'en pensent les cyclistes. Les pistes cyclables tourangelles sont parfois en mauvaise état, le revêtement est quelques fois parsemé de bosses, de trous et de grandes flaques d'eau. Ces itinéraires ne sont pas toujours entretenus, pas toujours éclairé et il n'est pas rare de voir dépasser des ronces au-dessus des voies « douces » de l'agglomération. Certains feux pour les vélos sont soit inadaptés, non fonctionnels ou ne marchent tout simplement pas, des efforts sont à faire de ce côté-là. Les chicanes empêchant les motos et les scooters d'emprunter les voies piétonnes et cyclables sont un casse-tête pour les cyclistes qui ne veulent surtout pas s'arrêter. Les passages trop étroits pour traverser les routes sont également des handicaps, mais sont justifiés par la nécessité de partager ses espaces avec les piétons, beaucoup plus lents et peu prévisibles.

Quand il n'y a qu'un seul côté de la route balisé par une piste cyclable, le risque est que certains cyclistes se sentent plus à leurs places sur cette piste à contre sens et de façon paradoxale plus en sécurité que s'ils restent sur la route où les voitures sont parfois impitoyables faisant comprendre assez clairement au cycliste qu'il n'a rien à faire sur la route alors qu'il y a une voie pour lui de l'autre côté de la route. La piste cyclable piège également les

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

cyclistes à droite, ce qui devient problématique dans ils veulent tourner à droite, c'est pour cela que les sas à vélo sont des aménagements à valoriser beaucoup plus et à démocratiser, ces derniers permettant aux cyclistes d'être visible, de pouvoir partir un peu avant les voitures et de se décaler à gauche si on a besoin de tourner.

Les bords du Cher sont aménagés pour les promeneurs et les cyclistes, cependant le passage sous le pont de la piscine n'est pas aisé : il faut soit faire un détour soit prendre les escaliers. Les bords du Cher sont également souvent boueux et donc impraticables pour ce qui est de le chemin le plus bas, ils ne sont pas non plus éclairés.

Enfin certains endroits manquent de signalétiques claires comme par exemple devant le collège/lycée de Grandmont ou sur le pont Wilson. On observe également un manque de continuité des pistes cyclables, avec des arrêts brutaux du marquage au sol et même des débuts de pistes cyclables difficilement accessibles en sortie de ronds-points.

Pour ce qui est des voies partagées avec les piétons les cyclistes interrogés ne trouvent pas que cela soit adapté. Ils expliquent que les piétons ne font pas du tout attention où ils marchent, ils se promènent et ne marchent pas droit. Certains n'entendent pas les vélos arrivent à cause des écouteurs qu'ils ont dans leurs oreilles. Il faut zigzaguer, les éviter. Ils traversent en plus n'importe où et n'ont pas du tout la même vitesse que les cyclistes. Les espaces partagés obligent les cyclistes à slalomer entre les arbres, les poteaux, les poubelles et les piétons, ce n'est pas vraiment un aménagement adapté aux cyclistes.

Les cyclistes ont également identifiés des espaces qui ne sont pas du tout adaptés aux vélos ou même exclusivement réservé à la voiture. Ce sont les ronds-points : la majorité des cyclistes préfèrent passer par les passages piétons plutôt que de se frayer un chemin au centre du rond-point ; les gros carrefours avec du trafic important où le cycliste devient alors extrêmement vulnérable et où il est souvent obligé de s'imposer s'il veut passer ; les grosses artères (routes à plusieurs voies de circulation) comme la route pour aller à Saint Avertin ou à Auchan Tours Sud où aucun aménagement cyclable n'est prévu, que ce soit le long de ces grands axes ou des chemins alternatifs clairement indiqués. Les passages surélevés pour passer par-dessus d'autres routes et autoroutes obligent les cyclistes à fournir plus d'efforts : on est confronté à ce problème quand on veut se rendre à Saint Avertin. Il faut limiter les effets de fractures notamment par la mise en place de passages souterrains ou aériens plus nivelés.

D'une manière générale dès qu'il y a un peu de circulation, que la fréquentation automobile augmente sur un axe, la plupart de cyclistes préfèrent éviter ses axes canaliseurs de flux et prennent des portions plus calmes, sans voitures. Le problème étant que la majorité des rues du centre-ville sont à sens unique et que même si elles sont autorisées dans les deux sens pour les vélos, il est pratiquement impossible de passer en même temps qu'une voiture et elles débouchent quasiment toutes sur les gros artères surfréquentées.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Enfin, quand il n'y a pas de signalisation au sol, ou des panneaux, ou une piste cyclable, il n'est pas rare que automobilistes considèrent que les vélos n'ont pas à être là et font alors n'importe quoi. Il est en effet de plus en plus nécessaire de bien délimiter les espaces pour que les usagers de la route se respectent.

Pour finir les cyclistes que nous avons interrogés nous ont parlé des aménagements qui font du bien à la pratique cycliste : il s'agit des sas à vélo devant les feux que j'ai déjà évoqués précédemment et qui doivent être respectés par les bus et les voitures. Les pistes cyclables et les bandes cyclables qui permettent de pouvoir passer devant aux feux, de remonter la file de voitures. Elles octroient aux cyclistes un espace qui leur est dédié, un espace où ils peuvent rouler, où ils peuvent être « fluide ». Les feux pour les vélos sont aussi à perfectionner et à développer, d'autant plus si on développe de véritables espaces dédiés au vélo. Enfin les tournes à droite et les cédez le passage pour le vélo sont utiles et permettent de faire un peu plus respecter le droit et la place du vélo dans la ville. L'idée des voies uniquement cyclables est à développer ou du moins des voies suffisamment larges permettant aux cyclistes et aux piétons de cohabiter, comme l'itinéraire de la Loire à vélo. Il faut aussi mettre en place une signalisation plus forte, plus visible des espaces cyclables (un revêtement et une couleur spéciale). Il faut enfin modérer la vitesse en ville afin que plus de modes de transport puissent se côtoyer et que les gens aient moins peur de prendre le vélo.

La météo

Enfin pour terminer ce point sur notre population, les cyclistes ont évoqués le problème de la météo, il est vrai que le climat tourangeau est clément, cependant en hiver, il n'est pas rare qu'il pleuve beaucoup. Les cyclistes que nous avons interrogés sont pour certains obligés de se déplacer en vélo même quand il pleut. Le froid et la pluie font partie des éléments démotivants quand on pratique le vélo. Cependant certains préfèrent être mouillés que d'abandonner leurs véhicules à deux roues. Ils ont conscience que cela rend les conditions de circulation plus difficiles et périlleuses. Le fait que cela soit plus dangereux fait ralentir les cyclistes et fait qu'ils font encore plus attention à ce qui les entoure. C1 explique notamment que « **quand il pleut tu sais très bien que tu peux glisser** ». L'autre inconvénient est de se faire mouiller ce qui peut inciter les gens possédant une voiture à l'utiliser exceptionnellement, surtout quand le temps est vraiment trop mauvais. C'est le même dilemme quand il fait très froid, faire du vélo devient un exploit.

UNE TYPOLOGIE DES CYCLISTES

Précisions sur les sous-catégories mises au jour par Noël pour différencier les types de cyclistes existants :

« Les cyclistes «intégrateurs», les cyclistes «obligés», les cyclistes «navetteurs» et les cyclistes «multimodaux» sont associés à un usage utilitaire alors que les cyclistes «randonneurs», les cyclistes «volontaires» et les cyclistes «polyvalents» sont liés à un usage récréatif » (Noël, 2003, p72).

« Parmi les cyclistes utilitaires, les cyclistes «intégrateurs» et les cyclistes «obligés» sont les plus actifs à [vélo] (par rapport au nombre d'utilisations du [vélo]). Ce qui peut s'expliquer en partie par le fait qu'ils sont moins motorisés, surtout dans le cas des cyclistes obligés (83 % sans voiture). Le [vélo] est donc une alternative intéressante. Comme il a été mentionné précédemment, elle offre une autonomie de déplacement supérieure à la marche et une flexibilité que n'offre généralement pas le transport en commun. Ces deux types de cyclistes ont aussi des revenus plus faibles que les autres cyclistes. Leurs déplacements se font en moyenne sur de courtes distances, ce qui peut en partie s'expliquer par leur localisation centrale plus près des commerces et services. Les cyclistes utilitaires «intégrateurs» se distinguent des cyclistes «obligés» par leur jeune âge et par leur niveau de scolarité plus élevé. De plus, il y a davantage de femmes (48,2 %) dans ce groupe que pour les autres types de cyclistes. Les cyclistes «obligés» sont surtout des personnes retraitées, ce qui explique qu'ils se déplacent moins à [vélo] pour des activités contraintes, comparativement aux cyclistes utilitaires «intégrateurs». Par ailleurs, les cyclistes «obligés» réalisent des déplacements à des fins récréatives, et davantage des [circuits] complexes que les autres cyclistes utilitaires.

Les cyclistes « navetteurs » et les cyclistes « multimodaux » sont les moins actifs des cyclistes utilitaires. Par contre, les distances qu'ils parcourent sont plus grandes. Ces cyclistes ne résident pas dans un secteur particulier de la région, mais sont à une distance intermédiaire du centre. Ces cyclistes sont motorisés, mais les cyclistes « multimodaux » semblent avoir un accès plus restreint à une automobile (utilisateurs occasionnels 12,1 % et fréquents 57,6 %). Il est possible de penser qu'ils partagent un véhicule avec d'autres membres du ménage. Alors, ces cyclistes paraissent adopter différents modes de transports selon les contraintes auxquelles ils font face (ex. disponibilité de l'automobile, transport des enfants, etc.) Pour les cyclistes « multimodaux », les déplacements réalisés s'inscrivent dans des [circuits] complexes et souvent pour la réalisation d'activités contraintes. Ces cyclistes sont très scolarisés et occupent des postes de professionnels et ont des revenus élevés.

Du côté des cyclistes qui font un usage plus récréatif du [vélo], ce sont les cyclistes « polyvalents » qui sont les plus actifs. Les cyclistes « volontaires » et les cyclistes « polyvalents » font un usage plus important à des fins utilitaires que les cyclistes « randonneurs ». Les cyclistes « polyvalents » parcourent les plus grandes distances de tous les types de cyclistes tant à des fins utilitaires qu'à des fins récréatives. Les cyclistes « volontaires » réalisent de courts déplacements comparativement aux autres cyclistes récréatifs. Les cyclistes « randonneurs » et les cyclistes « polyvalents » accomplissent davantage de [circuits] complexes que les cyclistes « volontaires ». Ces deux types de cyclistes réalisent des sorties à [vélo] sur de plus longues distances et font plusieurs

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

arrêts (ex. repos, repas, curiosités). Les cyclistes « volontaires » se distinguent des deux autres types de cyclistes récréatifs, car ils accomplissent un plus grand nombre de déplacements à [vélo] pour des activités contraintes, ce qui s'explique en partie par le fait que les cyclistes « randonneurs » et les cyclistes « polyvalents » sont en majorité des personnes retraitées. En contrepartie, il est intéressant de constater que les cyclistes « volontaires » sont issus de ménages avec enfants dont les revenus sont élevés en comparaison avec les deux autres types de cyclistes. Le niveau de scolarité des cyclistes « randonneurs » et les cyclistes « volontaires » est plus élevé que pour les cyclistes récréatifs en général. Tous ces cyclistes habitent à la banlieue, assez loin du centre et sont très motorisés, donc plusieurs possibilités s'offrent à eux quant à leur mobilité. » (Noël, 2003, p72 à 74)

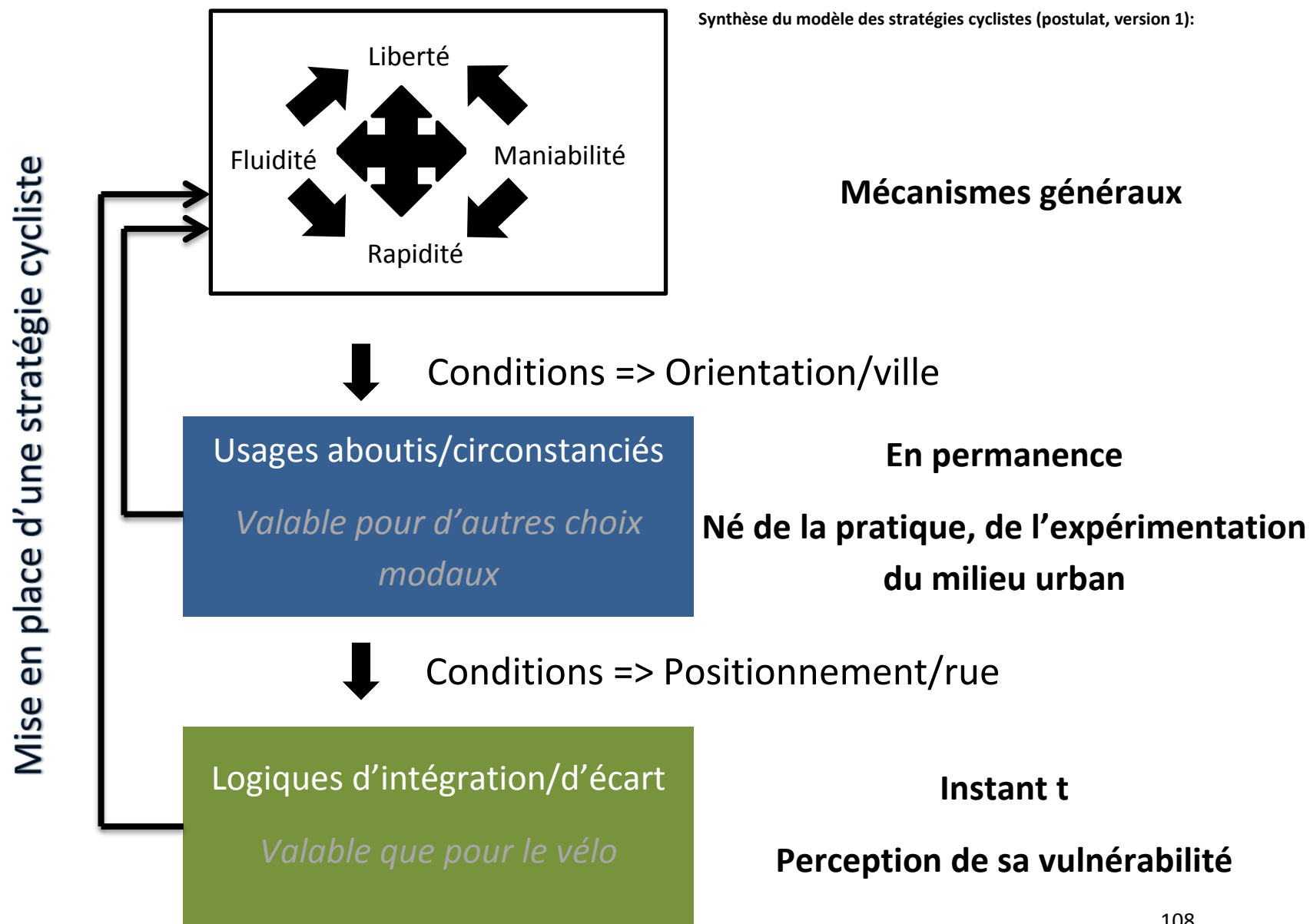
Les circuits ou boucles étant définies comme un enchaînement de déplacements qui débutent et se terminent au domicile. Ils sont qualifiés de complexes lorsqu'il ne s'agit pas d'un simple aller-retour à la maison avec une seule activité (Noël, 2003).

Urbanité cycliste. Représentations et pratiques de la ville à vélo

Tableau 18: Synthèse de la description des différents cyclistes

Types de cyclistes	Description	
	Usage de la bicyclette	Caractéristiques socio-démographiques
Cyclistes utilitaires « intégrateurs » n = 29	- Déplacements utilitaires - Cyclistes actifs - Activités contraintes à bicyclette - Courtes distances à des fins utilitaires	- Assez jeunes - Hommes et femmes - Scolarisés (surtout universitaires) - Professionnels et étudiants - Revenus moyens et faibles - Personnes seules ou en couple sans enfant - Résidents de la Haute-Ville, à proximité du centre - Sans voiture ou utilisateurs fréquents de l'automobile
Cyclistes « obligés » n = 18	- Boucles complexes - Déplacements utilitaires et récréatifs - Cyclistes actifs - Distances moyennes à des fins utilitaires - Courtes distances à des fins récréatives - Activités contraintes	- Sans voiture - Retraités - Moins scolarisés - Faibles revenus - Résidents de la Basse-Ville/Limoilou/Vanier, près du centre
Cyclistes « navetteurs » n = 32	- Déplacements utilitaires - Activités contraintes - Distances moyennes à des fins utilitaires	- Professionnels - Très scolarisés - Revenus élevés - Ménages avec enfant(s) de plus de 12 ans - Utilisateurs fréquents de l'automobile
Cyclistes « multimodaux » n = 33	- Déplacements utilitaires - Activités contraintes - Boucles complexes	- Utilisateurs occasionnels ou fréquents de l'automobile - Assez jeunes - Professionnels ou ouvriers non-spécialisés - Scolarisés : universitaires - Personnes seules ou en couple sans enfant ou ménages avec au moins un enfant de moins de 12 ans - Habitent assez près du centre
Cyclistes « randonneurs » n = 30	- Déplacements récréatifs - Boucles complexes - Cyclistes peu actifs - Distances élevées à des fins récréatives	- Retraités et professionnels - Résidents de la banlieue, loin du centre - Utilisateurs fréquents de l'automobile
Cyclistes « volontaires » n=27	- Déplacements utilitaires - Activités contraintes - Distances moyennes à des fins utilitaires modérées	- Surtout des hommes - Motorisés : utilisateurs fréquents et exclusifs - Résidents de la banlieue - Ménages avec enfant (s) de plus de 12 ans - Revenus élevés - Assez scolarisés - Professionnels et travailleurs spécialisés
Cyclistes « polyvalents » n = 13	- Déplacements utilitaires et récréatifs - Boucles complexes - Distances moyennes à des fins utilitaires et récréatives élevées	- Âgés et retraités - Revenus moyens - Résidents de la banlieue, loin du centre - Très motorisé : utilisateurs exclusifs de l'automobile

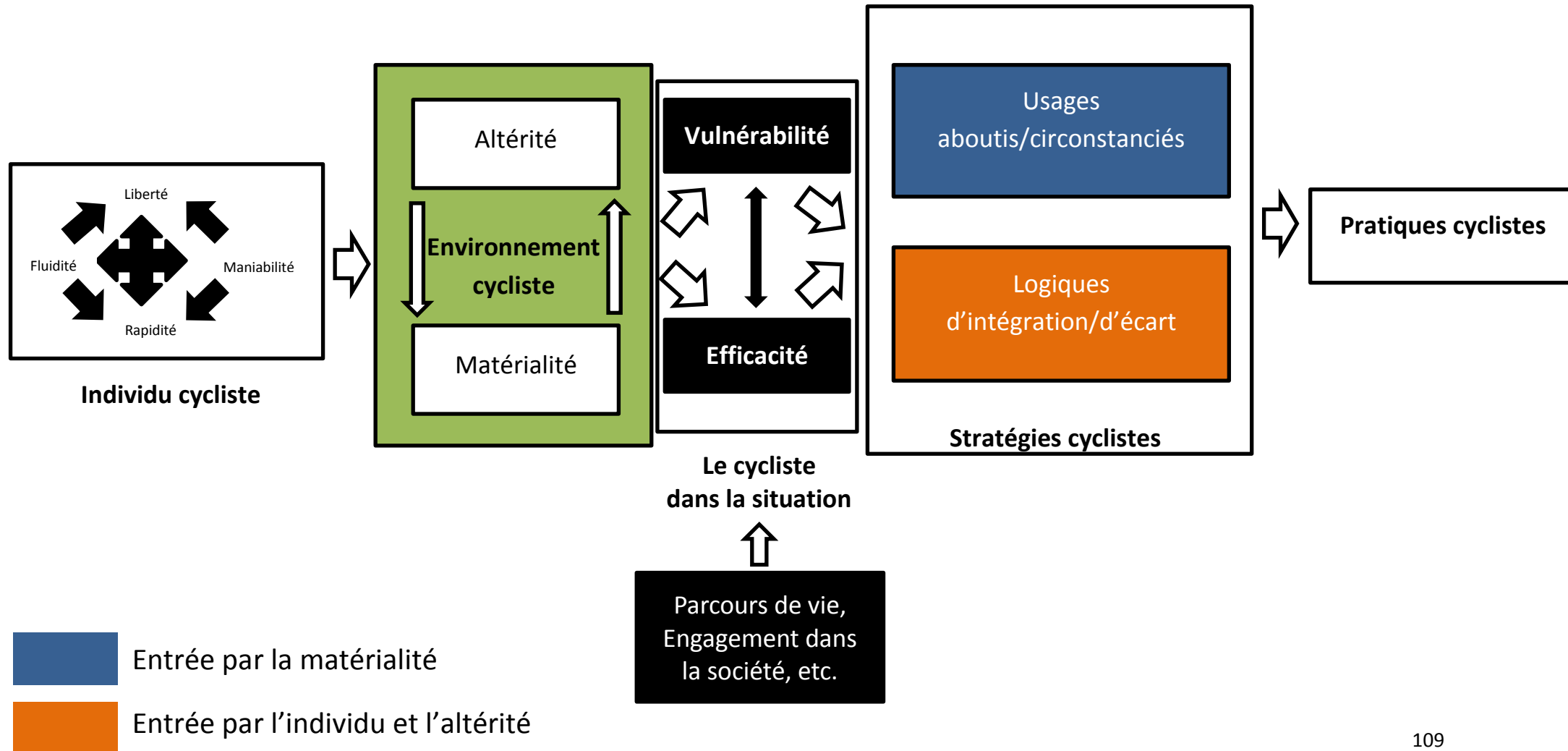
LES ÉTAPES D'ÉLABORATION DU POSTULAT



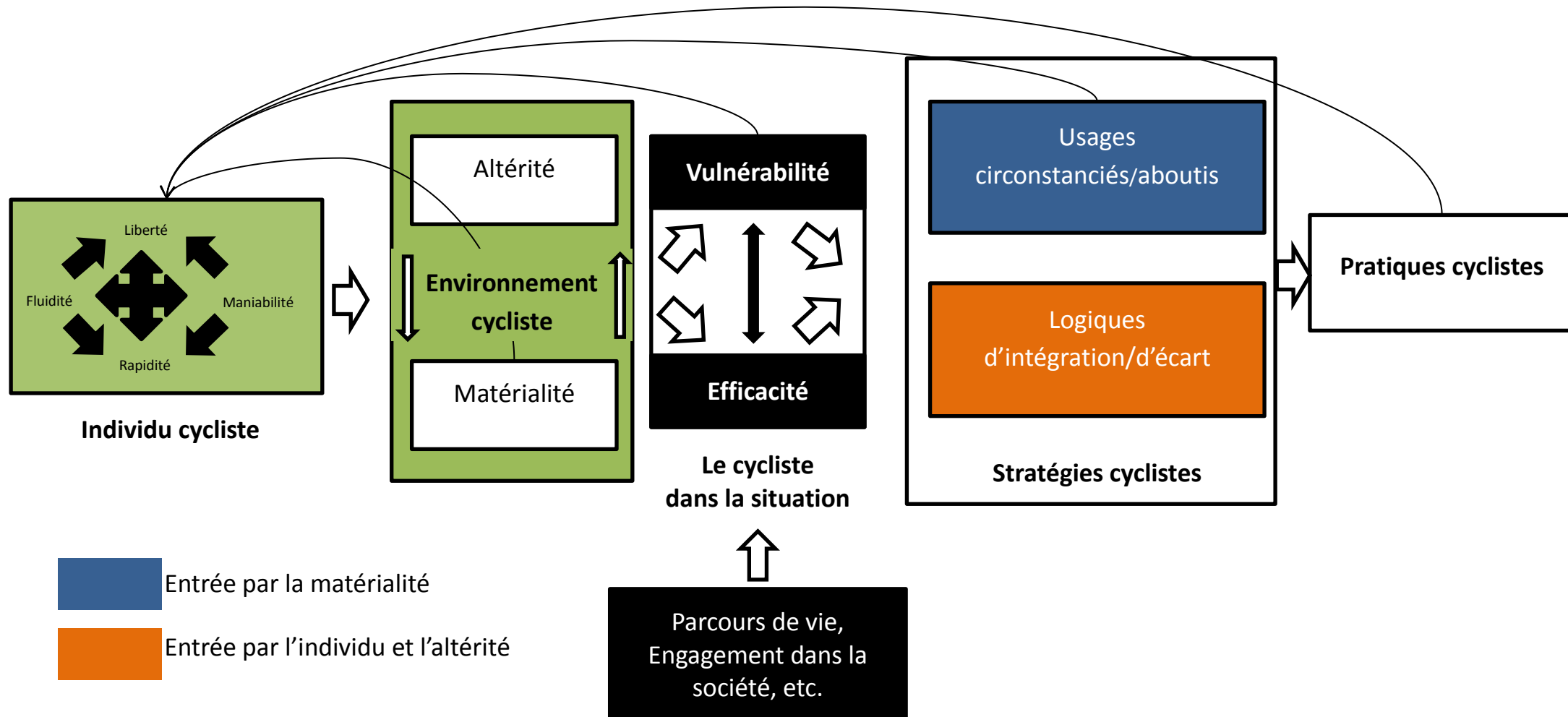
Entrée par la matérialité

Entrée l'individu

Synthèse du modèle des stratégies cyclistes (postulat, version 2 sans boucles de rétroactions):



Synthèse du modèle des stratégies cyclistes (postulat, version 3 avec les boucles de rétroactions):



LA TRAME D'ENTRETIENS

Trame d'entretiens : on interroge l'utilisateur sur ses représentations à l'arrêt.

Les fils conducteurs de la discussion sont portés par 3 questions : on a à chaque nouvelle question une diminution du degré d'abstraction.

1. Pourquoi le vélo est votre mode de transport principal ?

Questions complémentaires : Qu'est ce qui fait de vous un cycliste?

Vivez-vous à Tours ? Depuis combien de temps habitez-vous sur Tours ? Combien de fois par semaine utilisez-vous le vélo pour vous rendre à une activité quotidienne ? Quelles sont ses activités quotidiennes ? Une activité est-elle dominante ?

Quelle place pensez-vous occuper dans l'espace urbain en tant que cycliste?

Faites-vous toujours le même trajet ? Avez-vous des itinéraires bis ? Empruntez-vous les grands boulevards ? Partez-vous plus tôt pour éviter la rentrée des écoles ? Votre trajet quotidien a-t-il évolué au cours du temps ?

2. En quoi l'environnement urbain et le partage de celui-ci (avec d'autres usagers) a-t-il une incidence sur votre pratique du vélo ? (l'interrogé commençant par ce qui a le plus d'importance pour lui)

Questions complémentaires : Comment ressentez-vous l'environnement urbain qui vous entoure ? Qu'est ce qui dans l'environnement urbain et la présence d'autres usagers nuit à votre pratique du vélo ?

Quel rapport avez-vous avec les transports en communs ? Avec les automobilistes ? Avec les piétons ? Les aménagements sont-ils adaptés ? etc.

Circulez-vous au milieu des voitures ou préférez-vous les aménagements cyclables ? (y-a-t-il des circonstances particulières pour lesquels vous préférez ses aménagements ?)

3. Qu'est-ce qui est primordial lors de vos déplacements quotidiens en vélo ? (rapport efficacité/vulnérabilité)

Questions complémentaires : Quelle est votre philosophie en tant que cycliste ? Que favorisez-vous lors de votre trajet quotidien en vélo ?

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Qu'est ce qui fait que vous choisissez le vélo plutôt qu'un autre mode transport ? Quelles motivations sont à l'origine de votre pratique du vélo dans la vie quotidienne ?

Portez-vous le casque ? Etes-vous équipé de lumières ? Signalez-vous avec votre bras lorsque vous tournez ?

Anticipez-vous les feux verts ? Respectez-vous toujours le feu rouge (le code de la route) ? À quel endroit vous arrêtez vous au feu rouge ? Remontez-vous les files de voitures ?

LA RETRANSCRIPTION DES ENTRETIENS

Entretien avec Cycliste 1

Éléments de contexte : Commence à dessiner son parcours sur le plan. Explique qu'il a deux itinéraires : un pour le matin par Rue Giraudeau et Rue Fromentel et un pour le soir par Rue Auguste Chevallier.

C1: « De chez moi ? Du DA ? »

A : « En fait du DA ou de chez toi comme tu veux »

C1: « Dans un sens comme dans l'autre ? Ou tu veux les deux sens ? »

A : « Ah tu ne prends pas le même chemin, en fait dessine-moi d'abord celui que tu vas faire là maintenant ? »

C1: « Non, je ne peux pas prendre le même »

A : « Pourquoi tu ne peux pas prendre le même ? »

C1: « Parce qu'il a une route qui est en sens unique »

A : « C'est Giraudeau c'est ça non ? »

C1: « C'est à côté de Giraudeau, alors rue Giraudeau, moi j'habite par-là, rue François Arago, je pars d'ici le matin, ensuite »

A : « Peux-tu me dessiner d'abord dans le sens du soir s'il te plait, tu me diras après pour le matin »

C1: « D'accord et donc, l'école elle est ? »

A : « On est là »

C1: « Là ? »

A : « Oui c'est ça »

C1: « Ok on est là, alors du coup je passe par le rond-point, je ne prends pas le ... Ah non c'est vrai pour partir je prends le bout du parking, après je prends la barrière de sortie, **je suis le sens de circulation des voitures**. Ensuite je prends la route classique, **je passe devant EDF, parce que là après tu as une piste cyclable devant EDF**, et donc après je prends le pont Saint Sauveur, par la piste cyclable, **ensuite j'arrive au rond-point alors là il y a un passage piéton donc je prends le passage piéton qui est aussi pour les pistes cyclables**, je récupère la piste cyclable jusqu'à la Rue Auguste Chevallier. La plupart du temps je grille le feu parce qu'en fait on voit facilement les voitures arriver. Après je prends la rue Auguste Chevallier mais là du coup **je roule à gauche sur la voie de bus**, parce qu'en fait les bus ils viennent que d'en face, ils ne peuvent pas venir de mon dos donc je suis obligé de les voir et comme ça je peux doubler les voitures qui attendent au feu. Voilà après y a le feu de la rue Général Renault, autrement je vais tout droit, la rue Auguste Chevallier, jusqu'à la rue de Chinon et alors là la plupart du temps je prends la rue de Chinon je vais à gauche dans la rue d'Entraigues et je rattrape par la Rue de Giraudeau, je fais un tout petit bout de la rue Giraudeau »

A : « En sens inverse, c'est ça ? »

C1: « Non la rue Giraudeau c'est bon, c'est la Rue de Chinon, c'est cette partie-là, tu ne peux pas la faire, tu es obligé de la faire dans ce sens-là tu ne peux pas la faire dans l'autre sens, je me souviens pas de comment elle s'appelle ... et donc là après j'arrive chez moi. »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

A : « Et donc le matin tu fais un détour, en fait ? »

C1: « Alors le matin je passe »

A : « Fait en pointillé le matin s'il te plaît »

C1: « Je prends la rue Giraudeau tout du long et donc après j'arrive là et là je prends comme ça. Je marque en gros le soir, le matin ? »

A : « Oui on va le marquer, merci. Alors pourquoi tu as favorisé ce parcours-là plutôt qu'un autre ? »

C1: « Bah ! parce qu'il y a **une piste cyclable en fait tout du long du parcours** et en fait c'est le parcours **le plus court pour que j'arrive chez moi** et après j'ai fait en fonction par exemple ici, il arrive que je passe par le Simply, donc je change un peu mon itinéraire pour aller faire mes courses en rentrant chez moi »

A : « Ok, donc si je comprends bien tu favorise d'abord ta sécurité ? »

C1: « **Non en fait pour moi la piste cyclable ce n'est pas la sécurité, c'est plus le temps, en fait le moins de temps je vais attendre. J'essaye d'avoir le moins de temps d'attente possible, de faire mon trajet le plus rapidement possible** ».

A : « Donc t'essaye d'être efficace en clair ? »

C1: « Ouais voilà c'est ça **enfin efficace pour moi c'est surtout le temps**, pas forcément le ... »

A : « Donc le plus rapide ? Tu cherches à être le plus rapide »

C1: « **Ouais le plus rapide, je pars à 8h – 8h03 en général et j'arrive à 8h15 en cours, genre 8h15, je suis en cours** ».

A : « **Ok donc tu veux optimiser ton temps de parcours ?** »

C1: « **Oui c'est ça** ».

A : « Pourquoi as-tu choisi le vélo ? »

C1: « Bah j'ai choisi le vélo, Bah ça c'est par ... Je pense d'abord parce que **je trouve ça moins cher que la voiture et ensuite parce que je pense que le vélo ça me permet de gagner du temps. Ah non je crois que c'est d'abord parce que ça me fait gagner du temps et ensuite parce que c'est moins cher et troisièmement aussi parce que du coup je représente aussi un peu Poly Cycle donc il faut aussi que je montre une bonne attitude.** »

A : « Pourquoi tu ne prends pas les transports en commun, parce que tu compares à la voiture mais ... »

C1: « Bah en fait les transports en commun c'est plus cher pour moi et j'habite en campagne le reste du temps donc j'ai pas du tout l'habitude de la pratique des transports en commun. Je l'ai pris une fois quand mon vélo a crevé autrement je ne les prends jamais ».

A : « En quoi l'environnement urbain et le partage de celui-ci a-t-il une incidence sur ta pratique du vélo ? ».

C1: « En fait l'environnement urbain pour moi c'est tout ce qui est bandes cyclables, intersections, paysages. Par exemple sur le Pont Saint Sauveur y a un super paysage. Bah ça influe sur ma pratique du vélo parce que je trouve ça agréable de passer sur le pont Saint Sauveur, **agréable de griller un feu rouge parce que souvent il y a des comment dire des cédez le passage pour vélo qui ne sont pas fait pour les autres par exemple pour les automobilistes et tout ça. Et je trouve ça agréable de passer devant, d'avoir un petit peu un privilège t'a un petit peu quand tu es à vélo ta un petit peu, tu te sens un peu au-dessus. En plus d'un point de vue comment dire personnel tu es plus haut que les gens dans leurs voitures, tu te sens un peu ... en fait tu te sens bien en vélo** »

A : « Et cette position en fait ... tu te sens plus en sécurité puisque tu es plus haut, quand tu parles par exemple au feu rouge, pourquoi, est ce que ta position elle fait que tu as une autre attitude »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C1: « **Je me sens pas plus en sécurité, mais je me sens un peu plus supérieur parce que tu te sens capable d'aller plus vite, puisqu'en plus tu es moins gros, tu te sens plus performant mais pas trop en sécurité** »

A : « Tu as une plus grande maniabilité de ton véhicule ? »

C1: « Ouais, **mon véhicule je peux vraiment faire ce que je veux avec** »

A : « Enfin, tu m'as dit ce qui est primordial toi c'est ton temps de parcours, c'est ça ? Donc est-ce que tu trouves que les aménagements ils sont adaptés à ta pratique du vélo ? »

C1: « **Non, en fait c'est surtout moi j'ai un vélo cycliste, donc les roues sont très fines et en fait si tu veux à chaque changement de revêtements pour moi c'est ...** ou alors un revêtement avec des plaques, du coup c'est une grande contrainte, je glisse sur les plaques et donc c'est super dangereux. Par exemple t'a des plaques juste avant le pont Saint Sauveur dans le rond-point où il y a énormément de circulation le matin, tu as des plaques sur la piste cyclable qui sont dans les virages, du coup il faut faire super gaffe autrement tu glisses et là tu es sûr de te prendre une voiture. Et autrement moi c'est les changements de revêtements où alors les revêtements qui ont été faits à différentes dates du coup leurs jonctions ne sont pas forcément au même niveau et du coup-là tu te les prends, soit la roue elle prend, enfin ... »

A : « En fait tu n'as pas de suspensions »

C1: « Non, non ça abime »

A : « Et tu as des problèmes au niveau des trottoirs, quand tu veux y monter ? »

C1: « Non, parce que je n'ai pas de trottoir à franchir, je vais assez vite pour rouler au niveau des voitures ».

