

Catherine Espinasse
Psychosociologue
Consultante en Etudes et Recherches
12 rue des Lyonnais 75005 Paris
Tel : 01 47 07 29 73 / 06 64 22 29 73
cath.espinasse@orange.fr

**Principaux résultats présentés
lors du 17^{ème} congrès du Club des Villes Cyclables
&
Rapport d'analyse détaillée de la recherche qualitative :**

LE VELO DANS LA NUIT URBAINE

LES PRATIQUES, VECUS ET REPRESENTATIONS DU VELO DANS LA NUIT URBAINE

**Recherche réalisée pour le Club des Villes Cyclables
en partenariat avec les villes de :**

LYON, PARIS, POITIERS

**Avec le soutien de la Coordination Interministérielle
pour le développement de l'usage du vélo**

Paris le 29 octobre 2007

N° SIRET : 390 151 397 000 36
Membre d'une association agréée acceptant le règlement des honoraires par chèque

PLAN

PRINCIPAUX RESULTATS PRESENTES LORS DU 17 ^{ème} CONGRES DU CLUB DES VILLES CYCLABLES	p 3
RAPPORT D'ANALYSE DETAILLEE	p 6
I/ LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DE LA RECHERCHE	p 7
1/ Le contexte	p 7
2/ Les objectifs	p 8
II/ LA METHODOLOGIE ET LES ECHANTILLONS	p 10
1/ Une phase de recherche par entretiens ouverts auprès de cyclistes	p 10
2/ Une phase de recherche projective auprès de lycéens	p 10
III/ ANALYSE PAR VILLE	p 11
1/ Avant-propos méthodologique	p 11
2/ Remerciements	p 12
<u>Paris</u>	p 13
1/ Analyse des entretiens	p 13
2/ Analyse des rédactions	p 41
<u>Lyon</u>	p 45
1/ Analyse des entretiens	p 45
2/ Analyse des rédactions	p 60
<u>Poitiers</u>	p 70
1/ Analyse des entretiens	p 70
2/ Analyse des rédactions	p 84
V/ SYNTHESSES PAR VILLE	p 88
Paris	p 88
Lyon	p 90
Poitiers	p 92
V/ SYNTHESSES GLOBALES	p 94
1/ Convergences entre les trois villes	p 94
2/ Divergences en fonction des villes	p 97
3/ Synthèse du contenu des rédactions	p 99
Conclusions	p100
ANNEXES	p 101
Guide d'entretien	p102
Sur mon vélo hé ho !	p105

PRINCIPAUX RESULTATS PRESENTES LORS DU 17^{ème} CONGRES DU CLUB DES VILLES CYCLABLES

Le vélo dans la nuit urbaine, tel est l'intitulé de la recherche qualitative menée pour le Club des Villes Cyclables, en partenariat avec le Grand Lyon, Paris et Poitiers, avec le soutien de la coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo. Les principaux résultats de cette recherche ont été présentés lors du 17^{ème} congrès du Club des Villes Cyclables à Lyon, le 18 octobre 2007.

Les objectifs de cette recherche sont de **comprendre les vécus et représentations de la pratique du vélo**, dans différents contextes urbains, en fonction des temporalités et en particulier, d'apporter un éclairage sur cette pratique du vélo, au cours de la nuit. Cette investigation a été menée par entretiens ouverts, **auprès de 60 cyclistes urbains** au total, **dont la moitié à Paris, 20 à Lyon - dont 10 auprès d'usagers de Vélo'v - et 10 à Poitiers**. Cet échantillon restreint était composé de 31 hommes et 29 femmes, 32 cyclistes de moins de 35 ans et 28 de plus de 35 ans. L'analyse de ces entretiens sur les pratiques de cyclistes urbains adultes, a été complétée par le recueil et **l'analyse de contenu de plus de 300 rédactions** d'élèves de seconde, sur le thème de « vous êtes en vélo dans la ville, la nuit... », donc portant cette fois sur les représentations et l'imaginaire suscité par la pratique du vélo dans la ville la nuit auprès de jeunes de 15 à 16 ans. Le recueil de l'information a été réalisé en juin à Lyon et à Paris - donc avant la mise en place de Vélib dans la capitale - et fin août à Poitiers.

Les résultats de cette recherche mettent en évidence plusieurs catégories de cyclistes dont en particulier :

- « **les inconditionnels** » qui font du vélo quelles que soient les saisons et les temporalités, de jour et de nuit, pour lesquels le vélo est leur mode de déplacement quasi exclusif, correspondant à un mode de vie et recouvrant un engagement citoyen ;
- « **les hédonistes** » qui ne font du vélo que si les conditions météorologiques sont clémentes, mais qui l'utilisent aussi la nuit, dans le cadre de leurs déplacements de loisir.

A ces deux catégories majeures, il faut en ajouter trois autres, mineures :

- « **les prudents** » **rencontrés à Paris** et constitués de femmes qui se sentent particulièrement vulnérables en vélo et qui évitent de l'utiliser la nuit ;
- « **les cyclistes à prétentions sportives** » **constitués d'hommes** exclusivement qui aspirent à entretenir leur forme physique en faisant parfois du vélo également hors de la ville, au cours des week-ends, rencontrés surtout à Poitiers ;
- **enfin, « les rationalistes » à Lyon**, qui ont effectué un transfert modal radical, rejoignant ainsi « les inconditionnels » !

Les cyclistes urbains interrogés soulignent la diversité des bénéfices et avantages de la pratique du vélo en tant que mode de déplacement urbain : sa dimension pratique, de par sa souplesse d'usage, le fait qu'il permette de s'arrêter au gré de ses humeurs et envies, sa dimension économique et écologique, surtout pour les habitants de Lyon et Paris. Dans ces deux grandes agglomérations, il semble que l'usage du vélo recouvre une lutte active contre l'automobile, une sorte de militantisme en faveur du développement durable, ainsi qu'un exercice physique quotidien bénéfique !

A Poitiers, ville de moindre taille, la pratique urbaine du vélo en revanche, est moins caractérisée : elle est à mi-chemin entre pratique de loisir, permettant d'être en contact avec la nature et mode de déplacement urbain. Dans cette ville, le vélo évoque pour les hommes, le cyclisme, en tant que pratique sportive ! Ainsi, le renversement d'image annoncé du vélo n'est-il probant que dans les grandes agglomérations telles Paris et le Grand Lyon ! Il est à noter aussi que **le vélo et l'eau sont souvent associés**, au regard de la platitude du terrain requise...

Les inconvénients attribués au vélo sont plus rares et sont centrés essentiellement sur la dangerosité de la circulation automobile, quelle que soit la ville. Viennent ensuite les problèmes de tenues vestimentaires, de transpiration due à l'effort physique fourni, de manque de lieux où garer son vélo à Paris surtout, ainsi que les risques de vol, de vandalisme ou plus marginalement, les incidents techniques.

Ces trois villes, malgré leurs différences, sont perçues comme ayant entamé une politique en faveur du vélo, par les cyclistes interrogés. La création d'itinéraires cyclables, les offres de location de vélos ou de vélos en libre service sont autant d'indices qui témoignent de cette volonté politique. Cependant, c'est Lyon qui apparaît comme la ville étant allée le plus loin dans cette politique et où le vélo a le plus « droit de cité » ! **A Lyon, l'effet de l'offre Vélo'v, a été de légitimer la pratique urbaine du vélo**, considérée par toutes les personnes interrogées, comme « le » mode de déplacement le plus intelligent puisque le moins polluant, le plus économique, et surtout pour de petits trajets, le plus rapide. La prolifération des cyclistes suscitée par Vélo'v, aurait dans cette ville, selon les personnes interrogées, tendance à inverser le rapport de force entre véhicules motorisés et ce mode doux, qui oblige les automobilistes à modifier leurs comportements au volant... De surcroît, en comparaison avec Paris - où Vélib n'avait pas encore été mis en place au moment de la réalisation de l'étude, mais où cette offre était attendue avec impatience - il apparaît que **Vélo'v a pu contribuer à endiguer l'usage des motos et surtout des scooters à Lyon, voire a pu constituer une prévention par rapport à l'usage du deux roues motorisé.**

A Paris, en revanche, les ennemis des cyclistes, sont non seulement les voitures, mais également les scooters ! Ce dernier mode de déplacement est considéré comme une mauvaise alternative par rapport à la voiture de la part des cyclistes et suscite leur agressivité. Le partage des couloirs avec les bus ne pose pas de problème majeur, voire semblerait générer une sorte de code de civilité entre ceux qui sont du même côté de la voie, grâce en particulier à l'usage de la sonnette des bus et des vélos ! Les piétons et en particulier parmi ceux-ci, les personnes âgées, sont considérées par les cyclistes, comme plus vulnérables qu'eux. Cependant, certains cyclistes, en particulier ceux qui se sentent le plus vulnérables, les femmes, avouent emprunter parfois les trottoirs, par peur de la circulation automobile ! Malgré la conscience du danger que représente la circulation automobile pour les cyclistes, **le refus de porter un casque à vélo est quasi systématique**. Le casque est vécu comme une entrave à la liberté et à leur élégance de la part des femmes. Seuls quelques hommes à prétentions sportives, ou ayant eu des accidents relativement graves en vélo, acceptent le port du casque.

Le vélo à Lyon et à Paris est utilisé de jour comme de nuit, quasi systématiquement ! Le vélo apparaît en effet comme un moyen non seulement de palier le manque de transports collectifs nocturnes, mais aussi comme **une opportunité de redécouvrir les charmes et la féerie des lumières de la ville**. Le plaisir éprouvé à circuler en vélo la nuit, est amplement

commenté par les cyclistes interrogés, particulièrement à Lyon qui brille par son image de ville lumières ! Ce mode de déplacement nocturne semble autoriser certes, des transgressions du code de la route, tel le fait de rouler de front, ainsi que des modes de convivialité qui ne peuvent être vécus le jour, au regard de la densité de la circulation automobile. Prendre un vélo pour rentrer chez soi de nuit, est vécu comme moins dangereux que la conduite d'un véhicule motorisé, à la sortie d'une boîte ou d'une soirée bien arrosée : **une façon de se « dégriser » grâce à « la caresse de l'air frais »**, tant évoquée dans les rédactions recueillies!...

A Poitiers, la pratique nocturne du vélo en revanche, apparaît parfois incongrue et n'est le fait que des plus jeunes cyclistes urbains. Ces derniers préconisent l'usage du vélo lors des sorties de boîtes de nuit et sont dans l'attente d'événements tant diurnes que nocturnes en faveur du vélo...

Concernant les lycéens, élèves de seconde, si l'on s'en réfère aux thèmes et situations développés dans leurs rédactions, on note qu'ils ont tendance à dramatiser la pratique vélo dans la nuit. Cependant, s'ajoutent à la noirceur des récits, des sentiments de liberté manifestes, ainsi que la féerie là encore, attribuée aux centres villes éclairés.

La visibilité du cycliste s'avère la préoccupation la plus récurrente la nuit. Mais les vélos en libre service à Lyon étant dotés de phares, ce problème s'amenuise fortement et Vélo'v contribue ainsi à renforcer un usage nocturne du vélo. De surcroît, cette offre fait disparaître les craintes de vol et de dégradation. Reste cependant le problème de la visibilité du cyclistes lui même, et il ressort de cette recherche que l'offre vestimentaire fluorescente est peut-être trop restreinte aujourd'hui, tant elle est associée aux tenues des travailleurs de chantiers ! La nuit étant de plus en plus un temps de vie des urbains et en particulier des jeunes, il conviendrait que soit envisagées des créations de vêtements, adaptées à leurs pratiques de mobilités et aux exigences esthétiques des femmes en particulier ! Cette pratique massive du vélo au cours de la nuit, exige également des innovations en matière de fluorescence du marquage des pistes cyclables et en termes de visibilité et de lisibilité plus grande des parcours cyclistes dans les villes. De telles améliorations contribueraient de surcroît, à **développer l'usage du vélo dans le cadre d'un tourisme nocturne.**

Sont attendues dans ces trois villes, une extension et un entretien des pistes et bandes cyclables, ainsi qu'une reconnaissance du cycliste, qui se perçoit à Paris comme à Lyon, comme un citoyen exemplaire, voire un « héros citadin », grâce à un code de la rue, évoqué parfois et perçu alors, comme plus adapté aux cyclistes que le code de la route ! Cette demande de reconnaissance des cyclistes est particulièrement forte à Paris, où la voiture et le scooter apparaissent encore comme les modes dominants et où les verbalisations et amendes dont font l'objet les cyclistes, suscitent une certaine révolte de leur part.

En conclusion, on peut affirmer que le vélo constitue, plutôt qu'un mode doux, « un mode actif », tant au plan physique, qu'en terme d'engagement citoyen. Il est aussi un mode de déplacement urbain qui permet d'entretenir sa forme physique, voire de prendre soin de soi et des autres, au plan de la santé. La pratique du vélo s'avère particulièrement adaptée à la nuit, puisque permettant de palier les manques ou insuffisances de transports collectifs nocturnes et évitant l'attente passive d'un bus. Enfin, l'utilisation du vélo, particulièrement en libre service, est **une opportunité d'accroître en station, l'urbanité et la convivialité** entre les usagers... Autant de bénéfices qui ouvrent des perspectives de développement à ce mode actif et bénéfique.

RAPPORT D'ANALYSE DETAILLEE

I/ LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

1/ Le contexte

Le vélo est un mode de déplacement en pleine croissance, qui mérite qu'en soient étudiées les pratiques, en fonction des populations, des contextes urbains, des motifs de déplacement, mais aussi **des temporalités...** Jusqu'alors, la pratique du vélo n'a été appréhendée pour ainsi dire, qu'en tant que pratique diurne. Or, au regard de la déstructuration des temps sociaux, et du recul de l'heure du coucher des citadins, **la nuit constitue désormais, un temps de vie**, en particulier pour les jeunes urbains.

Les loisirs tiennent une place importante pendant la nuit et les grandes agglomérations rivalisent en terme d'attractivité touristique, au travers de leurs offres de vie nocturne et implicitement au moins, de leur offre de transports nocturnes, **de mobilités nocturnes**. Il existe certes **différentes catégories de nuits** : ainsi celles de la fin de semaine sont-elles plus « chargées » que les autres, comme en témoignent les données chiffrées relatives à la fréquentation des transports collectifs nocturnes, tel Noctilien, en Ile-de-France. Ces nuits exceptionnelles et festives se sont multipliées au fil des années : elles sont liées à des événements culturels le plus souvent, telle Nuit Blanche. Elles drainent des populations variées et constituent des **occasions de sorties nocturnes où les mobilités douces jouent un rôle important dans mise en scène de la ville**. Nous avons montré dans des études antérieures, que les déambulations pédestres et l'usage du vélo sont particulièrement manifestes au cours des éditions de Nuit Blanche. Ces modes de déplacement doux favorisent en effet une **réappropriation de la ville par ses résidents** et sa découverte insolite par les touristes et « visiteurs du soir »...

Par ailleurs, la nuit est consacrée à des activités professionnelles régulières ou occasionnelles pour près de 50% de la population parisienne, selon l'enquête sur « Les emplois et les rythmes de vie la nuit à Paris » commandée par le Bureau des Temps de la Mairie de Paris. Les personnes travaillant en horaires décalés sont de plus en plus nombreuses en milieu urbain. Nous avons pu remarquer antérieurement dans cette population **que la nuit extrême non seulement les sentiments et ressentis** - la nuit est qualifiée de « glauque » par les uns, de « magique » par les autres - mais aussi la distinction entre les rythmes de vie propres aux catégories sociales et professions concernées par ces décalages.