A : « Oui alors tu t'intègres dans la circulation ? »

C1: « Oui, voilà **je m'intègre dans la circulation automobile**. Et si un gros problème aussi au niveau de la route Rue Edward ..., celle qui va au DA, tu as de grandes flaques d'eau le matin et du coup tu es obligé de les éviter et donc ça m'est arrivé plusieurs fois de me faire klaxonner parce que je les évite et du coup je n'avais pas fait gaffe qu'il y avait une voiture derrière et du coup-là c'est dangereux. C'est super chiant »

A : « Et après est-ce que tu peux me parler de ta relation avec les automobilistes, les bus, ... ? »

C1: « Ba les automobilistes la plupart du temps je les engueule non mais c'est vrai en plus je les injures parfois. Les automobilistes surtout ceux qui se mettent qui se gare ou qui circule sur la voie cyclable. Parce que du coup nous ça nous fait ralentir alors eux accélérer ça leur demande un effort physique très faible alors que nous ça nous demande beaucoup plus d'efforts »

A : « C'est aussi pour ça que tu ne t'arrêtes pas au feu ? »

C1: « **Ouais aussi, ouais bas oui, parce que j'ai l'impression d'avoir la capacité de gérer la sécurité parce que je vois à peu près, enfin c'est peut être qu'une impression du coup ?** »

A : « Tu te sens moins vulnérable en vélo qu'en voiture ? »

C1: « Non, en fait **je me sens aussi vulnérable mais je sens que j'ai plus la capacité de voir si je suis en danger au pas, je pense même que je suis plus vulnérable parce que si une voiture me fonce dessus je vais avoir beaucoup plus mal que si moi je fonce dans une voiture forcément** »

A : « Et alors avec les transports en commun avec les gros bus ? »

C1: « Les bus l'entente est assez bonne puisqu'ils essayent de dégager la piste assez rapidement mais parfois c'est vrai que c'est dur de dépasser un bus, en fait les bus on les rencontre pas si souvent que ça »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

A : « Bah sur la fin de parcours peut être un peu ? »

C1: « Un peu non en fait plutôt Rue Giraudeau, le matin mais y a aussi les poids lourds mais je trouve que ce n'est pas les plus embêtant les bus »

A : « Pourquoi ils sont moins embêtant ? »

C1: « **Ils dégagent plus vite et ils signalisent beaucoup mieux leurs déplacements.** Un bus quand il quitte un arrêt et qu'il retourne sur la voie il te le signale par un clignotant ou quelque chose. **Beaucoup mieux qu'une voiture qui va faire un écart beaucoup plus facilement sans le signaler.** C'est visuel, c'est facile à visualiser un bus et il ne va pas faire de gros écarts. D'autre part pas trop de problèmes avec les ouvertures de portières, non ça va, comme je roule un peu au milieu de la route tu vois tu n'as pas trop de problèmes. Si j'ai des problèmes c'est quand les voitures se garent pour attendre à un feu, t'a des voitures qui ne se garent pas dans l'alignement de voitures parce qu'elles veulent voir, parce qu'elles veulent plus visibilité, alors elles se garent un peu trop à gauche, à un peu trop à droite et donc moi je ne peux pas trop les doubler facilement. **Je double plutôt par la droite, et même tout le temps par la droite »**

A : « As-tu d'autres choses dont tu voudrais parler ? »

C1: « Après je pense que tu es comme moi t'a beaucoup de souvenir sûrement de la voie unique aux Pays Bas, tu sais la voie où tu as personnes en dehors des cyclistes, et tu te rends vraiment compte de la différence de circulation sur l'autoroute à vélo qu'on prenait : la différence entre la voie unique et la voie partagée. Parce qu'ici c'est presque que des voies partagées, à part un petit bout à la sortie, après le pont dans la montée après la voie de chemin de fer, à par ici y a que des voies partagées donc c'est assez dangereux. C'est pas le même sentiment ».

Entretien avec Cycliste 2

Eléments de contexte : Commence à dessiner son parcours sur le plan. Explique qu'elle a deux itinéraires : un pour le matin par le fil d'Ariane et un pour le soir par le pont Saint Sauveur.

A : « Pouvez-vous me dessiner votre parcours ? »

C2 : « mon parcours d'ici ou de chez moi ? »

A : « On va d'abord commencer par celui qu'on va faire maintenant en continu et l'autre on le fera après en pointillé, donc celui qu'on va faire c'est plutôt DA chez vous »

C2 : « DA chez moi, ok d'accord, il faut que je me repère, on est où, on est ici ? »

A : « On est au bout là »

C2 : « Au bout là, ici, on est là, donc en fait pour rentrer là, je vais directe sur la route Avenue Edouard Michelin, je ne peux pas faire autrement jusqu'au bout là, là maintenant y a une piste, à côté du nouveau bâtiment, donc. Donc j'évite les voitures là, je prends le rond-point et je **prends la piste dès que je peux et éviter d'être avec les voitures** je continue sur le côté sur la piste cyclable, le pont Saint Sauveur jusqu'au rond-point. Après je traverse, sur le passage piéton, là, après c'est une piste cyclable mais qui est sur la route jusqu'au feu, je traverse les rails, je descends, ça va très vite, je descends, je descends et puis après je prends la petite bifurcation qui va directe à la place de Strasbourg. Je longe la place de Strasbourg, c'est toujours une piste cyclable, en principe et pis y a un feu sur le boulevard Jean Roger, je traverse et après je vais jusqu'au bout de la rue de Desaix et c'est chez moi, je tourne à gauche et je suis là. Donc là petite, juste **le dernier petit bout, y a plus de pistes cyclables**, en fait »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

A : « Et la piste cyclable cela vous apporte quoi, vous vous sentez plus en sécurité ? »

C2 : « Oui, **je me sens plus en sécurité sur la piste cyclable, parce qu'il a de l'espace pour moi, mais ce n'est pas très en sécurité, je dois dire, parce qu'il a quand même beaucoup de passage, beaucoup de voitures et ils ne font pas toujours attention** et surtout au feu quand on est ... En haut de la colline juste en haut du pont **je me mets bien devant les voitures si je peux pour ceux qui vont tourner à droite et probablement m'écraser. Donc comme ça ils me voient et j'essaye de partir avant les voitures, je regarde quand le feu des autres passe au rouge, je sais que ça fait comme si je grille le feu officiellement mais je passe quand il fait vert (piéton) ou quand il fait rouge pour ceux qui viennent de droite, je me lance, je me lance** »

A : « Vous anticipez donc le feu vert »

C2 : « **J'anticipe, j'anticipe beaucoup, oui, oui, et c'est pareil ici avant le boulevard Jean Roger j'essaye de me placer devant parce que là aussi les gens peuvent tourner à droite et m'écraser. Donc j'essaye de me faire voir, en me mettant bien devant.**

Sur le pont de la voie de chemin de fer, je reste sur la droite quand même, mais en plus on descend on va vite et quelque fois **il peut y avoir une voiture qui va sortir ou qui déboite**, c'est vrai que ce n'est pas évident. **Et y a même des gens qui prennent la voie bus, sur la gauche, quelque fois je le fais quand je vais aller chercher du pain.**

Mais **quand je viens au DA je ne fais pas tout à fait le même chemin**, je monte en haut du pont et au lieu de faire le rond-point Saint Sauveur, en fait je bifurque, je traverse la grande rue et je ... je pense que c'est ça là, c'est où est-ce que je prends, parce que c'est pour prendre la passerelle, **je prends la passerelle**, je fais ça et ça, ouais je passe par les maisons »

A : « Vous pouvez le faire en pointillé si vous voulez »

C2 : « Et après je passe je sais plus trop, je vais directe comme ça et je prends la passerelle, j'arrive là comme ça, donc **je ne sais pas pourquoi mais je fais toujours comme ça pour venir** »

A : « Vous vous sentez plus en sécurité, pour éviter de faire les ronds-points c'est ça ? »

C2 : « Oui ça doit être ça, **ça doit être le sens du rond-point et je ne sais pas pourquoi je ne fais pas pareil pour rentrer, je pourrais aussi rentrer par la passerelle, mais je ne le fais pas, j'ai l'impression c'est plus rapide, mais pour venir c'est drôle ça ne me gêne pas, y a la vue tous les matins**».

A : « Qu'est-ce qui fait que vous prenez le vélo, en fait ? Pourquoi vous prenez le vélo ? »

C2 : « **Parce que j'ai en fait j'ai toujours eu un vélo dans la ville où j'ai grandi, j'avais un vélo et c'était le moyen le plus facile de transport et là j'habite tellement près que c'est ridicule de prendre la voiture, je passerai plus de temps dans la voiture, dans les bouchons que de prendre le vélo et pis j'aime bien le sport, le petit peu d'exercice que ça me donne. Mais c'est pareil pour aller en ville, je déteste prendre la voiture parce que j'ai appris à conduire assez tard dans ma vie et je panique un petit peu pour trouver des places pour me garer.** Donc quand je vais au cinéma au studio je vais toujours en vélo sauf quand mon mari m'emmène en voiture, parce que lui refuse de prendre le vélo. Mais c'est lui du coup qui gare la voiture. Oui **c'est pour ces deux raisons là, je me sens beaucoup plus libre et je n'aime pas du tout attendre les transports en commun**, je l'ai fait pendant 15 ans à Paris et là je me suis libérée des transports en commun, je ne prends jamais les transports en commun. D'abord il n'y a pas de ligne très pratique pour moi, faudrait que je marche jusqu'à l'avenue Grammont »

A : « Je crois qu'il a le 5, non, qui passe pas loin »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C2 : « Oui, d'accord mais des bus mais faudrait changer quoi. A oui c'est vrai le 5 passe place Rabelais mais je ne l'ai jamais pris. Mais à la limite au lieu d'aller là à pied, je préfère aller à la gare à pied, c'est jolie le train que voilà. **C'est tellement plus pratique de prendre le vélo à Tours, c'est plus pratique. J'ai vraiment un sens, un sens de liberté** »

A : « Un sentiment de liberté, par rapport au transport en commun où vous vous sentiez enfermée »

C2 : « **Je n'ai pas à attendre, je peux partir quand je veux, non c'est vraiment plus simple** »

A : « Est-ce que vous avez des rapports avec les autres usagers soient conflictuels soient inverses, les piétons, les autres cyclistes, les voitures »

C2 : « Les usagers ... **De temps en temps je me fais klaxonner, parce que je crois que les automobilistes croient que je suis dangereuse parce que quelque fois c'est vrai, je prends des libertés, comme je dis de griller un feu rouge mais c'est presque vert parce que je veux être en avance des voitures. Oui des fois y a des gens qui n'aiment pas ce que je fais en vélo. Mais bon. Ou si jamais j'ai pris un trottoir une ou deux fois y a des gens qui râlent parce que le trottoir c'est pour les piétons et pas pour les cyclistes. Mais je n'ai pas eu de grosse bagarre** »

A : « Pas de problème au niveau des gens qui stationnent, qui ouvrent les portières ou ce genre de choses ? »

C2 : « Qui ne font pas attention à moi, ça à du m'arriver mais je n'ai pas eu d'incident particulier »

A : « Et avec les bus pas trop de soucis ? Vu que vous prenez le même trajet que la ligne de bus »

C2 : « Bah j'essaye de les **laisser passer et d'attendre quand ils s'arrêtent à un arrêt d'attendre derrière le bus parce que je ne sais pas s'ils me voient vraiment beaucoup, je ne dois pas être très visible, y a sûrement un endroit aveugle dans sa vision, les doubler ça devient très risqué. J'essaye de rester derrière** ouais »

A : « Dernière question, vous avez déjà en partie répondu, qu'est ce qui est primordiale pour vous en vélo ? Vous avez dit le sentiment de liberté »

C2 : « **Oui, bas quand même la sécurité c'est vrai, donc pendant une période je portais un casque mais en hiver, j'ai froid aux oreilles donc je mets un bonnet et je ne peux pas mettre les deux. Mais le soir maintenant je mets quand même le gilet jaune, j'ai des phares quand même, donc j'essaye d'être vu, le plus possible parce que je pense que les accidents c'est vraiment très facile et je vois beaucoup de cyclistes qui n'ont pas de phares du tout la nuit, je trouve cela effrayant** »

A : « Avez-vous d'autres choses à dire ? Parce que moi j'ai fini »

C2 : « Sur mes pratiques de vélo ? **Je me suis fait voler deux vélos déjà, ça c'est un petit problème, autre. Je me suis acheté un cadenas super fort et super lourd, espérons que cela va empêcher le vol. J'ai acheté un vélo neuf avec un gros gros cadenas, qui pèse 1,2k, j'étais effrayé mais bon, je pense qu'il vaut mieux anticiper** ».

Entretien avec Cycliste 3

Éléments de contexte : A commencé à dire pourquoi il prenait tel itinéraire et commence à le dessiner. Il a deux itinéraires cela dépend s'il va chercher les journaux pour la caserne.

A : « Donc vous avez dit que vous prenez ce chemin, parce que c'est **le plus rapide et le plus sécurisé** c'est ça ? »

C3 : « Oui, c'est ça, **enfin le plus direct possible**, donc là je prends la rue des Douets, là je tourne ici parce que ça m'évite de prendre la rue de Suède et puis j'arrive ici en face où je traverse et là c'est une rue avec un feu pour traverser l'avenue Danemark et une piste cyclable qui remonte et ensuite elle est en

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

sens unique dans l'autre sens, donc là j'arrive au feu, je traverse, là c'est pareil ça va tout droit, je fais ça, là, rue du Maine, ici par le Beffroi, je longe je suis le tram, là, là ici ça remonte y a une piste cyclable, là **j'arrive au Christ Roi, alors là c'est le bazar, y a plus trop de pistes cyclables, on ne sait plus où l'on va, la piste cyclable c'est du flou, donc je coupe sur les trottoirs pour rattraper la piste cyclable qui est ici avenue Maginot, c'est une piste cyclable qui est pas exceptionnelle, elle est sur le trottoir et y a pas de niveau donc les voitures se garent aussi faut slalomer entre les poubelles et entre les gens, là c'est la place en haut de la tranchée, je redescends parce que là il y a une piste cyclable. J'arrive au pont, alors là le pont y a pas de piste cyclable dans ce sens-là, qui descend, y a beaucoup de gens qui prennent l'autre côté mais c'est qu'une piste cyclable qui remonte vers Tours Nord et un trottoir, donc moi je file je prends la ... de toute façon c'est limiter à 30, donc j'arrive à aller à cette vitesse-là.** Alors là j'arrive là, je tourne ici et je reprends la rue Marceau. A ouais parce que là je fais un détour pour aller, alors je fais comment, ça dépend des fois »

A : « Vous faites un détour pour aller ... »

GG : « Chercher des journaux qu'on met en vente, enfin qu'on met en libre-service chez nous au bar, alors je fais, parce que moi le plus direct c'est de descendre tout droit, je fais le chemin le plus direct sans ce détour-là ? »

A : « Oui et puis après le détour on le mettra en pointillé si vous voulez »

C3 : « Voilà et puis le détour que je fais, rue d'Entraigues, rue Salengro, heu non, ouf, ah si les prébendes elles sont là, et je m'arrête là et après je reviens en arrière, ouais c'est presque mon chemin de tous les jours quand même, oui parce que je fais ça et puis je rentre, ouais il vaut mieux compter celui-ci, c'est le chemin que je fais mais pour aller ici au marchand de journaux, pour récupérer les journaux qu'on lui commande tous les jours.

A : « C'est pour la caserne les journaux ? »

C3 : « Oui c'est, comme on a un point, un bar avec, on leur met les journaux, deux jeux de journaux, ce qui veulent lire un peu en prenant le café, le midi »

A : « Quand vous avez fait votre parcours, vous avez parlé qu'il y a des endroits où l'aménagement n'est pas type top, est-ce que vous voyez d'autres endroits ou d'autres choses qui vous handicapent, au niveau de l'environnement urbain qui vous gênent »

C3 : « **Bah déjà le fait de mettre beaucoup de pistes cyclables sur les trottoirs c'est pas idéal parce que les piétons quand y viennent de face bas y nous voient mais quand ils sont de dos, ils ont souvent des écouteurs, tout ça ils nous entendent pas et pis bon quand des gens qui se promènent ne serres qu'avec leurs enfants ou même ceux qui promènent le matin le chien, tout ça, ils se promènent partout donc c'est un danger pour le vélo, il faut slalomer, c'est pas adapté, en plus on monte sur le trottoir on redescend, on retrouve la chaussée, c'est vraiment pas un système adapté. Les ronds-points ne sont pas faciles à prendre des fois parce que les voitures ne font pas attention, mêmes quand il y a un aménagement tout le tour quand on arrive à couper la voie faut toujours s'arrêter, on repart c'est toujours, ce n'est vraiment pas facile.**

A : « Est-ce que vous avez des choses à dire au niveau des transports en commun, enfin votre rapport avec eux, avec les voitures »

C3 : « **Bah il faut faire attention, ils ne respectent pas, ils ne grillent pas ... ou ils ne font pas attention ou ils passent trop près des fois, bien souvent, les voitures et même parfois les bus, y en a certain qui frôlent quand ils veulent ... et puis ils coupent pour s'arrêter à leurs arrêts. Et puis y a aussi les aménagements qui sont bien devant les feux, les zones où le cycliste peut ne se mettre déjà rien que pour tourner à gauche, ça permet de dégager sans prendre ... et ça c'est toujours bloqué par les voitures, qui sont toujours dessus.**

Ça permet de dire où l'on va et puis ça te permet quand tu arrives d'une piste cyclable, enfin d'un marquage qui est sur la droite de se mettre dans le sas et puis de se mettre à gauche. **Donc en fait il faut être vigilant, il faut essayer de regarder le plus possible dans les voitures voir si les gens ils ont tournés un peu la tête ou ils nous ont regardé, mais cela devient de plus en plus difficile avec le fait que les gens ont de plus en plus de vitres teintés et on ne voit**

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

pas ce qu'ils font ou si il y a quelqu'un dans la voiture, ne serrent que quand on longe une file de voitures on ne sait pas si il y a quelqu'un dedans qui risque d'ouvrir une portière ou pas, et ça ça devient..., c'est vraiment depuis qu'ils ont mis ces parebrises très teintés ça devient vraiment un danger, on ressent une, ouais c'est vrai que ça fait un peu stressant quand on voit les voitures qui sont teintées noires comme ça. On ne s'est pas ce qu'il y a dedans on ne sait pas s'il y a des passagers si y a un risque de gens qui sortent et puis on voit il y a beaucoup quand on passe au près des écoles et tout qui a des voitures qui nous double, il faut se méfier car quand elles s'arrêtent elles mettent... après elles nous doublent et après elles vont s'arrêter 50m plus loin en mettant les warnings et les enfants ils sortent des voitures en ouvrant les portières et ça c'est, ça devient vraiment dangereux »

A : « Pourquoi vous prenez le vélo pratiquement tous les jours »

C3 : « **Bon déjà parce que j'aime le vélo, ça c'est déjà une bonne chose et pis parce que c'est un moyen pour se déplacer économique et écologique surtout et puis rapide hein, ça permet, on va plus vite, on évite les bouchons en règles générales quand y a des aménagements et tout on gagne quand même notre temps et puis ça permet de faire du sport, tous les jours »**

A : « Sur le coup, comme vous dite c'est aussi économique »

C3 : « Oui c'est ça économique et écologique, c'est le moyen le plus écologique qu'il y a actuellement pour se déplacer, après la marche à pied bien sûr »

A : « ça vous permet d'aller le plus rapidement possible aussi »

C3 : « Oui plus rapidement que la marche et plus vite que les voitures en règles générales ou équivalant quoi, sur un long parcours comme je fais, ouais ça commence à faire un long parcours, je mets autant de temps qu'une voiture.

A : « Alors quand vous venez en voiture cela met le même temps ? »

C3 : « Mais des fois je mets plus de temps en voiture »

A : « Et qu'est-ce que vous privilégiez quand vous faites votre trajet, est-ce que c'est plutôt la sécurité, vous choisissez les aménagements parce qu'ils sont sécuritaires ou est-ce qu'ils vous permettent d'aller plus vite, qu'est ce qui est primordial quand vous faites du vélo qu'est ce qui... »

C3 : « Moi je commence à faire de plus en plus attention à la sécurité, je vois quand je remonte, je sors de mon circuit parce que j'ai une course à faire et tout, j'essaye de calculer en retour les zones où je pourrais être plus en sécurité ou pour croiser des routes je les prendrais plus facilement. Je vois par exemple quand, lundi soir, j'étais calé, je me suis arrêté au Leclerc et moi le plus court ça aurait été de reprendre la route qui passe devant le Leclerc et d'arriver au rond-point en bout là-bas et puis de couper, même si c'est un rond-point aménagé, j'aurais été embêté parce que les voitures ça roulent toujours, ils passent le rond-point assez vite et j'aurais été embêté. Donc j'ai préféré faire un tout petit crochet et hop revenir sur mon circuit où j'ai un feu qui me permet de traverser plus facilement la déviation, enfin la voie.

A : « Donc efficacité mais quand même le... »

C3 : « **Oui, maintenant, je fais de plus en plus attention à la sécurité, parce que je vois que des fois ça frôle, bon j'ai l'habitude, mais pour des gens qui n'ont pas l'habitude de faire du vélo c'est vrai que y a des fois c'est quand même très chaud, ils passent trop près. Ils ne font pas attention, ils vont doubler pour tourner 10m plus loin devant nous et alors les clignotants alors ça c'est, ça devient une catastrophe, ils en mettent plus.**

Je vois même c'est aussi stressant je prends le pont Wilson, quand je traverse, je suis pourtant à 30 ou pas loin et les gens derrière on les sens ils sont là, ils collent ils essayent de, ça va pas assez vite. Là l'aménagement n'est pas fait comme il faut, là déjà ils auraient pu faire un marquage au sol pour dire que les cyclistes pouvaient passer sur le pont, ou lieu de ça vous avez qu'un sens nous avez pas le droit normalement, mais si beaucoup le font, mais vous

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

avez pas le droit de prendre de l'autre côté et heu, c'est un axe majeur, ils auraient pu mettre un marquage au sol indiquant que c'est ..., qu'il y a une voie cyclable aussi là, que c'est limité à trente et pour les cyclistes.

Et y a beaucoup d'endroits où l'on se retrouve on est sur une piste cyclable et on arrive en bout on sait plus, y a plus rien, on ne sait pas comment rejoindre l'autre partie, donc là les aménagements ils ne sont pas ouais ...

Je vois à Tours, qu'il y a de plus en plus de cyclistes, par contre les gens maintenant qui prennent le vélo des fois c'est des dangers aussi parce qu'ils n'ont pas l'habitude de faire du vélo et ils font n'importe quoi. Par contre il y a quelques feux, ils ont commencé à faire des aménagements où ils mettent un « cédez le passage » ou l'on peut passer, y en avait un ou deux, y en a quelques-uns, dans la tranchée y en a un et puis l'autre d'après il aurait pu le faire aussi, c'est pas mal. Après on ne peut pas demander le respect des voitures si nous on ne respecte pas. Ça et l'éclairage, essayé d'être vu parce que, par exemple ce matin y a du brouillard, le brouillard c'est ce qu'il y a de plus embêtant.

[...]* Il faut quand même essayer de prendre le plus court, parce que si jamais on a, comme on va au travail, c'est quand même la priorité c'est d'être sur le chemin le plus court enfin le plus direct tout en étant sécurisé. Bon on peut justifier aussi quand il y a des zones de travaux, moi ça m'arrive de modifier quand il y a des zones de travaux, on est obligé de faire des écarts »

A : « Et est-ce que votre trajet a évolué dans le temps, est ce que y a des endroits où vous passiez avant ? »

C3 : « Oui, en fonction des aménagements qui ont été fait, des travaux qu'il peut y avoir, du tram et des aménagements qui des fois me conviennent pas donc je passe plus là, ça m'embête plus qu'autre chose, l'aménagement est pas adapté pour ».

**Fin de l'entretien mais on continu à parler vélo et heureusement le micro marche encore parce que les derniers paroles de C3 sont très instructives.*

Entretien avec Cycliste 4

A : « Voilà, est ce que tu peux dessiner à partir du DA ton parcours s'il te plait ? »

C4 : « Mon parcours, alors attends le DA c'est lui là ? »

A : « Oui c'est ça, c'est là le DA »

C4 : « Heu ouais donc moi je pars de ..., toc »

A : « Et est-ce que tu peux dire pourquoi tu passes par-là ? »

C4 : « Heu, c'est une bonne question, je passe par là parce que j'ai l'habitude et c'est le chemin qu'on prend tout le temps »¹

A : « Par le devant du Da ? »

C4 : « Oui par le devant du Da, piste cyclable, je fais le tour par la piste cyclable, heu, après je coupe à travers les jardins ouvriers, enfin collectifs, donc en fait c'est plus par-là d'ailleurs, clac, comme ça ça fait ça évite de prendre le rond-point parce quand ils sortent du rond-point ils ont tendance à accélérer les voitures, ça évite de te faire ralentir au niveau du passage piéton. Du coup je galère assez à ce niveau-là pour traverser, y a une piste cyclable de l'autre côté donc je traverse, le pont après là je suis ici, toc, toc, là je fais le tour par qu'il y a aussi une piste cyclable de ce côté »

A : « Donc tu essayes le plus souvent, tu favorise ... »

C4 : « La piste cyclable, parce qu'en plus ici là je tourne sur la gauche et du coup comme il faut que je tourne au niveau de la voie et c'est ... et que les voitures en général elles me voient pas, du coup je passe par là, alors après, après toc toc c'est le même chemin que Nicolas, dont j'évite de repasser dessus de toute façon tu ne verras pas grand-chose, heu, je me suis perdu, le rond-point, sur le coup la mairie elle est ..., on va faire dans l'autre sens, toc,

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Rue de Grandmont je crois que je passe tout droit, ligne droite jusqu'au feu, puis je remonte, là **je passe par le trottoir parce que de toute façon c'est un sens unique** et toc toc toc toc, par-là, poff. A ça va je ne suis pas le plus loin »

A : « Pourquoi tu utilises le vélo ? »

C4 : « **Parce qu'à pied c'est un peu loin en bus c'est chiant et en voiture, j'en ai pas de toute façon je n'ai pas mon permis. Parce que le bus c'est heu y a deux ou trois changements et il met trois quart d'heure, à pied je mets, j'en sais rien je n'ai pas essayé, mais ça doit être 1h30, et en vélo 20 min et puis c'est moins cher que le bus.**

A : « Et tu mettrais, tu classifierais, tu mettrais bon bah je prends le vélo parce que je suis plus libre, c'est ce que tu me disais c'est moins chiant que le bus, en termes de temps c'est plus rapide, tu mettrais quoi en premier ? Tu vois tu me dis ... »

C4 : « Les raisons ? J'en sais rien parce que j'ai ... **parce que c'est aussi une question d'habitude ça fait trois mois, heu trois ans, heu ça fait depuis que je suis tout petit qu'on fait du vélo à la maison et que depuis je fais tous mes trajets à vélo donc c'est plus une question d'habitude, parce que même si j'ai une voiture je continuerais à le faire en vélo** »

A : « Donc une habitude de vélo, après tu dis que c'est ... »

C4 : « **C'est plus pratique qu'en, qu'au niveau ..., on est plus libre, parce que du coup je peux partir quand je veux, je ne suis pas obligé, je n'ai pas un horaire précis quoi.**

A : « Plus rapide ? »

C4 : « **En l'occurrence là je suis plus rapide, ce n'est pas toujours ah si à Tours c'est toujours le cas je crois** »

A : « Et donc tu me disais que c'est plus économique »

C4 : « Ouais, plus **économique** »

A : « Heu ensuite est ce que tu, comment tu te sens au niveau de ton environnement que ce soit les autres usagers ou les infrastructures, est ce que tu trouves que les aménagements les pistes cyclables sont plutôt adaptés, ce genre de choses »

C4 : « Heu **en fait je ne regarde pas vraiment, parce que je prends ce que je trouve, pistes cyclables bah de toutes façons j'en ai à peu près sur toute la moitié** »

A : « Tu favorise les pistes cyclables ? »

C4 : « En général oui »

A : « Et tu trouves qu'elles sont bien adaptées ? Tu as pas des soucis, des endroits où il y a des accroches, des choses qui sont mal vues, mal travaillées, non ? »

C4 : « **A part au niveau des gros carrefours, mais en même temps ils ne peuvent pas vraiment faire autrement donc heu, on ne peut pas leur en vouloir** »

A : « Ok donc ton principale problème c'est les carrefours ? »

C4 : « **Ouais, parce qu'il y a pas mal de carrefours, bah en même temps oui. Ici la piste cyclable elle est que d'un côté aussi, donc du coup ça oblige, enfin ça oblige non je pourrais rester sur le voie des voitures mais heu. Du coup je traverse deux fois** »

A : « Quand tu prends la piste cyclable c'est pour quelles raisons ? »

C4 : « **C'est parce qu'il y a personne dessus, ça évite de croiser les voitures** »

A : « Donc ça te permet d'être plus rapide ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C4 : « **Du coup je suis plus rapide, enfin, par rapport à la voie des voitures pas forcément mais c'est plus sécurité** »

A : « Et au niveau justement des voitures quel est ton rapport aux voitures ou aux piétons que tu pourrais croiser ? »

C4 : « Des piétons j'en croise pas beaucoup »

A : « quand tu prends le trottoir par exemple tu n'as pas trop de souci ? »

C4 : « Non parce qu'en fait c'est des pistes cyclables, donc ça pose pas de problèmes en général »

A : « Tu m'as dit je sais plus où je passe sur un trottoir »

C4 : « Ouais, là, non je ne croise pas beaucoup de monde en tout cas pas à pied, en vélo de temps en temps mais dans le même sens que moi, puisqu'en général ce qui montent sont sur le trottoir et ceux qui descendent sont sur la voie. Les piétons y en a pas, y en a de temps en temps mais ça passe, je n'ai pas de remarques ».

A : « Et au niveau des voitures ? »

C4 : « **Au niveau des voitures je me fais klaxonner de temps en temps**, y a ce matin par exemple.

A : « Qu'est ce qui s'est passé ? »

C4 : « Bas j'en sais rien, je pense que c'est parce qu'il m'a vu un peu tard, je ne sais pas ce que, je l'ai vu sortir d'un garage sur le Rue Stendal, pourtant il s'est arrêté, il s'est arrêté du coup je suis passé, c'est une piste cyclable, donc lui il n'était pas encore sur la piste cyclable, donc j'avais largement la ..., après il a klaxonné, remarque c'était peut-être pas pour moi mais heu je pense que c'était pour moi peut-être parce que j'avais pas ma lampe avant. J'en n'aie pas, avant-hier aussi y en a un qui m'a dit que je n'avais pas ma lampe avant. Parce qu'en général j'ai toujours la lampe arrière quand elle est chargée évidemment et la lampe avant je n'y pense pas.

A : « Et tu mets un casque »

C4 : « Je n'aie pas de casque et je mets un gilet jaune »

A : « Et là si, tu viens parce que d'habite à, ça fait longtemps que tu habites à Saint-Avertin ? »

C4 : « Non depuis cette année, mais avant je faisais à peu près le même trajet mais dans l'autre sens et au Nord, parce que j'avais l'IUT Tours Nord et j'étais chez mes cousins de ce côté du coup, je faisais donc la même chose mais dans l'autre sens »

A : « Et là tu habites où si c'est pas indiscret, c'est un logement chez l'habitant, c'est ... ? »

C4 : « Ouais c'est enfin, c'est des collocs, c'est des habitants qui ont 3 chambres dans leurs sous-sol, ils ont aménagés une cuisine, une salle de bain et du coup ils louent aux étudiants. Du coup il y a un mixte de colloc/chambre chez l'habitant »

A : « Tu as regardé si il y avait d'autres parcours ou tu t'es dit celui c'est ... est ce que tu as testé d'autres trucs ? »

C4 : « **En général, en début d'année je teste plus ou moins d'autres trucs et ensuite je termine vite sur le même, avant je passais, pas par l'intérieur, mais ça change pas grand-chose et j'évite de prendre celle-là parce que c'est un gros truc de tout façon (Route de Saint Avertin).** Et que de toute façon ça pose problème après à ce niveau là parce qu'il faudrait faire, je ne sais pas, y faire un tour. **Après j'aurais pu prendre dessous aussi mais je trouve que ça me rallonge le parcours, de descendre sur le bord du Cher à ce niveau-là puis de remonter. Je suis moins rapide sur le bord du Cher je pense par ce que c'est plus sinueux, après peut-être que le matin y a pas forcément des gens. C'est plus piétons, c'est plus, la fois ou je suis passé c'était le soir aussi mais, ouais je crois que c'était plus long, surtout à ce niveau-là, c'est plus promenade que..., moi je suis plutôt rapide donc heu, ils me faut des voies un peu plus large sans trop de piétons et de voitures, une piste cyclable de préférence** »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

A : « Tu enchaines super bien sur ma dernière question, qu'est-ce que tu privilégies qu'est qui est primordiale pour toi quand tu fais du vélo, est ce que c'est ta sécurité, et ce que c'est ta vitesse »

C4 : « **Plus la sécurité, enfin je veux dire quand j'ai un problème je ralentis quoi, donc je privilégie plutôt la sécurité à la vitesse** »

A : « Donc tu mettrais d'abord sécurité et vitesse après »

C4 : « Ouais »

A : « D'abord les aménagements, je favorise les aménagements où je suis sécurité, ok. Mais ça t'arrive de temps en temps de rester avec les voitures ou pas, sur la route ? »

C4 : « **AH ouais, je peux rester avec les voitures, ouais à ce niveau-là, là c'est des priorités à droite, il faut que je fasse gaffe aussi, surtout la nuit parce que je les vois pas tout le temps. De toute façon j'ai un vélo qui freine bien donc en général ça pose pas de problèmes** ». »

Entretien avec Cycliste 5

A : « le DA on est là, ici, là, et voilà, je te laisse dessiner. Essaie juste de dire pourquoi tu prends cette route-là »

C5 : « Alors moi et l'orientation, alors du coup-là, ah **oui donc moi je préfère passer par le, alors attends ça c'est le, moi je passe par la passerelle du Cher, déjà par ce que je trouve ça moins dangereux que la route et puis plus agréable en termes de paysages donc je passe par les rives du Cher, donc après là, je sais plus exactement, mais y a une continuité, enfin y a des pistes cyclables qui passent par-là, donc après je continue sur la piste cyclable qui rejoint le rond-point. Et donc après le rond-point, bas je traverse au niveau du passage piéton et je rejoins la piste cyclable qui remonte, alors attends est ce que je suis bien, oui ça doit être ça, qui remonte jusqu'à, alors Général Renault, donc en continuant tout droit, Rue Auguste Chevalier, à voilà place de Strasbourg alors ça tourne par là il me semble après, donc je continue jusqu'au boulevard Jean Royer, c'est ça, et là je reprends la rue Giraudeau, et Rue Giraudeau je file jusqu'à la rue d'Entraigues, Rue Fromont et puis après moi j'habite par-là donc je termine à pied sur un trottoir** »

A : « Et tu étais déjà Tourangeaux ? »

C5 : « Heu moi je suis là depuis heu bas j'ai fait mon PEIP ici, donc avant j'étais sur le campus de Grandmont donc heu, mais je ne prenais pas le vélo parce que je n'avais pas de vélo, je prenais le bus »

A : « Et tu habitais déjà à cet endroit-là ? »

C5 : « Heu, non non, c'est que de cette année, j'ai pris un appart ici, sinon je les, combien de temps, les 3 dernières années j'étais à Grandmont, donc même en première année de Polytech j'étais encore à Grandmont, donc je prenais que le bus par contre je ne prenais pas le vélo. Donc c'est vraiment que de cette année que je prends le vélo »

A : « Donc tu viens tu m'as dit entre 3 et 4 fois par semaine en vélo »

C5 : « Voilà donc, **oui à par vraiment si vraiment le temps est trop mauvais, là ça me décourage un peu**, donc je prends surtout, je prends le bus et une fois par semaine aussi quand je vais au sport, du coup je prends la voiture et on fait du covoiturage pour aller jusqu'au sport. Voilà sinon dès que je peux j'essaye de prendre le vélo.

A : « Donc pourquoi est-ce que le vélo est ton mode de transport principal finalement, puisque tu dis que tu as une voiture, donc pourquoi ? »

C5 : « **Oui j'ai une voiture et puis des fois je prends le bus mais le vélo, déjà ça fait faire un peu de sport mais déjà c'est ce qui est, c'est surtout que ça revient, c'est ce qui revient le moins cher et heu vu la distance entre le DA et chez moi, j'y gagne enfin je ne perds pas de temps en tout cas que ce soit**

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

sur le bus ou sur la voiture, je perds pas grand-chose, ça doit revenir à peu près, niveau temps, je dois mettre à peu près 10/15min c'est à peu près, je mets un peu moins en voiture après cela dépend de la circulation aussi, parce que c'est vrai que souvent en sortant du DA ou même en arrivant le matin c'est souvent des heures de pointe et heu avec la circulation au final je gagne pas grand-chose. Et pis la passerelle c'est vrai que c'est sympa le matin, le soir d'y passer, ça doit revenir au même niveau temps, je pense, donc là alors du coup, oui c'est après le rond-point, mais heu, y a une piste cyclable qui rejoins la passerelle »

A : « T'inquiète pas le GPS il va noter exactement comment tu passes, là elle n'est pas notée, ouais »

C5 : « Donc j'ai mis la rue du Cher mais ça doit pas être celle-là, ça doit être une...je sais pas »

A : « Oui, c'est un... t'inquiète pas. Donc et tu classerais comment donc tu m'as dit ça fait faire du sport, c'est plus, enfin tu m'as dit c'est plus rapide, plus économique et tu mettrais quel ordre ? »

C5 : « **Bas c'est à la base c'était surtout par ce que c'était plus économique, ça c'est vrai que l'essence et même le bus l'abonnement ce n'est pas non plus donné, donc c'est pour ça que cette année j'ai vraiment décidé de prendre le vélo. Donc c'était vraiment le but économique au début et puis au finale** »

A : « tu t'aperçois que ça va pratiquement aussi vite »

C5 : « **Oui que ça va aussi vite et que ça me fait faire un peu de sport, mais si j'en fais la semaine, c'est vrai que, au moins ça permet de bouger un peu plus** »

A : « Est-ce que tu trouves que les aménagements que tu prends le long de ton parcours ils sont plus ou moins adaptés à ta pratique du vélo, est-ce qu'il a des problèmes ? »

C5 : Bah **pour moi c'est vrai qu'à Tours ce n'est pas réellement le mieux adapté au vélo, même sur mon parcours il y a des efforts qui ont été faits ne serai-ce que sur les pistes cyclables, mais ça reste un peu dangereux notamment au niveau de la rue Giraudeau, même si il y a des aménagements qui ont été faits au feu par exemple pour les vélos, c'est vrai que c'est pas non plus**, des fois y a une vraie, enfin une vraie voie cyclable on va dire et a y des fois c'est un peu, ... tu es sur la voie des voitures, c'est pas ..., ça reste un peu dangereux quand même **»plus, ça reste dangereux. Il y a beaucoup de circulation sur ces axes et mais si on est sur heu bas**

A : « C'est quoi alors ton rapport avec les voitures dans ce cas-là ? C'est ... Es ce que tu ... Quel est ton rapport avec les voitures, ou les transports en commun, ou les piétons lors de ton, enfin quand tu es en vélo, comment ça ... ? »

C5 : « Bah, je ne sais pas, bah déjà **je fais d'avantage attention surtout quand je ne suis pas sur une voie cyclable, mais même sur une voie cyclable faut faire vachement gaffe au niveau des carrefours, enfin y a vraiment...** »

A : « Les carrefours, les portières ? »

C5 : « **Oui aussi les portières à oui ça je fais vachement attention quand je longe les voitures, vraiment c'est ... c'est vrai qu'on ne se sent pas super en sécurité sur un vélo, donc moi qui prenait le bus ou même la voiture, c'est vrai que ce n'est pas pareil, en fait, c'est pas les mêmes sensations, et puis quand on sait aussi le nombre d'accidents, comme par exemple au début de l'année y a une 3A qui s'est fait renversée à vélo sur un rond-point, donc c'est pour ça qu'il faut faire vachement attention, c'est pour ça que le plus possible je prends, dès que je peux, les voies cyclables et puis au niveau du rond-point je le prends pas vraiment avec les voitures et je préfère rester sur le passage piéton, sur le trottoir, donc y a des fois où je privilégie, où je préfère privilégier le trottoir, alors qu'on est pas sensé rouler sur le trottoir mais plutôt rouler sur la route** »

A : « Donc ouais tu te sens pas en sécurité avec les voitures, enfin tu sens qu'il y a un danger, qui »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C5 : « Voilà, je me sens pas non plus sécurisé au point de ne pas pouvoir sur tout mon trajet rouler tranquillement, mais c'est vrai que, **qu'on se sent plus vulnérable que quand on prend le bus ou...** »

A : « Et au niveau des bus, ils ne te gênent pas trop sur ton trajet ? »

C5 : « Non pas particulièrement, je sais que sur une partie du trajet entre le rond-point Saint Sauveur et le place de Strasbourg, y a une, enfin dans l'autre sens y a une, c'est une voie mixte entre vélos et bus, mais j'ai pas rencontré de problèmes particuliers, **une fois j'étais derrière le bus alors j'ai attendu qu'il parte de son arrêt, mais je n'ai pas de gênes par rapport aux bus**

A : « Et par rapport aux piétons, est ce que justement quand tu empreintes les trottoirs y a pas trop de conflits de... »

C5 : « **Bas, ça arrive mais du coup, je sais que je ne suis pas prioritaire sur un trottoir donc je roule vraiment doucement, mais c'est très rare que j'emprunte le trottoir à vélo, après, sur mon parcours c'est vrai qu'il a quand même quelques voies cyclables, quelques aménagements qui ont été faits par rapport à ça, comparer avec d'autres endroits, enfin j'ai pas d'exemple, mais en général dans la ville, tout n'est pas aménagé pour les vélos, c'est vrai que sur ce parcours-là, c'est pas le pire** »

A : « C'est pour ça que tu l'as privilégié, ou ? »

C5 : « **Bah, d'une part oui et puis parce que c'est le plus court aussi. Après je suis obligé au bout d'un moment de reprendre la rue Giraudeau qui est pour moi, enfin heu, que je préférerais ne pas trop privilégier au début mais, parce que c'est vrai que c'est une voie où il y a beaucoup de circulation, notamment le soir** »

A : « Et tu as testé d'autres itinéraires ? »

C5 : « **J'ai testé des itinéraires au niveau rue de Chinon par exemple, rue Auguste, des rues un peu plus, plus, enfin un peu moins empruntées mais y a beaucoup de sens unique et c'est pas, c'est pas évident non plus, que ça soit dans un sens ou dans l'autre, au final y a toujours un sens unique qui bloque, qui fait faire un détour soit par les Prébendes ou pour reprendre l'avenue Giraudeau, donc au final, c'est le plus simple** »

A : « Sur le coup est ce qu'il est, c'est le trajet qui, où tu te sens le plus en sécurité ou le trajet le plus rapide ? Tu mettrais où le curseur ? »

C5 : « **Je pense que, que ça doit se valoir, je pense peut-être le plus rapide parce que le plus en sécurité je ferais l'effort de prendre ses petites rues et ça me rallongerais ça me rallongerais pas de beaucoup** »

A : « Ton point cristallisant, c'est cette rue, sur tout le reste tu es plutôt en rapidité qu'en sécurité, on va dire »

C5 : « Oui voilà »

A : « Et puis sur cet endroit-là, tu favorise vraiment ta rapidité plutôt que ta sécurité, sinon tu passeras ailleurs, c'est ça que tu veux dire ? »

C5 : « **Oui c'est ça, après ça dépend aussi des fois j'emprunte les petites rues mais le plus souvent je passe par l'avenue Giraudeau mais c'est vrai que ce n'est pas le plus sécurisé en termes de déplacements à vélo quoi. Mais oui ça m'arrive aussi de prendre des rues en sens unique des fois. C'est pareil c'est au niveau du feu, y a un feu là qui, en haut de la rue Febvotte, c'est pas évident de reprendre en fait il faut se remettre sur la voie pour aller tout droit, c'est un peu dangereux parce que on a une piste cyclable qui s'arrête au feu, enfin une voie cyclable et après c'est soit il faut traverser par le passage piéton et reprendre la route normalement, soit avant d'arriver au feu, juste avant il faut prendre la voie pour aller tout droit, c'est qu'à cet endroit-là c'est un peu dangereux aussi** »

A : « Et dans l'autre sens tu n'as pas de problèmes avec le feu, qui, quand tu négocie le feu dans l'autre sens qui l'arrête, là à cet endroit-là, tu sais là où les voitures elles ont le droit de faire ça »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C5 : « C'est le feu de bus qui est là »

A : « Oui c'est le feu qui marche pas »

C5 : « **Bah du coup, il ne marche pas ce feu-là, du coup j'avais déjà testé d'appuyer sur le bouton, bah au final, on regarde si y a pas de voitures qui viennent à droite et on y va après c'est tout droit** et après justement au niveau du rond-point je traverse pour reprendre mon itinéraire, c'est-à-dire que ...Y a un passage piéton juste avant d'arriver au rond-point là, et là je traverse au passage piéton et après je retraverse au passage piéton qui est boulevard Winston Churchill et là je rejoins la piste cyclable qui est dans le quartier des rives du Cher, puis c'est au niveau des rives du Cher que je prends la passerelle. Mon souci majeur c'est d'éviter, bien que j'aie testé une fois, les deux ronds-points et la forte circulation. Quand il y a un rond-point je préfère utiliser les passages piétons, quitte à descendre de mon vélo à la limite, ce que je ne fais pas souvent, je reste sur mon vélo sur les passages piétons, ce n'est pas bien»

A : « As-tu des choses à rajouter ? »

C5 : « Après le vélo, c'est vrai que je l'utilise rarement pour aller en centre-ville parce que à pied j'en ai pour 10/15min, après c'est si j'ai vraiment besoin d'aller un truc au centre-ville rapidement, aller à la poste ou aller à un rendez-vous, par exemple j'avais un rendez-vous aux Halles, c'est vrai que le vélo en 5 /10min, c'était assez rapide, mais sinon c'est vrai que j'habite pas très loin du centre-ville donc j'y vais à pied plus qu'en vélo. **Le vélo je l'utilise surtout pour venir ici, pour aller en cours** ».

Entretien avec Cycliste 6

A : « Donc ce qu'on va faire c'est que d'abord tu vas me dire pourquoi tu ..., à chaque fois que tu vas tracer ton itinéraire, tu vas me dire pourquoi vous passez par-là et voilà »

C6 : « **Ok, ben heu je commence par le matin alors comme on ne prend pas tout à fait le même parcours** »

A : « Ouais et tu me feras le retour en pointillé si tu veux »

C6 : « Ouais, ok, ouais par contre je ne veux pas te le tracer au marqueur parce que je suis sûr que je vais me louper, en mode, je suis très très..., j'ai un sens de l'orientation un peu fou, merci. Alors donc on habite là donc on sort par là parce que c'est, en temps mais normalement il y a une route là quelque part, enfin on sort de là quelque part mais ça ressemble pas à ça, ah si c'est par là, voilà c'est juste là, mais normalement là il y a une autre route, enfin, du coup on passe à côté de ça là j'en suis sûr, donc là on prend le même chemin aller-retour, parce que, enfin il n'y a pas d'autres chemins, voilà, donc heu là y a un feu rouge et mais, heu ça c'est le lycée heu ? »

A : « Ouais, je crois »

C6 : « Oui du coup on passe entre le lycée et le collège enfin je sais pas trop, non donc du coup on doit passer plus... »

A : « Est-ce que tu passes par l'endroit où il y a un arrêt de bus là sur le côté »

C6 : « Oui là il y a un arrêt de bus et là il y en a un autre »

A : « Ok et donc tu passes par où ? »

C6 : « Ben, vers l'autre, vers le lycée, et après ben mais du coup je pense que c'est ça mais c'est assez mal représenté je trouve sur la carte, du coup je passe devant le lycée là, parce que c'est le même aller-retour, là il y a un feu rouge et c'est la grande avenue de Bordeaux, l'avenue qui, enfin t ?a le Leclerc qui est là si je me, voilà. Et donc heu, **à la base on a pris ce chemin parce qu'on a regardé tous les chemins sur Google Maps, ils en proposaient trois et au début on les a tous testés, enfin on est descendu une fois par ici, mais après ça nous embêtait de traverser au bord du lac, parce que, enfin, en fait tu gagnais**

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

pas trop trop de temps parce que tu contournais le lac, tu arrivais, tu avais une petite montée là, tu sortais du, enfin je sais pas si tu vois, mais tu sors et après tu relonge le tram et après tu as beaucoup de monde donc heu à vélo c'est pas super facile alors que sur ce chemin on a personne et au final on a autant de montées que de descentes, et ça nous prend un peu moins de temps. Donc après on descend toute l'avenue de la, rue de la Bergeonnerie et là tu as une, mais là en fait je ne sais pas trop, si si c'est ça, le matin donc on passe, enfin on fait vraiment toute la descente, après je ne sais pas si tu vois la grande pente, mais on fait vraiment la grande pente et on descend jusqu'au rond-point, bah je sais pas au bout il y a un rond-point, c'est ce que je pensais et après on longe, donc là tu as le, ouais l'école d'ingénieur du coup, on va là, attends je vais te continuer les tirets, on prend le rond-point et **là tu as une piste cyclable donc là c'est cool, c'est notre première piste cyclable de toute la descente**, heum et là on longe le, l'école et on traverse, et on traverse, là il y a un autre rond-point et là on reprend la piste cyclable ici et là jusqu'au rond-point et là on resuit la piste cyclable, là aussi et là on arrive au DA, le DA, il doit être là quelque part, du coup on est arrivé »

A : « Bon bah je vais le retracer si ça te dérange pas »

C6 : « Oui mais du coup comment tu vas faire comment on ne prend pas le même chemin aller-retour ? »

A : « Je vais faire des pointillés t'inquiètes sur là où ça change »

C6 : « Et ouais et sinon **on prend ce chemin parce que, enfin parce qu'il n'y a pas beaucoup de circulation, enfin y en a un peu devant le lycée, mais bon on arrive à se faufiler plus ou moins dangereusement, selon que les voitures elles mettent leurs clignotants où pas et après** »

A : « Et parce que ouais vous passez à la mauvaise heure non ? »

C6 : « Ouais ben pile, enfin comme on commence tous les matins à 8h15 on passe genre ? à 7h45 quoi. Et après genre ici y a de la piste cyclable alors c'est chouette, et **sinon là après on fait toute la descente en un coup parce que, enfin c'est plus rapide, par contre au retour et ben on prend le même chemin jusqu'ici après on va au bord du Cher, en fait ça dépend quand il fait jour on prend le chemin au bord du Cher** et on prend, attends, ah si ça c'est le rond-point, on prend, on sort là du Cher et on va là, enfin on passe sous le pont de ligne LGV et après du coup on, ouais et après du coup on prend cette montée, c'est la plus dure et on rejoint au niveau du feu rouge à peu près la grande descente, du coup on s'évite toute la grosse montée et là c'est un peu du faux plat et là c'est une petite montée mais après ça va là à nouveau et du coup après il y a de nouveau une cuvette on redescend et là on rermonte et donc là on rejoint le trajet initial et donc **quand il fait jour on passe le long du petit Cher, mais quand il fait nuit je préfère la piste cyclable parce que on y voit rien donc je n'aime pas trop.** Du coup quand on prend la piste cyclable, on fait juste ça. Et au début, enfin on a jamais retenté la montée en long, enfin la montée en une fois tu vois, parce qu'en fait si on prend cette montée ça nous fait toute la montée en une fois alors que, alors que **là on a des zones de montées et des zones de descente en gros et de plat et donc ce n'est pas continu et donc heu permet de souffler un peu.** Et sinon après, là on rejoint et voilà et après c'est le même chemin, parce que voilà. Et donc sinon en gros on a pris ce chemin, via Google Maps et on a vu les trajets possible et voilà »

A : « Et tu dis la piste cyclable c'est mieux mais pourquoi tu trouves ça mieux, enfin tu es contente d'être sur la piste cyclable »

C6 : « Bah en fait le moment que je n'aime pas du tout dans le trajet c'est le moment en gros entre le boulevard et le rond-point là parce que y a des, enfin la rue est assez étroite, y a des parkings souvent et donc y a juste deux voitures qui peuvent passer et heu les voitures on sent le matin qu'elles sont impatientes et après elles te dépassent et elles te frôlent avec leurs rétros et donc je suis pas trop à l'aise, surtout que dans la descente aussi, elles hésitent pas à te dépasser alors que des fois pendant les virages, enfin moi je sais, que le virage je le, je dévie, enfin je me mets un peu moins proche, enfin pas au milieu de la route non plus, mais je dévie un peu du bord du trottoir pur prend mon virage, et du coup, enfin, les voitures anticipent pas toujours que elles elles tournent mais toi aussi tu tournes et du coup, j'aime pas trop trop. **Et après sur la piste cyclable, déjà le matin quand il y a des bouchons on peut**

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

dépasser les voitures, pas dangereusement, parce que quand on passe devant le lycée qu'on dépasse les voitures et bah y en a des fois qui tournent vers l'entrée du lycée et en gros tu passes à côté d'elles et elles tournent, elles ne regardent pas, donc je n'aime pas trop j'ai toujours un peu peur. Du coup quand on arrive sur la piste cyclable je me dis au moins t'a ta zone et elles ont encore leur espace donc elles peuvent doubler ou pas »

A : « Oui, tu es sécurisée par ce que tu es toute seule sur ta voie, c'est ça ? Et pourquoi vous avez choisi de prendre le vélo le matin ? »

C6 : « Heu bah moi **personnellement je prends le vélo depuis que je suis en CE2 et CM1 et j'ai toujours habité dans la ville où j'allais en cours et donc en fait ben le matin c'est un gain de temps par rapport au bus et tu, bah tu pars quand tu, tu n'as pas la contrainte d'attendre le bus et voilà. Du coup tu pars quand tu veux, quand tu es un peu à la bourre tu pédales plus vite quand tu as le temps, voilà. Et c'est plus rapide, le matin et aussi c'est moins cher, 30 euro de moins par mois et mouais c'est surtout c'est moins cher et mouais. Et après que ça m'arrangerait que cela soit plat, j'avoue que des fois là j'ai la flemme, le matin, mais après tu as des différences de prix entre ici et ici je pense aussi et mouais. Non mais c'est essentiellement le coût et le matin c'est plus rapide après le soir ça serait plus pratique j'aimerais bien faire matin vélo, soir bus, mais heu »**

A : « Donc tu mettrais d'abord c'est plus rapide »

C6 : « Mouais, enfin matin, enfin mouais, plus rapide et surtout enfin tu pars quand tu, enfin quand on prend le bus on part à genre à 7h35 »

A : « Tu te sens plus libre ? »

C6 : « Ouais, après c'est écologique aussi hein pour heu, ça me motive aussi des fois je dis ça fait ta petite bonne action de la journée, pour la planète »

A : « Est-ce que tu trouves que les aménagements ils sont adaptés, tu as commencé à me dire qu'il y avait des endroits où ce n'est pas du tout adapté »

C6 : « Bah heu ouais bah non fin non pas toujours et **des fois aussi quand tu as plusieurs voies, et genre voie de gauche, voie de droite et alors tu es obligé de te mettre au milieu de la route, vraiment, enfin je ne trouve pas cela hyper pratique, après on peut te doubler à droite à gauche ça part de tous les côtés et tu sais plus à quelle voiture faire attention, fin je trouve pas que cela soit vraiment adapté comme..., pour les vélos »**

A : « Et juste en dessous quand tu arrives à la piste cyclable, et juste au niveau du bas où c'est un peu plus adapté »

C6 : « Ouais le bas c'est bon mais le haut pas trop »

A : « Et aux niveaux des usagers, donc tu disais les gens donc là, tu as des problèmes avec les gens qui se garent »

C6 : « Ouais, qui déposent les enfants »

A : « Là qui te doublent, donc tu considères qu'ils ne font pas suffisamment attention à toi ? »

C6 : « **bah, en même temps je comprends, parce qu'en fait là c'est une espèce de cuvette tu descends donc là tu roules à peu près à leur..., mais si tu es peut être qu'à quarante, donc ça va mais après comme tu remontes eux ils vont essayer de te doubler et souvent y a des bus aussi ou heu, bah des fois ils te doublent dangereusement et après ils s'arrêtent donc toi tu es obligé de t'arrêter derrière eux parce que c'est un bus, et alors tu te dis pourquoi ils m'ont doublé, enfin, mais en même temps, enfin c'est l'horaire, l'horaire est liée à la route qu'on emprunte, parce que dans des moments où il y a des personnes, il y a des personnes sur la route et là je me sens en sécurité. Et aussi à des moments genre là, c'est ici, et bas là ses rues y a jamais, enfin je pense qu'il n'y a pas beaucoup de circulations et y a des cédés le passage, et Victor a déjà failli ce faire renverser une ou deux fois, parce que les gens ils sortent du « cédé le passage » et ils ne regardent pas et nous on est, là ça descend on nous voit un peu et heu tu roules un peu plus vite et tu peux pas freiner au dernier moment parce que tu vas pas prévoir qu'il ne va pas s'arrêter et voilà. Mais ça c'est des comportements de voitures, enfin ce n'est pas lié à la route à ce moment-là »**

A : « Et au niveau des bus, au niveau des piétons est ce que tu as des choses à dire ? Sur est ce qu'ils influent sur ta façon de pratiquer le vélo ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C6 : « Heu les bus pas trop, heu **les piétons, oui parce que ils ne font pas toujours attention, en tant que piéton tu es dans tes mouvements tu es plus saccadé et plus libre, donc ils vont une fois à droite, une fois à gauche et donc toi tu es obligé de freiner, de faire attention et du coup, si tu freine, tu recommence, tu freine et ça ralenti donc c'est...** »

A : « Sur le coup tu me dis ça me ralenti, tu n'es pas fluide, tu n'es pas efficace on va dire, mais est-ce que tu favorises toi, qu'est ce qui est primordial quand tu te déplaces en vélo, est ce que c'est ta sécurité ? Ou est-ce que c'est d'être rapide, tu vois, qu'est-ce que tu mettrais en premier ?

C6 : « **Heu moi je mettrais plus la sécurité, enfin je fais super attention à..., je n'aime pas passer quand on passe par des passages piéton, je n'aime pas passer quand c'est rouge même quand la voiture elle est loin, ou un « cédé le passage » je m'engage pas si je vois que la voiture elle est..., des fois, tout le monde me le reproche, parce que tout le monde me dit tu aurais pu passer trois fois, mais je sais pas j'aime pas, ouais je privilégie ma sécurité** »

A : « Et donc toi, ce parcours là il te paraît, tu vois cette partie-là te paraît le plus dangereux et tu aimerais bien l'éviter, mais pour toi c'est plus rapide, c'est ça hein ? »

C6 : « Bah je ne sais pas, heu, bon là il y a un trottoir pour descendre ici donc mais c'est pas adapté ».

Entretien avec Cycliste 7

C7 : « **Bah si on passe par là c'est que, enfin, que en faisant le tour du lac c'est plus long et après pourquoi on passe par là et le bord ensuite, j'avoue qu'on s'est jamais vraiment posé la question, on a jamais, on a jamais trouvé cette route en fait, comme on fait que en vélo et pratiquement pas en voiture en fait on évite de faire des trajets inutiles et comme on est passé par là la première fois qu'on est venu ça pourrait être une bonne idée quand même.** Donc le trajet, donc là on a dit, ok, là, là c'est le lycée, donc là, voilà, donc là, on traverse la route, là c'est la descente, on remonte, là, le DA tu m'as dit il est là ?

A : « Là »

C7 : « Donc voilà grosso modo »

A : « Et pourquoi vous favorisez celui-là plutôt que ... »

C7 : « Heu, **déjà parce que pourtant il n'y a pas de pistes cyclables, non je ne sais pas pourquoi, comment je pourrais expliquer ça, si il y avait une logique au début, y a pas beaucoup de voitures, déjà par rapport à d'autres endroits, ensuite tout ça là il y a des pistes cyclables, le long et le plus rapide par rapport notamment à la toute première fois, où on était passé par ici, mais du coup par là c'est plus rapide et qu'est-ce que je pourrais dire encore. Ouais là il y a pleins de voitures, pour traverser la route c'est galère quoi le matin, du coup c'est pour ça qu'on évite de traverser cette route-là** »

A : « La rue où y a le bus, ou ça atterri vers le bus, c'est ça ? »

C7 : « Ouais et... »

A : « Est-ce qu'il y a des choses qui te bloquent, qui t'embête, enfin sur le trajet ? Des aménagements qui sont mal fait ? Ou des usages qui ... ? »

C7 : « **Bah ouais au niveau-là, enfin toute la partie là il n'y a pas de pistes cyclables et surtout devant le lycée, enfin, on a, on traverse la route et au niveau du lycée, tu sais là tu as un rond-point et la tu as la voie de bus, la route, la route en face et la voie de bus et là je sais pas si les vélos ils sont sensés rouler sur la voie de bus ou sur la route, et si ils roulent sur la route ils bloquent les voitures derrières qui peuvent plus passées, si ils roulent sur la voie de bus, bah si tu as un bus qui arrive derrière, il klaxonne, ... En fait tu ne sais pas où te mettre donc y a tout ça et après dans les descentes, enfin on va aussi vite que les voitures et du coup bin les voitures elles essayent de nous dépasser, elles se déportent et après si y a, y a des moments où elles ne**

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

voient pas si il y a une voiture qui arrive en face, elles essayent de nous dépasser, mais si y a une voiture qui vient en face, elles sont obligées de se rabattent, brutalement donc heu, c'est des moments que j'aime pas trop et ouais sinon... »

A : « Sinon pourquoi tu prends le vélo ? »

C7 : « Je prends le vélo parce que je n'ai pas de voiture, et parce que le bus on trouvait que c'était un peu cher, à 30euro l'abonnement par mois, enfin c'est 27 euro pour les étudiants. 27 euro par mois je trouve que c'est un peu cher par rapport à la d'où je viens c'est plutôt 19/20euros, dans ses eaux là quoi, pour le mois. Et voilà, et parce que à pied sinon il faudrait une demi- heure, enfin une heure pour y aller »

A : « Et donc c'est parce que ça te coûterais plus cher, par ce que tu n'as pas de voiture, est ce que tu as d'autres motivations, est-ce que y a d'autres choses qui font ... est ce que c'est plus rapide ? Etc. »

C7 : « Heu c'est plus rapide que si on y va à pied, heu c'est plus écolo aussi que la voiture donc heu ça »

A : « ça c'est un argument de DA, ça ça va pas... »

C7 : « Non mais faut le dire, parce que je ne vais pas dire que si j'avais une voiture je la prendrais tous les jours, parce quand il fait un temps beau comme aujourd'hui, le vélo ça me dérange pas de le prendre, après quand il fait -10°C, on y pense déjà un peu plus ou quand il pleut, non mais c'est essentiellement parce que c'est pratique, enfin j'ai vu qu'il y avait des gens qui avaient des problèmes pour se garer aussi autour du DA, moi j'arrive avec mon vélo, je le mets dans le garage et puis c'est réglé, y a toujours de la place »

A : « Donc niveau environnement on a fait, donc tu m'as parlé de ton rapport avec les automobilistes assez conflictuels sur certains passages, là que tu ne sais pas où te mettre entre les bus et les voitures et le trottoir y a pas une piste cyclable dessus ? »

C7 : « Bah il doit y avoir une piste cyclable sur le trottoir seulement comme on passe aux heures pointes, bah tu as tous les lycées et les collégiens, enfin t'a tous les lycées qui sortent en même temps du coup c'est impossible de passer, enfin c'est, je préfère rouler sur la route, parce que si on devait passer sur le trottoir, donc sur la piste cyclable à priori, on devrait s'arrêter tout le temps, mettre pied à terre, enfin cela ne serait pas respecté. Maintenant que tu me dis ça aussi, y a moins de monde après le rond-point là, là tu as bien la distinction trottoir pistes cyclables et souvent les gens ne font pas la distinction ils marchent sur la piste cyclable et du coup les vélos enfin ils ont sur leurs voies et ils sont obligés de faire attention aux piétons qui sont sur la piste cyclable alors que qu'il y a un trottoir prévu à côté, c'est pareil là dans cette allée y a aussi piste cyclable trottoir, et les gens marchent sur la piste cyclable systématiquement, alors que, qu'il y a un trottoir pour eux juste à côté »

A : « Qu'est ce qui est primordial pour toi dans ton parcours à vélo, en fait, est-ce que tu favorise ta sécurité ou plutôt ta rapidité »

C7 : « Bah moi j'essaye de faire un compromis entre les deux, j'ai passé mon permis moto donc j'ai appris aussi à être efficace, en roulant tout en faisant attention à ce qui m'entoure, donc je fais vraiment attention quand je roule à tous ce qui m'entoure, j'essaye d'être conscient d'un maximum de choses pour pouvoir aller le plus vite possible »

A : « Donc tu dirais que tu essayes de faire attention à l'espace, à la sécurité de tout le monde et à la tienne dans un souci d'aller plus vite, d'être plus efficace »

C7 : « Ouais »

A : « Bah merci beaucoup ».

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Entretien avec Cycliste 8

A : « Je vais d'abord vous demander : vous prenez toujours le même itinéraire pour aller chez votre client »

C8 : « Oui »

A : « Est-ce que vous pouvez me dessiner l'itinéraire et m'expliquer pourquoi vous passez par là en même temps »

C8 : « Ok, alors, là on est place Rabelais, pour vous on est ici et mon client il est, c'est derrière la gare, Rue du Docteur Herpin, Rue de Denoyelle et **le choix de l'itinéraire il est guidé par le plus rapide possible pour moi, le plus rapide possible pour moi c'était, ça été confirmé par GéoVélo et Google Maps**, op je pars ici, non pardon je m'arrête à la rue d'Entraigues, je vais tout droit, tout droit, tout droit, etc, tout droit, **tout droit**, tout droit, et là je vais comme ça, là il y a le rondpoint op droite, gauche, c'est le trajet le plus direct et par contre il n'y a pas de pistes cyclables nulle part, c'est le trajet le plus direct »

A : « C'est un défaut, qu'il n'y ai pas de pistes cyclables ? »

C8 : « Bah si il y avait des pistes cyclables, **y a juste là sur cette partie-là c'est pas une piste c'est une bande, ya vélo qui est dessiné sur la route mais c'est tout**, c'est le, disons que je privilégie, là le choix c'était de privilégier **le truc le plus court**, mais si je sais que là il y a une priorité à droite, là y a une priorité à droite, là y a une priorité à droite, non elle est là l'autre priorité à droite. Et voilà, je sais qu'il y a quelques points où il faut que je fasse attention, **mais c'est ce qui permet d'aller le plus droit** »

A : « Donc c'est pratiquement en ligne droite, c'est en ligne droite »

C8 : « Ce n'est pas le fait que cela soit en ligne droite mais c'est le plus court »

A : « Le plus direct ? »

C8 : « **Ouais, enfin ouais, je pense que c'est le plus direct. Le chemin, sinon le chemin, qui est peut-être un peu plus long mais peut être plus sécurisant ce serait de passer par là, où là j'aurais une piste cyclable tout le temps** »

A : « Dans le boulevard Béranger, c'est ça ? »

C8 : « Ouai »

A : « Ouais mais comme ça vous fait faire un petit détour »

C8 : « ça me fait faire ça en plus et puis **je pense qu'il y a aussi une question d'habitude (Rue où habitent ses amies, connaît bien cette partie de la ville mais ne s'est pas trop aventuré ailleurs, par exemple au Nord de la Loire).**

A : « Vous êtes habitué à passer par là »

C8 : « Oui voilà »

A : « Cela vous plaît bien ? »

C8 : « Voilà »

A : « Qu'est ce qui fait que vous prenez le vélo ? »

C8 : « Ah heu, pleins de choses, hein, **c'est plus rapide, c'est plus économique, c'est plus écologique, je n'ai pas de souci pour me garer, voilà** »

A : « Vraiment pas de souci pour vous garer, il y a des parkings à vélo à chaque point ?