La pratique du vélo la nuit en elle-même, nous apparaît intéressante à analyser, tant elle constitue « un angle mort » de la recherche sur les mobilités. La finalité de notre étude est de cerner et de comprendre **les vécus et représentations** relatifs à la pratique du vélo dans la nuit urbaine, afin d'appréhender la place qu'elle a dans les temps de vie, de faire sortir ce mode doux d'une relative obscurité, par rapport à ce temps de vie des jeunes... Trois villes : **Lyon, Paris et Poitiers** ont manifesté leur intérêt pour cette recherche et ont été partenaires du Club des Villes Cyclables pour sa réalisation. Nous les en remercions et espérons que les résultats exposés contribueront au développement de la pratique du vélo et enrichiront les réflexions des décideurs en termes de politiques des temps et des transports.

2/ Les objectifs

Les principaux objectifs de cette recherche sont d'apporter des éléments de réponse aux principales questions suivantes que nous avons structurées en **quatre thèmes** :

1/ Quels sont les usages et temporalités de la pratique du vélo en milieu urbain ?

En quelles circonstances le vélo est-il choisi comme mode de déplacement ?

Quelles sont les raisons spontanément évoquées de choix de ce mode doux de la part d'urbains : quels avantages sont d'emblée attribués à ce mode de déplacement en ville?

Avec quels autres modes le vélo est-il mis en concurrence explicitement et implicitement? Comment s'élaborent les choix modaux ?

Quels sont les freins, motivations et les déclencheurs à l'usage du vélo ?

Quels types de trajets sont effectués à vélo et quels sont ceux, qui en revanche, sont évités?

Quelles sont les voies de circulation qui sont empruntées selon à la fois les contextes, temporalités et usages?

Quels sont les moments de la journée où est utilisé le vélo ?

Dans quelle mesure ces usages du vélo sont-ils les mêmes selon qu'ils sont diurnes ou nocturnes ?

Quels sont les raisons, motifs et motivations à utiliser le vélo en soirée et la nuit en particulier?

Comment sont décrits les usagers du vélo en soirée et la nuit ?

2/ Quels sont les pratiques et vécus du vélo la nuit, quelle symbolique est liée au vélo dans la nuit urbaine?

Dans quelles circonstances le vélo est-il utilisé la nuit en ville ?

Comment sont vécus par les cyclistes, leurs déplacements en vélo, la nuit, dans la ville?

Existe-t-il des différences de vécu de la pratique du vélo selon qu'elle a lieu de jour ou de nuit ?

Dans quelle mesure la pratique du vélo la nuit, résulte-t-elle d'un véritable choix modal ou bien est-elle liée à une contrainte, telle l'absence d'autres offres de transports collectifs nocturnes ?

Quels sont les souvenirs, faits marquants associés au vélo la nuit ? Quelle est la nature de ces faits marquants et souvenirs de vélo la nuit dans des contextes urbains ?

Ce temps de l'obscur renforce-t-il chez les cyclistes des craintes et sentiments d'insécurité, ou en revanche, accentue-t-il le sentiment de liberté et le plaisir éprouvé en selle, au regard du mystère environnant ou de la fluidité de la circulation ?

La conduite d'un vélo la nuit est-elle la même que de jour ou bien s'en différencie-t-elle, et de quelle façon? Quelles sont les préoccupations et précautions suscitées par la conduite d'un vélo la nuit ?

Comment les cyclistes perçoivent-ils les comportements des autres usagers de la route, ou des voies qu'ils empruntent et partagent avec les automobilistes, les conducteurs de bus, les motards, la nuit en ville ?

La nuit, de par sa fluidité, et celle en particulier de la circulation automobile, est-elle selon les personnes interrogées, un temps propice à cette forme de mobilité douce ou bien est-elle perçue comme un temps dangereux pour les cyclistes ?

Les risques routiers sont-ils perçus comme identiques au jour, pour les cyclistes, ou bien comme étant amplifiés la nuit, en raison de la faible visibilité des cyclistes ?

Quelles sont les éventuelles stratégies déployées et moyens utilisés pour minimiser les risques en vélo la nuit ?

Quelle est l'importance accordée à la tenue vestimentaire en vélo, la nuit ? Dans quelle mesure certains vêtements sont-ils vécus comme plus appropriés que d'autres, voire réservés à cette pratique ?

Les vols de vélo ou d'éléments du vélo, sont-ils autant ou plus redoutés la nuit que le jour, dans la ville de résidence ? Quels sont les stratégies et moyens utilisés par rapport à ce type de risque ?

Quelles sont les ambiances urbaines ressenties la nuit en vélo ? Dans quelle mesure le spectacle de la ville la nuit est-il apprécié au travers de ce mode de déplacement ou bien ce spectacle est-il occulté par la vigilance que nécessite la conduite du vélo ?

3/ Quelles sont les dimension imaginaires associées à la pratique du vélo, dans la nuit urbaine ?

Quelles sont les images, situations, associations et évocations liées au fait d'être en vélo dans la nuit urbaine pour une population de jeunes, usagers potentiels ou réels ?

Quelles sont, les thématiques les plus récurrentes ou transversales, inhérentes à ces représentations du vélo dans la nuit urbaine ? Dans quels registres s'inscrivent-elles ?

Dans quelle mesure existe-t-il une dramatisation des situations à bicyclette, induite par la nuit, ou bien au contraire une magie vient-elle auréoler la liberté en deux roues, inhérente à la fluidité du temps nocturne ?

4/ Quelles sont les préoccupations et attentes des cyclistes nocturnes ?

Comment sont perçues les politiques urbaines par rapport au vélo, dans chacune des villes retenues ? Comment sont-elles caractérisées ?

Quelles sont les offres en faveur du vélo qui sont perçues et de qui émanent-elles selon les personnes interrogées ? Comment sont-elles évaluées ? Selon quels critères ?

Dans quelle mesure les cyclistes interrogés sont-ils satisfaits ou non, de ces politiques ? Quelle est la nature de leurs satisfactions et insatisfactions ?

Dans quelle mesure les cyclistes ont-ils des attentes d'amélioration de leurs conditions de circulation à vélo dans leur ville la nuit ? Quelles sont les améliorations suggérées ou proposées ?

Quelles sont les attentes des cyclistes en général par rapport à l'usage du vélo, dans leur ville et en particulier, par rapport à son usage nocturne ? Sur quoi portent ces attentes dans l'idéal ?

Comment est positionnée la ville de résidence par rapport à d'autres villes en France ou en Europe, en matière de mobilités douces et de possibilité de pratique du vélo ?

Quelles sont les villes qui sont perçues dans ce domaine, comme exemplaires, voire citées comme des références ?

II/ LA METHODOLOGIE ET LES ECHANTILLONS

Pour apporter des éléments de réponse à ces principales questions de façon exhaustive et détaillée, nous avons réalisé, comme convenu initialement : **deux phases de recherche**, permettant de recueillir des **matériaux complémentaires**, de l'ordre du **réel** (les pratiques, les usages), **du symbolique** (les représentations, images) et de **l'imaginaire** (situations imaginées ou projetées par de jeunes lycéens).

1/ Une phase de recherche par entretiens ouverts auprès de cyclistes

Nous avons opté de ne pas présélectionner les cyclistes interrogés, en fonction de leurs rythmes de vie et de leurs horaires de pratique du vélo, afin d'éviter de ne se centrer dans cet échantillon restreint, que sur des cyclistes nocturnes. Cet échantillon de cyclistes urbains recrutés à différentes heures, dans différents quartiers des trois villes, permet ainsi, de détecter les motivations et les freins à l'égard de la pratique du vélo la nuit.

60 entretiens ont été menés au total dont :

- **31 hommes, 29 femmes**
- **32 de moins de 35 ans, 28 de plus de 35 ans.**

Les sous-échantillons sur chacune des trois villes sont les suivants :

- **10 sur Poitiers** : 4 hommes, 6 femmes ; 4 de moins de 35 ans, 6 de plus de 35 ans
- **20 sur Lyon** : 9 hommes, 11 femmes ; 10 de moins de 35 ans, 10 de plus de 35 ans
- **30 sur Paris** : 18 hommes, 12 femmes ; 18 de moins de 35 ans, 12 de plus de 35 ans

2/ Une phase de recherche projective écrite auprès de lycéens, par rédactions

Grâce à la collaboration de proviseurs et d'enseignants de Français dans des lycées implantés au cœur des trois villes retenues, des **rédactions d'élèves de classes de seconde**, ont été recueillies. Le sujet proposé était le suivant : « *Vous êtes en vélo, dans la ville, la nuit : Imaginez une situation, développez les ambiances et ressentis, élaborer une dramaturgie...* »

L'analyse de contenu exhaustive et détaillée de ces rédactions permet de mettre en évidence : les situations, contextes, sentiments associés, éléments de dramaturgie et personnages employés. Nous avons donc tenté de fonder les caractéristiques majeures de **l'imaginaire collectif** et des **représentations sociales** de la pratique du vélo dans la nuit urbaine, de lycéens élèves de seconde...

A été recueilli et analysé dans les trois villes **un corpus composé au total de 303 rédactions** d'élèves de classes de seconde, dont :

- **170 rédactions à Paris**, des lycées Buffon et Gabriel Fauré
- **69 rédactions à Lyon**, de deux classes du lycée du Parc
- **64 rédactions à Poitiers**, de deux classes du lycée Victor Hugo

III/ ANALYSE PAR VILLE

1/ Avant-propos méthodologique

Cette analyse détaillée ville par ville, est structurée de façon identique quelle que soit la ville, puisque les choix méthodologiques de recueil des informations sont communs : **entretiens ouverts et rédactions**. Ces deux types d'outils constituent les modes de structuration des deux premiers chapitres relatifs à chaque ville : analyse des entretiens, analyse des rédactions.

Seule la taille des échantillons et le nombre de rédactions recueillies dans chaque agglomération diffèrent. Le guide d'entretien qui figure en annexe est le même pour toutes les personnes interrogées dans les différents sites et le sujet de rédaction proposé aux élèves de seconde est identique.

Suite à ces analyses détaillées ville par ville, figurent **des synthèses par ville**, puis des **synthèses globales** permettant de mettre en évidence **les convergences et divergences des « points de vue »** et des vécus des cyclistes, en fonction des villes.

Le plan de l'analyse détaillée des entretiens est le suivant pour chacune des villes:

- a : Caractéristiques des personnes interrogées**
- b : Types de pratiques et de cyclistes**
- c : Perception des avantages et des inconvénients de la pratique du vélo**
- d : Les meilleurs et pires souvenirs en vélo**
- e : La pratique du vélo la nuit**
- f : Attentes par rapport à l'usage du vélo dans la ville et dans la nuit urbaine**
- g : Les villes perçues comme les plus adaptées à la pratique du vélo**

2/ Remerciements

J'adresse mes remerciements les plus sincères, à toutes les personnes qui ont bien voulu m'aider pour la réalisation de cette recherche, et en particulier pour le recueil des rédactions :

Mesdames :

- **Catherine Achouline**, proviseur adjointe du lycée Buffon, dans le 15^{ème} arrondissement de Paris,
- **Patricia Blanchon**, professeur de français au lycée du Parc à Lyon,
- **Miléna Broussouloux**, surveillante au lycée Gabriel Fauré, dans le 13^{ème} arrondissement de Paris,
- **Elisabeth Juchault**, professeur de français au lycée Victor Hugo à Poitiers,
- **Virginie Masina**, conseillère principale d'éducation au lycée Gabriel Fauré, dans le 13^{ème} arrondissement de Paris.
- **Barbara Tessier du Cros**, élève de première L, au lycée du Parc à Lyon.

Messieurs :

- **Christophe Gallais**, proviseur adjoint au lycée Gabriel Fauré, dans le 13^{ème} arrondissement de Paris,
- **Robert Rochaud**, adjoint au Maire de Poitiers.

Je remercie par ailleurs toutes les personnes qui ont partagé avec moi ce travail de recherche qualitative, dont en particulier **Geneviève Coudin**, Maître de Conférences en Psychologie Sociale, à l'Université de Paris V, pour son aide en matière d'analyse et pour ses relectures.

Je remercie aussi **Chris François** de son efficacité constante, ainsi que mes amies étudiantes et stagiaires, de leur aide pour l'organisation du terrain, le recueil de l'information et de leur enthousiasme pour ce sujet de recherche : **Claire Blossier, Julie Claret, Julia Fulchignoni, Agnès Jourdan**.

Je remercie enfin **Caroline Grandjean**, de son : « Sur mon vélo hé ho ! » qui figure en annexe et clôt ce rapport sur une note poétique relative au rapport de l'adolescente à son vélo...

III1/ Paris

1/ Analyse des entretiens

a : Caractéristiques des personnes interrogées

Rappelons que cet échantillon de 30 personnes était composé de : **18 hommes, 12 femmes ; 18 de moins de 35 ans, 12 de plus de 35 ans.**

En termes de lieu de résidence : **28 habitent Paris intra-muros**, dans différents quartiers de la capitale (5^{ème}, 9^{ème}, 10^{ème}, 11^{ème}, 13^{ème}, 14^{ème}, 18^{ème}) et 2 habitent la banlieue.

En termes d'activités professionnelles, parmi les plus jeunes les 20 à 35 ans : **10 étudiants** de différentes disciplines, et pour les plus de 35 ans, **20 actifs**, de catégories socioprofessionnelles moyennes, avec une majorité de **fonctionnaires** tels enseignants, formateurs, agents territoriaux et chercheurs. Les autres étaient des professionnels du tourisme, de l'édition, étaient des informaticiens et des artistes (un peintre, une photographe).

En termes de situation familiale, parmi ces 30 personnes interrogées : 8 vivaient en couples (mariés ou concubins), **17 étaient célibataires** et 5 divorcés.

Les entretiens sur Paris ayant été réalisés avant la mise en place de Vélib, en juin et début juillet, toutes les personnes interrogées **possédaient leur propre vélo**. Un peu plus d'un tiers seulement de l'échantillon possédait une voiture (11 personnes) : ce sont les plus de 35 ans.

b : Types de pratiques et de cyclistes

Il s'avère qu'il existe différents types de rapports au vélo, différents usages de ce mode de déplacement dans Paris. Une typologie peut être esquissée des cyclistes parisiens. nous avons distingué **trois types principaux**:

1/ Les inconditionnels du déplacement à vélo : ils utilisent le vélo en priorité, le préférant aux TC, voire l'utilisent exclusivement, et ce depuis plusieurs années, quelles que soient les conditions climatiques et les temporalités ; en particulier, ces inconditionnels sont cyclistes **de jour, comme de nuit** ! Entrent dans cette catégorie des hommes et des femmes de tous les âges qui estiment, en faisant du vélo, avoir un **comportement citoyen** au plan de l'écologie, **ne pas être dépendants** des fréquences des TC, et de surcroît, **prendre soin de leur forme physique**... Ces inconditionnels du vélo éprouvent à la fois un **sentiment d'autonomie** et une **autosatisfaction** indéniable, comme en témoigne le qualificatif de « **héros citoyens** » **que certains se sont attribués**. Ils ont le sentiment d'appartenir à un groupe social favorisé : puisque habitant Paris intra muros et échappant à la contrainte des transports collectifs, sans pour autant participer à la pollution. Les discours recueillis comportent d'emblée, dès les présentations, des revendications qui attestent d'une demande de **reconnaissance du cycliste, en tant que citoyen exemplaire, contribuant au développement durable**. Cette demande symbolique n'oblitére pas les préoccupations plus pratiques, quant à la place du cycliste sur la voie et posent d'emblée, la problématique du partage entre les différents modes de déplacement dans la ville.