C8 : « **j'ai aussi, j'ai des vélos de la ville de Tours avec la béquille centrale, donc en fait moi je me gare n'importe où, j'ai pas besoin d'avoir un point fixe, donc, j'ai jamais de problème pour me garer** »

A : « Donc vous louez votre vélo à l'année »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C8 : « Ouais »

A : « Et pourquoi ce choix si je peux me permettre ? »

C8 : « **Pourquoi ce choix, plus pratique et que je pense que c'est à peu aussi économique, ça coûte 7 euro, ça doit coûter 7 euro par mois, mais j'ai un vélo qui est très fonctionnel avec justement une béquille centrale, un double antivol, un panier, qui est un vélo marqué, donc je pense que c'est un vélo qu'on ne vole pas, par opposition à un Btwin, mêmes les vélos pourris, j'ai plein de gens qui se sont fait voler leurs vélos, mais jamais, heureusement d'ailleurs vu que j'ai une caution de 300 euro et donc voilà j'ai un vélo qui est très pratique, très fonctionnel, même pour la ville et dès qu'il y a un pépin j'ai une révision qui se fait tous les ans, si j'ai besoin pour redresser la chaîne changer les pneus, les freins, c'est pas moi qui m'en occupe c'est eux, donc ça c'est très appréciable aussi. Je fais également du vélo un peu par militantisme** »

A : « Parce que vous trouvez qu'il y a trop de voitures ? »

C8 : « **Ouais, moi je milite pour pas de voitures en centre-ville, aussi peu, voilà, la mobilité douce, bah c'est l'avenir surtout. C'est comme les sas à vélo, y a plein de monde qui est sur les sas à vélos** »

A : « Et ça vous, vous trouvez ça bien ou ? »

C8 : « **Les sas à vélo, ah oui oui c'est c'est très pratique pour le vélo, quand vous tournez à gauche, voilà on peut se mettre devant les voitures mais le problème c'est que beaucoup de voitures ne le respectent pas et les bus non plus d'ailleurs** »

A : « Bah je ne sais pas j'ai jamais vu les bus dessus, mais j'ai vu pas mal de voitures rien qu'en pratiquant enfin déjà de base mais là en en faisant tous les jours, sur le coup c'est vrai que quand on m'a dit les voitures ne le respectent jamais, au début je ne le croyais pas, mais au final ça se vérifie »

C8 : « **Bon après moi je le dis de temps en temps, je le dis pas à chaque fois aux voitures, souvent les voitures disent je ne savais pas. Je pense aussi que les voitures ne sont pas au courant de ce sas à vélo après y a une ligne** »

A : « Je pense qu'il faudrait une couleur spécifique les vélos »

C8 : « **Ils ont fait une action de com, il n'y a pas longtemps et j'ai appris que c'était 90 euros d'amendes qu'on risquait pour non-respect du sas à vélo, mais personne n'a jamais eu d'amendes, mais la loi dit ça** »

A : « Donc on a parlé des sas à vélo, donc pour continuer là-dessus est ce que vous trouvez que les aménagements à Tours sont plutôt adaptés à votre pratique du vélo ? »

C8 : « Je pense que ça se développe il y en a quand même de plus en plus, donc ça je trouve ça très bien mais après moi j'aimerais **qu'il y est des pistes cyclables partout, dans l'idéal j'aimerais bien des pistes cyclables partout mais après je suis un utopiste réaliste**. Voilà est ce que c'est aménagé, j'ai une pratique, je pense faire du vélo assez bien, j'ai un casque, je suis éclairé, donc je sais que je vais assez vite, j'ai des bons freins donc heu, je n'ai pas, je ne suis pas, l'aspect sécurité, **la ligne c'est pas quelque chose auquel je suis attaché, mais quelqu'un qui se sent un peu moins à l'aise, voilà c'est vachement confortable d'avoir son endroit pour rouler**. Ce qui se développe dans l'agglo de Tours aussi c'est sur les feux le tourne à droite, **le tourne à droite autorisé pour les vélos** »

A : « Quel est votre rapport avec les bus ou les automobilistes ou Les piétons ? Comment vous les voyez ? »

C8 : « Heu, je les vois mais je les vois pas c'est-à-dire que je croise beaucoup de monde à voiture, enfin y a beaucoup de gens qui me disent qu'ils m'ont vu à vélo, mais moi quand je suis à vélo, je suis très, enfin je pense être très concentré sur ma conduite et les voitures et je ne regarde pas l'intérieur des voitures et ce n'était pas ça votre question, c'est ça ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

A : « Non pas exactement mais ce n'est pas grave ».

C8 : « C'était quoi votre question ? Quel est mon rapport avec les voitures, les bus et les piétons ? »

A : « Oui est ce que vous restez derrière les bus, ce genre de choses »

C8 : « Je ne pense pas être particulièrement prudent, non mais effectivement l'aspect rapidité, j'aime bien, c'est aussi pour ça que je fais du vélo, donc voilà je peux doubler les voitures, j'essaie de pas doubler par la droite quand même, j'essaie »

A : « Même aux feux quand vous attendez derrière vous doublez par la gauche ? »

C8 : « Non, là aux feux, si elles sont au feu, je double par ou je peux passer, bah si on ne peut pas A : « Pour les feux on en a parlé »

C8 : « **Les feux typiquement je ne les respecte pas toujours, heu si le feu est rouge même pour aller tout droit j'avance un peu, on a quand même, je pense qu'en vélo on a quand même une visibilité largement supérieur à la voiture, on a une audition supérieur à la voiture, on a un degré de risque pour les autres qui est beaucoup plus faible, qu'une voiture, c'est-à-dire que moi je ne peux pas écraser, j'écrase pas un automobiliste, donc effectivement, sur des feux, je peux prendre des feux rouges, je peux passer au feu rouge. Je ne suis pas complètement serein dans le fait de le faire et effectivement je sais que ce n'est pas très bien.** »

A : « Mon prof m'a dit qu'il n'avait pas un budget illimité en gerbes de fleurs... »

C8 : « Si cela devait se produire je le grillerais, je roulerais comme dans la vraie vie et je vous attendrais après »

A : « Pour finir qu'est ce qui est primordiale pour vous dans votre pratique du vélo ? »

C8 : « Qu'est ce qui est primordial ? Qu'est-ce que ça veut dire primordial ?

A : « Est-ce que c'est votre sécurité, est ce que vous privilégiez entre votre rapidité, votre efficacité, où vous mettez le curseur entre vulnérabilité sécurité et efficacité ? »

C8 : « Je suis quand même un père de famille, donc j'ai des responsabilités, j'ai un casque. Qu'est ce qui est primordial ? La sécurité c'est primordial »

A : « Bah vous avez dit que »

C8 : « **Bah oui, je vais vite mais je fais, enfin je pense c'est toujours pareil, les gens ils disent je roule à 170 mais je fais attention, donc voilà je sais très bien que les gens sont pas crédibles quand ils disent je vais vite mais je fais attention, mais je vais quand même le dire je vais vite mais je fais attention. Non je ne pense pas avoir une pratique dangereuse du vélo mais quand je le dis j'entends les autres. Quelqu'un qui me dit ça en voiture, je me dis faut pas que je monte avec lui parce que c'est un... Je ne sais pas. Mais on a tous nos contradictions, moi je sais que là-dessus je ne suis pas très, je me sauve moi-même en me disant qu'en vélo je cause moins de danger pour les autres que si j'étais en voiture, mais on a les mêmes pratiques à risques, ça me pénalise moi plus que les autres, par qu'en voiture si j'ai une pratique à risque en voiture je fais plus de dégâts envers les autres que quand j'ai une pratique à risque à vélo. Disons que j'ai déjà eu une fois un accident de voiture, pour une priorité à droite que je n'avais pas respectée, à vélo je n'ai pas eu d'accidents, à vélo. Mais c'est la faute du vélo parce que c'était un endroit, c'est un passage que je faisais, c'est une route que je fais à vélo dans les Prébendes c'était par-là »** »

A : « C'est vrai qu'en vélo on entend les voitures arrivées »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C8 : « Bah voilà c'est ça, du coup j'étais en voiture j'ai ralenti un peu et comme j'entendais rien je suis passé sauf que j'étais en voiture je n'étais pas à vélo, c'était le chemin que je faisais d'habitude en vélo et moi je suis passé comme si j'étais en vélo »

J'explique alors le programme qui va suivre.

Entretien avec Cycliste 9

C9 : « Donc, le DA est là, donc on part d'ici, hop, petite croix, donc on passe par le rond-point alors moi en général **je fais le tour du rond-point comme si j'étais une voiture parce que c'est plus simple, mais en théorie je devrais prendre le passage piéton, ensuite je prends le petit chemin donc qui est à côté des maisons parce que c'est plus sympa en plus j'adore le quartier qui est à côté même si j'y vais pas, parce que ça prend du temps et ensuite je prends l'espèce d'arc de cercle qui est ici en face du fil d'Ariane, parce qu'en fait tu n'as pas les barrières, tu sais qui te ralentissent quand tu es à vélo, donc c'est beaucoup plus simple, ensuite je longe le Cher, belle vue, enfin plutôt belle vue sur le Cher, y a les rives du Cher en face ça plaît ou ça plaît pas »**

A : « Pourquoi tu prends les rives du Cher ? »

C9 : « Alors **je prends les rives du Cher, parce que c'est à la fois le chemin qui est le plus joli et surtout qui m'assure, qui m'évite, c'est le chemin qui m'évite de faire trop de montées et de descentes en fait, c'est-à-dire que je fais qu'une descente à l'aller et une petite remontée ensuite, une petite remonté ensuite par ici juste là. Donc quasiment pas de montées et au retour malheureusement tu verras d'ailleurs y a une grosse montée, que parfois je fais à vélo quand j'ai envie de me tuer en fait, que parfois je fais à pied, ça me tue quand même mais moins, parce qu'elle est vraiment vicieuse, c'est là, par-là, je te montrerai, c'est la bute Saint Michel, donc voilà. A noter aussi que je prends aussi ce chemin parce qu'il n'y a pas de voitures, il y a toutes ses portions là où il n'y a pas de voitures et les autres portions c'est des portions assez calmes parce que qu'à Saint-Avertin ça circule pas trop en fait. Donc permet d'éviter de prendre trop de risques, parce que dès que tu as des voitures c'est un peu le bordel, j'avais une théorie, j'ai toujours pas testé d'éventuellement d'essayer de prendre du côté de l'avenue Général De Gaulle jusqu'au bout, et après de tourner avenue de Bordeaux, quand j'arrive après Trousseau en fait, puis de redescendre, c'est un peu plus long du coup mais ça a le mérite d'être totalement plat, voilà. Mais je n'ai pas encore testé, enfin quasiment totalement plat, parce que là avenue de Bordeaux tu as quand même une descente, donc ouais en fait je crois que ce n'est vraiment pas une bonne idée, non plus, mais, voilà. Donc ensuite je longe le Cher ici, ta ta ta ta ta ta, sauf que d'habitude je prends le bas du Cher donc là sur le plan ça se voit pas, tu as deux chemins, tu as le chemin qui longe le lac de la Bergeonnerie et le chemin qui est à droite, j'ai testé le chemin qui est à droite à ce matin, il a plu y a je sais plus deux trois jours, c'est une horreur, j'ai cru que j'allais, m'embourber à jamais. Donc en théorie ce que je fais quand c'est embourbé, c'est que je prends l'avenue de Stendal ici, sauf que je viens de me rendre compte qu'en fait, je me suis rendu compte aujourd'hui, que depuis tout ce temps je n'avais pas réfléchi, y a un chemin, le long du lac de la Bergeonnerie et le long du quartier des fontaines, qui lui est en hauteur et qui ne prends pas l'eau et ce n'est pas de la terre, c'est un espace de revêtement particulier, tu verras mon vélo il est dégueulasse, c'est immonde, j'en avais partout, je suis arrivé à mon truc Zotéro, j'avais de la terre sur mon blouson c'était affreux, donc aujourd'hui ce qu'on va prendre c'est du coup c'est ce chemin-là qui est un peu surélevé, hop hop hop, là par contre on arrive à une difficulté, je pense qu'on va redescendre sur le chemin terreux tu verras à quel point, c'est dégueulasse, **on va passer sous le pont du lac, parce que sinon traversé le pont du lac tu n'as pas de passages piétons et y a les bus, plus les voitures, tu as 4 lignes c'est affreux donc c'est plus simple de prendre les escaliers puis de remonter ensuite, pour éviter de se taper la boue**, puis ensuite prendre le chemin qui longe les fontaines, qui va, je ne sais pas trop où il débarque au bout, mais de mémoire pour l'avoir étudié pendant mon PIND, je sais qu'il débouche, sur le truc là, on passe sous l'autoroute ensuite et ensuite hop, alors moi ce que je fais je pourrais prendre en théorie ici le long du lac de**

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Saint-Avertin c'est plus joli, là où j'ai fait mon PIND, sauf que ça nous oblige à prendre la rue qui est ici, **la Rue de la Corcheveau, une rue qui est pipeur en pente et qui est faite pour les voiture autrement dit c'est beaucoup trop dangereux et beaucoup trop galère**, donc moi ce que je fais c'est que je passe dans la zone d'activités de Granges Galants, ça se fait plutôt bien y a pas trop de circulation, sauf éventuellement aux heures de pointe et encore, ensuite ici au rond-point, ta ta ta, ah voilà je passe là donc ici dans cet espèce de petit quartier c'est calme et en plus ici le virage est vachement drôle à prendre en vélo parce que c'est un peu en pente, c'est sympa, bref, donc ensuite on va ici hop, paf on arrive au niveau de la caserne, alors en général je vais pas là, alors je sais pourquoi je vais pas là en fait, parce qu'en fait il y a plus de voitures quand tu vas ici, c'est le centre-ville de Saint Avertin, donc je prends cette petite rue-là qui est un parking déguelasse, ce qui est en fait situé juste à côté de la caserne de Saint-Avertin, puis ensuite je prends ce chemin là et **en général je suis tellement un rebelle que je prends le feu au rouge, parce que sinon tu attends trop longtemps, il est mal fichu, donc je zigzag un peu etc.** Pour en fait aller juste à côté ici, où la en fait y a le théâtre de Saint-Avertin, qui est là que je fais du théâtre et là il y a la montée, la montée ici ça va encore et après ici tu as la bute Saint Michel, qui est le machin qui te donne une crise cardiaque si tu as le malheur de dépasser les 50 ans, mais c'est le passage obligé c'est les coteaux de Saint-Avertin, il faut bien monté un moment ou à un autre monté sur le plateau donc voilà et une fois que tu as passé ça en général pendant 20m tu vas à la vitesse d'une grand-mère avec sa canne, parce que tu es incapable de bouger, que ce soit si tu l'a fait à pied ou en vélo c'est pareil. Aujourd'hui juste pour rire on va le faire en vélo, tu vas voir, tu vas voir quel souffrance c'est de prendre le vélo, c'est pour ça que le bus c'est mieux entre autres choses et ensuite Rue Saint Michel, là avant de tourner ici, alors pourquoi je tourne ici parce que ce carrefour est absolument atroce, c'est hyper dangereux en voiture et en vélo je t'en parle même pas, donc je préfère l'éviter du coup je prends ici les petites rues, de l'un des rares quartiers sociaux de Saint-Avertin, enfin sociaux, c'est du haut social mais c'est quand même du social, ensuite je prends la petite rue de Verdun ici, ensuite y a la rue de la Peinturerie »

A : « Quand tu es en retard tu prends exactement celui-là ? »

C9 : « Oui quand je suis en retard je prends exactement celui-là ça change pas grand-chose, là tu vois j'étais en retard tout à l'heure oui mais je venais de Tours centre donc ça n'a rien à voir. Quand je suis en retard, je prends ce chemin là aussi. Quand je suis en retard en fait ça veut dire que j'ai raté mon bus, vu que de base je prends le bus, sauf exception, donc je suis en retard j'ai tout à fait le temps, ça va bien plus vite que le bus, ça met tout juste 20 min je crois, alors que le bus en met 30/40, avec le temps d'attente 40. Donc ensuite après la rue de la Peinturerie, une rue relativement calme, un carrefour un peu galère, mais bon voilà, je prends ici, quand je suis à pied je prends le petit chemin là mais à vélo c'est galère parce qu'il y a encore des barrières, donc je continue tout droit du coup, hop rue de la Saboterie, heu merde je suis allé trop loin, rue de la Saboterie, puis à gauche, puis là, puis le mail de Lancé, paf ligne droite et tada on arrive chez moi, c'est quasiment le chemin le plus direct, voilà, donc ça c'est le trajet, ensuite »

A : « Tu nous as déjà dit que le vélo n'était pas ton mode de transport principal »

C9 : « **Pour être précis le vélo, c'est quand j'ai raté le bus, sinon je ne suis pas encore allé au club jeux parce que je suis toujours pas inscrit au BDE, mais quand j'irais au club jeux, vu que quand il y a des conférences, quand il y a des trucs spéciaux comme par exemple je dois aller aux tanneurs pour aller voir des films, quand je fais des sorties de ce type là, ça peut être concerts, cinéma, n'importe quoi et que je me rends compte que niveau bus ça va être là galère ce qui est souvent le cas quand tu dépasses le stade des 22h pour aller à Saint-Avertin je décide en général de prendre le vélo et puis aussi de temps en temps prendre le vélo pour aller voir des potes en ville quand c'est le week end, en gros dès que le réseau de bus n'est plus adapté à mes besoins je passe au vélo, mais sinon c'est le bus qui est prioritaire** »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

A : « Quels rapports tu as avec les transports en commun quand tu es à vélo ? Avec les voitures et les piétons par exemple ? Et d'un autre côté c'est comment tu te comportes sur la route est ce que tu vas sur la piste cyclable, est ce que tu restes dans le flux des voitures ? Est-ce que tu trouves que les aménagements sont adaptés »

C9 : « Alors à Nice c'était particulièrement comme ça, parce qu'à Nice c'est pas du tout une ville adaptée encore moins que Tours qui n'est pas géniale non plus, c'est une ville encore moins adaptée au vélo, en gros je faisais mon rebelle, façon de parler, **je grillais tous les feux rouges etc. Parce qu'en fait, y a des feux rouges je veux dire quand tu es à vélo, tu t'arrêtes au feu rouge tu regardes y a pas de voitures à 10km, je ne vais pas rester planté comme une merde quoi, donc en général avec les gars quand on était à Nice on grillait tous les feux rouges, à Tours je le fais plus ou moins, quand j'ai des voitures, quand je sais que c'est des zones où ça circule pas mal quand j'arrive du côté de Jean Jaurès et tout, là j'évite, en général j'attends sagement au feu rouge à côté de la voiture et en regardant la voiture me disant à ouais je suis un peu frêle à côté des voitures, si jamais il tourne à droite il faut que je fasse gaffe quand même, bas voilà »**

A : « y a des zones où tu te sens beaucoup plus vulnérables que d'autres ? »

C9 : « **Voilà, c'est justement pour ça que j'ai ce chemin là c'est parce que je prends que des routes qui sont soit avec des plutôt bonnes pistes cyclables, soit avec aucune voiture qui circule, soit où y a peu de voitures qui circulent, où je sais que je serais plutôt en sécurité, en fait, en relative sécurité, tu vois, j'évite les gros axes parce qu'en plus c'est stressant, voilà c'est ça ce qui est affreux avec les voitures c'est qu'elles te stressent.** L'autre jour, Je suis rentré d'un concert au temps machine, du coup j'ai pris le tram je suis arrivé ici au quartier des deux lions et j'ai pris mon vélo et j'ai pris pour changer, **parce qu'ici ce n'est pas éclairé**, donc de nuit ça change tout et donc j'ai pris des chemins éclairés, j'ai pris ce chemin là le long de Polytech Tours, tu sais département méca et j'ai pris la rue de l'Aubertière, le long des petits jardins privatifs et donc ensuite j'ai pris Stendal donc le quartier des fontaines parce que c'est encore éclairé et l'air de rien les trucs à vélo ici sont pas mal du tout, ils sont pas mal aménagés du tout, tu as une bande qui est assez large, tu as une relative priorité et tout, donc c'est plutôt cool, sauf que qu'est ce qui s'est passé y a une bande de 3 couillons qui passaient de nuit qui avaient peut-être un peu bu ou qui étaient juste con et que parce que j'ai roulé sur la route, parce qu'en fait j'ai pas pris la piste cyclable, normalement y en a une mais pas terrible, il a fallu, en fait **y avais des ronces sur le chemin** et en fait je les ai coupé, je me suis dit je vais faire mon bon saint Maritain, parce qu'en fait à chaque fois que je passe en vélo, j'ai l'impression que, je devais faire un détour pour me faire lacérer la tronche par des ronces donc tu vois je les ai coupé avec mes ciseaux, parce qu'en fait c'est dangereux quand tu es cycliste tu fais pas gaffe tu sais si il fait un peu sombre ou que tu es un peu dans le pâté, paf tu ressembles à Rambo ou autre. D'ailleurs y a les mêmes dans la montée de Saint-Avertin mais elles sont moins vicieuses. Donc je n'ai pas pris le passage à vélo qui est là, j'étais sur la route parce que je me suis dit la nuit y aura personne, etc. Bas non un con là en plus j'étais dans la montée, en danseuse, je devais avoir l'air malin, toujours est-il que le mec était derrière moi, il me double, en klaxonnant, en me faisant, en me gueulant par la fenêtre « Eh le passage piéton », bas oui le passage piéton mais je vous emmerde, y a personnes et tout et c'est hyper galère, enfin vous êtes drôle vous. **Enfin, voilà déjà qu'en voiture je stresse quand il y a une voiture derrière moi, alors en vélo c'est encore pire, donc le moins je vois de voitures le mieux je me porte, voilà à vélo »**

A : « C'est pour ça que tu prends le bus »

C9 : « C'est pour ça que je prends le bus, parce que le bus t'apporte la sécurité en quelque sorte, enfin tu es vraiment tranquille parce que je peux lire et que sinon je lis jamais et c'est une des grandes raisons du pourquoi je prends le bus, parce que ça coûte pas trop cher et parce que au passage ça me permet de faire genre je suis écolo et tout. Ça donne des prétextes comme ça... Non mais voilà le bus j'y suis habitué depuis que je suis petit »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

A : « Ouais mais le vélo c'est plus écologique et en plus ça fait faire du sport »

C9 : « **Le vélo c'est encore plus écologie et ça fait faire du sport, c'est pour ça que de temps en temps un peu de vélo ça ne va pas me faire du mal, mais c'est moins confortable et tout, et d'une manière générale je préfère le bus, c'est vrai qu'avec le bus tu es bien assis et tout, ce qui me fait vraiment chier avec le bus, c'est de devoir attendre et que du coup tu perds beaucoup de temps à patienter pour ton bus, c'est pas optimisé niveau temps, pour pas mal de choses, mais vu que je peux lire et que tu regardes au final je dois lire 40/50 minutes par jour grâce à ça, avec plus ou moins d'attention parce que c'est dur de se concentrer dans le bus, mais l'air de rien c'est du temps de lecture qui est gagné alors qu'à vélo tu peux juste faire du sport on va dire.** Donc y en a un qui est bon pour la culture et l'autre qui est bon pour la forme, mais je préfère la culture, jamais été sportif. **Mais avec Nice, tout ça tout ça je me suis fait des petits mollets pas un truc de dieu non plus mais un petit début. Donc ça c'est mon rapport à la voiture, au niveau des piétons, j'ai eu une fille à Nice, mais c'est vrai qu'on faisait vraiment nos chieurs, quand j'étais en centre-ville, je prends les voies de tram parce que je trouve ça plus simple, je sais que théoriquement je n'ai pas droit, à Nice je me suis fait arrêté deux fois par des policiers pour me dire « eh vous vous n'avez pas le droit de prendre les voies de tram », des policiers que j'ai vu deux semaines plus tard circuler en voiture sur les voies de tram, mais on va faire comme si de rien était, voilà, hein. Donc mon rapport aux piétons, y a des fois des piétons qui font chier notamment les vieilles mémés niçoises qui vont dire « eh espèce de fou », alors que je roulais à 20km/h avec mon vélo sur les voies de tram et qu'elle avait juste pas fait gaffe que j'allais lui passer devant, y aussi une mémé qui m'ai passé devant et qui m'a gueulé dessus aussi parce qu'elle prenait un non passage piéton et qu'elle traversait les voies cyclables sans regarder genre to to lop to dom , après elle s'étonne qu'il y a des vélos qui passe juste en face d'elle, alors que tu vois, tu ne peux pas prévoir, j'ai essayé de freiner et tout, je l'ai évité de justesse et y a carrément un fille à Nice m'a traversé dedans et je lui suis rentré dedans, ça va que j'ai réussi à freiner du coup je suis tombé dans ses bras, c'était beau, je l'ai pas renversé, j'aurais pu lui faire mal la pauvre mais tu vois la fille elle a traversé comme un dingue elle a pas fait gaffe sur les espèces d'autoroutes on va dire cyclables de Nice. Donc le rapport avec les piétons, c'est un peu conflictuel, enfin c'est comme avec n'importe lequel des autres moyens de transport, c'est un peu conflictuel mais les piétons ça va mieux parce que, bah bon quand je prends les passages piétons ça m'arrive parfois pour essayer de gagner du temps et dépasser les voitures, là je les fais un peu chier je suis pas fier de moi mais bon je les aurai évité sur les voies cyclables, donc les piétons tu vois faut juste les éviter aussi parce que toi tu vas assez vite quand même, quand même moins vite que, mais quand même assez vite quand même, c'est un peu un statut batard entre les voitures et les piétons, je trouve, le vélo et bah un piéton il est à risque face à un vélo et toi tu es en risque face aux voitures, et aux bus et compagnie. Donc tu te retrouves dans cette espèce de truc entre les deux où il faut faire attention aux piétons, éviter les voitures, donc c'est pour ça que je prends que des trucs où il y a un peu de pistes cyclables et pas trop de voitures »**

A : « Et tu trouves que les pistes cyclables elles sont plutôt bien adaptées à ta pratique du vélo ? »

C9 : « Alors, pour ce que je prenais avant et je crois que je vais changer à partir de maintenant en fait, à partir d'aujourd'hui à savoir la route boueuse, c'est adapté pour les vélos quand ce n'est pas boueux sinon c'est juste une horreur mais la route qui est au-dessus elle est impeccable pour les vélos je ne sais pas pourquoi je ne l'ai pas fait avant parce que, si y a le petit défaut de devoir descendre les escaliers, c'est le seul défaut, c'est le seul gros défaut parce que c'est vraiment impossible de traverser, mais sinon c'est très adapté. **Ici c'est adapté forcément, là tu as les petits bouts du rond-point mais ce n'est pas énorme, ici tu n'as pas de piste cyclable officielle mais ça se fait bien en vélo parce qu'il y a très peu de circulation, là pareil, vu qu'il y a très peu de circulation partout, y a pas vraiment de piste cyclable officielle,** je te montrerai juste un endroit, c'est cette rue là où tu as une piste cyclable c'est de la

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

blague, c'est vraiment foutu n'importe comment, ils ont juste mis une piste cyclable pour dire qu'il y a une piste cyclable, parce que autant pas en mettre, **moi je roule sur la route parce qu'en fait leurs pistes cyclables, elle est pas du tout utilisable**, en fait et là il y en a pas non plus mais ça se fait bien »

A : « Pourquoi tu ne la trouve pas utilisable ? »

C9 : « Bah alors je te montrerai, parce qu'en fait elle est le long de baraques en faux donc tu as un assez large trottoir, alors tu es obligé de faire de oh oh oh oh, des montées et descentes le long des trottoirs, les trottoirs sont nivelés au niveau des maisons, donc tu te prends un espèce de bicross pour gamins, c'est pas du tout agréable, tu es obligé d'être en danseuse si tu veux pas te massacrer le coccyx, c'est pas du tout pratique et le final de la route, attend c'est là, c'est n'importe quoi, tu as le passage piéton qui part à droite pendant que le passage vélo descend abruptement, ce qui fait que tu as un passage à peu près large comme ça, donc pas large du tout pour débarquer sur la route, alors que tu vois pas bien ce qui arrive à droite, je te montrerai, c'est dur à expliquer »

A : « Quand tu prends ce parcours en fait tu privilégies quoi, tu te sécurises, tu évites les voitures ? »

C9 : « **Ouais, pas mal, j'évite un maximum les voitures et j'en profite pour prendre un endroit qui est assez joli, qui est plus agréable à prendre le matin et qui est relativement direct tu vois, ce n'est pas le plus court parce que le plus court ça serait de passer par toutes ses ruelles à la con** »

A : « Tu penses que c'est le plus rapide ? »

C9 : « **bah je pense que c'est un des plus rapides, y a un gros avantage, c'est que sur toute cette partie-là qui est quand même vachement longue, c'est la ligne droite y a personne, donc ça fait un peu comme une autoroute tu n'as pas à faire des virages et tout, tu n'as pas à faire des changements de direction**, etc. Non tu as juste le passage là, qui quand n'y a pas de boue ici n'y a pas besoin, tu vois j'essaye de faire un chemin avec le moins de virages en fait, je me rends compte il n'y a pas temps de virages que ça, j'essaye d'aller comme ça, un peu comme si je faisais une diagonale, un minimum de tournant pour essayer de d'aller le plus vite, en fait, quasiment le plus vite.

A : « Tout en étant sécurisé »

C9 : « Tout en étant relativement sécurisé, ouais »

A : « Parce que si tu prenais, les voies des voitures, ce que tu me montrais tout à l'heure, tu ne penses pas que le fait que tu sois avec des voitures ça va pas aller plus vite ? »

C9 : « Bah en fait le défaut du chemin en terre boueuse là, c'est en fait comme c'est de la boue c'est que comme tu es toujours en train de ralentir, tu n'as pas un rythme optimal, mais je viens de me rendre compte aujourd'hui que le chemin du dessus tu peux aller super vite parce qu'il est vraiment tout plat et nickel même si il pleut, faut juste faire gaffe aux quelques piétons qu'il pourrait y avoir soit par ce qu'ils se promènent le long du lac soit parce que c'est des habitants des fontaines, donc pour moi ça va beaucoup plus vite de prendre ça où là tu as une montée qui est affreuse, la petite montée comme ça c'est super vicieux, ça crève alors que là je dis qu'on aura très peu de montées et de descentes à faire c'est vraiment, je pense que c'est la première chose qui a influencé ce parcours, c'est l'histoire des montées descentes, plus notamment sur cette partie, choisir des routes où je sais qu'il y a peu de monde, parce que je connais pas trop mal Saint-Avertin et je vois les quartiers qui sont plutôt calme quoi, y en a encore cette route là où il y a pas un chat, voilà »

Entretien avec Cycliste 10

A : « Donc tu me disais que tu t'orientais avec un GPS »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C10: « **En fait bah par exemple quand il y a des soirées ou quoi chez des amis, ils me disent le nom rue comme moi j'habite à Saint-Avertin, enfin il faut que je prenne le chemin le plus court donc j'utilise le GPS au lieu de faire mon plan directement à l'avance ou quoi** »

A: « Par temps le plus court, t'entends en termes de vitesse ? »

C10: « **De durée et j'évite les montées ouais, ou les chemins boueux comme le long du Cher** »

A: « Donc là si tu peux juste me dire là où tu vas m'emmener, ton trajet habituel pour aller au karaté ? »

C10: « Pour aller au karaté ou pour aller chez moi »

A: « Pour le karaté »

C10: « Pour le karaté, attends là on est où là ? »

A: « Là y a le quartier des 2 lions, donc on doit être par-là, ouais on est là, ça c'est le rond-point qui est derrière »

C10: « Tien je ne sais pas où... l'arrêt Verdun il est où ? Attends il faut que je me repère, donc ça c'est le DA, à d'accord on n'est pas, à oui allé Ferdinand, là ? »

A: « Oui là »

C10: « Tin je sais même pas »

A: « Ne t'inquiète pas »

C10: « Heum, moi je prends le pont du tram, bon bah je passe, non... »

A: « Tu passes comment là tu as la sortie du DA, là tu as le rond-point qui est juste là »

C10: « Moi en fait je vais vers la fac des 2 lions, l'arrêt fac des 2 lions »

A: « Tu y vas par devant ? »

C10: « Non, je rejoins l'arrêt de tram là, tac et là, je pense que c'est ce pont là que j'emprunte, ça c'est bien la ligne de tram »

A: « C'est ça ouais »

C10: « Donc c'est bien là que je passe, je vais te faire ça, à mon avis ça doit être ça, tac, tac, tac, en fait **je longe le chemin du tram** et je vais jusque-là, tac, tac et là j'y suis. Tu vois je suis vraiment le tracé du tram, sauf sur la dernière partie, parce que c'est plus rapide comme ça »

A: « Donc là tu sors tu prends le rond-point, tu fais ça »

C10: « Ouais enfin si je me trompe pas »

A: « Donc tu passes tout le temps par-là ? »

C10: « Oui oui »

A: « Donc en fait pourquoi tu utilises le vélo comme mode de transport principal ? »

C10: « **Parce que ça me permet de pas être contrainte par des horaires de bus, parce que justement j'habite à Saint-Avertin, y a un bus toutes les heures et puis j'ai deux changements, c'est galère, donc je préfère être libre de mes horaires et pouvoir planifier comme je l'entends, voilà, et parce que c'est plus rapide que le bus en soit** »

A: « 2. En quoi l'environnement urbain et le partage de celui-ci a-t-il une incidence sur votre pratique du vélo ? C'est quel rapport tu as avec les transports en commun quand tu es à vélo, avec les voitures, les piétons est ce que voilà ? Est-ce que c'est conflictuel ?

C10: « Avec les voitures bah »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

A: « Donc si jamais tu es dans un flux de voiture tu es pas... »

C10: « **Je ne suis pas rassurée, ouais, je préfère limite aller sur le trottoir tu vois. Quand y a des bouchons de voitures ou quoi, ou qu'ils vont trop vite, je vais sur le trottoir** »

A: « Tu ne restes pas avec eux »

C10: « Ouais »

A: « Ok tu utilises plutôt toutes les pistes cyclables dès qu'il y en a ? Tous les aménagements qui te permet d'éviter d'être »

C10: « **Ouais tous les aménagements qui me permet d'être en sécurité et d'être séparée de la chaussée des voitures** ouais »

A: « Donc ce que tu favorises c'est plutôt donc tu m'as dit le plus court en terme de temps, et ce que y a le moins de montées et le plus sécurisé et tu les ordonnerais comment, lequel tu mettrais en premier ? »

C10: « **Je mettrais la distance, le plus sécurisé et après si jamais y a des pentes : l'effort** »

A: « Et au niveau des aménagements tu trouves qu'ils sont bien aménagés par rapport à ta pratique du vélo ? Les aménagements qui sont les pistes cyclables, est ce que tu as un truc pour garer ton vélo ? Ce genre de choses »

C10: « Oui en general, je n'ai pas de problème »

A: « Y a pas des choses que tu trouves bizarre, qui sont incohérentes avec ta pratique, des choses où tu es obligé de passer par un trottoir ? »

C10: « Ah, si, si y en a quelques-uns mais je ne saurais pas te dire où, si y a des trucs par exemples **quand tu es sur une piste cyclable et d'un coup elle s'arrête, tu es obligé d'emprunter un passage piéton, pour ensuite rejoindre un trottoir**, enfin c'est des trucs bizarres, je ne saurais pas te les localiser.