Le problème des vélos c'est qu'on ne fait pas de bruit. Ce que je dis aux mamies qui ne me voient pas et m'insultent : « Ah oui c'est sûr que si j'avais une grosse moto qui fait plein de bruit et qui pollue bien, vous me respecteriez plus ». (...) Nous cyclistes, on devrait nous dérouler le tapis rouge : on fait de la place dans les transports, on ne pollue pas et on ne coûte rien à la sécurité sociale par ce qu'on se bouge les fesses. On est des héros citoyens ! (H +35)

Ceux qui attendent le bus sont dépendants, pas ceux qui utilisent le vélo. Je suis une publicité ambulante pour le vélo. Je suis née sur un 2 roues ! (F +35)

Je peux m'habiller comme je veux dans mon boulot. Je me sers de mon vélo même pour me rendre à un rendez-vous chic. Pour reprendre figure humaine, j'arrive plus tôt. Je me recoiffe, je me remets sur 2 pattes, sinon on donne l'impression « d'être un OVNI à Paris ! (F +35)

Si à Paris on commence à ne plus faire de vélo quand il pleut, autant acheter une carte orange ! A tous moments, il est agréable de s'en servir. Le matin tôt et le soir surtout ce sont les moments les plus agréables. Il y a moins de circulation et la qualité de l'air est meilleure. (F +35)

Il est plus agréable de faire du vélo après 9h30 le matin, et la nuit, à partir de 20h30 21h... Paris, c'est vraiment à toi ! Tu vas partout les mains libres, tu regardes autrement les bâtiments, les lumières. (H -35)

De la même façon, **des facteurs plus pratiques** viennent corroborer ce **choix quasi « identitaire » du vélo** : la relative proximité entre le lieu de résidence et le lieu de travail ou l'absence de ligne directe de bus ou de métro, concernant les itinéraires domicile-travail.

Je possède un vélo dont je me sers tous les jours pour aller au travail. Parce que j'habite assez près de mon travail qui est à 30 minutes à pied, ou à 7 minutes en vélo si je roule très vite, ou à 15 minutes à vitesse de sénateur... (H +35)

Ce qui est déterminant dans mon choix du vélo ? Le fait qu'il n'y a pas de ligne de métro directe jusqu'à mon travail. Il n'y a pas de bus direct et aussi c'est plus intéressant de prendre mon vélo : il y a très longtemps que j'ai pris l'habitude de prendre mon vélo, c'est le moyen le plus rapide, le plus efficace, et le plus rationnel. Et je fais des courses en passant. (H +35)

Je n'ai pas de voiture parce que j'habite à Paris intra-muros. Je travaille à l'Opéra. A ma disposition j'ai des bus, des trains, des avions, des taxis et mon vélo. Je possède un vélo, j'en suis propriétaire depuis 12 ans et j'en fais depuis cette époque. C'était à l'occasion des grandes grèves de transport. C'était tellement compliqué pour moi avec Jean, mon fils qui sortait de l'école ... Je ne pouvais pas faire autrement. Je me suis acheté mon premier vélo à ce moment là pour aller travailler. Et une fois que j'ai eu commencé, c'était fini ! J'étais prise par le virus du vélo ! (F +35)

Au sein de la catégorie des inconditionnels il faut mentionner une sous catégorie : celle des **inconditionnels sportifs**, composée de jeunes gens surtout. Ceux-ci revendiquent de faire du vélo en tant que pratique sportive quotidienne, qu'ils peuvent assumer en ville. Cette pratique de plusieurs heures, est l'occasion de découvrir la ville...

Le vélo pour moi, c'est un mode de déplacement, mais c'est aussi un loisir sportif. Donc il y a des moments où j'en fais plus d'une heure, parfois jusqu'à 3 heures tout seul ou avec des copains, et le but c'est, non pas de se déplacer dans Paris, c'est à dire, pas en mode déplacement, mais on visite, on regarde. On peut y ajouter des côtes, comme Ménilmontant pour s'amuser. Et parfois c'est un mode de déplacement : typiquement quand je vais chez mon père... (H - 35)

Les plus âgés décrivent des « itinéraires de décroissance » des modes de déplacement qui ont été les leurs, qui vont de l'auto au vélo, en passant par le deux roues motorisées. Ces passages des modes de déplacement motorisés au vélo, sont présentés comme correspondant en partie au moins, aux modes dominants des époques traversées par les plus de 50 ans !

Je fais du vélo depuis que j'ai 8 ou 9 ans, à St Quentin. A Paris, j'ai commencé par la mobylette et je croyais que les distances étaient trop importantes pour faire du vélo. J'ai acheté un demi-course (comme quand j'étais petite) à une brocante. J'ai découvert des distances qui ne sont, après tout, pas infranchissables. C'était il y a une vingtaine d'années. On m'avait volé ma mobylette. On m'a volé plusieurs fois mon vélo : c'est la seule chose que je rachète. J'ai eu une voiture qui a aussi été volée. J'étais contente au début, j'avais 25 ans, je venais de province : tout le monde avait une voiture ! J'ai donc commencé par la voiture, puis la mobylette, puis le vélo.(F +35)

2/ Les hédonistes : ils n'utilisent le vélo que lorsque la météo est relativement clémente. Ainsi, la pluie et le froid leur font choisir un autre mode de déplacement, le plus souvent les transports collectifs. **La saisonnalité intervient** de façon évidente dans le choix modal, pour cette catégorie de cyclistes modérés qui stigmatisent parfois les « Ayatollahs du vélo », et cherchent à s'en distinguer. Il s'agit aussi de personnes qui **réservent le vélo pour leurs sorties de loisirs** ou encore comme pratique de week-end, craignant au cours de la semaine, de n'être pas « présentables », lors de leur arrivée à un rendez-vous professionnel. Cependant, **au cours de la nuit le vélo peut être utilisé également**, dans le cadre de sorties d'agrément, et il arrive que ce mode de déplacement recouvre aussi des déplacements professionnels, malgré les inconvénients que représentent la transpiration générée par l'effort physique et le risque d'une tenue plus négligée ou tâchée...

A partir du printemps je le prends pour aller et revenir de mon travail, pour faire des courses et me déplacer dans Paris. (F +35)

Les fois où je le lie avec le travail, c'est justement en me disant : c'est pour aller plus vite, quoique ce n'est pas vrai, je vais plus vite en métro. Mais ce que j'aime bien quand je vais en vélo à un rendez-vous de boulot, c'est après mon rendez-vous, parce que là j'ai ce plaisir dont je parlais : repartir à mon rythme. Je vais pouvoir me laisser complètement aller, flâner si je veux en rentrant chez moi ou à mon atelier. Là c'est vraiment inestimable c'est vraiment agréable... (H +35)

Si je suis en retard, je prends le métro, car en vélo je dois aller vite et donc je ne serai pas très présentable. (H -35)

Le vélo, il faut choisir le moment où tu t'en sers ! Moi je ne suis pas pour ces espèces d'Ayatollahs du vélo ; ça ne remplace pas tout le vélo, ce n'est pas vrai. On a besoin d'avoir des transports en commun. Mais le vélo ça serait pour moi justement une façon intelligente de voir la vie, et non pas un truc pour gagner du temps, au contraire pour profiter du temps qu'on a ! (H +35)

Moi je fais du vélo de façon assez sportive, c'est à dire je vais vite... et je respecte les feux. Donc je vais vite entre les feux. Du coup je sue, c'est du sport. Quand je suis en pantalon, ce n'est pas bien pour faire du vélo. Typiquement quand je vais en cours ce n'est pas une bonne idée, quand je vais en soirée chez des amis ce n'est pas tellement une bonne idée, à moins que ce ne soit pas trop loin et que je sache que j'ai envie de rentrer après le dernier métro. Mais il faut vraiment que ce ne soit pas trop loin car sinon je sais que je vais arriver trempé ou alors il faudrait que j'aie des affaires pour me changer, mais c'est pas très pratique. C'est toute une logistique à mettre en œuvre ! (H -35 ans)

Le soir, je le prends mon vélo, pour mes loisirs, aller au sport, voir des amis. (H - 35 ans)

Le vélo peut constituer pour les hédonistes, **un héritage réel et symbolique du père**, une façon à la fois de **compléter ses autres modes de déplacement**, et de faire implicitement un pied de nez à la croissance ! Modifier son propre usage du vélo, par rapport à l'usage qu'en faisait le père décédé, passer du vélo de balade, au vélo comme mode de déplacement urbain apparaît une façon de s'inscrire dans la modernité, donc dans l'Histoire !

Je fais du vélo depuis 10 ans, depuis que j'ai récupéré le vélo de mon papa qui est mort. Tout d'un coup, je me retrouve avec un vélo et je me dis : c'est pas plus bête, je vais en faire. Lui il

en faisait pour aller se balader le dimanche avec ses copains. Moi j'ai dit : je vais en faire vraiment, ça va être un moyen de transport comme un autre, en plus de ceux que j'ai... (H +35)

3/ Les prudents : ils refusent de prendre le vélo la nuit, par peur de se faire agresser ou par crainte des automobilistes soupçonnés d'être en état d'ivresse, et qui sont susceptibles de commettre des infractions. Ou bien, il s'agit de personnes qui **ont eu un accident en vélo** qui a calmé leurs ardeurs à pédaler... Ces cyclistes prudents se contentent d'effectuer de courts trajets en journée, sur des circuits qu'ils connaissent. La traversée des espaces verts parisiens leur est très agréable, puisque ces jardins ou parcs sont interdits aux véhicules motorisés. Cette catégorie de cyclistes ne circule qu'aux **heures où la circulation n'est pas trop dense**. Certains, par prudence, évitent en vélo, d'écouter de la musique, pour ne pas troubler leur concentration et attention en roulant. Cette catégorie, minoritaire au sein de notre échantillon parisien, est constituée essentiellement de femmes, en particulier de **femmes de plus de 35 ans**.

Le vélo c'est le moyen de ne pas prendre les TC, sauf quand il s'agit d'une longue distance. (...) Je ne traverse plus Paris à vélo depuis que j'ai eu un accident. (F +35)

Le vélo est plus risqué la nuit. Tu n'es protégé de rien. Tu as un mec qui est bourré qui se pointe vers toi, il est bourré. Ce n'est pas comme si tu étais enfermée dans une bagnole ou dans un taxi. Quand tu rentres à minuit, une heure, il y a plein de mecs bizarres qui zonent. En plus, les gens roulent vite, ils grillent les feux. Par ce que ça a l'air vide, donc il faut bien regarder partout par ce que un barjot arrive, il accélère, il passe au rouge, et toi tu arrives comme une fleur et il ne t'a pas vue. Et c'est tout le temps comme ça ! (F +35)

Ça demande en permanence de l'attention. Tu ne peux pas te mettre à rêver. On m'a offert un baladeur. Je me suis dit que j'allais l'écouter sur mon vélo. Mais j'ai arrêté par ce que je me suis aperçue que ça me déconcentrait trop. Je me croyais au bord de la mer... Tu n'y es pas, sauf si tu roules dans le Jardin des Tuileries. Ce que je m'autorise tous les jours. Je regarde s'il n'y a pas des Képis. A une époque je traversais le Luxembourg. Et un jour je me suis faite arrêter. (F +35)

Quel que soit le type de cycliste, les âges des personnes interrogées, les lieux de résidence, **les trajets effectués en vélo dépassent rarement trente minutes**. La demi heure constitue le **seuil psychologique de durée maximale** d'un déplacement à vélo.

Est-ce que c'est une distance qui se fait facilement à vélo ou pas ? Ce que j'appelle facilement, c'est moins d'une demi heure. (H – 35)

Compte tenu de mon travail au-delà d'une demi-heure ça commence à être vraiment loin. Alors je prends un transport en commun.(F +35)

Les interviewés évitent certains quartiers tel le nord de la capitale, en raison des montées qu'ils y rencontrent. Seuls les cyclistes sportifs recherchent ces montées en tant que petits défis ou exercices... Ainsi Montmartre et Ménilmontant sont-ils des quartiers évités, ainsi que certains boulevards dans Paris, tels le boulevard Voltaire, de Clichy ou de Sébastopol, qui sont définis comme pénibles à pratiquer en vélo en raison de la densité de la circulation automobile. Tandis que d'autres axes, plus plats et moins encombrés de circulation automobile, à certaines heures de la journée au moins, sont-ils très appréciés. **Les petites rues**

sont souvent préférées aux grands axes et sont toujours **très appréciées les voies qui longent la Seine...**

Il m'arrive pour mon boulot d'aller de République, à Nation. Le boulevard Voltaire il est dur : il y a plein de camions, ça monte ! Les trajets évités ? Quand c'est un peu long. Je ne pars jamais randonner à vélo, même pas le dimanche. C'est comme ça que je m'aperçois que je pratique, non pas de façon touristique, mais de façon utilitaire en prenant du plaisir. (H +35)

Montmartre, Ménilmontant. Je cale. C'est la honte ! (F +35)

Quand j'ai un peu de temps, je prends des petites rues pour éviter les rues qui montent tout droit tout de suite, vers Pigalle... Le Boulevard de Clichy est bien destroy, celui de Sébastopol est assez dangereux c'est un peu les « starting-blocks » !... (H-35)

Outre les dénivellations des quartiers nord de Paris, il s'avère que **la rive droite est perçue quasi systématiquement comme moins adaptée, voire moins ouverte aux cyclistes que la rive gauche**. Sont mentionnées comme particulièrement praticables en vélo, des quartiers tels le 13^{ème}, 12^{ème}, 14^{ème}, 7^{ème}

Un itinéraire agréable à vélo c'est, par exemple, quand tu veux aller de Montparnasse à la Tour Eiffel, par ce qu'il y a de la place, c'est large, il y a de grands trottoirs. Tu circules bien dessus. Même les rues sont larges. La rive gauche est beaucoup plus pratique. La rive droite, c'est trop serré. Il y a beaucoup de circulation, c'est très actif et beaucoup de toutes petites rues à part quelques grands boulevards qui sont assez infernaux. Vers Nation c'est aussi très agréable et vers la place d'Italie, dans le 13^{ème} c'est super. Je vais faire des courses le week-end : je vais chez les Chinois acheter de l'épicerie. (F +35)

La pratique du vélo à Paris s'avère une pratique essentiellement solitaire. La ville en général, n'est en effet pas perçue comme adaptée à une pratique du vélo en groupe ou en couple, en raison de **l'impossibilité de rouler de front...**

De manière générale je fais souvent du vélo seul, par ce que c'est surtout la ville qui est surtout inadaptée pour en faire à plusieurs. Même à deux : on ne peut pas être de front. C'est désagréable. Ça fait que le grand plaisir, qui est de faire du vélo en discutant, n'existe pas en ville ! Alors c'est plutôt : on est l'un derrière l'autre, et on se montre avec des grands gestes. On discute quand on fait une pause. (H -35)

Les cyclistes interrogés habitent certes Paris en majorité, et le portrait type du cycliste que dressent les personnes interrogées est lui aussi, très parisien, voire « parisianiste » ... Les cyclistes qui résident intra-muros ont le sentiment en effet que l'habitant de la banlieue n'a pas, quant à lui, une pratique du vélo, en tant que mode de déplacement quotidien. Les distances plus grandes entre Paris et la banlieue, permettent de rationaliser cette exclusion du « banlieusard » du monde des pratiquants du vélo ! Implicitement et explicitement la pratique du vélo en tant que mode de déplacement urbain, est une **pratique de parisiens branchés, voire aisés, et en bonne santé**, qui n'ont que de courtes distances à parcourir. Ils semblent partager une forme de **solidarité**, et face aux usagers des autres modes, ils développent un **fort sentiment d'appartenance de groupe**, sorte de **communauté relativement élitiste** qui a fait **le bon choix**, celui du **mode le moins polluant !** Le terme de « bobo » est parfois utilisé pour qualifier les cyclistes parisiens, qui se savent **des actifs, ayant pu échapper à la**

contrainte du costume-cravate, et à celles des horaires fixes et qui bénéficient d'un logement intra-muros ...