A: « Et en general même quand tu viens de Saint-Avertin ? Essaie de généraliser tes sensations ? »

C10: « Pour Saint-Avertin je prends l'avenue de Stendal, ah bah la justement y a un endroit où c'est un peu bizarre, c'est près du lac, je vais te le montrer sur le plan »

A: « Ok, donc si je comprends bien tu arrives par la piscine du lac »

C10: « **Bon bah là déjà tu vois tu es obligé de passer sous le pont, bon bah ça ce n'est pas encore gênant, tu dois rentrer ... mais là là ouais je vais t'entourer, là tu vois tu as le parking, le vélo il arrive là il est obligé de monter sur le trottoir, enfin, il y a des cheminements bizarres pour eux pour se rendre directement sous le pont, au niveau du parking relais tu es obligé de contourner les places** »

A: « Donc là tu es obligé de monter sur un trottoir pour aller... »

C10: « Ouais c'est soit là soit là »

A: « Ok, donc pour résumer tu privilégies quand même la rapidité ? »

C10: « **En fait au début, je ne vais pas te le cacher, mais au début quand je suis arrivée à Saint-Avertin il faisait beau et tout, je préférais longer le Cher, j'étais, il y avait pas de voitures, tu vois il faisait beau, et c'était vraiment agréable de longer le Cher, bah tu es confronté parfois aux coureurs mais ça j'aimais bien, tu vois-tu longes tchou tchou tchou tchou et puis tu arrives à l'école, alors que là-bas mon nouvel itinéraire je suis tout le temps avec les voitures, mais bon c'est trop boueux pour passer par là** »

A: « Donc au final l'autre il est plus sympa parce qu'il est moins risqué, si je résume et celui-là il est moins, il t'attire plus parce qu'il y a moins de boues »

C10: « Parce qu'il est plus accessible par temps ... et puis il est éclairé, comme il fait nuit rapidement. Et en plus sur le chemin le long du Cher, sur le niveau haut ce qui est chiant c'est qu'à un moment tu es obligé de redescendre, donc tu es là avec ton vélo tu dois descendre un escalier pour rejoindre le petit

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

chemin et pour pouvoir rejoindre cette route-là, donc y a ça aussi qui est galère, c'est plein de petits trucs comme ça font que je n'ai plus besoin de passer par là quand il fait froid ou... »

A : « Et après quand tu repars du Karaté tu reprends ... ? »

C10 : « Heu je reprends, je longe là tac tac tac, avenue Grammont, ouais par contre là je fais ça, tac tac tac tac tac et là par contre je **prends le trottoir en fait, tout du long je prends le trottoir parce que c'est hyper dangereux tu n'as pas de bandes cyclables t'a rien, sur la route de Saint-Avertin**, ouais. Comment en plus je rentre vers 21h30, bah j'ai un gilet jaune, j'ai tout ce qu'il faut mais je ne sais pas, je me sens pas très en sécurité sur cet axe »

A : « Donc tu as des lumières, un casque ? »

C10 : « J'ai des lumières pas de casque, j'ai lumières, gilet jaune et voilà ».

Entretien avec Cycliste 11

A : « Déjà pourquoi tu passes par-là ? »

C11 : « **Parce que c'est le mieux que j'ai trouvé, ça a un avantage par rapport à si je passais par-là, là j'ai une remontée alors que là c'est tout plat quasiment et voilà** »

A : « Donc tu passes par le haut et par le boulevard en face de Grammont en fait c'est ça ? »

C11 : « **En gros j'essaye de trouver le truc où il y a moins de montées possibles dans la descente, notamment et le plus direct.** Donc là je vais au DI déjà mais pour aller au DA je passe par Lesseps et voilà »

A : « Donc tu essayes d'avoir le moins de montées en descente c'est ça ? »

C11 : « Ouais voilà »

A : « Est-ce que tu prends un parcours différent le soir ? Est-ce que tu peux me le faire en pointillé ? »

C11 : « Oui, le soir je remonte par le vallon de la Bergeonnerie, je vais par-là, je tourne là parce que, voilà »

A : « Pourquoi tu tournes à cet endroit-là ? »

C11 : « Je tourne là parce que je n'ai pas envie de remonter à l'autre croisement du boulevard de Chinon, en gros et je tourne là parce que cette avenue-là est très difficile à vélo, sauf quand je suis vraiment en forme et que j'arrive à rouler à 30 »

A : « Pourquoi tu utilises le vélo le matin ? »

C11 : « **En général quand je pars à vélo le matin, c'est que je suis à la bourre et que j'ai raté mon bus, soit que le soir ou après les cours je dois passer par d'autres endroits et faire des détours, ou que j'ai des trucs après qui me font finir tard, heu après 20h et que je ne suis pas sûr de choquer un 5. Quand je reste bosser le soir ou que je vais au théâtre** »

A : « Donc sinon tu prends le bus ? »

C11 : « Ouais »

A : « **Donc les raisons c'est parce que tu es plus libre, c'est ça ?** »

C11 : « **Voilà, il a plus de flexibilité avec le vélo** »

A : « Est-ce que tu trouves que les aménagements ils sont adaptés à ta pratique du vélo ou... ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C11 : « **Ne sont pas inadaptés on va dire, y a plusieurs passages, sur ce passage-là, notamment, le passage devant le, où tu passes après le DP tu as des trous, des bosses, là, poc poc, c'est assez désagréable aussi l'entrée sur la piste cyclable qui est pas, où tu ne sais pas vraiment où rentrer sans te prendre une bagnole, donc voilà** »

A : « Sinon avec les automobilistes avec les autres usagers tu as ... »

C11 : « Non ça va avec les autres vélos »

A : « Avec les voitures ? Les bus ? »

C11 : « Les bus ça va, les voitures **j'en ai quelques fois qui grille des priorités mais s'en plus** »

A : « Tu n'as pas un problème au niveau de ta vulnérabilité, tu te sens pas ... »

C11 : « Non »

A : « Et qu'est ce qui est primordiale pour toi, est ce que tu, tu m'as dit que tu te sentais plutôt en sécurité »

C11 : « Voilà »

A : « Mais est-ce que ce que tu favorises ta vitesse, ta rapidité ou »

C11 : « **Plutôt ma vitesse, ma rapidité ouais, la sécurité vient après par exemple moi j'aime bien les pistes cyclables notamment, la principale utilité que j'aime aux pistes cyclables c'est quand elle me permet de contourner un ralentissement de voitures, alors là je déteste quand la rue est bloquée, parce que là y a rien pour les vélos pour doubler les voitures et par exemple sur l'avenue Dassault la piste cyclable le soir c'est royal, quoi, tu as toutes les voitures bloquées et toi tu passes, voilà** »

A : « Et si jamais un jour tu as une voiture ? »

C11 : « Je me suis jamais posé la question parce que je ne pense pas avoir une voiture, voilà, j'ai l'autopartage au pire, je suis abonné à vélo cities, comme ça quand j'ai besoin d'une voiture pour aller à un endroit un peu loin et pas très bien desservie en bus, ou quand j'ai besoin de passer à Ikea chercher des meubles tu vois c'est pas compliqué »

A : « Et tu habites depuis longtemps à Tours ou ... ? »

C11 : « Bah c'est la deuxième année, avant j'étais sur Grenoble »

LA RETRANSCRIPTION DES RÉACTIVATIONS

Réactivation avec Cycliste 1

A : « Donc les questions c'étaient qu'est qui te rend plus à l'aise en vélo, quand tu lâches ton guidon par exemple ? Comment tu expliques le fait que tu lâches ton guidon ? »

C1 : « **Qu'est qui me rend plus à l'aise ? Bah je sais pas, c'est le fait que tu puisses avancer sans t'arrêter et tu peux avancer en te fauillant entre les voitures, tu n'es pas obligé de t'arrêter, donc ça ça rend à l'aise. Et puis tu as l'air aussi, que tu te prends dans la tête, du coup ça donne encore plus l'impression d'être je ne sais pas libre ou heu ...** »

A : « Et donc tu lâches ton guidon parce que tu te sens plus libre ? »

C1 : « Oui voilà, **plus libre d'aller où tu veux** »

A : « Pourquoi tu souhaites d'arrêter le moins possible ? »

C1 : « **Bah pour gagner du temps, parce qu'en fait en vélo le plus dur, comme je te l'avais dit lors de l'entretien je crois, le plus dur c'est de faire les dix premiers mètres parce qu'en fait c'est là où tu as besoin du plus d'énergie, c'est comme sur une voiture, la vitesse qui a le plus de puissance c'est la première parce que, bah c'est pareil en vélo, parce que tu as besoin de lancer la machine** »

A : « Est-ce que tu es sûr de toi à chaque fois que tu grilles un feu rouge ? »

C1 : « **Ah non non, bah non, tu as une part d'imprévu, bah d'ailleurs ça arrive fréquemment que tu ais des gens que tu n'as pas vu et que tu vois au dernier moment et qui freinent quoi, c'est super dangereux, mais oui ça arrive** »

A : « Cela ne te fait pas changer d'avis ? Tu préfères griller le feu rouge que... »

C1 : « **Bah si tu vas changer d'avis pendant une semaine et puis la semaine d'après tu vas te dire c'est bon il n'y a jamais eu personne pendant une semaine, je peux bien ... En fait tu le grilles pas tu le passes doucement en regardant à droite à gauche, donc tu le grilles pas mais heu, enfin tu le grilles d'un point de vue légal mais tu le grilles pas les yeux fermés** »

A : « Ouais donc tu n'es pas sûr d'être en sécurité quand tu grilles un feu rouge... »

C1 : « A bah non, au contraire tu prends plus de risques que sur le reste des routes, le reste du parcours »

A : « Pourquoi tu n'as pas peur de griller un feu, justement ? »

C1 : « **Bah parce que justement je sens que j'ai la capacité d'avoir le regard assez vigilant pour savoir si y a une voiture ou pas** »

A : « Quand tu es à vélo souhaites tu qu'on te laisse de l'espace, qu'on te prenne en compte ? »

C1 : « **Bah oui, ouais bah carrément, c'est super important d'avoir de l'espace parce que tu ne peux pas maîtriser, déjà même avec les deux mains sur le guidon tu ne peux pas avoir la maîtrise parfaite de ton vélo, tu as besoin forcément, si ta pédale elle se prend, si tu as un truc qui va pas, de pouvoir faire un écart, je ne sais pas de combien de mètres, mais de pouvoir faire un écart ouais** »

A : « Donc tu souhaites plutôt t'imposer au niveau, enfin qu'on te respecte, qu'on respecte ton espace ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C1 : « Ouais après je suis assez contre le mot respecter, du coup il veut un peu tout et rien dire, respecter pour moi, tu peux avoir pas beaucoup d'espace et respecter tout le monde, si tout le monde, à partir du moment. **Mais ce que je veux dire c'est que oui il faut assez d'espace pour faire du vélo, je ne sais pas combien de mètres mais il te faut assez d'espace pour faire un faux mouvement** »

A : « Et donc est ce que tu souhaites t'imposer ? »

C1 : « Bah non je ne pense pas, non parce que du coup si tu t'imposes tu ne respectes plus les autres, c'est justement ça le fait de respecter : de laisser une part à chaque personne »

A : « Donc toi tu respectes les autres et tu aimerais bien qu'ils te respectent »

C1 : « **Voilà c'est ça, exactement, même si sur un vélo ce n'est pas tout à fait ça tu respectes moins les véhicules motorisés, en te disant que tu as une plus-value, parce que toi tu n'utilises pas de moteurs, donc tu respectes un peu moins je pense les véhicules à moteur** »

A : « Pourquoi? »

C1 : « **Parce que eux ils utilisent de l'essence, que quand tu es à vélo, tu te dis bah c'est un peu facile tu vois, d'utiliser une voiture** »

A : « Oui ils ont moins de mal à démarrer c'est ça ? »

C1 : « **Oui et puis c'est un truc de fainéant, enfin d'utiliser une voiture, tu vois, d'être à l'intérieur c'est déjà...** »

A : « **Quand tu as dessiné tu t'es trompé tu sais pourquoi ?** »

C1 : « **Oui parce que c'est des petites rues au bout là,** c'est peut être la première à gauche, mais ça m'étonne parce que je ne crois pas justement que ce soit celle-là, non mais ce n'est pas ça, là tu passes par la petite place, tu passes par la place Rabelais donc c'est faux »

A : « Bah le trajet GPS est clair mais si tu veux on va regarder sur le logiciel, c'est plus précis. Attends on va vérifier »

C1 : « Mais tu as peut être raison, oui si c'est ça, ok »

A : « Où tu te places sur la voie quand il n'y a pas de voitures ? »

C1 : « Heu, **au milieu de la voie** »

A : « Pourquoi? »

C1 : « **Comme ça tu peux faire des écarts plus facilement, tu as plus de marge, tu es plus visible aussi, tu risques moins de te prendre des portes** »

A : « As-tu l'impression d'être mobile sur ta voie, de passer de droite à gauche »

C1 : « Non justement les voies elles sont trop étroites, tu veux dire les voies cyclables ? »

A : « Non plutôt sur la route, est-ce que tu à l'impression de beaucoup évoluer dans ton placement, de passer à droite, d'aller au milieu »

C1 : « **A bah oui, ouais parce que tu ne sais pas où tu dois doubler, si tu as un camion qui va serrer à droite, tu vas être obligé de passer par la gauche, alors que si tu as une voiture tu vas pouvoir le doubler par la droite, tu as vachement besoin de bouger en fait** »

A : « Donc tu considères que tu es assez mobile ? »

C1 : « Ouais »

A : « Pourquoi tu regardes beaucoup derrière toi quand tu te déportes ? »

C1 : « Ah parce que du coup tu as pas mal de mobylettes, et en fait tu les entends pas, le bruit il va tout le temps derrière la mobylette, il ne va pas devant la mobylette, du coup quand tu te déportes il faut que tu ... ou alors un autre cycliste, il faut que tu fasses gaffe à pas ramener quelqu'un avec toi. Une voiture

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

encore, c'est à moins d'être très à droite ou très à gauche, une voiture elle ne va pas du tout se mettre le long de toi, mais ouais voilà, il faut regarder pour ça »

A : « Est-ce que ta position en danseuse, elle est profitable pour autre chose, que pour éviter les bosses, enfin les à-coups sur ta selle ? »

C1 : « **Oui pour aller plus vite, ouais, oui aussi dans les montées, tu vas plus vite en danseuse, tu vas plus vite enfin tu as plus de puissance, parce que tu mets ton poids sur la pédale, du coup tu as plus de puissance mais heu, ouais je pense que ça doit être pour ça, pour les montées et pour aller plus vite.**

A : « As-tu l'impression de mettre en danger les autres usagers de la route des fois ? »

C1 : « **Ouais des fois les piétons, parce que s'ils ne traversent pas au bon moment, tu es obligé de freiner, donc du coup soit tu les rases soit tu freines, sachant que freiner ça veut dire relancer la machine, donc du coup tu peux les mettre un peu en danger** »

A : « Penses-tu avoir un contrôle parfait de ton véhicule ? »

C1 : « Non c'est impossible, surtout les vélos qu'on a, c'est des vieux vélos, donc non, non tu ne contrôles pas, non »

A : « Est-ce qu'il t'arrive de prendre des pistes cyclables en sens inverse, justement sur cette rue-là est ce que tu la prends ... ?

C1 : « **Oui oui, à gauche, d'ailleurs les automobilistes sont un peu naïfs parce qu'ils ne comprennent pas trop que normalement on n'a pas le droit d'être là, heu dans ce sens-là** »

A : « Ouais parce qu'il n'y en a pas de l'autre côté ou alors pourquoi tu ne restes pas à droite justement, parce que tu embêtes tout le monde ? »

C1 : « **Parce que si tu restes à droite, ouais, les gens ils s'osent pas te doubler parce qu'ils voient la piste cyclable à gauche, tu justifies un peu ta place en te mettant à gauche, mais c'est vrai vaudrait mieux rester à droite** »

A : « Pourquoi tu veux toujours passer devant aux feux ? »

C1 : « Bah pour montrer aux autres véhicules, aux véhicules à moteurs que c'est les cyclos les premiers, donc les plus forts et pour gagner je ne sais pas des fractions de secondes, mais même pas, mais c'est juste pour les faire chier en fait je pense »

A : « **Au niveau des feux c'est juste pour être devant, pour pouvoir partir en premier ou ... ?** »

C1 : « **Oui oui y a ça et en plus quand tu es devant une voiture tu ne te prends pas le pot d'échappement, donc c'est vrai que c'est mieux de se mettre devant la file** »

A : « Te sens-tu capable de réparer toi-même ton vélo ? »

C1 : « Oui »

A : « Parfaitement d'un bout à l'autre ? »

C1 : « Oui oui je crois ouais. Non y a des trucs que je sais pas faire en plus, mais bon »

A : « Donc tu te sens suffisamment à l'aise avec les réparations ? »

C1 : « Oui, si y a des trucs que je sais pas faire j'irais voir M Adam, pour qu'il me les fasse ».

A : « Pourquoi cela ne te dérange pas d'être avec les voitures ? »

C1 : « **Bah parce que les voitures ont une vitesse limitée en ville, donc ce n'est pas grave ce n'est pas comme si tu étais sur une 4 voies, donc les voitures elles te voient, donc ce n'est pas si gênant que ça** »

A : « Préfères-tu éviter les ronds-points par les passages piétons ou passer avec les voitures ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C1 : « **Bah passer avec les voitures, le mieux ça serait de passer avec les voitures mais passer par les passages piétons ça te permet parfois de passer plus vite parce que quand tu as des voitures encore ça va mais quand tu as des camions comme par exemple, le rond-point qu'on a vu, celui-là, celui-là si tu passes avec les voitures faut pas qu'il y ait beaucoup de voitures quoi, mais encore une fois le problème c'est le démarrage, tu vois c'est les 10 premiers mètres que tu vas faire, parce que tu vas aller vraiment pas vite sur ta machine et du coup, la puissance qu'il te faut, donc un rond-point c'est vraiment dangereux** »

A : « Que fais-tu quand une bagnole de colle et qu'elle est juste derrière toi ? »

C1 : « **Heu je la déplace, non heu, qu'est-ce que je fais quand elle me colle ? Bah je freine, bah de tout façon la voiture est plus forte que toi. Si elle est juste derrière, bah j'essaie de me déporter sur la droite ou la gauche pour qu'elle puisse me doubler, en général c'est elles qui veulent te doubler quoi, ce n'est pas non plus, ils sont tarer les gens. Ouais voilà tu te déportes quoi tu te mets sur un côté** »

A : « Tu te déportes, tu n'accélères pas ? »

C1 : « Bah tu ne peux pas, face à une voiture tu ne peux pas, bah le maximum que tu vas aller en vélo ce sera trente, trente-cinq peut être et puis le mec il va attendre derrière toi, à 35 c'est ça »

A : « Mais est-ce que tu accélères en te déportant ? Est-ce que tu essayes de te déporter assez rapidement ?

C1 : « Oui, bah oui, tu essaie de te déporter ... ouais quand même »

A : « Qu'est-ce que tu ressens quand y a une bagnole qui te colle ? »

C1 : « **Bah c'est oppressant, ouais c'est oppressant, c'est dangereux, c'est stressant** »

A : « Et quand-elle te double tu ressens quoi ? Et qu'est-ce que tu fais ? »

C1 : « **Et ben quand elle me double, déjà à se protéger parce que tu te prends les échappements et bah après qu'est-ce que tu fais, ouais tu fais gaffe que la voiture qui arrive derrière soit pas trop large que ça soit pas un camion, pour lui laisser de la place, de pas te remettre au milieu de la route trop vite, parce que sinon tu risques de te faire ramasser** »

A : « Donc tu serres à droite »

C1 : « **Ouais faut serrer à droite, ouais ou à gauche ça dépend où tu es** »

A : « Que fais-tu quand il n'y a pas de pistes cyclables ? »

C1 : « **Bah je me mets sur la route, comme un véhicule normal** »

A : « Tu vas au plus rapide ? »

C1 : « Ouais tu te mets là..., mais y a quand même pas mal de passages là où il n'y a pas de pistes cyclables, bah tu te mets sur route normale, enfin je me mets sur la route normale du coup »

A : « Y-a-t-il des moments où tu te sens en danger ? »

C1 : « Bah ce matin, tu vois j'ai pris le pont de fil, le fil d'Ariane ouais et tu avais du verglas c'était sur les lattes en bois là et vu que j'avais un pneu très fin, j'ai mis les deux pieds parce que, pour être sûr d'avoir l'équilibre quoi et j'ai freiné du frein arrière parce que du coup, voilà. Donc quand les conditions sont dangereuses ou quand il pleut tu sais très bien que tu peux glisser »

A : « Et pourquoi tu ne mets pas de casque et de gilet jaune ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C1 : « Le gilet jaune c'est chiant parce que déjà il faut le mettre par-dessus le sac et en plus c'est pas du tout esthétique, non mais c'est dangereux parce que ça prend le vent, du coup souvent y a deux scratches ce n'est pas assez pour le tenir sur ton corps et le casque parce que j'ai déjà un bonnet plus un casque pour écouter de la musique et plus sérieusement parce que je trouve que c'est pas esthétique non plus, non mais c'est vrai c'est peut être une bêtise, mais c'est encombrant qu'est-ce que tu veux faire du casque pendant tout la journée, mais bon ils font des avancées dans les équipements ils sont mieux maintenant »

A : « Pourquoi est-ce que tu ne passes pas par-là, juste pour finir ? »

C1 : « Bah les autres tracés que Google propose, ils sont quand même excentrés de, là il te met 13 min pour 2.5 km c'est beaucoup plus, 2.5 km ou 2.7 km c'est énorme, tu te rends compte, proportionnellement à 2.7km c'est énorme. **Non les autres tracés ne sont pas adaptés, ils sont trop éloignés.** Déjà le mien j'aimerais bien le changer parce que je me prends plein de pots d'échappements, enfin de pollution, mais y'en a pas beaucoup d'autre. Ou des trajets un peu plus sécurisé. Là je regarde et peut être qu'en temps j'y gagnerais. **Mais sur celui-là tu te rends compte du détour et en plus le pont de fil tu ne peux pas le passer à fond, tu vas encore moins vite que quand il y a des voitures mais c'est beau par contre »**

Réactivation avec Cycliste 2

A : « Alors j'ai pris quelques trajets qui sont proposés par Google Maps et Géovélo et ça c'est le vôtre mais on le voit pas très bien. Google maps propose des trucs un peu bizarres, il propose de passer, alors pourquoi il fait ça, il ne va pas tout droit. Est-ce qu'il y a des trajets par exemple passer par le boulevard Giraudeau est-ce que cela serait une possibilité pour vous ? C'est le gros boulevard où il y a le Simply »

C2 : « **Bah en vélo, pour moi, j'ai l'impression que c'est un détour, donc non je ne passerai pas par-là, en voiture oui, mais en vélo non »**

A : « En fait, tous les trajets vous font faire des détours à chaque fois, donc vous cela ne vous intéresse pas, parce que ce n'est pas ... »

C2 : « **Si c'est plus long non, cela ne m'intéresse pas »**

A : « Bah c'est cela que je voulais savoir. Donc on va revenir sur des petits points de votre parcours assez rapidement et c'est juste pour apporter des précisions. Alors pourquoi évitez-vous les ronds-points, d'abord ? »

C2 : « **Heu, bah les ronds-points en vélo c'est très dangereux, sauf si tu ..., bah celui de Saint Saver il est bien signalé pour les vélos, il faut prendre tous les trottoirs, traverser chaque bras de route tranquillement mais celui-là je prends toujours sur la gauche au lieu de prendre tout autour de la droite parce que c'est plus court pour moi et c'est quand même sécurisé parce qu'il y a les passages piétons, qui sont bien marqués, plus un feu qui clignote pour les voitures, qui prévient qu'il y a quelqu'un qui va peut-être passer sur le passage clouté »**

A : « Qu'est-ce qui vous stresse dans le comportement des voitures ? »

C2 : « **Quand ils rasent de trop près le trottoir, ils ne laissent pas la place pour les vélos, quand eux ils ne signalent pas s'ils tournent à droite ou à gauche, quand ils ne mettent pas leurs clignotants et puis s'ils vont trop vite »**

A : « Vous arrive-t-il de prendre la piste cyclable à contre sens ? »

C2 : « **Heu, la piste cyclable en contre sens, oui, heu, y a une partie parce qu'en fait c'est, y a une piste cyclable et y a la piste piétons et après j'ai traversé le rond pont de Saint Saver, en fait je tourne à gauche et normalement c'est dans le sens inverse, non là je suis bien, non y a un sens où je prends dans le mauvais sens, c'est sûr, mais c'est très large pour les piétons et les vélos, je trouve que ça gêne mais c'est pas sur une route, ça c'est vraiment sur le trottoir. Sur la route, non, je prendrais pas dans le mauvais sens »**

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

A : « Mais alors comment vous faites pour prendre le rond-point Saint Sauveur le matin, vous m'avez dit que vous passez à gauche, mais vous traversez où pour aller sur l'autre voie ? »

C2 : « Alors je traverse, je traverse avant de monter sur le chemin de fer, je traverse aux feux, avant le pont, et aux feux avant le pont et puis il y a un autre feu pour traverser de Febvotte, donc j'attends et zuite et là je passe sur le trottoir du pont, dans le mauvais sens, après je reste sur le trottoir de gauche et pas le petit bout de piste cyclable à contre sens, cela dépend s'il y a du monde ou pas, mais heu, c'est vrai que à 8h du matin y a tous les scolaires, y a tous les jeunes qui viennent à pied donc il faut les éviter en vélo, c'est un peu dangereux »

A : « Que ressentez-vous quand une voiture vous double ? Est-ce que vous réagissez ? »

C2 : « **Bah rien parce que ça se passe tout le temps, ils me doublent tout le temps. Oui j'ai toujours un œil derrière, je tourne la tête un petit peu pour vérifier qu'il n'est pas trop près etc.** »

A : « Et vous avez l'impression de vous serrer plus à droite ? »

C2 : « **Si une voiture me double, oui oui, oui j'essaye de dégager** »

A : « Qu'est-ce qui vous pousse à rester sur la voie cyclable ? »

C2 : « Au lieu de prendre la rue ? la route ? »

A : « Oui »

C2 : « **Bah en principe c'est fait pour moi, heu oui et pis voilà c'est fait pour les cyclistes et pas pour les voitures, mais c'est tout, je pense. Et puis c'est dégagé la plupart du temps. Oui mais si ce n'est pas des pistes cyclables très sécurisée à Tours** »

A : « Avez-vous peur des voitures, justement quand elles vous frôlent ? Est-ce que vous avez une petite appréhension quand vous prenez le vélo de vous dire qu'une voiture va peut-être ... ? »

C2 : « Ah non, sinon je ne prendrais pas mon vélo tous les jours, j'y pense pas tout le temps, mais y a certains moments, où je dis oh là là c'était un peu chaud là, ou il y aurait pu y avoir un accident, mais non je n'appréhende pas de prendre mon vélo, ce n'est pas ça du tout pour moi c'est un plaisir de prendre mon vélo, y a qu'à certains endroits que j'ai plus la trouille, oui »

A : « **Y a des points qui focalisent votre peur** »

C2 : « **Oui** »

A : « Est-ce que vous pensez qu'en tant que femme vous avez une pratique différente du vélo ? »

C2 : « Qu'un homme ? »

A : « Oui »

C2 : « **J'ai jamais pensé à la question, bah je pense que je vais moins vite qu'un homme, je pense que les hommes foncent un peu plus, ils ont des vélos pour aussi, mais mon comportement je ne sais pas si c'est différent d'un homme ou pas, à part ça, à part qu'ils aillent plus vite** »

A : « Est-ce que vous avez l'impression d'être plus vulnérable ou pas ? C'est une question que vous allez vouloir moins prendre de place sur la route »

C2 : « **Ouais c'est vrai que je pourrais me faire insulter plus peut-être par le conducteur d'une voiture (idem pour la collègue de M Adam), parce qu'il trouve que je suis une bonne femme en vélo, des fois ça m'arrive, mais non je ne me sens pas visée parce que je suis une femme, non pas spécialement, non je ne crois pas, ça peut arriver de temps en temps, mais c'est ouais ...** »

A : « Quelle est votre place selon vous sur la chaussée en fait ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C2 : « C'est une bonne question, je crois que j'ai toute ma place, mais c'est vrai que les voitures ne me laissent pas toujours la place qu'il y a pour les vélos, et c'est vrai qu'il y a aussi les piétons qu'il faut prendre en considération. Je pense que les vélos c'est, on est entre les deux parce qu'on va beaucoup plus vite qu'un piéton, on a quand même tous les règles de la route à respecter normalement et nous on doit aussi respecter les piétons autant que les voitures, mais je pense qu'on a notre place sur la route aussi »

A : « Et dans cette optique-là est-ce que vous préférez laisser la place aux voitures ou est-ce qu'il y a des moments où vous cherchez à vous imposer, à dire je suis là, je suis en vélo, je suis là, j'ai le droit ? »

C2 : « **C'est vrai que dans les petites rues autour des Prébendes, ce n'est pas évident parce que la voiture ne peut pas me dépasser, si je suis en train de circuler et je me sens gênée (idem pour la collègue de M Adam) si y a une voiture qui traîne derrière moi lentement, en attendant le moment où il peut passer, donc des fois je fais un effort pour me décaler pour qu'il puisse passer ou carrément je m'arrête et je laisse passer la voiture, parce que j'aime pas gêner, mais si je vois qu'il n'y a pas d'issues et que je ne peux pas me décaler parce qu'il y a trop de voitures garées à droite, bah je continue jusqu'au bout, mais je ne me mets pas au milieu de la route, j'essaie quand même de faire laisser passer les voitures, bah je trouve que c'est quand même, un peu normal de ne pas les bloquer** ». »

A : « Est-ce que vous possédez un garage à vélo chez vous pour garer votre vélo ? »

C2 : « Oui alors pendant longtemps, non parce que là où j'habite il y a très peu de garages et je montais le vélo dans ma maison, il a 3, 4 petites marches et c'était très lourd et après on le laissait dans le hall donc on ne pouvait plus passer et on a trouvé un petit garage à louer dans la rue et c'est vrai que là maintenant je mets le vélo dans le garage, c'est plus pratique et j'ai même réalisé qu'il y avait des voisins qui avaient aussi des vélos et faisaient comme nous et donc j'ai proposé qu'ils mettent leurs vélos dans notre garage aussi, parce que comme on le loue, autant que d'autres gens profitent parce qu'on met jamais la voiture dedans. Donc on a de la place, on a donné une clef et puis ils s'en servent aussi »

A : « Est-ce que vous vous sentez capable de réparer toute seule votre vélo ? »

C2 : « Non, je peux remettre la chaîne et c'est à peu près tout, non, j'ai, non non vraiment pas, non et puis cela ne m'intéresse pas, tu sais, je n'ai jamais vraiment appris ni pour changer un pneu ni quoi que ce soit »

A : « Alors vous allez où pour vos réparations ? »

C2 : « Bas avant j'allais chez M Gentil, qui était gentil, sur la place des Halles, j'avais un vieux vélo et maintenant j'ai un neuf, un vélo neuf que j'ai acheté à Détour Sur Loire et je le ramène là maintenant, là où ils m'ont vendu le vélo »

A : « Quand vous le pouvez, vous préférez vous éloigner des voitures est-ce que cela correspond à ? »

C2 : « Oui oui, oui c'est sûr, dès qu'il y a un aménagement ou un piste cyclable, oui. Oh j'aimerais bien avoir des pistes cyclables comme en Hollande ou en Allemagne, c'est génial. Et puis la piste cyclable qu'ils ont fait jusqu'à Savonnière ou jusqu'à Mont Louis, je prends mon pied à savoir qu'il n'y a pas de voiture sur ses pistes là, c'est vraiment sympa »

A : « Quand il n'y a pas de pistes cyclables, où est-ce que vous vous mettez sur la route ? »

C2 : « Bah sur la droite »

A : « Obligatoirement à droite ? »

C2 : « Oui »

A : « Et assez près du trottoir ou ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C2 : « **Oui, bah surtout s'il y a des voitures qui roulent, sauf quand il y a beaucoup de bosses notamment à Tours donc des fois j'essaie d'éviter les bosses qui sont sur le long du trottoir mais je vérifie qu'il n'y a pas de voitures derrière si je me décale, me déplace plus au milieu, je ne reste pas sur un revêtement trop mauvais** »

A : « Donc vous aviez dit que le fait d'être vue pour vous c'est primordial, me le reconfirmez-vous ? »

C2 : « Oui »

A : « Juste une dernière question, depuis quand vous habitez à Tours ? »

C2 : « Depuis 1999, donc ça fait 15 ans et j'ai beaucoup circulé à vélo »

A : « Est-ce que vous avez d'autres choses à me dire à propos du vélo, comme c'est la dernière fois qu'on a l'occasion d'en parler ? »

C2 : « Heu, jusque-là j'ai jamais eu d'accident en vélo, sauf une fois ou justement j'ai pris une bosse et je suis tombée de mon vélo et c'était très drôle parce qu'en voiture derrière c'était mon voisin et il s'est arrêté, il m'a vu tomber de mon vélo, les lunettes étaient cassées et tout, et en fait il m'a récupérée et il m'a ramenée chez moi en voiture et il a mis le vélo derrière dans le coffre, mais à part ça je dis j'ai beaucoup de chances de n'avoir jusque-là jamais eu d'accident en vélo, mais c'était pas un crash c'était juste une bosse qui m'a fait tomber, mais j'ai jamais eu de contact brutal avec un véhicule. **Je me dis qu'elle chance j'ai, parce que je pense qu'on est super vulnérable en vélo, je crois qu'on risque gros, on prend notre vie On est protégé par rien en vélo, vraiment, j'ai conscience de ma vulnérabilité, et j'ai une amie voisine qui s'est fait renverser en vélo en fait et elle a eu des séquelles et je sais que cela se passe en une seconde quoi, les voitures vont à la fois plus vite et c'est à la fois une masse...** »

Réactivation avec Cycliste 3

A : « Je vais d'abord refaire les trajets sur internet cela sera plus précis »

C3 : « ça c'est le mien, c'est ça ? »

A : « C'est celui-ci là je l'ai redessiné parce qu'il se voyait mal »

C3 : « ça c'est ce que je fais à peu près, c'est ça, ça c'est mon trajet là, sauf que là il fait prendre la rue de Suède **parce que là il y a une piste cyclable mais y a plein de gens, ça fait trottoir et les gens ils passent donc heu. Parce que là je passe, je prends juste la rue d'avant parce que ça me permet d'être dans l'axe tandis que là quand tu arrives au bout de la piste cyclable, tu as les voitures qui tournent et toi, tu es obligé de t'arrêter, y a les voitures qui tournent et toi tu dois aller en face, donc tu dois recouper et tu es pas dans l'axe alors que là je fais comme ça parce que comme je te dis ça m'évite d'avoir les gens qui sont dessus qui te voient pas et tout, ça fait trottoir, les gens ils prennent ça pour un trottoir, alors que le trottoir il est beaucoup plus haut mais ils ont pas le courage d'aller sur le haut, donc c'est pour ça que je prends cette rue-là autrement** ça c'est ce que je fais, parce que là il y a un feu pour traverser après heu là, Rue de Maine, ouais, sauf que je fais ça et ça, je prends pas ça, **je prends pas ces rues là c'est des rues à l'intérieur, c'est des parkings, c'est des zones de parking et tout, je fais ça et ça, je prends le plus court,** après je fais ça, ça c'est ce que je fais, voilà, ça c'est mon parcours, la tranchée, **le pont Wilson, alors là il met que là alors qu'il est pas marqué qu'on a le droit de le faire de ce côté-là, il le marque alors qu'il est pas signalé,** par contre je fais ça et ça parce que **là Rue Nationale, c'est heu, c'est une aberration, enfin ouais, une bêtise.** Après je prends ça Rue de Clocheville, comme ça et là, voilà c'est pour ça que je ne fais pas le et puis ouais **ça dépend mais je le fais rarement par-là, après c'est des habitudes, c'est vrai que je pourrais faire ça et ça, alors que moi je fais ça parce que j'arrive juste à l'angle et j'ai juste à traverser au passage piétons, donc là il y a encore un feu pour**

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

m'arrêter, ça je le fais quand je suis en voiture, que j'essaie de trouver une place ici, mais autrement à vélo je fais ça, ça c'est une habitude, ça c'est kif kif, sauf que là je m'arrête et je traverse au passage piétons, et je suis dans le sens de la circulation »

A : « Celui-là par contre vous avez dit qu'il fait un truc qui marche pas »

C3 : « **Oui en effet ça ça passe pas, à cet endroit-là, ça ça passe plus, là y a l'usine, la rue des Douets elle a été coupée, elle a été redonnée à l'usine Microélectronique, donc ça peut plus se faire, avant c'était ça notre trajet, mais y a une piste cyclable, tu peux faire le tour mais là l'avantage c'est que tu as un feu au moins les voitures elles s'arrêtent, rue Pierre et Marie Curie, alors après qu'est-ce qu'ils font comme détour, il revient sur Saint Cyr, il revient par Saint Cyr, cette rue par contre elle est en sens unique donc les vélos n'ont pas à passer, ah si c'est en remontant ça passe, oui en remontant ça doit être possible »**

A : « Alors au niveau des maps je crois qu'ils proposaient de faire des trucs bizarres genre d'aller sur le pont à côté de l'autoroute, le boulevard Maréchal Juin »

C3 : « **Ah oui, à non, faut être ..., à la descente c'est super dangereux de passer par le pont, mais ça c'est pour les voitures peut être non ? »**

A : « Non non c'est à vélo »

C3 : « **Alors non, moi je m'y aventurerais pas, y en qui le font à vélo, mais moi je m'y aventurerais pas, là l'avantage c'est que c'est toutes des pistes cyclables, mais là le pont il n'est pas ... après tu prends la voie de bus et puis quand tu arrives bah heu, ce n'est pas le top, là ce n'est pas vraiment...**

A : « Qu'est-ce qui fait que vous prenez pas par-là, parce qu'il y a une piste cyclable mais beaucoup de trafic, de circulation? C'est ça ? »

C3 : « **bah là, là y a une piste cyclable qui est à part là, c'est l'avantage mais après tu es sur la voie de bus et après tu es sur la voie, après y a rien, c'est la Rue Mirabeau, y a rien du tout tu es en voie normale, après ils te refont passer par Béranger, Ouai, après il y a les habitudes mais je pense que le plus court et le plus... c'est le mien, il est plus droit et puis c'est un peu le plus sécurisé quand même. Y a moins de circulation quand même, même si les pistes cyclables sont pas adaptées, c'est vraiment pas adaptées même, de toute façon ils ont l'air d'avoir fait passer une loi où ils vont autoriser plus de pistes cyclables sur le trottoir mais je ne suis pas d'accord, les piétons ils sont, d'abord même nous quand on est sur un trottoir, on ne fait pas attention au sol si y a des marques, on est sur le trottoir et en tant que piétons on est rassuré d'être sur un trottoir donc quand il y a des vélos qui arrivent, on entend pas toujours et puis on est occupé, on aurait tendance à rouspéter parce qu'il y a des cyclistes sur le trottoir et puis maintenant les 3 quart des gens, enfin beaucoup de gens, beaucoup de jeunes surtout ils ont des écouteurs donc ils entendent pas »**

A : « Quand vous le pouvez, vous préférez, vous éloigner des voitures quand le trafic est trop intense, c'est ça ? »

C3 : « **Oui, oui quand je peux oui j'essaie d'éviter les circulations trop intenses »**

A : « Où vous situez vous sur votre voie quand il n'y a pas de pistes cyclables ? »

C3 : « **Bah à droite, mais pas totalement à droite, un peu au milieu quand il n'y a pas de voitures, mais ça c'est un vieux réflexe de cyclistes, quand on s'écarte un peu, si y a une voiture qui vous serre, vous avez toujours une marge pour vous resserrer. C'est-à-dire quand on faisait du vélo, sur la route dans les campagnes, tout ça, ça arrivait qu'il y ait des voitures qui vous serrent, si vous êtes serrés, la voiture elle va passer toujours au ras, mais là vous n'avez plus d'échappatoire c'est ou le trottoir ou le bas-côté tandis que si vous laissez une marge et que la voiture elle passe et elle vous serre vraiment, vous avez toujours ... et vous restez toujours sur la route ça c'est un vieux réflexe et je m'écarte c'est surtout quand il y a des voitures en stationnement je sais pas si la portière va pas s'ouvrir, si y a pas quelqu'un dedans, bah je suis à droite, je suis à droite, mais je suis écarté un peu, et si la portière elle s'ouvre ou si quelqu'un débouche entre les voitures j'anticipe, et puis ça permet aussi des fois ça faire ralentir, ça évite que les gens ils passent trop près,**

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

ils voient qu'ils peuvent pas vous doubler donc ils restent un peu derrière, parce que les gens en ville, personne ne prends le 1m 1m50 pour doubler, ils passent au ras donc ça c'est le reflexe, des fois c'est fait aussi pour que la voiture derrière elle reste derrière parce qu'il n'y a pas assez de place pour passer, si je me serre elle va passer, elle va me frôler, parce qu'il y en a qui frôlent, c'est tout juste s'ils touchent pas le guidon, mais si vous êtes trop serré, bah quand ils vous serrent bah vous aller au fossé, même si ils vous touchent pas, mais le fait de l'air ou de choses comme ça sur la route, mais quand ils passent vite, parce que sur la route y en a qui vont passer à 80 90 ils ne vont pas ralentir, ça vous fait un peu ça provoque un appel d'air et surtout les camions. Ça c'est un réflexe, on l'a appris, c'est à force de faire du vélo et on se le transmet de coureur en coureur on évite de trop serrer le bas-côté autrement on est cuit et puis généralement sur le bas-côté c'est là où il y a les défauts de la route donc heu, les cailloux,... »

A : « Avez-vous l'impression de beaucoup anticiper les intersections et les mouvements des autres usagers ? »

C3 : « **Oui, je pense oui, oui je pense que j'ai quand même l'habitude, et puis de chercher de regarder, regarder, écouter, je me sers de tous mes sens mais ça c'est le vélo, c'est l'habitude d'avoir fait du vélo de compétition et encore on le perd après en vieillissant, mais quand on est dans un peloton on sait tout ce qui se passe devant derrière sans avoir à tourner la tête** »

A : « Et y a pas de moments où vous êtes un peu, ou vous êtes dans la routine, où vous faites un peu par réflexe ? »

C3 : « **Si ça arrive, c'est un peu comme tout le monde, et puis surtout quand on débouche, on a toujours encore les soucis en tête ou les choses du travail donc ça peut arriver, je ne suis pas un super homme, mais en règles générales je fais attention, et puis je respecte à peu près le code de la route parce que c'est important, je sais que ça fait mal quand on tombe** »

A : « Préférez-vous éviter un rond-point par les passages piétons ou passer avec les voitures ? En fait ? »

C3 : « **Ah je préfère passer avec les voitures** »

A : « Que ressentez-vous quand il y a une voiture qui vous colle ?

C3 : « Bah j'ai un peu l'habitude mais on ressent quand même quelque chose, on est un peu oppressé quand même, ça se sent, on sent que la voiture est derrière qu'elle colle, qu'il ne faut pas qu'il nous arrive un pépin ou faut pas qu'on fasse ..., s'ils pouvaient nous pousser oui ça c'est ... surtout quand on passe sur le Pont Wilson, ça on le ressent, ouais »

A : « Si y a une piste cyclable qui est en sens inverse vous ne la prendrez jamais ? »

C3 : « Une piste cyclable en sens inverse, oh si ça peut m'arriver mais ça dépend où c'est, si ça m'arrive, mais bon ça dépend de la largeur de la route, y a des rues, comme dans votre rue, c'est dans votre rue qu'il y a un double sens, bas là je suis pas trop chaud, parce que déjà avec une voiture on a déjà du mal à passer avec les voitures en stationnement et là avec un vélo en face là dans les rues comme ça ..., par contre la rue, je le prends mais là je suis encore plus parce que la rue Marceaux y a un contre sens en vélo et mais alors je suis vraiment parce que les voitures c'est un sens unique donc les voitures sont garées des deux côtés donc déjà quand elles démarrent elles ont pas l'habitude de faire gaffe en face ou aux voitures, et puis les voitures qui viennent ont tendance à zigzaguer ou les motos des fois ils prennent cette piste cyclable là. Mais bon celle-la je la prends il m'arrive de la prendre »

A : « Comment vous faites quand il n'y a pas de pistes cyclables ? »

C3 : « **Bah je prends la voie normale, je vais au plus direct** »

A : « Qu'est-ce qui vous stresse dans le comportement des voitures ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C3 : « Bah quand elles passent assez près quand même, ça c'est assez stressant et puis quand elles vous coupent devant, qu'elles mettent pas de clignotants et puis bon ce qui est maintenant assez stressant c'est le fait qu'elles aient des parebrises teintés et là de pas savoir ce que la personne va faire si y a quelqu'un dans la voiture qui va sortir parce qu'il est stationné, des choses comme ça »

A : « Et qu'est-ce qui vous rend plus à l'aise à vélo que d'autres cyclistes ? »

C3 : « D'avoir fait des compétitions, d'avoir fait 20 ans de cyclisme en compétition je pense que c'est ça, c'est de savoir ce que c'est de tomber, d'avoir le réflexe, d'être toujours aux aguets, de savoir freiner, de savoir tenir sur le vélo en équilibre ça ça aide aussi, faire du sur place, avoir le réflexe du freinage, freiner des deux freins c'est déjà pas évident, bien équilibrer son freinage et puis l'habitude que ça frotte c'est vrai, mais bon je vieilli donc c'est vrai que maintenant les voitures s'est plus impressionnant qu'un cycliste mais... C'est ça qui fait et puis l'habitude de faire du vélo »

A : « Pour finir, pour vous être vu c'est primordial, me le reconfirmer vous ? »

C3 : « Oui, le fait d'être vu est capital. Y a aussi un autre truc qui me stressait aussi c'est de descendre en ville avec les enfants à vélo. On l'a très peu fait parce que, bien que cela ce soit amélioré un petit peu maintenant, y a de plus en plus de pistes cyclables et c'était assez stressant de descendre en vélo avec les enfants en ville. Faut reconnaître qu'il y a eu une amélioration, y a un peu plus de pistes cyclables, d'aménagements, là avec les enfants ont peu vraiment être..., bon c'est plus en retrait, parce qu'on va moins vite mais c'est vrai que moi le fait que j'ai l'habitude de faire du vélo les pistes cyclables à la vitesse où je vais ce n'est pas toujours d'adaptées, de tout façon elles ne sont pas adaptées pour les coureurs cyclistes, quand on part s'entraîner on ne peut pas prendre de piste cyclable ».

Réactivation avec Cycliste 4

A : « Peux-tu me dire pourquoi tu ne passes pas par ses parcours là ? Par exemple celui-ci au bord du Cher »

C4 : « Je le prends pas parce que ça prendrais plus de temps, je pense, parce qu'il y a plus de piétons, ce n'est pas de grosses routes après ici je crois qu'il faut descendre là, là en plus il faut traverser le pont, dessous dessus je sais plus trop, après idem il a pris ce pont, en plus je crois qu'il y a des travaux sous celui-ci et après il fait quoi là, bon là après je ne prends pas là, non du coup je passe pas par-là, je préfère passer par les routes directement et pourquoi je monte pas, parce que je passe par en haut et que du coup c'est pas sur mon trajet, faudrait que je redescende par rapport au niveau du pont et que là ça devient un peu complexe pour tourner, il faut que je me mette au milieu des routes, au niveau des voitures quoi, du coup je préfère passer par là c'est ... et puis c'est pas forcément plus rapide, parce que je vois qu'il y a pas mal de petites rues et au final je suis pas sûr que cela soit plus rapide, c'est pas assez rectiligne. Là au début il est obligé de passer au bord de la route, là pareil et après il fait le trajet c'est ce que je fais à quelque chose près. Donc je ne prends pas le bord du lac, je prends les routes et les jardins, je trouve que c'est plus rapide de faire comme ça, que comme ça et de faire un détour, là il doit aussi traverser l'avenue Grammont et c'est pas pratique, et les autres c'est des détours, ils font tout le tour : 20 min, 16 min, 16min, 21, 22, 23, 22 min à merde beaucoup plus de temps que moi, quand même »

A : « Pourquoi tu préfères emprunter les passages piétons quand tu traverses les voies ? »

C4 : « Heu, je ne sais pas je prends les feux verts, que je trouve ou en général comme je roule sur le trottoir parce que je sors du parking je continue sur les voies piétons, mais ça c'est assez aléatoire, ça dépend à quel moment passe le rouge ou le vert, en fonction des voitures qu'il y a aussi, des piétons enfin pas vraiment les piétons qui changent grand-chose. Cela dépend de la situation, des feux et parce que parfois je vois mieux les voitures qui

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

arrivent, au rond-point je les vois pas et surtout quand j'arrive d'ici parce qu'il y a le..., là ça coince je trouve et de l'autre côté quand elles font le tour on les voit pas forcément donc »

A : « Donc tu empruntes les passages piétons parce que ça te permet de rejoindre la piste cyclable ? »

C4 : « Ouais »

A : « Qu'est ce qui te gêne dans la circulation avec un trafic dense de voitures, quand il y a un trafic dense qu'est-ce qui te gêne ?

C4 : « Que les voitures roulent trop proche du bord, ou trop proche de moi, si c'est trop proche du bord de toutes façons je ne passe pas mais heu parce qu'en général au niveau du feu, je me gare entre deux voitures dans la file je me mets pas entre la voiture et le trottoir quoi »

A : « C'est ce qui te pousse en fait quand il y a beaucoup trop de voitures à prendre d'autres routes ou pas ? »

C4 : « Pas forcément »

A : « Mais ce n'est pas une sensation qui est déplaisante quand tu es collé ? »

C4 : « Ouais, de toutes façons je suis les voitures donc heu »

A : « Pourquoi tu préfères rester sur la piste cyclable ? »

C4 : « Bah parce qu'il y en a une, quitte à en avoir fait eu autant l'utiliser et en général c'est souvent libre, les piétons tout ça sont sur les trottoirs et les voitures elles roulent à côté donc moi ça me fait de la place »

A : « Pourquoi tu mets pas de casque ? »

C4 : « Heu, parce que j'en ai pas »

A : « Et si tu en avais un tu le mettrais ? »

C4 : « Heu, non ce n'est pas spécialement utile jusqu'au jour où je me pète la gueule mais heu, enfin je me suis souvent pété la gueule sans jamais avoir eu besoin d'un casque, sinon j'en ai chez moi à Bordeaux mais j'y ai jamais pensé et ça prend de la place, et surtout après, remarque je peux le laisser sur le vélo mais je ne suis pas vraiment convaincu de son utilité »

A : « Qu'est-ce que tu fais quand il y a une voiture qui te double, qui te colle, qu'est-ce que tu as tendance à faire, est-ce que tu essaies de te ranger, ...

C4 : « Si elle me double en general je me range, si elle me colle derrière, après ça dépend si je considère qu'il y a de la place pour heu, enfin si je lui laisse la place pour doubler ou pas, sinon je me décale un peu sur la gauche pour lui bloquer le passage, pour pas qu'elle me double, quand je sens qu'il n'y a pas la place »

A : « Qu'est-ce que tu ressens à ce moment-là ? »

C4 : « Heu je ne sais pas je me pose pas vraiment la question, je fais gaffe à là où je roule déjà et après... »

A : « Pourquoi tu ne signales pas toujours quand tu tournes ? »

C4 : « En general je le fais quand je sais qu'il y a une voiture derrière, si y a personne bah je ne signale pas, mais ça dépend des virages mais en général si je l'indique c'est que j'ai qu'une main sur le guidon donc c'est, surtout quand je tourne, ce n'est pas super évident. En général je pense à l'indiquer quand il y a des voitures »

A : « Qu'est ce qui fait que tu lâches ton guidon, mais cette fois quand tu es à l'aise, en ligne droite ? »

C4 : « Alors là aucune idée »

A : « Donc tu lâches ton guidon par habitude »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C4 : « Ouais par habitude en ligne droite, quand je ne force pas trop, quand la voie est libre devant moi quoi, et quand j'ai mal au dos quelques fois, mais ça c'est rare, ouais par habitude, y a pas vraiment de raison et s'est souvent sur la piste cyclable que je lâche mon guidon »

A : « Pourquoi tu ne t'arrêtes pas toujours au feu ? »

C4 : « Parce que c'est chiant d'attendre, ça dépend s'ils sont en général je regarde, si je sais qu'il n'y a pas de voitures alors je passe parce que..., ça dépend lesquels et ça dépend l'heure aussi, parce qu'à 23h en général y a personne donc heu je ne prends pas toujours le temps d'attendre. Après ça dépend desquels y en a où j'attends tout le temps parce que je sais que ... surtout sur les gros carrefours quoi »

A : « Et dans le quartier des Fontaines celui du bout pourquoi tu le grilles »

C4 : « Pour prendre le passage piéton »

A : « Tu profites du feu rouge pour prendre le passage piéton »

C4 : « Ouais ou alors je tourne quand j'ai le temps de tourner avant quand il n'y a pas de voitures derrière, quand il y a des voitures je préfère attendre parce qu'elles arrivent vite et démarrent vite du coup j'attends que ça passe au rouge pour eux, du coup après je traverse »

A : « Est-ce que tu sais réparer ton vélo ? Y a des choses que tu sais faire ?

C4 : « Ouais, ça dépend jusqu'où l'année dernière j'ai explosé le dérailleur ça je n'ai pas pu le réparer parce que fallait que je rachète un dérailleur, du coup que je rachète la chaîne, du coup que j'enlève l'autre chaîne, du coup j'ai préféré racheter un autre vélo mais ça devait sans doute être moins cher, mais en général oui, les pneus, les freins, les câbles, la chaîne je l'ai changée l'année dernière sur un autre vélo, mais après il faut avoir le matériel parce que là si ma chaîne casse là je n'ai pas de quoi la réparer »

A : « Quelle est ta place selon toi sur la chaussée ?

C4 : « Dans l'idéal, bah ça dépend je roule au milieu quand il n'y a personne ou quand je considère que les voitures n'ont pas la place de me dépasser, sinon je roule à droite, parce qu'on roule à droite, mais je ne suis pas tout à droite, je me décale quand il y a une voiture qui me dépasse et heu sinon je roule plutôt au milieu, au niveau du milieu droit »

A : « Que ressens-tu quand il y a du trafic ?

C4 : « Après ça dépend à quel niveau, parce qu'aux Fontaines y a souvent du trafic mais comme il y a une piste cyclable donc moi je le ressens pas tant que tel »

A : « Où te situes-tu sur la chaussée quand il n'y a pas de piste cyclable ? »

C4 : « A droite ou au milieu s'il n'y a pas de voitures »

A : « Pourquoi tu évites certains ronds-points ? »

C4 : « Bah parce que je n'aime pas trop les ronds-points parce qu'à vélo ce n'est pas toujours pratique surtout quand tu tournes totalement à gauche parce que les voitures ont tendance à te coller, à rentrer vite et à sortir vite, donc pas forcément avec une bonne visibilité »

A : « Pour finir qu'est-ce qui te stresse dans le comportement des voitures ? »

C4 : « Heu, le fait que je ne sache pas si elles me voient ou pas, on va dire ça, parce que la vitesse normalement si elles me voient elles l'a gèrent, donc non voilà. Après s'ils ne savent pas conduire moi j'y peux rien. Mais c'est surtout dans les croisements je ne sais jamais si elles me voient ou pas, parce qu'ils en a plusieurs qui ne me voient pas forcément. »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Réactivation avec Cycliste 5

A : « Peux-tu me dire pourquoi tu ne prends ses trajets là ? Par exemple, pourquoi tu ne fais pas le grand détour là ? Là tu vois il passe sur la passerelle et là il va très très loin »

C5 : « Oui oui houlà, et ça c'est qui qui propose ça ? »

A : « ça c'est Géovélo »

C5 : « **Bas là ça va, après ça remonte loin et puis même c'est dangereux ici le boulevard, je ne sais pas s'il y a même des pistes d'ailleurs à cet endroit-là et même par ici c'est dangereux et puis ça rallonge beaucoup, donc celui-là ce n'est pas le peine. Après ...** »

A : « C'est à peu près ton parcours à quelques choses près, toi tu fais ça ou lieu de faire ça »

C5 : « Là je ne sais pas où il reprend, c'est continu, à oui il reprend, oui, **bah au début je le faisais aussi, c'est vrai que c'est peut-être un peu moins dangereux par rapport à là mais** »

A : « En te faisant éviter Giraudeau, c'est ça »

C5 : « Oui ça fait éviter Giraudeau ici, par contre là je ne vois pas trop, mais **là oui ça peut m'éviter de prendre Giraudeau ou alors sur une plus petite portion, donc je le faisais des fois ça, mais finalement ça revenait au même**, quoi que... »

A : « Au finalement tu m'avais dit que ça te dérangeait plus de prendre Giraudeau »

C5 : « Ouais »

A : « Peux-tu me dire pourquoi tu ne passes pas par ses parcours là ? »

C5 : « Bah, le premier on a dit que c'était le même, **après le pont je le prends pas, ouais parce que j'avais dit que le trajet est plus agréable par les rives du Cher et puis moins dangereux parce que je n'aime pas trop prendre les ronds-points** »

A : « Et puis là tu as des grands détours... Et ce que tu vois des choses à rajouter ? »

C5 : « **Bah là trop grand parcours sur l'avenue Giraudeau, là sur la deuxième photo, voilà pourquoi je ne prends pas la rue Giraudeau, ça reste la question de la sécurité, parce qu'elle est trop passante** »

A : « Pourquoi tu préfères rester sur la piste cyclable ? »

C5 : « **Bah c'est parce que je me sens tout le temps en sécurité, après ouais c'est surtout de sécurité je vois pas d'autres raisons** »

A : « Pourquoi souhaites-tu éviter les ronds-points ? »

C5 : « **Oui bah voilà c'est parce que je trouve ça un peu dangereux, donc aux niveaux des ronds-points soit je passe souvent par les passages piétons, après quand je n'ai pas le choix mais bon sur mon parcours je n'ai pas de ronds-points donc heu et dès que je peux j'évite les ronds-points** »

A : « Et qu'est-ce qui t'embête dans les ronds-points ? »

C5 : « **Déjà les gens ils ne savent pas prendre les ronds-points en général en voitures, alors quand il y a en plus des vélos dans les ronds-points, je trouve ça super dangereux, ils ont tendance à te couper devant, bah y a pas, même quand il y a des ronds-points avec des aménagements vélo, je trouve ça quand même dangereux les ronds-points, après quand y a le marquage au sol vélo on sent les automobilistes plus, enfin ils font plus attention, mais voilà** »

A : « Pourquoi tu ne signales pas toujours quand tu tournes ? Tu ne le fais pas tout le temps que de temps en temps »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C5 : « **Bah soit j'y pense pas, bah je le fais quant à la limite il y a plus de circulation ou quand je tourne à droite je ne le signale pas, enfin ça dépend, quand je coupe une voie je le signale en fait, c'est plus quand je tourne à gauche par exemple et que je coupe la voie d'en face là je le signale mais sinon quand je tourne à droite c'est vrai j'y pense pas forcément, je regarde surtout, je fais plus, je regarde surtout si y a pas de voitures et je pense pas forcément à signaler** »

A : « Pourquoi tu ne mets pas de casque et de gilet jaune ? »

C5 : « **Bah là j'avais oublié mon casque, il me semble sinon je mets un casque tous les jours et heu le gilet jaune bah là je l'ai pris parce que là maintenant il commence à faire nuit tôt, mais c'est vrai que je l'avais pas parce que du coup j'avais récupéré mon vélo le lendemain donc je n'avais pas mon casque, mais normalement j'ai un casque et le gilet jaune, j'en ai un aussi** »

A : « Et pourquoi tu mets un casque ? »

C5 : « **Bah si jamais j'ai un accident c'est toujours mieux d'avoir un casque** »

A : « Mais il t'est pas arrivé d'accidents qui face que ? »

C5 : « Non, je ne prends pas non plus super souvent le vélo donc je n'ai pas eu encore de..., je n'espère pas en avoir en tout cas, mais bon voilà, c'est toujours bien d'en avoir un je pense »

A : « Es- tu capable de réparer ton vélo toi-même ? »

C5 : « **Non, je ne suis pas du tout bricoleur, donc heu, après quand il s'agit de remettre la chaîne, ça ça va mais pour d'autres ... Après je ne pense pas que cela soit super compliqué mais je ne suis pas bricoleur plus que ça** »

A : « Et donc comment tu fais pour faire réparer ton vélo ? »

C5 : « Bas je demande à des amis ou la famille ou j'essaie de me débrouiller mais pour l'instant je n'ai pas eu mon vélo à réparer donc je ne sais pas, mais bon après voilà »

A : « Est-ce que tu as un garage à vélo ? »

C5 : « Non, bas dans les logements par là c'est une cours intérieur où y a d'autres logements, au milieu de cours en fait il y a une propriété, c'est une genre de maisonnette donc heu et y a juste un couloir qui rejoint d'autres bâtiments derrières mais dans les vieux bâtiments à côté Prébendes, et rue Giraudeau c'est je mets ça sur la cave ou à côté enfin c'est juste une petit espace mais c'est pas l'idéal surtout, qu'il en a d'autres qui ont des vélos et qui font la même chose, donc des fois pour mettre son vélo c'est pas évident, donc c'est soit à plat sur la cave, parce que le proprio à une cave soit à côté debout comme je peux, mais y a déjà un espace parce que sinon je sais pas où je l'aurais mis en fait, parce que oui y a pas, dans des logements comme ça y a pas du tout de ..., bah non je l'aurais mis dans l'appartement je sais pas. **Donc moi ça tombait bien qu'il est un espace derrière, une espèce de cours pour mettre mon vélo** »

A : « Qu'est-ce qui te stresse dans le comportement des voitures ? »

C5 : « **Bah c'est le même que quand je suis au volant de ma voiture, aussi, enfin les gens qui vont trop vite, à vélo ils ont tendance aussi à te coller on va dire entre guillemets. Ça reste la voiture, peu importe le comportement, ce n'est pas très rassurant d'être à côté de la voiture ou de se faire doubler quoi, ouais c'est surtout en effet quand ils doublent, c'est peut-être ça que tu as remarqué, quand ils doublent un petit peu n'importe comment les vélos** »

A : « Et qu'est-ce que tu fais dans ce cas-là, est-ce que tu te déportes ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C5 : « Bah quand je sens que j'ai une bagnole derrière moi je serre au maximum à droite, enfin je fais quand même attention aux voitures qui sont garées, que quelqu'un ouvre une portière ou ..., mais quand je sens que la personne derrière est pressée ou qu'elle a envie de me doubler, bah déjà je fais super gaffe à voir si en face y a une voiture qui arrive parce que pour anticiper, mais heu ouais ce n'est pas très rassurant quoi »

A : « Est-ce que tu as l'impression de gêner ? »

C5 : « Ouais un peu, c'est vrai, on se sent pas à sa place sur la route, bah sur la route on sent que le vélo il n'a pas trop sa place et ouais ... Je sens que je gêne un peu à certains moments. Un peu moins quand on, tu vois, quand on est sur une piste cyclable forcément on ne gêne pas mais quand on voit le simple fait qu'il y ait les marquages vélo par terre qui indique qu'on est sur une voie où il y a aussi des vélos qui empruntent, là on se sent moins, enfin c'est pas on se sent pas coupable mais on sent qu'on gêne moins, parce que s'il y a une inscription vélo, c'est que c'est aussi pour les vélos, donc heu, les personnes qui attendent derrière bah elles attendent parce qu'elles ont pas le choix c'est comme ça et c'est autant partagé pour la voitures que pour le vélo quoi »

A : « Est-ce qu'il t'arrive de prendre des pistes cyclables à contre sens ? »

C5 : « Bah du coup celle-là, enfin celle que je prenais là, sinon oui, parce qu'à la limite je préfère des fois prendre la piste cyclable en contre sens que de prendre la route, après je ne sais pas si au final c'est plus, c'est moins dangereux ça dépend du sens des voitures aussi, je ne sais pas ça dépend de la largeur de la voirie, y a pleins de paramètres qui je pense, ça dépend des rues je pense, y a peut-être des rues où c'est peut-être mieux de prendre à contre sens et des rues bah comme celle-là, où si on est dans le même sens que les voitures faut faire quand même attention parce que vu que la rue n'est pas large suffit de dévier un peu de la piste pour se faire renverser, donc enfin, mais sinon ouais je sais pas, oui sinon je les prendrais quand même »

A : « Tu m'as dit que tu n'avais parfois pas ta place sur la chaussée, notamment quand il n'y a pas de signalisation, mais quelle est ta place quand tu es sur la chaussée ? Ou te mets-tu sur la route ? Ou est par exemple la place qui t'ai réservée quand il n'y a pas de pistes cyclables ? »

C5 : « Bah me mettre, pas circuler au milieu, mais me mettre comme je le disais tout à l'heure plus à droite, pour qu'éventuellement les véhicules puissent te doubler, mais trop serré non plus parce qu'il faut faire attention, il ne faut pas trop longer les voitures qui sont garés, ou les trottoirs mais heu faire en sorte que le véhicule puisse quand même te doubler. Ne pas rester au milieu de la route »

A : « Donc quand y a une voiture qui te double tu as l'impression de te déporter plus à droite ? »

C5 : « Je pense oui, oui »

A : « Que ressens-tu quand il y a beaucoup de trafic ? »

C5 : « Bah, insécurité permanente, bah ça reste les voitures, quand il y a beaucoup de trafic c'est encore pire parce que les gens font plus attention aux autres voitures qu'aux vélos, je pense, enfin ils font plus, ils se focalisent sur tout en n'importe quoi, enfin quand y a beaucoup de monde tu ne sais pas où faire attention et les vélos tu ne les vois pas forcément, que ce soit les vélos, les piétons c'est ... Quand y a beaucoup de trafic y a beaucoup de choses. Quand y a beaucoup de trafic peut-être que les gens roulent moins vite mais heu je ne sais même pas d'ailleurs et ça reste quand il y a beaucoup de trafic ... »

A : « Ils sont moins attentifs à toi »

C5 : « Oui je pense et du coup je fais beaucoup plus attention et je me sens moins en sécurité ».