C'est pour les jeunes bourgeois parisiens. Ce ne sont pas les banlieusards jeunes. Ça fait loin aussi. C'est vrai que c'est un mode de déplacement qui ne te permet pas les longs trajets. Je ne traverserai pas Paris à vélo. (H + 35)

Nous sommes gentils entre nous. Il y a une solidarité, comme les motos et les mobs... « Attention il y a des flics ! ». La fois dernière que j'ai été arrêtée par les flics, j'ai été défendue par un autre cycliste. Il a engueulé le flic : « c'était orange, elle a raison », même si le mec n'avait pas entendu ce que j'avais dit au flic ! (F +35)

C'est sympa. On est encore minoritaire et on sait qu'on fait un truc bien et qui est l'avenir. On est du bon côté de l'évolution des transports ! (F +35)

Alors que c'est pour tous les âges si c'est pratiqué comme un art de vivre, en font les jeunes un peu marginaux ou alter-mondialistes qui veulent contester les modes de consommation, mais qui rejoignent finalement, ces comportements sociaux hyper efficaces... Ou alors, on voit bien les jeunes qui bossent dans les agences de pubs et qui font ça pour gagner du temps. Ça se voit : ils gardent leur costume de bobo, une pince, éventuellement un casque et vas-y... on n'a pas intérêt à être sur leur chemin. Ils vont à fond la caisse. Boulevard Magenta par exemple. Magenta c'est un piège incroyable pour les piétons. Les vélos ont décidé que les voies qui leur sont réservées sur le trottoir étaient une autoroute pour eux ! Alors on a changé le Boulevard Magenta qui était un autoroute à bagnoles, on en a fait une autoroute à vélos. Ils ne s'arrêtent pas aux feux rouges et ils klaxonnent. Et il faut dégager. Ce n'est pas normal. Il faut rétablir les cassis pour les vélos tous les 10 mètres pour les empêcher d'aller vite. J'ai vu une petite fille échapper au trauma crânien de peu. Le feu était rouge, elle allait traverser, sa mère n'a eu que le temps de la tirer en arrière ! C'était un jeune bobo qui arrivait à fond la caisse. Je n'arrive pas à comprendre ça. (H +35)

Je crois que c'est plutôt adapté pour des gens qui ont le grand luxe d'habiter intra-muros, qui n'ont pas d'énormes trajets. C'est un truc de bobos. Qui n'ont pas à porter un complet et des vêtements très sophistiqués, des femmes qui ne doivent pas porter des talons hauts, et des gens qui n'ont pas d'horaires très fixes. Donc une certaine liberté dans leur travail. (H-35)

Le déni d'appartenance à la communauté des adeptes du vélo, particulièrement fréquent chez « les hédonistes », ne masque cependant pas **la revendication d'une idéologie du vélo**, qui se décline sous la forme d'un idéal de comportement en vélo et qui s'inspire des valeurs attribuées au passé, telle **l'éloge de la lenteur, du temps de vivre...** La pratique du vélo semble s'inscrire dans un respect de l'autre, une **conscience citoyenne** et une prudence à l'égard des plus faibles : les piétons ! **L'idéologie anti-voiture** que ne revendiquent explicitement que certains interviewés, est en fait largement partagée dans cet échantillon. Elle participe au sentiment d'appartenance à un **groupe de « victimes potentielles des voitures »!**

Si le vélo était une critique de la société d'accélération permanente, de gagner du temps on ne sait pourquoi, alors je me sentirais une communauté d'appartenance, mais ce n'est pas le cas. Je n'ai jamais vu mes grands-parents essayer d'écraser un piéton ; il y avait une sorte de respect ; on savait qu'on avait un engin qui pouvait être dangereux. (H +35)

J'ai une idéologie un peu anti-voitures, ça ne me dérange pas de déranger les voitures surtout qu'il y a des gens qui se conduisent très mal, mais ce n'est pas pour embêter les piétons, ce n'est pas pour écraser des piétons. Cette peur dans les yeux des piétons de voir un vélo arriver, ça m'a vraiment scandalisé sur ce qu'est le comportement de la plupart des vélos relativement aux piétons. Des vélos qui font n'importe quoi, qui traversent les grands boulevards. (H – 35)

Les gens sont tellement surpris quand on s'arrête à un passage clouté, même s'il n'y a pas de feu. De sentir que les gens sont vraiment reconnaissants, ça fait se sentir bien ; on a l'impression de vivre en collectivité et pas de vivre comme un sauvage, en voulant aller le plus vite possible...(H – 35)

Je ne saurais pas te dire d'où me vient ce sentiment d'appartenance car je fais du vélo de manière assez différente de la plupart des gens : moi je vais plus vite que la plupart des gens. La plupart c'est un moyen de déplacement : ça se voit à la manière dont ils sont habillés. Ils ne vont pas très vite, ils ont des sales vélos, ils ne sont pas très sportifs. Moi j'ai un vélo plutôt pour le sport. Pour moi ce n'est pas uniquement un mode de déplacement, du coup je ne sais pas d'où me vient ce sentiment d'appartenance. Peut être « on est tous à droite de la route et on est tous également vulnérables face aux voitures » ! J'ai l'impression que c'est une solidarité de victimes potentielles des voitures ! (H – 35)

Si aux yeux de tous, les voitures sont dangereuses pour les cyclistes, il faut souligner à Paris, **le violent rejet exprimé à l'égard des scooters**, qui s'enracine dans la crainte qu'ils provoquent et dans les valeurs qu'ils représentent ! Le scooter constituant une autre alternative à la voiture, **fait figure de véhicule ennemi, en concurrence avec le vélo**, en tant que mode de déplacement « branché », mais no, correcte au plan de l'écologie.

Et ce que je n'aime pas c'est l'irrespect des voitures et scooters, vis à vis des cyclistes. Il y a 12 ans il y avait moins de scooters... Maintenant, il y a beaucoup de motos, de scooters ! C'est vraiment chiant. Ils te frôlent, comme les voitures ! (...) Avec un scooter tu donnes un coup d'accélérateur, tu avances. Avec un vélo, tu ne peux pas réagir, toi c'est à coup de pédales que tu avances. Et tu ne peux pas pédaler plus vite que la musique. Une fois ça m'est arrivé de m'arrêter, de dire vous voulez passer, allez-y !... (F +35)

Tout le monde me disait « pourquoi tu n'achètes pas un scooter » ? Par ce qu'un scooter ça fait branché, c'est chic... et « ça ne le faisait pas » de faire du vélo, ça faisait bourgeoisie un peu 7^{ème} ! Tous les gens que je rencontrais c'était 5^{ème}, 6^{ème} et 7^{ème}. Les gens qui vont à l'Ile de Ré. Ces gens là avaient déjà un souci écolo avant que ça ne devienne à la mode. Le côté branché, c'était plus les deux roues à moteur... (F +35)

Au-delà de cette idéologie commune à l'ensemble des personnes interrogées, il existe pour la plupart, **différents styles de cyclistes** : les sportifs équipés, les « élégantes » ou « mamies chics » sur des vélos hollandais, les cyclistes hédonistes décrits comme de bonne humeur sur leur vélo, les cyclistes du dimanche qui font des balades en famille...

Il y a plusieurs groupes de cyclistes : des gens avec des maillots du style Tour de France, tout l'équipement, avec tous les accessoires, des vélos très sérieux qu'ils pratiquent de façon très sérieuse. Ils prennent leur pouls, etc... Ils ne posent pas le pied par terre, ils vont très vite et souvent ce sont des gens assez âgés, de 50 à 70 ans. Ce sont des hommes. Mais l'immense

majorité des gens ce sont des gens tout à fait ordinaires : des cadres moyens ou supérieurs qui vont au boulot ou en soirée... (H -35)

Il y a les mamies perchées sur des vélos hollandais, à deux mètres du sol, parce que ça fait une belle ligne (...) Il y en a qui se montrent en vélo. Il y a ceux en costume de cycliste, tout moulants, avec des aimants au pied (...) Et puis il y a la course, on double, on se redouble, on se retourne au feu rouge... (H +35)

Il y a différents types : les sportifs, assez bien équipés, avec un beau vélo, un peu protégé. Moi je me classe dans l'utilisateur hédoniste, qui prend du plaisir et qui est relax. Beaucoup de plaisir à faire du vélo, les gens sont contents à vélo. J'associe le vélo à une certaine joie de vivre. (H - 35)

Les temporalités sont souvent mentionnées spontanément : la pratique du vélo est d'autant plus agréable qu'il y a peu de circulation, **le matin tôt, ou en matinée après les embouteillages, ainsi que le soir tard, voire la nuit...** La plupart des cyclistes tentent d'éviter, dans la mesure du possible, les heures de circulation dense. **Des horaires et des itinéraires empruntés dépendent les ressentis** à vélo et les types de conduite du vélo dans Paris! Le plaisir de faire du vélo est défini comme inversement proportionnel au nombre de voiture en circulation !

Ce que j'apprécie c'est les moments où j'en fais, en dehors des heures de pointe, d'activité. Le week-end ou le soir après le boulot. Si je rentre à 10, 11 h du soir, la ville est calme et là on roule tranquillement. Ce que je n'apprécie pas c'est tout ce qui va avec dans la journée : feux rouges, bagnoles. Les bagnoles sont d'une agressivité incroyable envers les vélos ! (H +35)

Enfin tout dépend du moment où l'on pratique, des horaires !... C'est ça qui modifie ta façon de faire du vélo. Ton comportement n'est pas le même quand tu es tranquille ou attentif... (H +35)

C'est vrai qu'aux heures de pointe, on sent plus de voitures... Et on peut dire que d'une certaine manière, le plaisir qu'on a en vélo est inversement proportionnel au nombre de voitures. C'est plus agréable quand il y a moins de voitures. (H - 35)

c : Perception des avantages et des inconvénients de la pratique du vélo

Quels que soient les types de cyclistes, les âges et statuts des personnes interrogées, il ressort de l'analyse des entretiens menés sur Paris, de **multiples avantages** à pratiquer le vélo. Parmi ces avantages sont évoqués de façon récurrente : **la liberté** ou encore la non dépendance aux horaires et aux ambiances des TC, la possibilité de faire des « sauts de puce », de **s'arrêter là où on veut**, la possibilité de **voir la ville**, voire de **se réapproprier son environnement** citadin, le plaisir d'être en extérieur, le fait que ce soit une pratique relativement sportive, qui **permet d'entretenir sa forme physique**, voire de se dé-stresser, le fait de **ne pas polluer, la gratuité** de ce mode de déplacement... Il est à noter enfin, que quand le vélo est spontanément associé à **la liberté de circuler**, c'est souvent par rapport à un **usage nocturne** ! Ce sentiment de liberté est induit par **la composante active de ce mode** qui permet de ne pas subir la ville, d'échapper à ses contraintes...

Le vélo c'est la liberté, la vraie vie, le mouvement. Il y a un petit côté village dans ce déplacement là aussi ; tu te réappropries la ville, tu ne la subis pas. Ce qui n'est pas le cas pour moi dans les transports en commun. Tu t'appropries ton environnement citadin alors qu'autrement tu le subis. Objectivement je trouve qu'à Paris tu le subis, par ce que les transports en commun c'est une vraie contrainte ! (F +35)

J'ai souvent de bonnes idées sur mon vélo. Oui par ce que je suis tout seul. Il n'y a aucune distraction, c'est un peu toujours le même chemin. Je vagabonde un peu, je réfléchis, j'ai des idées. J'arrive à mon travail et j'écris. Le retour, souvent je fais les courses pour le repas. Le retour peut être très agréable : je passe devant le Luxembourg, l'Observatoire. Je contemple un peu... (H +35).

Le vélo, c'est échapper au métro même si je ne suis pas un traumatisé du métro comme peuvent l'être les provinciaux qui débarquent à Paris. Moi je prends beaucoup le métro et j'aime bien : je peux lire. C'est vraiment une question de qu'est ce qu'on a envie de faire pendant son trajet ? Regarder autour de soi, prendre l'air ou alors lire, et faire du boulot. Et l'aspect physique en plus mais qui joue davantage quand ce n'est pas pour se déplacer. (H – 35)

Le vélo, c'est : échapper au métro, même si je ne suis pas un traumatisé du métro comme peuvent l'être les provinciaux qui débarquent à Paris. Moi je prends beaucoup le métro et j'aime bien ; je peux lire. C'est vraiment une question de qu'est ce qu'on a envie de faire pendant son trajet ? Regarder autour de soi, prendre l'air ou alors lire, et faire du boulot. Et l'aspect physique en plus mais qui joue davantage quand ce n'est pas pour se déplacer. (F +35)

C'est le moyen de transport, le plus adapté dans une ville dense (...) ça ne coûte rien, c'est très important. (H –35)

Depuis que je fais du vélo à Paris, j'adore. C'est pour me déplacer mais c'est aussi un plaisir. (...) J'essaie de zigzaguer dans les petites rues d'éviter les grands axes, je prends l'air, je me défoule. (F –35)

Le vélo permet de rentrer tard et d'être plus libre, c'est un moyen de liberté. (F -35)

Les avantages du vélo c'est la rapidité, la liberté, la flexibilité. C'est plus agréable que de prendre le métro : depuis que je prends le vélo j'aime encore moins le métro ! (F -35)

Cependant, des inconvénients existent qui, parfois, freinent la pratique du vélo ou la marginalisent. Ainsi la **question de la tenue vestimentaire** est-elle évoquée à plusieurs reprises presque autant par les hommes que par les femmes, dès lors que les personnes interrogées ont **une vie professionnelle qui exige une tenue correcte**, en raison du statut ou **des contacts avec le public...** Pour les femmes interrogées, le vélo restreint le choix des tenues vestimentaires, puisque excluant les jupes courtes, certaines robes, les tenues féminines ou chics. Le fait de faire du vélo semble correspondre pour quelques femmes, à un abandon conscient d'une certaine séduction vestimentaire, et les contraindre parfois à des changements de chaussures.