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

Réactivation avec Cyclistes 6 et 7

A : « Là en fait vous avez des parcours qui vous sont proposés par à la fois GéoVélo et à la fois par Google maps, pouvez-vous me dire pourquoi vous ne prenez pas ses parcours-là ? »

C7 : « Bah celui-là, en haut à gauche c'est parce que il faut traverser la route là à un moment et que c'est super mal foutu en fait, et en fait pour traverser cette route c'est juste la mort quoi. Le bord du Cher ça nous fait faire un détour, aussi, c'est beaucoup plus long par rapport à ce qu'on prend enfin à ce qu'on prend normalement »

C6 : « Celui-là on le prenait des fois quand on avait cours à Polytech Tours mais, le long du lac mais après y a souvent des coureurs et tout »

C7 : « Des coureurs et des moucherons aussi, quand tu te les prends dans l'œil, Boff. Et celui-là, en bas là ça se rapproche de ce qu'on fait »

A : « ça c'est le petit parc »

C6 : « ouais on ne l'a jamais testé on t'avouera, on voulait et... »

C7 : « D'accord et finalement on n'a plus pris le vélo en fait, maintenant il fait froid le matin »

A : « Alors c'est des trajets plus long ? »

C7 : « Bah y a plus de circulation aussi, enfin y a moins de facilités de traverser la route, une fois que tu es sur ta voie, tu restes sur ta voie et y a pas moyen de changer »

A : « Pourquoi quand vous partez par-là, là, le long du ciné enfin le long pour aller au rond-point après, pourquoi vous restez sur le côté droit, sur le trottoir qui est pas du tout adapté, parce que la piste cyclable est normalement de l'autre côté à double sens ? »

C6 : « Bah souvent, Victor traverse et vas sur la piste cyclable et moi je reste de ce côté parce que, bah à chaque pas souvent il y a des voitures et chaque fois qu'on traverse, bah voilà faut s'arrêter et tout, alors moi je continue tout droit »

C7 : « En fait il faudrait qu'on traverse tout de suite là, juste devant le DA, il faudrait qu'on traverse tout de suite sur le trottoir en face »

C6 : « Au lieu de longer vers le centre commercial, on longerait vers le bâtiment tout de suite »

C7 : « Parce qu'après au niveau du rond-point, si on voulait reprendre la piste cyclable, il faudrait à la limite qu'on revienne sur nos pas, je ne sais pas si tu vois »

A : « Si si »

C7 : « Là tu as le rond-point, là tu as la route qui part et en fait du à la route qui part là mais la piste cyclable, l'entrée de la piste cyclable se fait plus par là et c'est justement pour éviter, du coup quand je passais sur la piste cyclable, bah tu prends les trottoirs et les surélévations »

C6 : « Et l'herbe »

C7 : « Tu passes dans l'herbe aussi, du coup ce n'est pas pratique et puis ouais ça évite aussi, ça fait une route en moins à traverser quoi, si on passe par là »

A : « Où vous situez vous sur la voie quand il n'y a pas de pistes cyclables ? »

C6 : « A droite, à côté du trottoir, après ça dépend »

C7 : « Bah, A droite, ouais à côté du trottoir, ouais après il y a quelques endroits où, après l'autre rond-point pas celui-là, ni celui d'après, enfin là y en a deux à la suite, celui-là plutôt vers la gauche et bien on, avant la grosse montée et bien là on prend un peu de trottoir on ne reste pas sur la route et on dévie après, on monte tout de suite sur le trottoir, mais je crois qu'il y a une piste cyclable aussi, mais qui est mal indiquée, ouais donc non ça a pas de ... »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C7 : « ça dépend aussi de la circulation, si y a beaucoup de voitures bah on va sur le côté, si c'est une route quasiment pas fréquentée et que..., **on se permet d'un peu plus rouler au milieu de la route mais c'est vraiment, quand il n'y a personne personne** »

A : « Qu'est-ce que vous faites quand une bagnole vous dépasse en general ? »

C6 : « Bah on ne bouge pas, bah on reste de côté, enfin on continue de pédaler mais ... »

C7 : « **On ne bouge pas, à moins qu'il y ait une voiture sur notre trajectoire, enfin je parle pour moi si y a une voiture dans ma trajectoire qui est stationnée, j'essaie de dévier petit à petit pour que l'autre voiture voit que je me déplace et donc qu'elle me dépasse moi et que je n'ai pas besoin de ralentir pour freiner pour dépasser la voiture qui est stationnée** »

C6 : « **Bah-moi si y a une voiture devant moi je m'arrête, j'attends que la voiture passe et je continue après** »

A : « Bah justement, est-ce que vous avez l'impression quand y a une voiture qui vous double de vous resserré à droite contre le trottoir ? »

C7 : « **Si y a une voiture qui vient en face aussi, oui. Parce que les gens ont tendance à justement plus coller le cycliste, enfin ils ne sont pas censés dépasser déjà, mais ils dépassent malgré tout et du coup ils se collent, ils se rabattent un peu plus sur le cycliste que de l'autre côté quoi** »

A : « Qu'est-ce qui vous pousse à rester sur la piste cyclable, en général ? »

C6 : « **Bah, y a pas de piétons, enfin d'habitude y a pas de piétons dessus y a pas de voitures non plus enfin c'est fluide** »

C7 : « **Oui et y a une meilleure qualité de déplacement par rapport à la route, ou ouais y a des voitures. Et plus sécuritaire on va dire** »

A : « Pourquoi vous ne mettez pas de gilet jaune et de casque ? »

C6 : « Le casque c'est encombrant, heu ici y a pas de casier et tout, bon après au lycée on avait un casier mais on en mettait pas non plus, heu le gilet jaune il faudrait surtout la nuit, oui mais le pire c'est que j'en ai un à la maison et heu »

C7 : « Ouais c'est juste pas ouais, juste pas le faire quoi on aurait la possibilité mais... »

C6 : « Ouais presque par fainéantise de le mettre ou de le transporter et tout, enfin »

A : « Êtes-vous capable de réparer vos vélos ? »

C6 : « **Non, à si mettre la chaîne, enfin remettre la chaîne quand elle est dérayée oui, gonfler un pneu ça devient compliqué** »

C7 : « ça dépend de ce que tu entends par réparer ? »

A : « Bah justement, qu'est-ce que tu sais faire »

C7 : « **Bah changer une chambre à air, mettre une rustine, graisser la chaîne, je ne sais pas encore réparer les rayons, mais ouais sinon** »

A : « Ouais donc tu as déjà des notions de bases ? »

C7 : « Ouais »

A : « Est-ce que vous prenez des pistes cyclables en sens inverse ? »

C6 : « Bah là sur ce trajet je ne crois pas, enfin je sais si heu celle avant la montée c'est une dans les deux sens, oui si attend »

C7 : « Oui c'est dans les deux sens »

C6 : « C'est dans les deux sens »

C7 : « Non je ne crois pas »

A : « Pourquoi vous ne signalez pas quand vous tournez ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C6 : « Bah des fois on le fait, heu bas ça dépend quand il y a une voiture qui arrive derrière et qu'on l'entend et bien on a plus tendance à signaler que si y a personne ou voilà »

C7 : « Ouais si on sait qu'il y a quelqu'un derrière, qu'on peut potentiellement le gêner, là oui, sinon je ne vois pas l'intérêt »

C6 : « Et puis on fait attention aussi avant de se déporter, enfin si on entend une voiture on ne se déporte pas comme ça on regarde si elle va nous doubler quand même ou si ... »

A : « Sur quelle portion de votre parcours vous êtes le plus détendu ? »

C7 : « A l'aller ou au retour, comme ce n'est pas le même »

A : « Au retour »

C7 : « Une fois qu'on est sur la piste cyclable entre le rond-point du DI et la montée »

C6 : « Bah moi ça serait plutôt au retour en prenant en compte qu'il est souvent 18h30 et qu'il y a moins de circulation, y a plus de bus et tout, ça serait à partir du moment où on traverse la route du Leclerc, oui tu sais la grosse route, jusqu'à la maison parce que c'est presque fini, oui et en plus c'est plat et puis il y a plus personnes »

C7 : « Tu ne réponds pas trop à la question »

C6 : « Bah si, c'est là que je suis détendu, mais si y a plus personne, on est presque à la maison »

C7 : « Oui c'est plus ça »

C6 : « Quoi, c'est plus quoi »

C7 : « C'est plus parce qu'on est presque à la maison et qu'il y a plus de montées »

C6 : « Bah oui y a plus de montées, y a presque personne, on est presque à la maison, moi je ne suis pas détendue pendant la montée ou alors mon autre point de détente ça serait entre la première montée et la deuxième montée »

C7 : « Quand c'est à plat quoi »

C6 : « Mouais »

A : « Et est-ce que vous avez l'impression d'être plus détendus sur le parking quand vous arrivez chez vous ? »

C6 : « Moi non parce qu'on s'est déjà fait plusieurs fois surprendre par une voiture, enfin on les voit pas trop arriver des fois et on s'est déjà fait surprendre »

C7 : « Et les gens font pas toujours attention quand ils sortent de leurs parkings aussi, donc parfois ils reculent ils nous voient pas »

A : « Parce que vous aviez l'air plutôt détendu l'autre fois en arrivant sur le parking, toi c'était parce que tu arrivais chez toi et ..., c'est ça ? »

C7 : « Non, mais Ouais on est aussi content d'arriver, quand on y va en vélo et que l'on vient de se taper la montée on est un peu, enfin on est content d'arriver quoi »

A : « Ça ne vous gêne pas qu'il y est des portions pas éclairées ? »

C6 : « Non moi pas trop »

C7 : « Et si tu étais seul aussi ? »

C6 : « Non mais si j'étais seule je prendrais le bus, heu non bah si j'étais seul aussi, je pense enfin après si on devait traverser une forêt je n'aimerais pas mais là ce n'est que des maisons alors ... »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C7 : « Ouais, non, moi ça ne me dérange pas »

C6 : « Et puis on connaît déjà le trajet, si c'était un trajet que je faisais pour la première fois, une portion pas éclairée ça me dérangerai mais là on connaît donc »

C7 : « Après d'un point de vue sécuritaire je me sens, enfin la portion pas éclairée tu parles de la piste cyclable le long de la route là avant la montée ? »

A : « Là où vous avez essayé de me tuer, Ouais »

C7 : « Oui bas voilà, si on était au bord de la route là je me sentirais pas trop à l'aise »

C6 : « Ah Ouais ouais pareil »

C7 : « Mais là comme tu as une piste cyclable à part, ça va, ça ne me dérange pas »

A : « Et pourquoi vous prenez les trottoirs ? »

C6 : « Les trottoirs ? »

A : « Là pourquoi tu prends le trottoir plutôt que d'être sur la route »

C7 : « Parce que la route est étroite et puis le trottoir super large »

C6 : « Ah Ouais, et puis le trottoir il est super large, enfin quand les trottoirs ils sont tout étroits et qu'il y a de la circulation, enfin du passage, alors là non, mais le trottoir il est super large »

C7 : « Et sur la montée avant la montée, avant d'arriver à la route du Leclerc là aussi on monte sur le trottoir et c'est parce que, c'est pour éviter de déranger les voitures déjà et pour nous éviter à nous de s'arrêter en plein montée de devoir repartir »

A : « Vous ne voulez pas gêner, est-ce que c'est général ? Est-ce que quand il y a une voiture qui vous double est-ce que vous vous rangez, est-ce que vous trouvez que vous gênez ? »

C6 : « **Ouais, bah moi j'essaie toujours, enfin d'avoir le moins d'impact sur la circulation, enfin moi je n'aime pas prendre toute la... même si c'est un moment genre dangereux je n'aime pas prendre toute la route et empêcher les voitures de me doubler, enfin parce qu'après j'ai l'impression de faire un bouchon et non mais c'est vrai** »

C7 : « **Ouais, je ne sais pas moi ça me dérange pas de prendre, enfin si c'est pour ma propre sécurité, je peux prendre de la place sur la route, genre dans la descente le matin je me mets au milieu de la route pour pas que les voitures me dépasse, je sais qu'elles vont à la même vitesse que moi, que si elles dépassent c'est de la bêtise quoi** »

C6 : « Moi elles me dépassent souvent »

C7 : « Voilà »

A : « Mais est-ce que tu te mets au milieu de la route ? »

C6 : « Non, mais moi je me mets jamais au milieu de la route »

C7 : « Mais elle elle freine dans la descente, faut pas »

C6 : « ouais aussi, mais oui attend on arrive aussi, on arrive enfin bref, oui il m'attend beaucoup aussi »

A : « Est-ce que tu penses qu'en tant que femme ta pratique du vélo est différente ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C6 : « **Oui, bah je pense que, bah déjà du fait d'aller plus lentement à la base voilà et bien j'ai moins l'envie d'arriver super vite à un endroit par tous les moyens possibles et j'ai l'impression du fait de rouler un petit peu plus lentement de pouvoir faire attention à plus de choses et de moins arriver brutalement devant un obstacle inattendu ou quelque chose comme ça ?** »

A : « Pour toi ta place sur la chaussée c'est à droite tu m'as dit ? »

C6 : « Oui »

A : « Totalement à droite ? »

C6 : « Ouais »

A : « Qu'est-ce qui te stresse dans le comportement des voitures ? »

C6 : « **Bah quand elles dépassent, bah souvent quand elles dépassent rapidement, alors qu'il y a une voiture en face et qu'elles sont obligées de te coller, alors qu'à la fin elles ont rien gagné, enfin elles sont obligées de s'arrêter 30 m plus loin et tu les rattrapes, enfin, oui du coup quand elles dépassent rapidement et qu'elles te serrent** »

A : « As-tu peur du comportement des voitures par moment justement ? »

C6 : « **Bah des fois je n'arrive pas trop à anticiper ce qu'elles vont faire, enfin si au « cédez le passage » elles vont en te voyant essayer de sortir super vite, donc par exemple dans les descentes quand y a un « cédez le passage » sais pas si je dois commencer à freiner parce qu'elle va vite essayer de sortir ou pas, c'est à ces moments là, où je me dis, enfin je n'arrive pas trop à anticiper ce qu'elles vont faire enfin ça dépend des voitures et des gens qui sont dedans aussi, sinon non** »

A : « Est-ce que tu prendrais le même chemin si tu étais tout seul ? »

C7 : « **Oui, je pense, heu, oui si j'aurais le même enfin je ne sais pas on n'a pas beaucoup cherché, non je pense que je prendrais le même chemin** »

A : « Qu'est-ce qui fait que tu te sens plus à l'aise par moment et que tu lâches ton guidon ? »

C7 : « **Je n'ai pas besoin de faire d'effort, je suis tout seul sur la route et ouais c'est tout, ouais je suis tout seul sur la route et je n'ai pas besoin de faire d'effort** »

A : « Et à ce moment-là tu te places plus au milieu c'est ça ? »

C7 : « **Ouais, c'est quand je suis tout seul, ouais** »

A : « Est-ce que tu as l'impression de te placer en protection de Justine assez souvent ? Tu sais comme les enfants »

C7 : « **Oui oui, heu je ne sais pas je n'y ait jamais fait attention, mais peut être et ce qui est sympa quand on fait du vélo à deux c'est d'être côte à côte être devant derrière ce n'est pas pratique pour discuter ou tout ça, donc y a ça et après je pense celui qui est à gauche, c'est celui qui a pas le plus de responsabilités mais celui qui doit réagir le plus vite si jamais il y a une voiture qui arrive, pour accélérer ou ralentir, se mettre derrière ouais pour se ranger et je pense que je réagit plus vite que Justine. Et puis je ne sais pas quand je suis un peu plus sur la gauche c'est peut être justement pour prendre ma place sur la route et montrer aux voitures que je suis là et pas que je suis complètement écrasé sur le trottoir et qu'il peut passer comme ça, comparé à Justine** »

Réactivation avec Cycliste 8

A : « Pourquoi vous ne passez pas par ses itinéraires proposés par Géovélo et Maps ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C8 : « Alors ça c'est celui que moi j'ai pris ? Non, non moi je ne prends pas celui-ci »

A : « Non, ils ne correspondent pratiquement jamais à ce que vous prenez vous »

C8 : « Donc là la fin si, là la fin si, ah pas là, là la fin si, là la fin est la même. Moi je prends cette fin là et pas cette fin là parce que c'est plus court, là je ne prends pas ça parce que ça fait faire pleins de décrochés et là c'est un joli tout droit que je prends donc dans ma tête je suis mieux si je vais tout droit, pour là pareil c'est bourré de décroché, c'est vraiment qu'une histoire de tout droit, ça reviendra strictement au même de faire ça que de faire comme ça et voilà y a une histoire de tout droit et puis je vous disais que j'ai plusieurs connaissances qui habitent rue d'Entraigues, donc je multiplie mes chances de croiser que je connais et ça ça me plaît, c'est aussi l'intérêt du vélo c'est que je peux m'arrêter n'importe où pour dire bonjour. Après je sais que si je m'arrête pour croiser des gens, je sais que c'est, je m'arrête, là la rapidité, je vais aller moins vite, à part si c'est un rendez-vous, dans ce cas-là je m'arrêterai pas ou même ... Je pense qu'il y a moins d'une minute entre tout cela quoi : 10 11»

A : « Oui oui votre parcours il est très très rapide »

C8 : « Voilà, dans la mesure où y a moins d'une minute d'écart je préfère peut être perdre entre guillemets 30 secondes mais avoir le plaisir de croiser quelqu'un et heu, que pas et puis je vais tout droit »

A : « Oui y en a qui passent au-dessus »

C8 : « Ça c'est plus long ça, là il dit 9 min mais y a pleins de feux, donc là il y a un aléa, là je n'ai pas de feux, enfin beaucoup moins »

A : « Pourquoi vous ne signalez pas toujours quand vous tournez ? »

C8 : « Ah, heu, effectivement, c'est le, le quand je ne l'ai pas fait ça devait être des tournes à droite ou du coup je suis devant et je sais que je vais croiser personne par contre quand je tourne à gauche là je le signale, ouais en fait je crois que les tournes à droite je les signale pas forcément et tournes à gauche je les signale et que sur le chemin qu'on a fait il n'y avait que des tournes à droite, donc j'ai pas dû en signaler. Quand je signale c'est soit que j'ai quelqu'un derrière soit j'ai quelqu'un devant moi et il faut qu'il sache, mais quand j'ai personne effectivement, si je sais qu'il y a personne je ne signalerai pas »

A : « Et puis comme j'étais derrière, des fois ça influence un peu aussi »

C8 : « Peut être aussi. Oui mais c'est ça, quand je le mets c'est que je signale à celui derrière que, je veux qu'il sache que je vais tourner à droite ou à gauche »

A : « A quoi cela vous sert d'anticiper le feu vert ? »

C8 : « Gagner du temps »

A : « Avez-vous l'impression d'être attentif à votre environnement ? »

C8 : « Alors qu'est-ce que vous appelez l'environnement »

A : « Tout ce qui se passe autour de vous »

C8 : « Ce qui se passe autour et qui a un impact sur la route ? »

A : « Oui »

C8 : « Mais oui sur la route, mais heu si heu ce qui se passe autour, les gens dans les voitures je les vois pas, je vois les voitures mais pas les gens dans les voitures, je ne vois pas les gens aux fenêtres à moins que, aux endroits où je vous dis rue d'Entraigues où j'ai des gens que je connais où je peux lever la tête mais sinon je suis attentif à mon environnement sur la route »

A : « Et vous pensez être vraiment attentif ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C8 : « Je pense mais heu ... »

A : « Je vous le confirme. Qu'est ce qui fait que vous vous sentez à l'aise en vélo ? »

C8 : « **Tout, bah non mais j'aime bien, c'est une pratique que j'aime bien, c'est un état d'esprit que j'aime bien se balader en ville à vélo. Et donc voilà, j'ai un vélo qui est agréable donc je me sens à l'aise à vélo** »

A : « **Pourquoi vous arrêtez vous à certains feux rouges et stop et pas à d'autres ?** »

C8 : « **Bah c'est quand il y a des niveaux de danger que je juge trop importants. Des stops, j'ai grillé des stops ?** »

A : « **Celui du bout en arrivant sur Grammont** »

C8 : « **Si celui-ci je le grille, c'est parce qu'on a une visibilité qui nous permet de le griller, que je le prends comme un " cédez le passage "** »

A : « **êtes-vous sûr de vous à chaque fois que vous griller un feu rouge ?** »

C8 : « **Est-ce que je suis sûr, je le grille, je pense que je suis sûr après, est-ce que c'est raisonnable de le faire, est-ce que c'est : non. Mais est-ce que je suis sûr au moment où je le grille : oui, donc normalement quand je les grille, je suis quand même à 5km/h, quand je les grilles, ça doit être marqué, je ne suis pas à 25km/h, je ralenti ouais voilà ouais quand je passe, que je le grille, je sais qu'il n'y a personne, je fais comme ça, je tourne la tête pour regarder** »

A : « Vous anticipez vachement au niveau des intersections, vous regardez beaucoup. Pourquoi vous n'avez pas peur de griller un feu rouge ? »

C8 : « Bah si heu, peur de quoi ? »

A : « Peur de vous faire heu ... »

C8 : « Peur d'avoir un accident ou peur de la police ? »

A : « Heu des deux pourquoi vous avez-vous pas peur, vous voyez les gens ça les arrête quand même un feu rouge, ils se disent quand même si y a la police ? »

C8 : « Ouais donc c'est peur pour la police, ce n'est pas peur pour mon intégrité physique ? »

A : « Si aussi »

C8 : « Non mais le feu rouge je n'ai pas peur sur le vélo, je n'ai pas peur de la police dans le sens où la ..., si je ne grillais pas un feu rouge ça serait plus pour une peur de la police parce que je sais que si j'ai la police derrière moi je ne grille pas le feu rouge, je ne suis pas non plus idiot, des fois ça arrive, j'avais oublié que j'avais la police derrière moi c'est arrivé une fois que j'avais la police et que je m'étais pas rendu compte et que j'ai grillé le feu rouge et là elle m'a Klaxonné, mais maintenant quand y a la police je grille pas le feu rouge mais si quand je le grille, j'ai pas, si je le grille c'est que je sais qu'il y a personne donc heu je trouve ça, mais en voiture on peut avoir le même raisonnement, **je trouve cela absurde à vélo de rester aux feux rouges, d'attendre aux feux rouges, si j'ai une super visibilité que je vois qu'il n'y a personne, j'y vais** »

A : « Vous n'avez pas peur du grand fou fou qui accélère comme un malade ? »

C8 : « Bah parce que si je le fais, le grand fou fou, si je vois qui y a une voiture qui peut arriver, je grille pas »

A : « Est-ce que vous êtes sûr d'être en sécurité quand vous grillez un feu rouge ? »

C8 : « **Au moment où je le fais, je dirais oui, m'enfin après je ne suis pas plus sûr d'être en sécurité quand je grille un feu rouge que quand je roule avenue Grammont et ou sur une contre-allée, bah ni plus ni moins que quand je roule d'habitude, bah ce n'est pas parce que quand je grille un feu rouge j'ai le même comportement que quand je roule, quand je roule, que ce soit un feu rouge, un cédez le passage, un stop, une piste cyclable qui s'arrête, une piste** »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

cyclable qui recommence, un tour à gauche machin, pour moi il y a un même niveau de danger, c'est un comportement global, j'ai même le sentiment de danger, de sécurité ou d'insécurité à tous les instants quoi »

A : « Quand vous êtes à vélo souhaitez-vous qu'on vous laisse de l'espace ? Qu'on vous prenne en compte ? »

C8 : « Ah non moi je veux qu'on me roule dessus »

A : « Mais y a des gens qui ont l'impression de gêner, est ce que vous avez l'impression de gêner ou vous préférez plutôt vous imposer ? »

C8 : « Non, heu, quand y a une piste cyclable je suis sur ma piste cyclable et si je gêne pas je m'en fou je suis sur la piste cyclable donc, heu voilà, si je suis sur une route qu'il n'y a pas de piste cyclable et que je sais que je gêne si je peux laisser passer la voiture, je laisse passer la voiture et si je peux pas la laisser passer, je laisse pas passer et elle attend derrière moi »

A : « Et à ce moment-là vous vous mettez où sur la route ? »

C8 : « Bah soit y a des endroits et des places de parking vides et du coup moi je fais un petit décrocher le temps de laisser passer la voiture et sinon bah la voiture elle attend, bah je m'arrête pas pour faire passer la voiture »

A : « Vous vous mettez au milieu ? »

C8 : « Non, non je reste sur ma voie à droite, quoi je, si y a de la place pour une voiture, bas moi je roule là, mais la voiture à quand même pas la place de me doubler là mais je la gêne, je ne l'obstrue pas mais je suis à ma place »

A : « Justement, où vous placez vous sur la voie quand il n'y a pas de voitures ? »

C8 : « Milieu-droit »

A : « Avez-vous l'impression d'être mobile sur la chaussée ? »

C8 : « C'est-à-dire ? »

A : « De vous adapter à la situation, quand il y a une voiture vous la dépassez, vous vous décalez, vous vous remettez »

C8 : « Oui, bah oui ça je le fais tout le temps »

A : « Vous ne restez pas totalement à droite, totalement au milieu »

C8 : « Bah non si a un feu rouge y a une file de voitures si je ne peux pas passer par là je passe par là et puis si après y a une voiture qui est là, je repasse par-là, après je fais des trucs comme ça »

A : « Donc vous êtes assez mobile sur votre voie sur la durée »

C8 : « Oui, mais si y a personne je ne vais pas m'amuser à faire des zigzags, mais si je fais des zigzags c'est pour éviter les obstacles que ce soit des voitures, des piétons, des... n'importe quoi »

A : « Est-ce que vous avez l'impression de mettre en danger les autres usagers de la route ? »

C8 : « Non, là par contre non, non, est-ce que je le fais j'en sais rien, mais est-ce que j'en ai l'impression non, parce que j'ai toujours la priorité même si y a une personne derrière moi, si y a une piéton qui veut traverser je m'arrête pour laisser passer le piéton »

A : « Est-ce que vous pensez avoir un contrôle parfait de votre véhicule ? »

C8 : « Parfait, heu, moi j'avais des freins, moi, plus que d'aucun en tout cas, parfait non c'est impossible d'avoir un contrôle parfait, mais oui, j'ai un vélo qui freine bien, les vitesses s'enchaînent bien, il ne déraille pas, heu j'ai un vélo qui est plutôt sécur donc heu, j'ai plutôt un bon contrôle de mon véhicule, ouais »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

A : « Pourquoi vouloir tout le temps passer devant les feux, dans le sas à vélo ? »

C8 : « **Pour gagner du temps, pour le démarrage, je grille les voitures, je démarre plus vite que les voitures, j'ai un petit esprit de compète aussi donc heu** »

A : « Etes-vous capable de réparer vous-même votre vélo ? »

C8 : « **Oui un petit peu, mais c'est aussi ce que j'aime bien dans mon vélo que je loue à la ville de Tours, c'est que si je peux ne pas avoir à m'en occuper, je leur laisse quoi, donc ils font ça mieux que moi, je peux faire un premier niveau de préparation. Je sais changer une chambre à air, mais je sais pas retendre une chaîne, y a des choses que je sais faire et des choses que je ne sais pas faire, je sais faire un premier niveau de réparation** »

A : « Pourquoi cela ne vous dérange pas d'être avec les voitures ? »

C8 : « Parce que la route elle est au voiture et au vélo, bah parce que c'est comme ça »

A : « Vous en avez pas peur ? »

C8 : « Non »

A : « Vous vous dite que vous pouvez anticiper ... »

C8 : « Dans la mesure du possible, mais heu »

A : « Que faites-vous quand une bagnole vous colle ? »

C8 : « **Bah si le mec derrière a un comportement idiot, je peux aussi avoir un comportement idiot, donc voilà typiquement sur une rue qui est à sens unique où y a que la place que pour un et qu'il me colle, bah là je vais plutôt me mettre un peu au milieu et il va attendre quoi... A con, con et demi ou si je peux le laisser passer je le laisse passer parce qu'encore une fois je sais que lui il a une voiture et que si y a un accident c'est moi qui prendrait et pas lui donc si vraiment il est complètement idiot et que je sens qu'il est dangereux bah moi je vais me pousser pour le laisser passer** »

A : « Que faites-vous quand une bagnole vous double ? »

C8 : « Bah si elle me double sans me gêner et qu'elle respecte une distance et qu'elle pouvait me doubler : rien, si elle me double n'importe comment je peux lui faire un signe, je lui fais un signe de la main, mais un signe poli »

A : « Est ce que vous avez l'impression de vous décaler plus sur la droite quand y a une bagnole qui vous double, qui vous colle vraiment ? »

C8 : « Oui, bas oui, oui si pour la laisser passer oui, si y a la place c'est toujours pareil, **la règle c'est si je peux la laisser passer je la laisse passer, je ne m'amuse pas à obstruer les voitures** »

A : « Et dans ses deux cas là qu'est-ce que vous ressentez ? »

C8 : « ça m'agace mais bon après y a tellement de choses qui nous agacent dans la vie, non mais voilà, je vous dis, je vais faire un signe au conducteur, si y a une feu que je le retrouve aux feux, je peux éventuellement lui demander d'ouvrir sa vitre et de lui dire que ce n'était pas très bien mais ça arrive quand même assez rarement quoi, y a pas tant que ça d'incivilité que ça sur la route, je trouve, enfin j'en ai pas tellement vécu en tout cas »

A : « Que faites-vous quand il n'y a plus de pistes cyclables ? »

C8 : « **Bah je continue mon chemin mais sur la route** »

A : « Vous allez au plus court »

C8 : « Ouais, par défaut la route, les trottoirs heu, je roule assez rarement sur les trottoirs, ou quand des fois je suis dans un sens interdit, qu'il y a des voitures et qu'il y a pas la place. Typiquement à la fin de la rue d'Entraigues, vous avez vu, y a une piste cyclable à contre sens et les voitures ..., je reste sur

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

la voie voiture. **Non ça ça m'agace les gens qui prennent la piste cyclable à contre sens, quand moi je suis sur la piste cyclable, là pour le coup je ne fais pas d'efforts je me pousse pas plus que ça, c'est lui qui est à contre sens c'est lui qui est dans son tort c'est à lui de se mettre dans la voie et ...»**

A : « Est-ce qu'il a des moments où vous vous sentez plus en danger que d'autres ? »

C8 : « **Bah quand la circulation est dense, en centre-ville et qu'il n'y a plus de pistes cyclables, quand y a beaucoup beaucoup de voitures autour de soi, il y a deux voies ou trois voies bah là il faut redoubler d'attention** »

+ La pluie ça mouille et c'est plus dangereux, je roule moins vite et je fais plus attention, cependant je préfère ça à la voiture.

Réactivation avec Cycliste 9

A : « Pourquoi tu ne portes pas de casque et de gilet jaune ? »

C9 : « **Alors le casque je m'en suis acheté un parce que je me suis dit que ce n'était pas sérieux, y a trois semaines mais je n'ai pas pris le vélo depuis, si deux fois et pour l'instant, je le mets pas non seulement parce que je sais que j'ai l'air con mais faut juste que je me force et surtout je ne sais pas où le mettre, mais j'ai enfin trouvé il suffit de l'accrocher avec mon antivol sur mon machin ou alors même je le laisse sur mon guidon qui voudrait voler un casque, voilà, et le gilet jaune, c'est parce que j'en ai pas chez moi et que j'ai le petit brassard, le petit truc que tu mets au pied là, sur ton jean, donc si un jour aller tant pis je mets le gilet jaune, j'aurais l'air con etc., je ne le mettrais mais je sais que je devrais. Donc je préfère ne pas avoir l'air con que d'être en sécurité. Et comme beaucoup de monde qui utilise le vélo bah effectivement je fuis le ridicule etc. mais si là j'ai fait des efforts j'ai acheté un casque c'est qu'à un moment ou un autre je le mettrais et je sais que je devrais, j'ai jamais eu d'accident remarque** »

A : « Pourquoi tu prends des routes qui sont très peu fréquentées ? »

C9 : « **Y a sûrement plusieurs raisons mais y a des raisons que je ne connais pas, mais je pense que c'est surtout pour la sécurité et le fait de pas avoir le stress j'ai horreur de ça en voiture comme à vélo, j'ai horreur d'avoir des gens derrière moi qui me suivent et en voiture je ne roule pas très vite, je roule à la vitesse autorisée, mais donc y a des gens qui roulent plus vite, à vélo je suis pas un dieu de la vitesse, je suis pas Virgile donc du coup je stress et heu, ouais je stress d'avoir des gens derrière moi, j'ai l'impression de les gêner, et en général c'est ce que je fais. La dernière fois, j'étais devant une voiture sur la route, ce n'est pas la place acceptée d'un vélo et du coup bah la voiture derrière moi ça se sentait qu'elle aurait bien aimé passer devant, mais elle ne pouvait pas et donc j'ai horreur de gêner les gens donc si je peux me passer de gêner les gens et au passage si je peux me mettre plus en sécurité pourquoi s'en priver** »

A : « Qu'est-ce qui te gêne dans le fait d'être avec les voitures ? »

C9 : « **C'est le fait d'être stressé par la voiture qui en général veut te doubler, plus le fait que ça représente plus ou moins un danger quoi, enfin c'est là qu'il y a le plus de risques d'avoir un accident** »

A : « Pourquoi préfères-tu les passages piétons dans les ronds-points ? »

C9 : « **ah, heu y a des fois je prends le rond-point lui-même, mais, enfin tu as remarqué de toute façon, je fais les deux, où là je ne serais pas dire exactement pourquoi, parce que là il y avait une piste cyclable et qu'il me semblait plus logique de passer là parce qu'en général..., en fait quand je prends un rond-point à vélo, je me sens jamais à ma place en fait, un rond-point c'est un truc énorme quand tu es en voiture ça va tu as deux voies ça paraît logique, mais**

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

quand tu es à vélo tu as un espèce de gros cercle énorme tu es tenté de couper au milieu mais tu te dis que c'est un peu dangereux, enfin je sais pas ou me placer dans un rond-point en fait et du coup quand tu es sur un trottoir, quand tu traverses c'est que clair, c'est comme si tu étais un piéton, tu prends le contour là où il n'y a personne et là tu traces tout droit donc je pense que c'est encore plus ou moins une question de sécurité, mais je peux prendre, ça peut m'arriver tu as vu de prendre un rond-point malgré tout, mais ouais je m'y sens pas à l'aise, je m'y sens pas le bienvenue »

A : « A combien tu évalues ton nombre d'arrêts sur ton parcours ? »

C9 : « Ouais mais alors avec toi c'était un peu biaisé, mais mon nombre d'arrêt sur un trajet normal ça doit être entre 8 et 10 »

A : « Ton nombre de ralentissements ? Parce comme tu m'a beaucoup attendu par rapport aux autres, est ce que tu vois quand tu ralentis ? »

C9 : « Oui à chaque fois qu'il y a un croisement, chaque fois qu'il y a un virage donc ça doit représenter le double de ce que je viens de te dire donc une vingtaine, mais là au pifomètre peut être moins ça dépend de ce que tu considères comme un ralentissement »

A : « Quand tu passes en dessous de 15km/h et ton temps de parcours tu m'avais dit ? »

C9 : « Une vingtaine de minutes à peu près ça dépend de ma vitesse si je suis rapide ça fait vingt minutes, c'est-à-dire mon rythme normal et quand je traîne un peu de la patte ça fait 25 min, pour donner un marge large c'est 15/25min en fonction de mon humeur, on va dire, oui c'est ça, d'à quel point je suis en retard »

A : « En descendant c'est ça ? »

C9 : « Oui du coup en montant c'est un peu plus long mais la différence n'est pas énorme parce que y a juste une grosse montée, ça doit faire une ou deux minutes de différence, je dirais »

A : « Pourquoi tu restes à droite sur la route ? »

C9 : « **Bah sinon y a des voitures en face de toi, qu'est-ce que tu veux que je te dises** »

A : « En fait c'est pourquoi tu restes à droite de ta voie ? »

C9 : « **Bah ça c'est évident c'est les réflexes du code, tu apprends dans le code qu'il faut toujours coller le plus à droite donc il y a ça comme reflexe plus le fait soyons logique si je veux que les voitures puissent me dépasser et pas les faire chier bah les voitures dépassent par la gauche pas par la droite, donc c'est la base de la sécurité routière quoi, même si dans certains cas j'imagine ça doit être une mauvaise idée** »

A : « Qu'est ce qui se passe quand il y a une voiture qui te double, concrètement ? »

C9 : « Je me dis merde je suis encore trop lent et vivement que je quitte la route, bah c'est la réaction que j'ai souvent, ça me met mal à l'aise de me dire qu'un gars est obligé de me doubler ça veut dire que je ne vais pas assez vite mais c'est normal je suis un vélo »

A : « Et est-ce que tu as l'impression de serrer plus à droite à ce moment-là ? »

C9 : « **Bah je pense que j'ai tendance à serrer plus à droite, ce qui est assez naturel, tu facilites son doublement quoi, après dans une certaine limite, il ne faut pas non plus que j'aille me manger le trottoir non plus** »

A : « Pourquoi tu ne mets pas ton bras quand tu tournes ? »

C9 : « Parce qu'en general y a personne, en fait quand je crois qu'il y a personne je ne le fais pas, parce que je considère que c'est pas nécessaire et **quand je sais qu'à certains tournants je sais qu'il y a du monde ou quand j'entends, quand je sais déjà qu'il y a quelqu'un derrière et que je sais surtout que le virage peut poser problème à l'autre qu'il est pas clair, je le mets**, donc tu as dû le remarquer je le fais à deux trois virages quand je suis dans le quartier de Château Fraisiez, le quartier de Sophie là, quand je suis en bas de Saint Avertin et que je tourne juste après la zone d'activité dans ces coins là où il y a pas

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

mal de voitures et ou je sais que qu'il vaut mieux que je marque bien mon intention histoire que ce soit clair, mais quand je suis tout seul enfin quand j'ai l'impression d'être tout seul en tout cas je le fais pas »

A : « Quand passes-tu en danseuse ? »

C9 : « C'est à chaque fois que je dois refaire une accélération, enfin à chaque fois que j'ai ralenti ou que je me suis arrêté en général je me suis raté et que je veux repartir, encore une fois pour gêner un minimum les gens qui sont derrière moi. **Mais même quand n'y a personne en fait, je repars en danseuse pour accélérer un maximum et regagner ma vitesse maximale le plus vite possible** »

A : « T'arrives-t-il de t'arrêter pour marcher à pied pour franchir un obstacle ? »

C9 : « Heu, j'essaie d'éviter, parce que je préfère avoir une circulation fluide en quelque sorte, continue, sauf la montée parce qu'il y a des fois c'est juste que je n'ai pas le courage de la faire mais de temps en temps je la fais et l'espèce de merdier là anti-moto, les chicanes, qui sont toujours galères à passer en vélo, en général j'essaie de les faire à vélo mais des fois quand je sens que ça va pas passer bah forcément je redescends à pied, mais le plus je peux rester à vélo sur ma selle le mieux c'est »

A : « Le fait que la route soit boueuse ne te gêne pas ? »

C9 : « Bah ça me gêne suffisamment pour celle du bas parce qu'elle est vraiment très boueuse et que j'avance même plus, c'est pour ça que j'ai passé sur le chemin du dessus, c'est mon changement de route de mi-année. Mais le fait que la route soit un peu boueuse ça me fait chier, mais je préfère largement ça à prendre le haut, le haut c'est trop galère, donc j'ai l'air con j'ai le cul trempé mais je préfère ça à passer au Nord, comme quoi le casque je pourrais me le permettre, en fait petit à petit je vais augmenter mon ridicule, pour augmenter ma sécurité, la sécurité à vélo se juge à quel point tu acceptes le ridicule »

A : « Pourquoi tu t'arrêtes aux stops et pas aux feux rouges ? »

C9 : « **Parce que les feux rouges ça dur trois plombes, je m'arrête pas à tous les stops d'ailleurs, je m'arrête aux stops quand je sais que le virage est foireux et en général c'est comme ça que son fichus les stops et donc que je ne pourrais très bien pas voir qu'il y a une voiture, mais si je sens bien qu'il n'y a aucune voiture je vais tracer parce que j'essaie d'avoir, je profite du fait d'être un vélo, d'être plus souple qu'une voiture pour aller plus vite possible et quand tu vois que tu es à un feu et que clairement à vélo tu crois qu'il y a personne pourquoi attendre, y a des villes qui permettent je sais plus Grenoble peut être ou Nantes, y a des villes qui permettent de tourner à droite au feu, heu quand tu es à vélo et ça te paraît plutôt logique parce que, enfin... Sur l'avenue Grammont je crois il donne une certaine priorité au vélo, qu'ils ne donnent pas aux voitures en fait, non voilà les vélos tu peux avancer alors que le feu des voitures est rouge, c'est ça le truc, donc ça gagne un temps important, donc voilà c'est pourquoi je grille le feu rouge, parce que des fois je ne vois pas l'intérêt d'attendre, de la même manière que les gens grillent les feux rouges piétons** »

A : « Et que fais-tu quand une bagnole te colle ? »

C9 : « **Si je considère que ma vitesse est lente j'accélère, pour essayer de la gêner le moins possible et je me colle à droite au cas où elle voudrait me dépasser** »

A : « Quand tu dis c'est le bordel avec les voitures qu'est-ce que tu entends par là ? »

C9 : « Le bordel c'est le fait la voiture et le vélo n'ont pas les mêmes rythmes, qu'en général la voiture est plus rapide quoique moins fluide, moins souple plutôt et donc qu'en général j'emmerde les voitures je les empêche d'aller à la vitesse qu'elles voudraient donc je bousille tous le trafic quand je suis à vélo, le moins je vois de voitures, le moins je gêne les gens et le mieux je me porte.

A : « Pour toi qu'est-ce que c'est que d'être vulnérable à vélo ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C9 : « **Bah, le fait d'être vulnérable à vélo c'est contrairement à la voiture où tu as une espèce de carcasse qui te protège, là tu es, là tu perds l'équilibre tu te cogne contre un obstacle tu te rétame la gueule immédiatement.** La dernière fois avant de partir en Angleterre je me suis niqué le genou en prenant un trottoir avec un angle beaucoup trop faible et tu te fais vite mal, voire très mal pour finalement une vitesse assez lente. **Tu es immédiatement en contact avec les éléments quoi.** Bon ça va je ne me suis jamais rien cassé mais je sais qu'un faux mouvement et les dégâts peuvent être importants, mais c'est la même chose que la voiture sauf qu'en fait, en voiture tu es quasi aussi vulnérable si ce n'est que tu deviens aussi vulnérable qu'un vélo à partir du moment où tu dépasses une certaine vitesse, par partir du moment où la carcasse ne te protège plus »

A : « Qu'est-ce que tu entends par être dans le pâté en vélo ? »

C9 : « C'est si le matin tu n'es pas réveillé, mais quand même à vélo ça » vigorifit, » quand même tu es un peu fatigué et tout, tu viens de te lever, si tu ne fais pas gaffe »

A : « Cela t'arrive-t-il à d'autres endroits ? »

C9 : « Non pas vraiment parce que le vélo c'est quand même un mode actif »

A : « Pour finir peux-tu me dire pourquoi tu ne prends pas les itinéraires proposés par Géovélo et Maps ? Et toi tu n'es pas trop loin de celui-là »

C9 : « Il est plus cours mais il me semble l'avoir regardé une fois ce truc-là, mais j'ai des petites différences notamment le fait que moi je tourne là et ça change tout, moi je ne passe pas, d'ailleurs **c'est stupide de passer par là tu pourrais passer tout droit c'est largement mieux**, je ne sais pas pourquoi, non mais sérieusement c'est les bords de Cher c'est plus sympa, là c'est le bord du lac de Saint Avertin, je sais pas pourquoi il ne fait pas passer là le truc peut-être parce qu'il a pas en tête que le trajet existe parce qu'il est tout à fait faisable, le problème c'est que là **tu as l'écorcheveau et l'écorcheveau c'est la butte saint Michel avec deux virages et des voitures qui collent au cul et crois-moi tu n'as pas envie de vivre ça, je l'ai déjà fait à pied, à pied tu n'as pas de trottoirs donc à vélo tu es obligé de te subir la voiture et à pied je me colle le plus à droite possible parce que sinon les voitures dans le virage elles font pas forcément gaffe au fait que tu es là. Donc non l'écorcheveau à vélo c'est inhumain mais ça Google maps il n'est pas au courant.**

Donc effectivement celui-ci, ils prennent la même montée que moi sauf qu'ils vont tout droit et pourquoi moi je ne vais pas tout droit parce que ça débouche sur l'écorcheveau et que le carrefour à la sortie de l'écorcheveau est atroce, c'est juste le bordel, tu as une visibilité merdique, c'est juste une catastrophe donc c'est pas du tout envisagé de passer là, j'aime pas du tout et en plus c'est beaucoup plus calme à l'intérieur du quartier et celui-là j'ai testé Beugaillard une fois c'est la montée que je prends en un peu moins pentue mais quasiment aussi pentu mais en plus longue c'est horrible et y a plein de voitures et c'est un boulevard, tu as des pistes cyclables mais elles sont trop étroites, donc c'est pas faisable en plus j'ai testé c'est chiant après quoi que l'avantage c'est que tu prends l'avenue du Général de Gaule qui est la piste cyclable de Saint Avertin, la seule vraie piste cyclable, ou tu es séparé des voitures sur des grands axes tu traces, tu passes par des petites coursives où il n'y a pas de voitures donc tu peux quasiment tracer sur les contre-allées, mais à cause de Beugaillard c'est pas la peine. Là il propose de prendre le pont du lac, à oui je l'ai déjà pris à vélo, je l'ai pris de nuit celle-là, de nuit c'est bon y a pas de voitures mais de jour y a trop de voitures c'est chiant et franchement aux heures de pointes, c'est-à-dire les heures où l'on sort de cours, tu as tellement de voitures, non seulement tu vas moins vite mais en plus tu te mets en danger, enfin tu prends plus de risques donc c'est vraiment pas une bonne idée, les fontaines je l'ai déjà fait, mais je suis passé comme ça et pas comme ça c'est un trajet que j'avais à une époque, la piste cyclable des fontaines est plutôt bien et même vraiment très bien mais tu as un peu de voitures et t'a deux montées successives, moi là où je prends c'est plat et je préfère et en plus y a pas de voitures, donc les fontaines c'est mon trajet urbain, sinon je prends mon trajet dit naturel, mais je savais pas que l'on pouvait passer par là, c'est pas mal

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

je testerai peut être un de ses jours, ça évite un détour en passant sous la route à la piscine. Enfin ça serait bien de réaménager sous le pont de la piscine parce que c'est pas adapté au vélo.»

Réactivation avec Cycliste 10

A : « Peux-tu me dire d'abord pourquoi tu ne prends pas ses itinéraires proposés par Maps et Géovélo ? Par exemple la passerelle du Cher »

C10 : « La passerelle rouge ? »

A : « Oui »

C10 : « Je ne sais pas, en fin **déjà y a les petites barrières à l'entrée** là, alors ça me fait ralentir et sinon après c'est par habitude vu que quand je rentre chez moi je prends le pont sur le Cher, oui c'est vrai que j'y avais jamais pensé, ouais **c'est par habitude** parce que l'année dernière j'arrivais de là et je faisais un truc comme ça, enfin par habitude quoi »

A : « Ouais c'est par habitude que tu suis le tram »

C10 : « Oui »

A : « Ok, donc ça c'est le même, ouais, bah lui il passe par une petite rue mais heu, faut connaître hein »

C10 : « Ouais, oui voilà **c'est ça moi je vais au plus direct** »

A : « Alors après qu'est ce qui avait, ça c'est le même et après il faisait passer par le bord du Cher »

C10 : « Bah là si je le fais pas c'est que **c'est boueux** »

A : « Et après il fait faire des détours..., pourquoi tu ne suis pas le tram, oui tu m'avais dit que c'était plus rapide de prendre la rue en travers c'est ça ? »

C10 : « Oui, bah je trouve et Géovélo tu as regardé ce qu'il proposait ? »

A : « Bah oui c'est ça Géovélo, Géovélo il est proche du tiens tu vois sauf là il fait ça au lieu de faire ça »

C10 : « **Là il se perd dans les petites rues** »

A : « Et Maps il dit de faire le bord du Cher ce qui est bizarre »

C10 : « Bah je ne vois pas où est le pont en fait »

A : « ça c'est le pont du tram et ça c'est le pont de la passerelle »

C10 : « Donc ça voudrais dire qu'il nous fait passer, parce qu'attend, s'il fait ça ça veut dire qu'il nous fait monter l'escalier, oui j'ai déjà fait ça, y a un escalier là, donc tu es obligé de prendre l'escalier avec ton vélo enfin c'est galère, oui oui j'ai déjà fait en fait »

A : « Bon là c'est à peu près bon au niveau du départ et pourquoi aller ... »

C10 : « Ouais pourquoi il te fait faire un gros détour comme ça je sais pas »

A : « Ce n'est pas intuitif les autres trajets »

C10 : « Ouais, bah je ne pensais pas que y avait trois kilomètres quand même, je pensais qu'il y avait moins que ça »

A : « As-tu l'impression d'être plus attentive aux intersections ? »

C10 : « Ah oui bah clairement oui oui, oui ah sinon je pense que je me ferais renverser à chaque intersection ouais »

A : « Comment tu fais quand tu te retrouves face à des piétons ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C10 : « Bah si je suis sur le trottoir c'est moi qui suis en tort donc je descends ou je me mets avec les pieds qui touchent le sol, sinon bah je les esquive, en ralentissant bien sûr »

A : « Est-ce que ça t'arrive souvent de prendre Grammont en contre sens ? »

C10 : « Ouais tout le temps, enfin quand j'arrive de, Ouais, souvent je m'en rends pas compte tout de suite en fait »

A : « Tu sais parce que tu traverses au premier passage piéton et tu fais pas le tour »

C10 : « Ouais, en fait pas là où j'arrive, je sais plus ça fait comme une grosse intersection, c'est à mon avis pour ça que je la prends pas, alors que je pourrais retraverser après, ouais ça m'arrive souvent »

A : « Tu prends au plus simple j'ai l'impression sur cette intersection-là »

C10 : « Ouais, et après je me dis merde, tu sais je ne réalise pas tout de suite en fait »

A : « Ouais parce que finalement tu suis l'itinéraire vélo mais pas jusqu'au bout résultat tu te retrouves en sens inverse sur la piste cyclable »

C10 : « Ouais voilà c'est ça, je me fais avoir à chaque fois en plus »

A : « **Quand il y a un rond-point est-ce que tu préfères rester sur le passage piéton ou aller avec les voitures ?** »

C10 : « Heu, le passage piéton »

A : « Pratiquement tout le temps »

C10 : « Hum, ça dépend, parce que parfois quand je passe sur les passages piétons les voitures elles te voient moins, enfin elles font moins attention à toi et genre tu te retrouves bloquée à attendre que les voitures passent, alors que, enfin quand il y a un gros flot de véhicules, alors que si tu a passé dans le rond-point ils te laissent passer »

A : « Qu'est ce qui fait que tu te sens plus à l'aise par moment et que tu lâches ton guidon ? »

C10 : « Moi je lâche mon guidon »

A : « Ouais de temps en temps »

C10 : « Mais je ne lâche pas les deux mains, ouais une main, heu souvent si je lâche une main c'est que j'ai froid aux mains mais attends réfléchissons, oui c'est parce que j'étais sur la contre allée de Grammont sur une petite cyclable avec presque personne, y avait moins de voitures et je me sentais plus en sécurité je pense »

A : « Quelle place est la tienne selon toi sur la chaussée ? »

C10 : « Une chaussée qui n'est pas délimitée ? **Moi je vais sur la droite proche du trottoir, ouais bah comme s'il y avait une bande cyclable en fait** »

A : « Et est-ce que ça t'arrive de te déporter de cette droite ? »

C10 : « ouais à part si je sais qu'il y a un gros, enfin que je dois tourner à une intersection ou quoi je me prépare déjà enfin je me mets au milieu pour éviter que la voiture elle me double, c'est pour la gêner un peu quoi »

A : « Pourquoi anticipes-tu parfois le feu vert ? »

C10 : « Parce que je ne sais pas pour aller plus vite et même souvent je vois le petit bonhomme du piéton qui devient rouge donc ça veut dire qu'on va devenir vert après je pense, ça dépend en fait si on a une intersection où je sais qu'il y a des voitures qui peuvent tourner à droite alors que moi je vais tout droit, tu sais je préfère m'imposer avant elles, parce que ça arrive qu'elles tournent avant toi et tu, enfin soit tu tombes soit tu te retrouves bloquée quoi »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

A : « Pourquoi tu ne signales pas quand tu tournes ? »

C10 : « Je ne mets pas mon bras ? »

A : « Non »

C10 : « Jamais ? »

A : « Non tu ne l'as jamais mis »

C10 : « **C'est vrai, parce que je le mets quasi tout le temps, après si je le mets pas c'est parce que je suis sur une bande cyclable ou sur une piste cyclable et que je ne dois pas indiquer à quelqu'un que je tourne, ouais, bah non ça m'étonne** »

A : « Après je peux avoir omis de voir ça, ça a pu m'arriver »

C10 : « Après ouais peut être que sur ce parcours-là, j'ai. Y a que là où j'aurais pu le mettre, enfin »

A : « Sinon tu le mets »

C10 : « Sinon je le mets, ah oui, bah oui »

A : « Que fais-tu à l'approche d'une intersection ? »

C10 : « Je ralentis, bah ça dépend si j'ai un stop ou un cédez le passage ou je ne sais pas. En général, je m'arrête je regarde si y a pas une voiture, mais si y a une voiture, enfin même si je suis prioritaire oui je ralentis vraiment parce que les voitures ont tendance à s'imposer en se disant que tu ne vas pas très vite quoi »

A : « Que fais-tu quand une voiture de dépasse ? »

C10 : « **Ah ouais je me rapproche du trottoir, ouais alors que c'est peut-être plus dangereux finalement, oui c'est un réflexe parce qu'il y en a qui te frôlent vraiment** »

A : « Donc tu t'écartes et qu'est-ce que tu ressens quand on te double ? »

C10 : « **Bah parce que je me dis qu'elle va beaucoup plus vite que moi et il suffit que je tombe et elle m'écrabouille quoi, ouais** »

A : « Pourquoi prends-tu souvent les passages piétons ? »

C10 : « **Parce que je me sens plus en sécurité et que c'est plus facile, enfin pour traverser c'est plus facile ouais, ça dépend des intersections ouais mais c'est vrai que je les prends souvent** »

A : « Tu ne vas jamais sur la voie des voitures pourquoi ? Qu'est ce qui te pousse à rester sur la voie cyclable ? »

C10 : « **Parce qu'elles me font peur, après si c'est en zone 30 là non, mais j'évite d'être tout le temps avec les voitures. Je reste sur la piste cyclable parce que je me dis c'est ma place sur la chaussée et puis heu** »

A : « Y a-t-il toujours une piste cyclable ? »

C10 : « **Ah non, et dans ce cas-là je me mets à droite** »

A : « Qu'est ce qui te stresse dans le comportement des voitures ? »

C10 : « Bah qu'elles te doublent, même à l'approche d'intersections enfin de trucs heu, ouais moi la situation que j'ai tous les matins à chaque fois je me dis que je peux me faire écraser c'est que je dois tourner comme ça donc je dois laisser passer les voitures qui arrivent d'en face mais sauf que les voitures de derrière elles veulent tout le temps me doubler, donc j'essaie de me mettre plus comme ça enfin c'est un truc heu. C'est la peur de me faire faucher ouais »

A : « Qu'ils te prennent pas en compte, qu'ils te voient pas ? Ce genre de choses ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C10 : « Ouais »

A : « Pourquoi ne mets tu pas de casque ? »

C10 : « **Non, je pense que c'est, je vais dire parce que ça me gênerais mais au final, enfin, au final c'est parce que j'en ai pas ici, il faudrait que j'en achète un, mais quand j'étais à la maison enfin quand j'allais sur Lille à vélo j'en mettais** »

A : « As-tu un garage à vélo ? »

C10 : « Bah j'habite chez une dame donc heu je le mets dans son garage. Bah l'année dernière je le mettais dans mon appart, carrément dans le salon, poff, mais j'avais un ascenseur heureusement mais il était souvent en panne donc là tu te retrouves quand même... »

A : « Es-tu capable de réparer ton vélo ? »

C10 : « **Tiens regarde j'ai encore les mains crades de ce matin enfin réparer ça dépend quoi mettre une rustine, changer la chambre à air des trucs comme ça, quand j'ai déraillé ça aussi je sais faire, resserrer les freins, je m'y connais un peu** »

A : « Est ce que tu penses enfin qu'en tant que femme tu as une pratique différente du vélo ? »

C10 : « **Je pense que je suis peut-être plus prudente, je roule moins vite, après non je ne sais pas, je pense pas, bah je vois par exemple Nicolas ou Aymeric mais ils me font, enfin je les aient déjà suivi mais, je sais pas ils n'hésitent pas à tourner franco, ils ne ralentissent pas, moi je suis là bon bah tant pis, c'est dans ce sens-là je trouve que, je suis peut-être plus peureuse, j'ose peut-être moins m'imposer sur la chaussée** »

A : « Est-ce que parfois quand tu es avec les voitures tu as l'impression de gêner ? »

C10 : « **Oui, ah oui oui, c'est un truc que je ressens, ouais souvent quand il n'y a pas de bandes cyclables c'est tout le temps, ouais à chaque fois je me dis, ils ne peuvent pas me doubler, ouais je ne considère pas que j'ai ma place sur la chaussée et soit j'accélère pour les gêner au minimum soit je me colle au trottoir pour dire qu'ils peuvent me doubler enfin oui je considère que je gêne** »

Réactivation avec Cycliste 11

A : « Est-ce que tu peux me dire pourquoi tu ne prends pas le long du Cher ? »

C11 : « **C'est extrêmement long, je n'ai pas l'idée d'aller faire le tour derrière le lac en plus le long du Cher ça doit pas être, ça doit être du gravier, donc à vélo ce n'est pas ce qu'il y a de plus fun. Donc là celui-là c'est un truc que j'ai déjà vu plusieurs fois et que j'hésite à essayer ou pas, mais après il y a le passage là où la piste cyclable passe sur le trottoir et ce n'est pas très sympa, ah ouais ouais sur un trottoir vraiment pas large, voilà** »

A : « Donc ça c'est le chemin tout droit ? »

C11 : « C'est celui qui est, je sais pas »

A : « Ouais c'est celui qui serpente le moins en fait »

C11 : « Heu, celui-là bas déjà il passe par l'avenue de Bordeaux, hein. Voilà, après ouais »

A : « Après c'est pratiquement les même »

C11 : « Oui »

A : « Même s'il te fait passer par le bord du lac mais c'est ... »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C11 : « Ouais c'est pareil le bord du lac ça zigzague un petit peu dans tous les sens, la Loire à vélo c'est sympa mais ce n'est pas droit donc tu ne peux pas aller vite. Et celui-là, dans le sens de la descente je ne prends pas le truc parce qu'autant dans la montée ça va si y a un piéton tu le vois venir, dans la descente non et ce n'est pas assez large pour les éviter, donc ça ralenti »

A : « Donc le petit parc, c'est ça ? »

C11 : « Voilà, je le prends que dans la montée c'est pour ça et je ne fais pas le petit détour par là parce que ça fait une côte d'un coup, alors je fais comme ça »

A : « ça vaut ce que ça vaut mais ça reprend pas mal de bouts de ton parcours »

C11 : « D'un certain point de vue si on part du même endroit et on arrive au même endroit y un bout au minimum dedans en commun au moins sur le bout sortir de chez moi et arriver au DA »

A : « Quand tu te mets au milieu c'est pour éviter que les voitures te double quand l'endroit est dangereux ? »

C11 : « Oui, bah dans la descente, ils sont, pff, c'est déjà pour éviter qu'ils me doublent et aussi parce que si je me mets trop à droite y a des, le revêtement n'est pas terrible à des endroits, des grosse plaques d'une part et parce qu'en plus quand je descends je vais à la même vitesse qu'eux »

A : « Pourquoi dépasses-tu rapidement ? »

C11 : « Ah, bah, je le fais pas pour volontairement accélérer pour doubler hein, non pff »

A : « Que ressens-tu quand une bagnole te colle ? »

C11 : « A l'arrière ? Je la vois pas, non ça dépend encore dans quels cas si un truc où je ... »

A : « Elle t'opprime ? »

C11 : « ça dépend, voilà c'est dans une descente je m'en fous un peu, si c'est dans une montée et que y a tout juste la place pour dépasser c'est un peu plus désagréable quoi, si c'est le truc où ils me dépassent on a juste la place pour dépasser ce n'est pas agréable »

A : « Et à ce moment-là que fais-tu ? »

C11 : « Si il me colle et qu'il y a la place pour dépasser et que, j'essaie de serrer un peu mais si y a pas la place je reste volontairement au milieu pour lui dire non y a pas la place »

A : « Que ressens-tu quand une bagnole te double et que c'est dangereux, c'est pareil ? »

C11 : « Voilà »

A : « Qu'est ce qui te stresse dans le comportement des voitures ? »

C11 : « Ce que j'aime le moins c'est heu les endroits où les voitures sont censé de laisser le passage mais ne le font pas forcément, notamment aux passages piétons, à tous les endroits où la piste cyclable croise la route, tu es prioritaire mais en pratique, tu es obligé de laisser passer sinon tu te les prends dans la gueule, y a ça et aussi d'une part parce que, même quand il y a le principe du ..., y a le stop, la piste cyclable, la voiture elle vient se foutre bien sur la piste cyclable pour être au niveau du stop et la piste cyclable elle fait pas attention si y a des gens qui arrivent, donc soit au final tu la contourner c'est pas, c'est le truc, après éventuellement ceux qui s'arrêtent sur la bande cyclable et autres »

A : « Où te places-tu sur la voie quand il n'y a pas de pistes cyclables ? »

C11 : « Ouais, j'ai un truc, c'est en gros, c'est dans la trace du pneu droit des voitures, tu vois sur la route tu as toujours la trace du pneu et c'est en général là que je me mets, sauf quand je sens que dans cette trace y a des trous, y a des trucs, alors voilà ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

A : « Pour toi ça correspond au milieu droit c'est ça ? »

C11 : « Voilà »

A : « Quelle est ta place selon toi sur la chaussée ? »

C11 : « Plus sur la route que sur le trottoir, déjà, notamment, la rue plus que le trottoir si on veut jouer sur les mots, heu, voilà, dessus, sur la route, après heu »

A : « Tu voudrais avoir une liberté de mouvement ? »

C11 : « Ouais, parce que ce que je n'aime pas sur la bande cyclable c'est que ça te cantonne à rester à droite et notamment quand tu veux tourner à gauche ce n'est pas pratique, quand tu dois sortir de la bande pour heu aller tourner à gauche et après l'avantage de la bande cyclable c'est aux feux tu ne restes pas derrière »

A : « Qu'est ce qui te rend plus à l'aise en vélo ? »

C11 : « L'habitude après je ne sais pas je ne suis pas les autres cyclistes, je ne sais pas trop ce qui se passe dans la tête des autres gens, mais ouais ça doit être une question d'habitude, d'à l'aise »

A : « Quand tu es à vélo souhaites tu qu'on te laisse de l'espace, qu'on te prenne en compte ? »

C11 : « Bah oui »

A : « Souhaites-tu t'imposer parfois ? »

C11 : « Des fois oui, des fois clairement je m'impose sur le, quand notamment j'ai des, quand je dois tourner à gauche, je regarde si heu y a la place je passe quoi. Pareil quand je suis à un « cédez le passage » je ne vais pas attendre qu'il n'y ait absolument aucune voiture, j'attends d'avoir le temps de m'insérer quitte à ce que le gars doive ralentir un tout petit peu, voilà je m'impose et je laisse pas les voitures me mettre trop ..., prendre mon espace quoi et pareil quand je dis que y a pas la place de dépasser je viens au milieu »

A : « As-tu l'impression d'être mobile sur la chaussée ? »

C11 : « Ouais »

A : « Te sens-tu capable de réparer toi-même ton vélo ? »

C11 : « Réparer ? Ouais je le fais, et bien je suis à l'association cycliste pour entretenir mon vélo. A peu près tout je saurais faire en théorie, après y a des trucs genre changer la chaîne, le matériel en lui-même je ne saurais pas l'utiliser mais je connais le principe quoi, mais ça va j'ai déjà changé mon pneu, mais genre des gros trucs genre la cassette de roulement, de pédaaliers, le genre de truc assez chiant »

A : « As-tu un garage à vélo ? »

C11 : « Ouais ça c'est un truc qui est assez bien dans mon, bon, dans ma résidence il y a un garage à vélo bon y a plus de vélos que d'emplacements »

A : « Pourquoi cela ne te dérange pas d'être avec les voitures ? »

C11 : « Bah déjà parce qu'en pratique ça me permet d'aller plus vite surtout, quoi, sur le trottoir avec les piétons bah ça ralentit plus. Ah si j'ai une piste cyclable, sans voiture c'est l'idéal, mais il ne faut pas non plus qu'il y est de piétons partout, mais après avec les voitures ça me dérange pas trop non plus parce que je pars sur le principe qu'ils ont leurs permis qu'ils ont voilà, que si y a des problèmes c'est pas entièrement de ma faute. Alors que si c'est un piéton, je serais plus responsable que si c'est une voiture, aussi »

A : « Que fais-tu quand il n'y a plus de pistes cyclable ? »

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

C11 : « Bah je vais sur la route, je vais au plus rapide, ben sauf quand c'est extrêmement dangereux par exemple tu vois pour aller de Grandmont à Auchan Tours Sud, je ne vais pas prendre le grand truc, la deux fois deux voies, qui est autoroute quasiment, je vais prendre la rue qui passe un peu à côté »

A : « Y a-t-il des moments où tu te sens en danger ? En descente peut être ? »

C11 : « Non pas particulièrement justement en descente je me sens pas trop en danger parce que je vais vraiment à la même vitesse que les voitures, elles ont vraiment aucune raison de venir essayer de me dépasser, par contre c'est souvent sur les trucs deux fois deux voies, par exemple pour aller à Saint Avertin, là aussi des fois ça, c'est un peu tendu avec les voitures, en plus sur les deux fois deux voies les gens ont tendance à vouloir te dépasser sans sortir de la voie, alors qu'il y a une deuxième voie à côté, autant quand y a qu'un sens dans les deux sens ça peut se justifier parce qu'il y a des gens qui arrivent face là c'est fait pour dépasser tu t'en sert pour dépasser, voilà, c'est pour ça aussi j'essaie de pas rester trop à droite pour que l'automobiliste en me dépassant comprenne qu'en me dépassant c'est comme si il doublait une voiture c'est, il faut qu'il passe sur la gauche »

A : « Pour finir, être vu te semble-t-il primordial ? »

C11 : « **Ouais, être vu c'est important, malheureusement trop important parce que, bon c'est quand même sympa d'être vu, mais quand le cycliste doit vraiment insister pour être vu des fois c'est chiant, l'automobiliste il pourrait un peu faire attention quoi** ».

BIBLIOGRAPHIE

❖ ARTICLES

○ OUVRAGES

▪ RAPPORTS

✓ DICTIONNAIRES

- ADAM Matthieu, *Visiter ou faire visiter ? La marche comme révélateur du rapport des habitants à leur quartier : l'exemple de visites libres dans l'écoquartier de Bottière-Chénaie*, IFSTTAR et Editions NecPlus in Recherche Transport Sécurité n°30, 2014, pp. 173-189
- AUGÉ Marc, *Eloge de la bicyclette*, Payot : Rivages poche, Paris, impr. 2010, p. 90
- ASCHER François, *Métapolis ou l'avenir des villes*, O. Jacob, Paris, 2010, p. 345
- ❖ ATU. Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours, *Question de Mobilité n°9, Le vélo : portrait d'une pratique*, juin 2013, p. 12
- CARRÉ Jean-René, *RESBI : Recherche expérimentale sur les stratégies des cyclistes dans la circulation* (résumé), INRETS, Recherche DRAST PREDIT, 1999, p.11
- CARRE Jean-René, *RESBI : recherche et expérimentation sur les stratégies des cyclistes dans leurs déplacements urbains*, INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, Editeur scientifique, Arcueil, 2001, p.85
- CARRÉ Jean-René avec la collaboration de Corrine MIGNOT, *Écomobilité - Les déplacements non motorisés : marche, vélo, roller..., éléments clés pour une alternative en matière de mobilité urbaine*, INRETS & PREDIT, 2003, p. 77
- CHALAS Yves, *L'invention de la ville*, Anthropos : Diffusion Economica, Paris, 2000, p. 199 (Chapitres 2 et 6, la ville latente, la ville émergente)

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

- ✓ CHOAY Françoise et MERLIN Pierre, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Presse universitaire de France, 3e édition mise à jour, Paris, 2010, p.843
- DE CERTEAU Michel, *L'invention du quotidien, Tome 1 : Arts de faire*, Gallimard, Paris, DL 1990, cop. 1990, p. 349 (Chapitre 7 : marches dans la ville)
- GWIAZDZINSKI Luc, *Un possible manifeste : Eloge de l'errance et de la désorientation Géographe*, ERRE. Variations labyrinthiques, Centre Pompidou, Metz, 2012, pp.52-56
- HERAN Frédéric, *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, La découverte, Paris, 2014, p. 255
- JOSEPH Isaac, *Le passant considérable : essai sur la dispersion de l'espace public*, Librairie des Méridiens, Paris, 1984, p. 146
- ✓ LEVY Jacques et Lussault Michel, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Berlin, 2^{ème} tirage, Paris, 2003, p. 1127
- MARTOUZET Denis et al., *PériVia : Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter : La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s)*, Rapport de recherche, La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable - Ménager les territoires de vie des périurbains, 2012, p.403
- MEISSONNIER Joël, *Se déplacer à vélo au quotidien : Analyser les pratiques, comprendre les tactiques, déconstruire les arbitrages de parcours*, Projet PREDIT « Vélo et politique globale de déplacements durables », Contribution ERA-MOB (CETE NP / IFSTTAR), Version préliminaire, 2012, p. 28
- ❖ MTI Conseil et TNS Sofres, *Les Français et le vélo en 2012, Pratiques et attentes : Principaux résultats de l'enquête* (observatoire des mobilités actives), Enquête réalisée à la demande du Club des villes et territoires cyclables et de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie), 2012, p. 28
- NOËL Nathalie, *Mieux comprendre la pratique de la bicyclette : enquête sur les déplacements et les activités de cyclistes de la Région métropolitaine de Québec*, Mobilité : recherche transports sécurité n°74, 2002, p.24
- NOËL Nathalie, *Formes urbaines, aménagements routiers et usage de la bicyclette*, Thèse présentée à la Faculté des études supérieures de l'Université Laval (Québec) pour l'obtention du grade de Philosophiae Doctor, 2003, p.141

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

- OFFNER Jean-Marc, « les mobilités », p. 53, in PAQUOT Thierry (dir.), LAUDIER Isabelle, *Repenser l'urbanisme*, Gollion ; Infolio, Paris, impr. 2013, cop. 2013, p.161
- PAILHOUS Jean, *La Représentation de l'espace urbain : L'exemple du chauffeur de taxi*, Presses universitaires, Paris, 1970, p. 103
- PAPON Francis, *Le retour du vélo comme mode de déplacement*, Habilitation à Diriger des Recherches – Dossier de candidature, Tome 1 : Mémoire de synthèse, IFSTTAR et Université PARIS-EST, 2012
- ❖ PAQUOT Thierry et al., « A bicyclette », *Revue Urbanisme*; Les Publications d'architecture et d'urbanisme, Paris, n°366, mai-juin 2009, p. 34
- PASSALACQUA Arnaud, *La bataille de la route*, Descartes & Cie, Paris, impr. 2010, p. 118
- RAMADIER Thierry, Les représentations cognitives de l'espace : modèles, méthodes et utilité, pp.177-200, in MOSER Gabriel et WEISS Karine, *Espaces de vie: aspects de la relation homme-environnement*, Armand Colin, Paris, impr. 2003, p. 369
- ✓ SAVIDAN Patrick et MESURE Sylvie, *Le dictionnaire des sciences humaines*, Quadrige dicos poche, édition 1, 2006, p. 1328
- THIBAUD Jean-Paul, La méthode des parcours commentés, p79 -... in Michel GROSJEAN et Jean-Paul THIBAUD (sous la direction de) : *L'espace urbain en méthodes*, Paris, Editions Parenthèses, Coll. Eupalinos, 2001, p. 217
- TUAN Yi-Fu, *Espace et lieu : la perspective de l'expérience*, Infolio, Gollion, 2006, p. 219

Sources issues des sources ci-dessus :

- Amar (G.), « Pour une écologie urbaine des transports », *Annales de la recherche urbaine*, n°59-60, juin-septembre 1993, p.140-151.
- Aultman-Hall L., Hall F.L., Baetz B.B. - *Analysis of bicycle commuter routes using geographic information systems: implications for bicycle planning*, Transportation Research Record, no 1 578, p. 102-110, 1997.

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain (Agglomération de Tours, 2014-2015)

- BALSIGER, Oskar.- *“Classeur vélo : aménagements à l’usage des deux-roues, recommandations”*, Berne, Office des Ponts et Chaussées, 1990.
- CLAVAL Paul, avec la collaboration de Françoise Claval, *La logique des villes*, Essai d’urbanologie, Litec, Paris, 1981, p.633
- Nankervis, M. (1999). *“The effect of weather and climate on bicycle commuting.”* Transportation Research, Part A 33A(6): 417-431.

CITERES

UMR 6173
Cités, Territoires,
Environnement et
Sociétés

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement,
Paysage,
Environnement



35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Directeurs de recherche :

ADAM Matthieu
Georges-Henry LAFFONT

VIELLE Aude

Projet de Fin d'Etudes

DA5

2014-2015

URBANITE CYCLISTE - Représentations et pratiques de la ville à vélo : le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain

Résumé : Cette recherche a été menée à cheval sur les années 2014 et 2015, dans l'agglomération tourangelle. Nous avons étudié le comportement des cyclistes utilitaires en milieu urbain et mis au jour d'importants résultats.

Le vélo a longtemps été relégué au rang de loisir et dénigré au profit de la voiture pour les déplacements quotidiens. Cependant depuis les années 2000 sa pratique connaît un renouveau grâce à l'évolution progressive des mentalités et à l'apparition d'une conscience écologiste. Le vélo est une des solutions aux différents défis que pose la mobilité aujourd'hui, à l'heure du changement climatique et de la crise économique.

Il s'agissait au départ d'explorer ce qu'est la ville pour les cyclistes et ainsi de montrer que la pratique du vélo est une expérience urbaine à part entière où il convient de différencier les cyclistes les plus à l'aise des moins à l'aise et cela par la mobilisation de différentes méthodes d'acquisitions telles que les entretiens, le parcours commenté, l'usage du GPS et la réactivation. Cette démarche s'inscrit également dans l'amélioration de la qualité et de la sécurité du réseau cyclable tourangeau, pour laquelle il était nécessaire d'étudier les comportements des cyclistes de l'agglomération afin d'apporter une réponse appropriée.

Mots Clés : comportement – cycliste – vélo – bicyclette – cycliste utilitaire – milieu urbain