Si on veut être très féminine j'évite le vélo. (...) Sinon, si c'est trop loin, j'évite le vélo pour ne pas arriver trempée. (...) Si j'ai une soirée je ne vais pas non plus y aller avec mon bonnet. Disons que le vélo c'est un peu « roots » ! (F -35)

Maubert – Alésia ce n'est pas très loin donc j'arrive encore frais. Cela dépend aussi du public, le public de Maubert est moins exigeant. Ce sont des étudiants, la fac française est un peu cracra (...) A Passy c'est des étudiants américains qui ont passé 30 minutes sous la douche et qui sentent bon, donc je mâche du chewing-gum et je sens bon sous les bras. (...) Une fois je suis arrivé transpirant et je l'ai mal vécu ! (H +35)

Mais en fait, je m'en rends compte en en parlant, c'est surtout en fonction de l'activité que je vais faire en arrivant. Quand je vais en cours, je dois avoir un pantalon et non pas un short et des baskets pour faire du sport, donc ce ne sera pas très agréable pour faire du sport.(H -35)

Le seul inconvénient c'est pour t'habiller quand tu es une fille. Par ce qu'il faut avoir des protèges jupes et puis si tu mets des robes, c'est vite une contrainte. Les chaussures : c'est pas rare que je mette des chaussures dans mon sac et d'autres pour pédaler. C'est obligé.(F +35)

Ce soir je n'avais rien d'autre que mon K-way à mettre pour rentrer chez moi. Je l'avais pris ce matin par ce qu'il pleuvait. J'ai eu la réflexion d'un collègue de bureau « t'as vu comment t'es habillée ? ». Tu peux être chic sur un vélo, mais avec un k-way tu es déjà beaucoup moins chic.(F +35)

Le milieu d'appartenance professionnel, **le domaine d'activités, semble déterminants par rapport au style vestimentaire, donc par rapport à la pratique du vélo.** Ainsi les personnes qui sont perçues comme travaillant dans la banque, ne sont pas perçues comme ayant des styles vestimentaires adaptés au vélo, tandis que le tourisme semble un secteur où, en revanche, le vélo soit « bien porté », s'inscrivant presque dans les valeurs de ce secteur d'activité !

J'ai sans doute pu me permettre le vélo par ce que j'étais dans le domaine du voyage et de l'aventure. Si tu travailles dans une banque – maintenant que je travaille à l'Opéra où il y a beaucoup de gens banque, ce que j'appelle les bancaires – ils sont habillés de telle façon que

je ne sais pas comment ils feraient pour faire du vélo ! Les filles sont en tailleurs, les mecs en costumes... (F + 35)

Les dangers liés à la circulation automobile et à celle des scooters sont au cœur des préoccupations voire des angoisses des cyclistes parisiens. Les dangers liés au partage des couloirs avec les bus sont également évoqués, mais de façon moins récurrente que la peur de la portière d'automobile qui s'ouvre ! Un **sentiment de vulnérabilité** est systématiquement éprouvé par les cyclistes à Paris. Est dénoncé ce qui est ressenti comme de **l'agressivité de la part des automobilistes, des conducteurs de motos et de scooters**, mais aussi de la part des piétons à l'égard des cyclistes. Il ressort par ailleurs de ces entretiens, que les pistes cyclables ne sont pas systématiquement perçues comme adaptées, ni sécurisées à Paris : soit parce que les cyclistes partagent les couloirs des bus et des taxis, soit parce qu'ils partagent des voies sur les trottoirs qu'empruntent aussi les piétons. Enfin la **pollution** est un inconvénient lié à la circulation automobile maintes fois évoquée.

Problème des pistes cyclables, c'est qu'elles ne sont pas toujours bien entretenues, il y a des trucs souvent un peu dégueulasses. D'ailleurs je ne fais plus de vélo en ce moment par ce que j'ai crevé à cause d'un bout de verre sur une piste cyclable. (H-35)

A Paris il faut être vigilant. (...) On n'est pas encore reconnu comme étant légitimement occupant de la place. (F +35)

Le partage de la voie entre bus et vélo n'est pas pour moi un itinéraire sécurisé. (F +35)

A Paris, c'est l'agressivité de toutes les catégories confondues. (H +35)

Les voitures c'est assez dangereux, je ne mets pas de casque et je me suis fait peur deux trois fois. J'ai un vieux vélo, je pourrais investir dans un vélo un peu plus costaud. (F - 35)

Par rapport aux automobilistes, j'ai l'impression d'être le plus vulnérable... (H +35)

En vélo à côté d'un bus, on se sent tout petit et en plus on se prend les hydrocarbures. (...) Ce n'est pas très agréable. (F -35)

Les taxis et les bus n'ont pas l'air trop d'accord pour laisser circuler les vélos sur les voies de bus. Les taxis poussent les vélos sur le côté. (H -35)

Je ne veux pas respirer cette merde, je respire dans mon blouson, mon pull (...) l'avantage des petites rues c'est que tu peux pédaler tout aussi vite sans craindre la pollution ... Mais quand ça bloque dans une petite rue, côté pollution c'est presque pire que dans un grand boulevard. (H +35)

Parmi les inconvénients de la pratique du vélo à Paris sont aussi mentionnés, les **risques de vols** de vélos, de selles, de phares ou de roues, ainsi que le **vandalisme** tels les coups de cutters sur les selles. Les plus âgés des personnes interrogées à Paris, ont possédé de **nombreux vélos qui ont été successivement volés...** Sont évoqués aussi, bien que plus marginalement, les **désagréments liés aux excréments des chiens** dans les roues du vélo !...

J'achète le vélo communiste, pour éviter qu'on me le massacre. (...) J'ai eu trois vélos. (...) Le vélo, ce qui est bien c'est le côté un peu free, et non je verrouille, je mets 3 cadenas. (...)

Je prends le premier prix à 119 € (...) J'en ai un d'avance en attendant qu'on me pique celui-ci... Les chiens qui arrivent à te chier entre les roues. Les ados qui te donnent des coups de cutter dans la scelle (...) en descendant de vélo j'avais l'entre cuisse tout mouillé comme si je m'étais pissé dessus (...) l'eau pénètre dans la mousse de la scelle, tu t'assoies dessus quand c'est tout sec et tu fais ressortir toute la flotte qui te coule dans l'entre cuisse. (H +35)

Il y a des cadenas assez énormes qui doublent le poids du vélo c'est assez « relou » !... Les cyclistes à Paris le savent et s'achètent des vélos premier prix, ou vont abîmer leur vélo eux-mêmes, le camoufler ainsi. (H -35)

Je me suis déjà fait voler le vélo une fois et les scelles plusieurs fois. (H -35)

Quand les petits vieux me disent : « Vous êtes mal éclairés ! ». Je réponds : « Oui c'est ton petit fils qui me l'a piqué ! (H +35)

Il apparaît que **les stratégies développées pour se prémunir du vol** de son vélo ou de la selle de son vélo, sont nombreuses mais contraignantes.

Récemment, je suis allée à un concert avec deux amis qui se sont retrouvés leur selle à la main pendant tout le concert par ce qu'il n'y avait pas de consigne. Ce n'est pas génial... (F -35)

Je la prends la selle pour ne pas me la faire voler, mais je l'oublie souvent chez des gens !... (H -35)

Les amendes dont sont passibles les cyclistes qui commettent des infractions au code de la route ou encore qui sont verbalisés pour s'être avancés devant les voitures à un feu rouge ou à un croisement pour mieux voir, suscitent des mécontentements, voire des indignations. Si la majorité des cyclistes interrogés prônent **la nécessité de respecter le code de la route en vélo**, quelques uns néanmoins, disent circuler sur les trottoirs, en particulier des femmes, quand elles estiment la circulation trop dense ou dangereuse... Il semblerait donc que les femmes en vélo, se sentant plus vulnérables que les hommes, en arrivent à commettre plus d'infractions qu'eux.

A Francfort, les vélos ont le droit de prendre les sens interdits, on les valorise. A Paris on peut se prendre des amendes de 90 € en vélo. En Province, on ne te croit pas, quand tu dis ça ! (H +35)

Je passe sur les trottoirs quand je trouve ça trop dangereux. (F -35)

Garer son vélo est, si ce n'est un inconvénient, **souvent une préoccupation** surtout par rapport au domicile, quand les immeubles d'habitation parisiens n'ont pas de lieux réservés à cet effet, pas de garage à vélos... Ainsi certains cyclistes remontent-ils chez eux, dans leur appartement, leur vélo, quand il n'est ni trop lourd ni trop grand ! D'où le choix parfois de vélo pour enfant !

Au début j'étais locataire, je ne savais pas bien si j'avais droit de le garer dans la cour... J'ai pris un vélo pour 9-12 ans, pour pouvoir le remonter chez moi. (H +35)

Dans la cour de mon immeuble, c'est compliqué car il faut le porter, c'est tout un trafic : ça enlève pas mal à la liberté. (...) Mon idée du vélo c'est on le pose quelque part, on le laisse, on s'en va. Maintenant il est à l'intérieur de chez moi. (H-35)

Le garage à vélo dans l'immeuble, ça me rassure qu'ils ne dorment pas dehors les vélos ! Quand on voit le nombre de cadavres dans la rue. Dans la rue, je l'attache avec le plus d'anti-vol possible. Chez des amis j'essaie de le mettre dans la cour. (F-35)

Si pour quelques cyclistes interrogés, en particulier des « inconditionnels », **le fait de pouvoir accrocher n'importe où son vélo** semble plutôt un avantage supplémentaire à ce mode de déplacement dans Paris, pour « les hédonistes » et « prudents », **les lieux où garer sont vélo sont insuffisants** ou sont trop souvent occupés par des deux roues motorisés et d'autres vélos. Enfin, certains quartiers étant vécus comme plus insécurisants que d'autres, les vélos n'y sont pas garés...

Je le gare d'une manière anarchique, c'est un avantage du vélo de pouvoir le garer partout. (H-35)

Se pose le problème de savoir où foutre ton vélo quand tu te gares. Il faut vraiment avoir deux antivols. Il n'y a rien de prévu pour les vélos. Ce qui est prévu soit disant pour les vélos, ce n'est pas du tout adapté. D'abord c'est toujours plein de mobylettes, de trucs qui pourrissent là pendant des années... (H+35)

Je croyais qu'on pouvait garer son vélo partout et un jour j'ai cru qu'on m'avait volé mon vélo, j'ai été porter plainte et en fait c'était la police qui l'avait enlevé. On n'est pas vraiment les bienvenus. Il faut multiplier les parkings à vélo car là on est dans obligation de garer les vélos à des poteaux. Chez moi, j'ai un local à vélo. (H-35)

J'ai acheté de gros cadenas à 70 €, j'ai fait mon paranoïaque... Il y a des quartiers où je ne le gare pas comme Barbès, je n'y vais pas en vélo, ou bien je le laisse chez des amis. (H-35)

Ce qui me frappe c'est le nombre de vélos garés partout, il n'y a plus un poteau de libre ! (H+35)

d : Les meilleurs et pires souvenirs en vélo

Les meilleurs souvenirs relatifs à la pratique du vélo remontent le plus souvent à l'enfance ou à l'adolescence, pour les plus de 35 ans en particulier. Les souvenirs relatés s'inscrivent dans des **contextes de ruralité, de nature** et ont pour points communs : **les sentiments de liberté et d'indépendance** éprouvés alors à l'égard des parents. Il ressort de ces entretiens, que le vélo a contribué à la construction des « nous générationnels » lors de la pré-adolescence et de l'adolescence, et que dans certains cas au moins, il a servi plus tard, à l'âge adulte, de **support et outil de construction de « nous familiaux »**...

Quand j'étais petit à Saumur le long de la rivière, sur la levée. Il y avait soit mes sœurs, soit mes cousins. Les parents nous laissaient partir. Il n'y avait rien sur cette levée. Quelques gravillons et on pouvait rouler sans s'arrêter. On roulait là dessus. Il n'avait pas de bagnoles. Un grand sentiment de liberté. Les parents nous laissaient y aller tout seuls. C'était étonnant quand j'y repense. On partait tout l'après midi. (H +35)

La liberté ressentie à 12 ans par rapport aux parents. Partir avec les copines le long d'un canal dans la campagne picarde, sortir de la ville, pour toute une journée. Je ne comprends pas comment les parents laissaient faire ! Et puis en revenant du lycée le vélo permettait de gagner du temps par rapport à la surveillance des parents et de traîner plus longtemps avec les garçons. (F +35)

Une soirée avec des amis en hiver où on s'était baladé en vélo, on avait pris du vin chaud. C'était vers Noël, sans ça je n'aurais jamais vu les illuminations de Noël. (F -35)

Mes randonnées quand j'étais petit. Quand j'avais 15 ans, en Allemagne : depuis chez moi, je faisais jusqu'à 250 kms. J'étais tout seul. Maintenant je fais ça avec ma famille. On fait des tours de vélos assez grands, par exemple un millier de kms par an. Ce sont nos vacances. Cette 1^{ère} escapade seul, d'aller loin, d'être complètement indépendant ! (H +35)

Parmi les meilleurs souvenirs sont aussi évoqués par les plus de 35 ans, **les premiers vélos de l'enfance.**

Un autre super souvenir : quand mon père m'a offert pour mes 10 ans un vélo de course. On était allé dans le magasin et il y avait un super « Mercier tour de France » qui était blanc et qui coûtait 250 marks et mon père l'a eu par ce qu'il était fonctionnaire à 225 marks. Et il me l'a offert, je l'ai eu pendant très longtemps, et j'étais très fier d'avoir un vélo de ce type. (H +35)

La pratique du vélo en vacances fait souvent partie des meilleurs souvenirs : là encore les **contacts avec la nature** ainsi que la découverte de paysages ruraux sont amplement développés. Ainsi le fait de circuler en **bord de mer** et en particulier, les balades en vélo sur des îles, sont maintes fois mentionnées parmi les meilleurs souvenirs. Ce qui témoigne de la **prégnance du paysage, de l'environnement et des sensations ressenties** en selle...

Les grandes balades au bord de la mer. Depuis quelques années je faisais toutes les îles bretonnes : Ouessant, Belle Ile, Ile de Batz, Ile d'Yeu. Je cherchais des endroits où je pouvais louer et tout faire en vélo. Et alors là, c'est le bonheur. Même si c'est difficile, y a les mouettes, le grand air. Tu t'arrêtes sur la plage, tu pique niques. Tu n'as pas de contrainte quoi... (F +35)

Cependant, pour quelques personnes, les meilleurs souvenirs de pratique du vélo s'inscrivent d'emblée, dans la ville, en étant **associés à la découverte de Paris**. Le vélo s'avère un moyen de visiter des quartiers que l'on ne connaît pas, et revêt **une dimension touristique**.

Le plus beau souvenir ? Une ballade dans Paris, pour découvrir la ville. Il y a un regard différent sur la ville grâce au vélo. C'est plus grisant que la marche, car plus rapide. On a l'impression de respirer. Il y a une position un peu plus dominante. (F +35)

Mes plus beaux souvenirs à vélo ce sont des balades sur l'île de Ré et à la Rochelle il y a un an, ou récemment d'avoir réussi à faire la colline de Belleville puis Montmartre. Ça m'a bien plu. J'aime bien l'idée du petit défi mais tout à fait accessible. Le défi sportif.... mais aussi j'adore Paris et il y a des coins que je ne connais pas : le 20^{ème} et 19^{ème} ... Donc le côté défi par ce que ça monte et en même temps visiter des endroits que je ne connais pas ! C'est trop compliqué de visiter ça à pied... c'est à dire faire assez de distance. Ça remplace des bus comme la traverse dans le 20^{ème}. Et quand on visite, on aime bien être à l'air. J'aime bien le côté aventure avec le vélo. Un peu comme prendre un bateau. On ne sait pas trop bien où on va, mais on va où on veut. C'est peut être aussi par ce que je n'ai jamais eu de voiture alors je ne connais pas encore le côté « je vais où je veux ». Ce n'est pas « je vais là où la ligne m'emmène » mais c'est ce côté « découverte aventure » : tiens si on tournait à gauche, puis à droite ... (H -35)

Les pires souvenirs en vélo sont liés soit à **des accidents**, plus ou moins graves, soit à des **incidents** d'ordre mécanique. Parmi les accidents, **la chute de vélo est particulièrement mal vécue par les femmes**, même quand elle n'est pas grave... Il est à noter à ce propos, que **la quasi totalité des femmes interrogées, refusent catégoriquement de porter un casque** à vélo, ce qui n'est pas le cas de tous les hommes, ceux à prétention sportive en portant parfois...

Le pire souvenir : une chute, c'est très humiliant ! (F +35)

Mon pire souvenir en vélo ? Je n'ai jamais eu de problème grave, c'est une chute dans les graviers quand j'étais petite. Et un gars qui a déboîté devant moi, récemment, je me suis cognée le pied sur le trottoir, j'ai eu mal pendant une semaine. (F -35)

Avant d'être renversée, je ne portais rien, je ne m'éclairais pas. J'ai été renversé en plein jour. (...) le conducteur m'a dit : « je suis désolée je ne vous avais pas vue ! »... La visibilité sur le vélo est subjective. (...) Je me suis fait violence pour acheter un casque, que je ne porte pas. Sauf pour certains déplacement où je serai avec des voitures. (F +35)

Je ne suis pas entourée de gens qui aiment faire du vélo en ville. Je n'en connais pas beaucoup. Les seuls que je connaisse maintenant ce sont des jeunes femmes beaucoup mieux équipées que moi, qui ont des casques, des machins et tout le bazar. Je ne veux pas avoir un casque sur la tête. T'as vu comment tu es coiffée après ? Tu as l'air de quoi ? (F +35)

Je voudrais qu'on ne nous emmerde pas avec les casques. C'est bon pour les cyclistes du dimanche. Ça me gâche tout mon plaisir. (F +35)

Le casque me gâcherait tout. Ce serait une atteinte à la liberté ! (F +35)

Plusieurs hommes relatent en revanche, **des chutes ou des accidents plus graves**, qui leur donnent l'occasion, dans « l'après-coup », de mettre en exergue **la nécessité de porter un casque**, d'avoir de bons freins ou de « faire attention », y compris sur des trajets qu'ils connaissent pour les avoir empruntés plusieurs fois.

C'était mon accident de vélo il y a 7 ans, avec mon fils sur le guidon, et j'ai perdu la mémoire ! Je le transportais, on était à la campagne ; j'étais sur un chemin de campagne. On avait bu un petit peu, une fête familiale. Mon fils a pris son pied dans la roue avant, et tout le monde a culbuté ! Je suis tombé en arrière, sur la tête, et je me suis réveillé à l'hôpital. C'était assez marrant par ce que j'avais culbuté et je ne me souvenais plus de rien. J'avais un traumatisme ou une contusion. Lui, il avait son pied dans ma roue avant. J'avais ma pince avec moi, je l'ai dégagé et après on est rentré chez moi. Je disais des choses bizarres et on m'a emmené à l'hôpital. Je n'ai jamais retrouvé le souvenir. C'est un des rares moments où je n'ai pas mis mon casque. J'avais été très imprudent. J'avais bu 2 petites bières. D'habitude quand je suis à Paris, je suis strict, je sais que ma responsabilité est la même en vélo qu'en voiture, même si le risque est moindre et parfois il faut freiner assez sec, il faut quand même faire attention. Alors je ne bois pas et je mets toujours le casque. Toujours. On était à la campagne, à 2kms de chez nous, je ne l'avais pas mis. (H +35)

Mon pire souvenir ? Mon accident d'il y a quelques mois, j'ai cassé le phare arrière droit d'une voiture à l'arrêt. J'étais avenue Parmentier, j'avais regardé au loin et il avait l'air d'avancer comme les autres voitures autour. Et j'avais regardé sur les trottoirs par ce que souvent les piétons font n'importe quoi et on a toujours peur d'en écraser un. Donc parfois on vérifie sur les trottoirs pour voir si quelqu'un ne va pas traverser n'importe comment et quand j'ai regardé devant moi il y avait la voiture. Je n'ai pas eu le temps de freiner. J'ai fait une sorte de saut périlleux avant sans choc à la tête. J'ai pris mon vélo dans le ventre et après je suis tombé sur le dos. J'avais les jambes qui saignaient. On a fait un constat. J'ai eu un peu peur. Lui, il n'y pouvait rien alors qu'il y a des mecs qui font n'importe quoi. J'ai eu assez peur. Je ne me suis pas dit : j'aurais dû mettre un casque car je ne suis pas tombé sur la tête. Je me suis senti très coupable d'avoir cassé un truc car dans mon idée, les vélos ne font pas des accidents. J'allais assez vite mais pas extraordinairement vite. Surtout ça faisait trop de fois en peu de jours que je faisais ce trajet là et je me suis rendu compte que j'étais moins attentif. Ça demande vraiment de l'attention. On ne peut pas conduire sans les mains par exemple, en tout cas pas dans n'importe quelle situation. (H -35)

J'ai un vélo que je n'entretiens pas bien et donc je partais de chez moi le matin ; j'avais mis mon casque car moi, ma théorie, c'est que c'est quand même dangereux la ville ; quand on tombe on peut se prendre un bord de trottoir... Moi-même en été, j'ai toujours un casque. Je n'ai pas des bons freins. Puisqu'il n'y a pas de pistes cyclables on est harcelé par les bagnoles qui sont derrière et qui vous font du pressing pour aller plus vite... moi j'avais donc devant moi un grand camion, derrière moi une bagnole avec un jeune cadre pressé qui voulait filer. Moi j'y allais sur la pédale et je suivais le camion peut être à 5 mètres dans une petite rue qui s'appelle d'un nom prédestiné la rue « Dieu » et là, le camion pile ! ... Je pense qu'il y avait quelque chose que je ne pouvais pas voir. J'ai freiné mais ça n'a servi à rien. Donc je suis rentré dans le camion avec la tête la première... Franchement si je n'avais pas

eu le casque, je me demande où je serais. Et ensuite, j'ai rebondi sur la voiture derrière avant de tomber sur la chaussée avec le casque toujours. Ce n'est pas un mauvais souvenir, mais je me suis rendu compte de la dangerosité de la chose. Il y a un moment où on ne contrôle absolument plus rien. Je ne sais pas si j'aurais pu freiner même avec des bons freins, car je roulais vite à cause de la voiture qui me harcelait. (H +35)

Parmi les incidents mécaniques vécus comme les plus désagréables par les femmes surtout : **la chaîne qui déraile** et, dans une moindre mesure, **la crevaision**.

Les pires souvenirs c'est quand tu crèves ou que ta chaîne se défait. Tu es habillée, impeccable, tu vas à un rendez-vous et tu entends ta chaîne qui lâche. Et tu es là et tu dois tourner ton vélo et mettre les mains dans le cambouis. Tu es énervée en arrivant au bureau, tu as eu chaud ou froid. C'est le pire des souvenirs. Ça m'arrive de temps en temps. (F +35)

D'autres types d'incidents sont relatés par des femmes, tels : **la perte de ce que l'on transporte**, des courses, le fait de **filer un collant**...

Récemment, il pleuvait averse, j'avais mes courses accrochées au guidon et avec la pluie mon sac à fondu et tous mes légumes sont tombés par terre, en plus, j'ai filé mon collant. (F - 35)

Certains hommes relatent aussi des mésaventures sur de longs trajets entre deux villes, des souvenirs de **pénibilité au plan physique**.

e : La pratique du vélo la nuit

Il semble que le déplacement en vélo, la nuit à Paris, suscite des **impressions extrêmes** : il est **soit très apprécié, soit vécu comme très anxiogène**. La nuit paraît là encore, être à l'origine d'une catégorisation des cyclistes en deux groupes : ceux qui aiment faire du vélo la nuit, particulièrement nombreux dans cet échantillon, et ceux qui se refusent à faire du vélo la nuit.

Ceux qui aiment circuler en vélo la nuit mettent en avant des **circulations** automobile et piétonne moins denses, la **beauté de la ville la nuit**, les sentiments de **liberté et de tranquillité** qui permettent de jouir de l'environnement urbain, de l'ambiance féerique et/ou mystérieuse de la ville illuminée. Il y a parmi ces adeptes du vélo la nuit, des inconditionnels mais aussi quelques hédonistes, plus d'hommes que de femmes... Peut-être faut-il voir, en creux, ici aussi, une trace de **la plus grande vulnérabilité vécue par les femmes** !

La nuit il y a moins de danger, car moins de fréquentation, on peut regarder la ville, le ciel, l'architecture... (F +35)

Je ne me sens pas bien à Paris, mais la nuit quand je fais du vélo, je me sens bien à Paris... Il y a moins de monde, plus de liberté (...) J'arrive à apprécier les belles maisons, les beaux bâtiments les belles rues, chose que je suis incapable de faire quand je suis sur les axes routiers le jour. La nuit les choses changent, la perception des choses est différente. (...) les choses deviennent conviviales, on a l'impression d'être chez soi. (...) C'est dépaysant. (...) On est dans un autre endroit, on a juste à changer d'horaire... (H -35)

Le 15 août à Paris en vélo à 2 h du matin, c'est formidable, je ferais le tour de la capitale. (...) Paris est à toi, c'est sublime, divin ! (H +35)

Je regarde moins la ville, la nuit.(...) La nuit c'est plus une ambiance, plutôt que de voir. Une ambiance avec les lumières, c'est aussi agréable de prendre l'air surtout en été. (...) C'est un peu mystérieux, surréaliste. (...) Le jour on est dans la réalité avec les klaxons, les gens, la nuit c'est beaucoup plus calme, c'est un univers un peu féerique, on est plus dans l'imaginaire. (F -35)

Les endroits qui sont très jolis, quand il y a du monde, on a du mal à les apprécier ! La nuit on est tout seul, c'est à nous. La nuit l'hiver, c'est encore mieux, on est peinard il n'y a personne. Si tu veux être peinard en été dehors, il faut attendre tard. (H -35)

La pratique du vélo la nuit est en outre associée à **une moindre scansion du temps, à un moindre stress par rapport au jour, à une détente, et même à une convivialité** inhérente à ce temps libre, de loisirs, que constitue la nuit. Pour les moins de 35 ans, le vélo la nuit permet d'appréhender la ville, de la découvrir, voire de se l'approprier. Le vélo devient pour les Parisiens, dans leur propre ville, **un mode de déplacement touristique**, une façon de redécouvrir leur environnement, dont la découverte de certains quartiers. A Paris, des lieux tels **La Villette ou les berges du canal Saint-Martin** sont perçus comme particulièrement adaptés au vélo la nuit... Le vélo apparaît très approprié au tourisme nocturne.

La Villette la nuit, c'est génial, il y a des pistes cyclables partout, en spirale, ça monte, tu peux prendre des passerelles, tu vas voir des expos. C'est un paradis. Il y a des petits couloirs avec de la musique, comme tu vas vite, tu l'entends différemment, c'est marrant. Les personnes qui ne connaissent pas la ville, il faut leur faire découvrir la nuit, en vélo !... La journée je suis plus stressé, plus irritable. La nuit, non au contraire. L'image que j'ai c'est la nuit en vélo, sans tenir le guidon, pédaler rigoler avec les gens autour de moi. (H-30)

Ce que j'aime la nuit en vélo ? Les couleurs, de voir du monde, de me défouler de ma journée, de pouvoir parler au mec qui est à côté de moi, sans faire attention aux voitures. Paris est à toi, c'est vraiment ça, il n'y a que toi... (H - 35)

Cependant la pratique du vélo dans Paris la nuit, exige, selon les personnes interrogées qui en ont l'expérience, **une certaine prudence** en raison de la vitesse des voitures et en particulier des taxis. Est quasi systématiquement préconisé, **d'être éclairé par au moins un phare sur son vélo et un catadioptre**, afin d'être **visible pour les automobilistes**. La préoccupation de la visibilité est centrale et commune à tous les interviewés à Paris.

Quand je rentre tard de mon boulot, j'en fais seul du vélo, entre 21h et minuit. Toujours le même trajet. Et encore une critique sur le monde moderne. Je ne comprends pas pourquoi les gens n'ont pas de lumière sur leur vélo et pourquoi les cyclistes se mettent en danger tout simplement. Il suffit de rouler dans une voiture la nuit pour se rendre compte qu'on ne les voit pas. La majeure partie n'a pas de lumière. Moi je mets toujours une lampe devant et arrière, c'est le B A BA quand même ! La nuit la ville est plus agréable. On entend bien. J'aime faire du vélo la nuit, c'est moins une contrainte.(H +35)

Oui je circule la nuit. C'est beau, c'est bien. A quoi je fais particulièrement attention ? Moi je vois les voitures et j'ai l'impression qu'elles me voient. Ce qui est faux.(...) C'est plus fluide la nuit, mais les voitures sont plus rapides. Les rues sont éclairées, pas de problème. Les voitures disent qu'on ne nous voit pas. C'est plus agréable le nuit mais en même temps on nous dit que c'est dangereux ! Ce n'est pas naturel de mettre la lumière, en vélo je me sens en sécurité... (F +35)

L'intérêt c'est qu'effectivement il y a moins de voiture. Si on a envie d'en faire pour le plaisir la nuit, c'est davantage possible. (...) On voit un peu moins bien. On se sent un peu plus en danger, mais il y a aussi beaucoup moins de voitures et surtout moins de piétons. Donc il y a un côté un peu plus libre. En revanche, pour la plupart des gens et pour moi aussi, c'est plutôt en mode déplacement que j'en fais la nuit, et non pas se balader, et pour me déplacer c'est surtout pour pallier le manque de métro. Les bus de nuit c'est bien le week-end, mais c'est habituellement insuffisant. En fait c'est surtout l'attrait de la liberté qui permet de rentrer chez soi à n'importe quelle heure. (H-35)

Il y a moins de circulation donc c'est plus agréable de rouler mais c'est à double tranchant car les gens nous voient moins bien. (...) C'est moins stressant que la journée ! (F-35)

Souvent je vois moins bien, moi qui suis un peu myope !... Je suis plus attentif, je me sens plus en danger par ce que beaucoup de gens grillent les feux rouges surtout les livreurs de pizzas et du coup je regarde beaucoup moins la ville, les gens...bien que je puisse apprécier la contemplation de la vie nocturne à Paris. Je vais vite en plus. Je suis plus comme en voiture. Je ne vais pas moins vite qu'une voiture. Je vais deux fois plus vite qu'un bus. Je ne permets pas de contempler, je fais attention à la route.(H-35)

La nuit il y a surtout beaucoup de taxis, et ils roulent vraiment vite. Bien qu'ils conduisent bien, ils sont très angoissants. Ils vont très vite, ils passent très près. Ils sont sur les voies bus/vélos/taxis ... Les bus ne me font pas peur par ce qu'ils sont assez lents et pacifiques. Alors que les taxis ont une conduite agressive. C'est assez angoissant actuellement. Cette ville n'est pas adaptée à la pratique du vélo la nuit...(H-35)

En dépit de cette préoccupation majeure de visibilité, **il est très rare que des vêtements spéciaux ou des éléments fluorescents soient portés** par les cyclistes de nuit, dans Paris... Les femmes semblent pour la plupart rebutées par ce type de vêtements fluorescents qui, à leurs yeux, annihilent toute élégance, parce qu'associé implicitement au moins aux vêtements de travail, gilets larges de certaines professions de la voie publique.

J'ai des lumières allumées, un casque, et depuis quelques semaines, j'ai une combinaison fluo et je me suis dit que ça ne servait à rien de la porter en dessous de mon sac à dos. On me l'a donné à la fête du vélo ! Je l'ai utilisée 2, 3 fois, mais je trouvais ça bizarre de me balader avec un petit gilet. Je n'ai pas encore pris l'habitude de le prendre systématiquement...J'ai acheté un super feu devant et arrière, mais je doute de l'efficacité de me balader avec ma combinaison fluo. Je me balade beaucoup moins la nuit que le jour. (H-35)

On nous voit moins la nuit. J'ai des lumières, mais pas de brassards, il ne faut pas exagérer ! (F +35)

Je ne porte pas de vêtement phosphorescent. Je ne porte pas de casque, j'ai une lumière sur mon vélo. Mais c'est une toute petite lumière... je ne porte pas ces harnachements par ce que c'est moche. C'est pour ça que je ne rentre pas la nuit en vélo par ce que je ne me vois pas déguisée en mec de la circulation qui brille dans tous les coins malgré mon amour du vélo : j'ai un côté snob ! Je ne me vois pas avoir un manteau phosphorescent et le laisser à l'entrée ! (F +35)

Faire du vélo la nuit permet aussi, selon certains sortants nocturnes, de **se dégriser** à l'issue d'une soirée, suite à l'absorption d'alcool ou de stupéfiants... Implicitement au moins, conduire un vélo en état d'ébriété, serait moins dangereux que conduire un véhicule motorisé.

Faire du vélo la nuit, ça dessoule, ça désenfume ! (F +35)

Je me déplace plus le soir, c'est la liberté : je vais voir des amis, on peut rentrer à l'heure que l'on veut dans l'état que l'on veut ! (H-35)

Ceux qui se refusent à faire du vélo la nuit sont, dans cet échantillon, surtout des femmes de plus de 35 ans. **La peur de l'agression** est explicite chez ces femmes qui ne font pas de vélo la nuit, ou qui n'en font que lors des nuits festives, lorsqu'il y a du monde dans les rues... **La peur de la solitude** éprouvée dans des rues désertes ou mal éclairées sont des éléments récurrents de la part de ces « prudentes » qui **se sentent vulnérables**.

C'est très anxiogène le vélo la nuit : tu as l'impression que tu n'es pas bien éclairé, ce qui est assez vrai, tu as l'impression que les voitures te voient moins bien, toi même, tu vois moins bien.... Tu ne te sens pas en position de force. De jour, il y a plus de monde, mais de nuit, tu te sens fragile avec ta petite machine. Il y a eu des soirs au printemps, où quand tu sors vers 22h, le vélo, la nuit ... alors ça me prend la tête de prendre mon vélo par ce que je me sens

bizarre. La ville n'est pas aussi sympathique la nuit en vélo. Ce n'est pas une balade la nuit. Par ce que je regarde moins, il y a moins de choses à regarder, c'est moins bien éclairé, tu as des boulevards entiers qui ne sont pas bien éclairés. Tu te demandes si tu es en sécurité. Tu as des rues entières mal éclairées. Prends donc la rue de Vaugirard vers le Sénat C'est nul, c'est sinistre. Evidemment il y a des quartiers où c'est plus rigolo car ça bouge ; il y a du monde... Je me sens moins en sécurité. Comme si des mecs pouvaient m'emmerder. En plus ça ne m'est jamais arrivé. (F +35)

Je fais du vélo la nuit à des occasions particulières comme la fête de la musique quand tout le monde est dehors... (F +35)

Il est à noter que **si le cycliste urbain type est perçu en général comme pouvant être de tout âge, le cycliste urbain nocturne est un jeune** : il a entre 20 et 30 ans selon la plupart des interviewés. Cette représentation est liée au fait que la nuit est perçue comme un temps de sorties, particulièrement pour les jeunes, et que par ailleurs, les étudiants et jeunes travailleurs, dont les moyens financiers sont réduits, ne peuvent avoir recours aux taxis.

f : Attentes par rapport à l'usage du vélo dans la ville et dans la nuit urbaine

Paris est perçu comme de plus en plus adapté à la pratique du vélo, au regard de la politique menée par la ville pour limiter l'usage de la voiture, de l'existence dans certains quartiers et sur certains axes, de pistes cyclables, de l'annonce de la mise en place de Vélib lors de la réalisation de ces entretiens, de la largeur des boulevards parisiens et en raison enfin, de la relative platitude topographique de cette ville. Il est à noter que la prochaine mise en place de Vélib est perçue, aux yeux des personnes interrogées, comme **une occasion de promouvoir le statut du cycliste** dans Paris et par ailleurs, comme nécessitant peut-être un apprentissage pour les cyclistes non expérimentés... Il est à noter que, pour quelques cyclistes à Paris, **leur ville prend modèle sur Lyon** avec le projet Vélib !

Il y a de plus en plus de couloirs à vélo, c'est cool (...) Les couloirs de bus-vélo ce n'est pas mal.(...) Vélib devrait être associé à une promotion du statut du cycliste ! Par une conscience citoyenne, je m'en tiens au vélo, alors que le scooter, c'est quand même royal... (H +35)

Dans ce quartier neuf, il y a une vraie politique en faveur du vélo. Dans d'autres quartiers on a juste peint un petit vélo sur la voie de bus, à peine c'est tout, ce n'est pas une politique du vélo ! (...) J'ai une pseudo maîtrise du vélo en ville par ce que ça fait 10 ans que j'en fais. Quand vous allez avoir toutes les locations de vélo à la sortie des stations de métro, des gens qui vont se marrer. (...) Anticiper le danger ça s'apprend. (...) On met vraiment en danger la vie des gens. (F +35)

Paris est une ville de plus en plus adaptée au vélo. Mais par rapport au Vietnam on ne peut pas dire que ce soit adapté au vélo. Pour avoir des vélos, il ne faut pas de voiture ! (F +35)

Paris est pas mal pour le vélo car les boulevards sont assez larges... (H - 35)

Oui, mais je ne l'ai pas forcément constaté moi-même car ça ne fait pas longtemps que je fais du vélo, seulement un an et demi. (...) Rajouter des couloirs de bus ça va dans le bon sens. (...) La ville fait pas mal de choses pour éviter de circuler à voiture, donc ça encourage le vélo. (F -35)

Sur les pistes cyclables quand on est seul, il n'y a plus du tout le rapport avec l'automobiliste donc il n'y a plus de stress. (F -35)

Oui, à Paris il y a une politique en faveur du vélo. Ce sont eux qui sont à l'origine des pistes cyclables, mais les pistes me paraissent des jeux de piste, comme des gymkhanas. Sur le trottoir, près des bus : ce n'est pas très pratique, pas logique. Ça nuit à la liberté d'être enfermé dans les pistes. Un mec m'a engueulée par ce que je n'étais pas dans la piste.(F +35)

A Paris, oui il y a une politique de développement du vélo de la part de la mairie de Paris avec la Ratp et Velib. C'est général en France. Paris s'est inspiré de Lyon. Mouvement général de réduction de la voiture en ville. Le vélo est un bon substitut à la voiture dans le sens où on a le même côté indépendance, sans problème de parkings. Ce qui est bien à Paris, c'est la facilité de trouver où laisser son vélo. Ce n'est pas le côté parkings organisés spécialement pour le vélo, mais il y a toujours une grille sur laquelle l'accrocher.(H - 35)

Le nombre de cyclistes dans Paris est perçu par les personnes interrogées, comme étant en augmentation. La pratique de ce **mode doux est perçue comme en plein développement** dans la capitale, mais également dans d'autres villes en France...

Je vois bien que les gens en font de plus en plus. Et il y a de plus en plus de marchands de vélos, de villes qui se sont équipées. Paris, Nantes, Lyon... les politiques rejoignent doucement une nécessité absolue, qui est de limiter la circulation des voitures dans les villes déjà. Donc l'usage du vélo fait partie des choses possibles... (F +35)

Cependant, les inconditionnels surtout jugent que **la politique en faveur du vélo à Paris n'est menée qu'en partie seulement** : ils déplorent qu'il n'y ait pas plus de pistes cyclables, que les vélos soient dans l'obligation d'emprunter des couloirs « semi-sécurisés » où se garent des voitures, de partager les couloirs réservés aux bus et aux taxis, que les pistes cyclables sur les trottoirs soient encombrées de piétons, et qu'il n'existe pas assez de parkings à vélos. Les pratiquants les plus réguliers du vélo à Paris, se sentent menacés à la fois par les automobilistes, les motards – et parmi ceux-ci en particulier, par les conducteurs de scooters – et dans une moindre mesure, par les bus et par les piétons ! Le cycliste inconditionnel à Paris, a parfois le sentiment de **devoir s'adapter à la ville, plus que la ville ne s'est adaptée aux cyclistes...**

Elle commence à l'être un peu adaptée au vélo, mais d'une manière générale, elle ne l'est pas. C'est à dire ce sont les vélos qui doivent s'adapter à la pratique de la ville d'une certaine manière... De plus il y a quand même peu de voies vélo : il y en a sur un certain nombre d'axes, mais c'est insuffisamment développé. (H -35)

Les couloirs semi-sécurisés, il y a des voitures tous les 20 mètres garées avec leur warning. Il faut des couloirs en site propre comme ils disent. En fait vraiment du sécurisé. Aucune bagnole ne peut aller dessus. Ce n'est qu'à ce prix là qu'on pourra parler d'une ville adaptée au vélo. Pour l'instant il y a quelques petits aménagements qui ont été faits, mais la plupart du temps c'est du pipeau. On sait bien que c'est le lobby commerçant qui empêche que ça évolue, qui veut pouvoir venir en bagnole. A la limite il vaut mieux qu'il n'y ait pas d'espaces semi-sécurisés car s'il n'y en a pas, on se retrouve dans le couloir du bus et les bus sont un peu moins agressifs que les bagnoles. (H + 35)

D'autres cyclistes, des « hédonistes » vivent plutôt bien **le partage d'un même couloir avec les bus et les taxis**. Il semblerait que ceux qui sont du même côté, dans un même espace protégé, acquièrent des comportements respectueux les uns des autres. **Des signes et codes** - dont « la jolie sonnette du bus » qui prévient le cycliste du dépassement de ce bus - se sont mis en place depuis l'instauration de ces couloirs, et sont échangés entre les différents conducteurs – ce qui témoigne d'une pacification des rapports entre machinistes et cyclistes, voire d'une **culture émergente des anti-voitures ou des couloirs partagés...** Ces couloirs apportent une réelle amélioration pour la pratique du vélo et témoignent de la volonté politique de la ville de favoriser les TC et les modes doux. Cependant, serait souhaitée justement, par des cyclistes usagers de la sonnette pour prévenir les piétons, **une utilisation plus systématiquement du klaxon par les bus**.

Moi j'ai eu la maman d'une amie qui est décédée boulevard Montparnasse, qui s'est faite renverser par un bus alors qu'elle était sur son vélo : une dame de 75 ans. C'était avant

l'aménagement, maintenant c'est génial : il n'y a que les bus et toi. Les bus nous respectent. Je dis les bus auraient un effort à faire, ce serait de nous klaxonner quand ils nous doublent. Leur petit bruit est très joli. Du coup tu tiens mieux ton vélo ! (F +35)

C'est assez intelligent par ce que ils les ont mis les couloirs à des endroits stratégiques : Montparnasse, Rivoli, Sébastopol. C'est très bénéfique pour la pratique du vélo et tout le monde a pris l'habitude des vélos : les chauffeurs de bus, de taxis. Les chauffeurs de bus quand ils s'approchent de moi par derrière, ils ont 2 sonnettes et ils m'avertissent toujours avec une petite sonnette. Le cycliste sait que le grand bus va arriver et qu'il doit faire attention. Pareil pour le taxi. Ils connaissent très bien, ils savent comment un cycliste se balade. (H +35)

J'ai une super sonnette par ce que je fais très attention aux piétons. Je ne peux pas rentrer dans un piéton, même s'il est complètement dans son tord. J'essaie de le prévenir. J'anticipe le piéton qui va s'engager, donc je sonne comme un fou : c'est mieux que de hurler... (H +35)

L'aménagement de plus pistes pour les vélos est demandé quasi systématiquement et un **meilleur entretien de la chaussée** est souhaité: en particulier sur certains grands axes, telle la rue de Rennes qui souffrirait de déformations et de nids de poule dangereux pour les vélos... Le rêve des cyclistes est de bénéficier de pistes ou **voies dédiées totalement lisses** ! Certaines places de Paris telles la Concorde ou la place du 18 juin à Montparnasse, sont également critiquées parce que jugées infranchissables pour les cyclistes.

Le gros inconvénient c'est le manque d'aménagement réel. Il faudrait que ce soit mieux réglementé et qu'ils pensent à améliorer les grands axes comme ils ont aménagé Montparnasse. Ces rues comme l'avenue de l'Opéra ou la rue de Rennes, ça ne paraît pas, mais elles ont plein de trous partout. Quand tu es en voiture, ça ne paraît pas, mais quand tu es en vélo tu es secoué ! C'est très mauvais pour les articulations et tu tiens mal ta machine. Tu essaies de les éviter, mais alors, il faut faire attention aux bagnoles. C'est fait pour les bagnoles. Cette ville a été pensée pour les voitures. La Place du 18 juin est immonde. Je n'ai jamais vu un truc aussi ridicule que ça. Si tu veux traverser de la rue du départ vers le 15^{ème}, alors il faut faire tout le tour de la place. (F +35)

La place de la Concorde je l'ai prise une fois, je ne la reprendrai jamais ! C'est trop angoissant, c'est horrible. Sur toutes ces grandes places circulaires où les voitures débouchent de tous les côtés, il n'y aucun endroit où tu pourrais tourner en vélo en espérant pouvoir tourner dans l'avenue qui t'intéresse... (F +35)

Le bitume doit être comme une moquette ! (H -35)

Il est très clair que des aménagements doivent être faits. Un des problèmes ce sont les gros carrefours. Denfert-Rochereau, ça a été fait, on passe maintenant beaucoup plus facilement. Mais la Concorde c'est encore difficile. (H +35)

Certains cyclistes interrogés **réclament l'application d'un code de la rue** qui complèterait ou supplanterait le code de la route pour les vélos. Un tel code de la rue apparaît en effet comme étant plus adapté à la pratique du vélo que ne l'est le code de la route, qui connote l'usage quasi exclusif de véhicules motorisés. Les cyclistes parisiens interrogés se vivent comme **soumis à un code conçu pour les véhicules motorisés**, et non pour un mode doux, qui exige que le corps produise de l'énergie, comme en témoigne la référence à l'effort physique

nécessité par les arrêts et redémarrages aux feux ! Les espoirs mis dans ce code de la rue recouvrent aussi ceux d'un **plus grand respect et d'une plus grande vigilance à l'égard des cyclistes**, au regard de leur vulnérabilité et de leur exemplarité écologique.

Ce qui est désagréable c'est qu'il y a un code de la route, mais pas un code de la rue comme ça existe dans pas mal de pays, je crois. Dans ces pays les règles de conduite en ville et à l'extérieur sont différentes. Les vélos ne sont pas soumis exactement aux mêmes règles et du coup sont plus susceptibles de respecter les règles communes en ville. (H - 35)

Disons qu'il y a un aspect du code de la route qui est vraiment la règle pour la règle, car c'est la seule manière de vivre en communauté. Mais le problème c'est que pour les gens qui ne vont pas très vite, en vélo cette règle commune peut quand même apparaître comme trop stricte par ce que c'est vrai qu'il y a des endroits où les feux sont très nombreux et on est amené à s'arrêter tous les 100m et je crois que le cycliste n'aime pas surtout redémarrer. Il a une grande force d'inertie et quand il est lancé, il n'aime pas s'arrêter... (H - 35)

En vélo tu n'as pas exactement le même rythme pour les feux qui sont réglés pour les voitures. Il faudrait qu'il y ait des feux pour les vélos comme dans les pays du Nord. Un feu pour les vélos qui vont vite et un pour ceux qui ne vont pas trop vite. Il devrait y avoir des feux décalés ce qui te permettrait toi de prendre de l'avance par ce que quand ça démarre à un feu, s'il n'y a pas de pistes cyclables, il faut voir comment on est serré et comment les bagnoles nous dépassent. Elles te frôlent. Des fois je me mets en colère, je tape aux portières, je suis très méchante. Je trouve que quand même ils exagèrent par ce que tu es quand même fragile en vélo. C'est l'irrespect des conducteurs. Et alors après on te dira « oui mais vous, vous montez sur les trottoirs »... (F +35)

A côté de ces améliorations infra-structurelles, sont à plusieurs reprises suggérées des améliorations de communication : **des cartes des voies et pistes cyclables de Paris**, ou encore des **cartes mettant en exergue les trajets propices aux cyclistes**... Cette demande émane de femmes surtout qui aspirent à ce que Paris applique plus globalement sa politique en faveur du vélo, la généralise, favorise par **une plus grande lisibilité des pistes cyclables**, l'usage de ce mode doux.

J'ai eu un ou deux rendez-vous à l'hôpital Nord, vers la Villette : les axes je ne les connaissais pas, donc je ne sais pas par où passer. En plus ce qui manque c'est un plan de Paris avec toutes les pistes cyclables qui te visualiserait ton itinéraire ! (F +35)

Faire des pistes cyclables sur les larges trottoirs des larges boulevards. Souvent ce sont des pistes cyclables de « politiques » ; un mec qui s'est dit « tiens, ça va payer de faire une piste cyclable, c'est chic », par exemple, le boulevard Raspail. C'est très court, et ça s'arrête, par ce qu'il faut de la place pour garer les voitures. Ce n'est pas pensé globalement.c (F +35)

Il est à noter cependant que **la banlieue constitue pour les Parisiens interrogés, une sorte d'angle mort** par rapport à ce souhait que soit pensé plus globalement la politique de développement du vélo...

g : Les villes perçues comme les plus adaptées à la pratique du vélo

Les villes en France qui sont les plus souvent citées par les cyclistes interrogés à Paris, sont : **Lyon, Strasbourg, Bordeaux** qui constituent une sorte de peloton de tête dans l'engagement des villes à la pratique du vélo. **Lyon détient la pôle position** en raison de l'existence de Vélov. Viennent ensuite des agglomérations de moindre taille telles : **Nantes, La Rochelle, Grenoble...** Des sites tel celui de **l'Île de Ré** sont également mentionnés spontanément par rapport à leur exemplarité en termes d'aménagement de pistes cyclables...

Je sais que Strasbourg est très adaptée. Je dirais que Paris a commencé avec Tiberi en libérant le dimanche matin les quais. Et la première réaction de Chirac avait été de dire que les Parisiens étaient trop gros et que ça ne servait à rien par ce que les parisiens n'avaient pas la forme physique nécessaire pour en faire. En plus on disait que Paris n'était pas une ville pour faire du vélo. C'était peut être en 94 ou 95. Il est clair que Paris est beaucoup plus adaptée par ce que c'est une petite ville et que les bus circulent lentement... (H +35)

Lyon, Bordeaux sont des villes adaptées au vélo...(H – 35)

J'ai l'exemple de Nantes. J'ai été tout à fait charmée. On avait loué une voiture. A l'entrée de la ville, il y a des parkings et on te passe un vélo. Plusieurs autres villes. La Rochelle a été pionnière dans la mise à disposition gratuite. Bientôt à Paris aussi. Je ne comprends pas que ça n'aille pas plus vite. (F +35)

Amsterdam, c'est une culture ! Lyon, il y a un système de location. Grenoble car c'est une ville plate... (H –35)

Paris est comparé aussi à des villes étrangères en termes de degré d'engagement dans une politique en faveur du vélo. Si **Amsterdam** est souvent perçue comme « la ville du vélo », **Londres, Berlin, Cologne et Munich** sont également citées et **l'Allemagne** est décrite comme un pays assez exemplaire en terme de développement du vélo.

A Paris le vélo s'est développé car c'est devenu impossible de se déplacer en voiture... A Londres, il y a des taxis vélo la nuit, des livreurs à vélo. (H –35)

J'imagine des villes comme Amsterdam... mais ça n'existe pas en France. Le vélo n'est pas rentré dans la culture des Français ! (H +35)

En Allemagne, c'est très bien pour le vélo, tout le monde est à vélo dès le plus jeune âge, les enfants avec les parents. Les gens ont des sacoches, des charrettes pour mettre leurs courses. (H – 35)

La culture du vélo est perçue comme spécifique aux pays du nord de l'Europe. L'Espagne, Israël et les pays méditerranéens en général, apparaissent en revanche, comme les pays les moins adaptés au vélo. En dépit de sa situation géographique, il est à noter que le Luxembourg n'apparaît pas adapté au vélo, et constitue une exception dans les pays du nord de l'Europe.

*Le Luxembourg, il y a rien pour les vélos et l'Espagne, c'est un peu un scandale là bas. (...)
Les voitures te rasant...(H-35)*

*Dans certains pays, utiliser le vélo comme un moyen de transport n'a aucun sens (...) Israël
par exemple. (...) L'idée de faire un voyage en vélo, pour eux, n'avait aucun sens. (H-35)*

Les inconditionnels du vélo sont ceux qui font le plus spontanément référence à la culture
vélo des **pays scandinaves** et pour lesquels le K-Way est le vêtement type de protection à
vélo...

*La pluie ça me gêne pas, c'est facile de mettre un K-Way, on devrait prendre exemple sur les
pays nordique car il pleut tout le temps là bas. Ce qui est chiant c'est les chaussures qui sont
mouillées.... Quand il fait froid je mets des gants et un bonnet.(H-35)*

Au-delà de l'Europe, les pays d'Asie sont mentionnés parfois, comme ayant une culture du
vélo ancienne et pas encore de la voiture, tels **la Chine, le Vietnam**.

2/ Analyse des rédactions Paris

a : Le poids de chacun des thèmes développés

Cette analyse de contenu thématique porte sur **170 rédactions**, réalisées par des élèves de classes de seconde, à Paris, dont :

- **141 rédactions d'élèves du lycée Gabriel Fauré** dans le 13^{ème} arrondissement
- **29 rédactions d'élèves du lycée Buffon** dans le 15^{ème} arrondissement.

Il est à noter qu'ont pu être repérés, au travers des prénoms - quand les copies étaient nominatives : **52 garçons et 55 filles**. Cependant 63 rédactions ne comportaient pas le nom de l'élève, en raison des conditions de réalisation...

Cette analyse de contenu met en exergue **les principaux thèmes développés** dans ces 170 rédactions d'élèves parisiens. Une rédaction comportant plusieurs thèmes, les fréquences d'apparition des thèmes sont supérieures au nombre de rédactions. Au total : **385 thèmes**.

La peur constitue le thème majeur, qui apparaît au total **219 fois** et qui se décompose en 5 sous-thèmes en fonction des raisons de la peur :

- peur de l'inconnu, de l'agresseur : **59 fois**
- peur de l'obscurité, de l'univers nocturne : **57 fois**
- peur de l'accident, du chauffard : **55 fois**
- peur de la solitude et de se perdre : 26 fois
- peur des intempéries et de la nature hostile : 22 fois

La liberté est le second thème développé qui apparaît **142 fois** au total et qui se décompose deux catégories de liberté : **la liberté sensitive** et la **liberté au plan pratique**.

La liberté sensitive est due : 80

- aux sensations agréables : **42 fois**
- à l'enchantement, l'inspiration : 23 fois
- la tranquillité, au calme de la nuit : 15 fois

La liberté au plan pratique est liée à : 82

- la fuite, l'évasion : **28 fois**
- la vitesse, la dimension sportive : 12 fois
- la découverte ou la visite : 11 fois
- le gain de temps, l'efficacité : 8 fois
- l'entraide, la solidarité : 7 fois
- l'aspect ludique, le jeu : 7 fois
- la dimension « anti-stress » : 5 fois
- la dimension écologique : 4 fois

Enfin, **trois autres thèmes** peuvent être répertoriés **24 fois**

- le surnaturel et le rêve : **11 fois**
- la réminiscence, la nostalgie voire le spleen : 7 fois
- la rencontre amoureuse, le lien social : 6 fois

b : Les tonalités et ambiances développées dans les rédactions

Ces principaux résultats chiffrés témoignent de **l'importance des représentations sombres** suscitées par le thème du vélo dans la nuit urbaine, et en particulier **la prégnance de la peur et des angoisses nocturnes** de ces lycéens parisiens.

Les récits fournis sont souvent « noirs », les dramaturgies s'inspirent des films d'horreur ou empruntent au fantastique comme en atteste la référence aux éléments naturels qui se déchaînent, à des monstres ou à des fantômes, aux disparitions inexpliquées, aux lueurs inquiétantes... Mais ces récits aux tonalités dramatiques se concluent le plus souvent, précisément **72 fois sur 170 par des « happy-ends »** : le retour au logis, le réveil, la sortie du cauchemar ou encore le fait de trouver enfin sa destination ou de retrouver son chemin !

Vais-je arriver vivante à la maison ?... Je distingue des individus effrayants... (67)

Je criais à l'aide, mais personne ne me répondait ... (69)

Une silhouette noire sur un vélo apparaît... Tout individu penserait voir un fantôme... (70)

Les fins dramatiques voire macabres sont plus rares : 34 fois sur 170 auxquels on pourrait être tenté d'ajouter des fins que l'on pourrait qualifier de « semi dramatiques », en raison d'une absence réelle de fin ou d'une perspective sombre : ainsi « la ruelle qui n'a pas de fin », ou quand le spleen ou l'amertume s'emparent des cyclistes décrits. L'accident mortel ou non, est dû à une **collision avec voiture**, dans la plupart des cas. L'accident est utilisé pour illustrer **la dangerosité de la pratique du vélo dans la nuit**, la vulnérabilité du cycliste sans phares ou sans casque.

Une voiture qui roulait à pleine vitesse venait de renverser un cycliste. (144)

Je n'avais pas vu la Peugeot 307 arriver, elle me renversa... (153)

Un orage redoutable s'abattit sur la ville (...) Un éclair jaillit sous mes yeux... Je glisse et tombe sur la tête ! (87)

Soudain au carrefour, une voiture percuta ma roue arrière... (76)

Je m'écrase sur le sol... (100)

L'étrangeté traverse ces récits fictifs où les personnages rencontrés, croisés, sont soit **inquiétants, mal intentionnés**, en bande, soit des âmes en détresse, voire des victimes. Celles-ci sont le plus souvent des femmes, agressées ou accidentées, des animaux perdus ou blessés, des enfants ayant perdu leurs parents...

J'aperçus un groupe de jeunes en bas de chez moi (...) Mon vélo me sauva de cette bande de délinquants... (159)

Sur le chemin je croise tout plein de gens aussi bizarres les uns que les autres... (62)

Trois gangsters cagoulés sautèrent sur moi pour me voler mon vélo... (96)

J'entendis des claquements de portes derrière moi, puis une voix qui m'appelait (...) cet homme semblait étrange... (97)

La désertification de l'espace public nocturne urbain est soit angoissante, soit euphorisante. La ville de nuit est décrite soit comme sombre et inquiétante, soit comme belle et féérique. Il est à noter que malgré la consigne, le sujet même de la rédaction, **la nature est omniprésente** dans ces rédactions et contribue en tant que décor, à alimenter la peur et

l'angoisse... Les arbres, le vent, les animaux domestiques ou sauvages sont maintes fois évoqués ainsi que les personnages inconnus et inquiétants...

Je suis maintenant dans une forêt étrange... (6)

Les arbres ressemblaient à des monstres ! (14)

Les bruits de ces insectes qui sifflent ne me rassurent pas... (113)

J'ai peur qu'un animal féroce me tue...qu'un homme terrifiant vienne à ma rencontre... (104)

Les immeubles vides, les façades et fenêtres éclairées ou non peuvent aussi être décrits comme inquiétants au même titre que les petites rues ou ruelles sombres. Sont opposées quasi systématiquement dans ces rédactions, les rues sombres, mal éclairées, et les grandes places ou monuments illuminés, telle la Tour Eiffel ! L'opposition porte sur le sombre, le noir qui englutit la ville, la rend angoissante, et le lumineux qui l'embellit, met en valeur le patrimoine, la magie nocturne...

Je me rends compte que la ville de Paris n'était pas éclairée partout... J'avais peur à cause du noir. (161)

Les rues étaient devenues plus sombres, plus petites... (162)

Les façades des maisons sont sombres, j'ai l'impression qu'elles me regardent par leurs fenêtres d'un noir profond et intense... (42)

Il fait tellement noir que je peux à peine distinguer la route du trottoir... Aucune lumière dans les environs, tout est noir... (169)

Les lampadaires projettent sur le sol une lumière blafarde... (166)

Le paysage qui s'offre à mes yeux m'apaise... Paris lumineuse, vivante, joyeuse... (146)

Les éclairages étaient magnifiques, il faisait beau, pas trop chaud... (147)

Paris brillait de mille feux (...) tout scintillait, luisait, c'était fantastique ! J'avais l'impression de n'avoir jamais remarqué ces monuments... C'était extraordinaire, féérique. J'en vins à me demander si je n'étais pas en train de rêver... (152)

Le thème de la liberté est également omniprésent dans ces rédactions, ce qui confirme le statut spécifique du vélo, en tant que moyen d'échapper aux contraintes familiales et scolaires, mode de déplacement autonome, pour ceux qui ne sont pas en âge de conduire des véhicules motorisés. **Le thème de l'évasion** est souvent associé à celui de la liberté et au plaisir : celui de rouler semble proche de celui de la glisse !

Je pédale, je me sens bien, libérée des pressions subies au lycée, à la maison... (55)

J'enlevai mes mains du guidon (...) je tendis mes bras comme un avion qui glisse sur les nuages... (84)

La pratique du vélo dans la nuit est essentiellement décrite comme étant solitaire. Cette solitude du cycliste dans la ville endormie justifie la peur et les angoisses des filles surtout. Certaines rédactions comportent des morales dont celle selon laquelle une jeune fille n'a pas à sortir la nuit en vélo, puisqu'elle court des risques. Cependant, **la dimension sensitive, voire sensuelle, intervient de façon prédominante dans ce sentiment de liberté** et les filles en particulier, utilisent l'image des « cheveux dans le vent » ou de la robe gonflée de vent qui permet de faire référence à Marilyn Monroe – seule star citée dans ces rédactions ! Sont mentionnés aussi, par des garçons et des filles, la caresse du vent sur la peau, l'agréable fraîcheur ressentie la nuit... A la liberté que fournit le vélo est associée une forme de sensualité et de bonheur.

Pédaler dans l'air doux de la nuit, quel bonheur ! (143)

Le boulevard désert m'appartient... Un vent frais passe dans mes cheveux... la fraîcheur de la nuit me fait oublier l'effort... (167)

Une nuit paisible, un air frais et doux glissant sur mon visage comme une tendre caresse... (50)

Je sens l'air frais frôler ma peau... (61)

Le vent souffle sur mon visage, je me sens libre sur mon vélo (...) personne ne m'arrête ! (119)

Le vent s'engouffrait dans ma robe, me donnant des airs de Marilyn ! (140)

Les dimensions ludiques ou sportives de la pratique du vélo dans la nuit urbaine, sont plus évoquées par des garçons que par des filles. **Le vélo favorise parfois le lien social et en particulier l'entraide**, à l'égard des victimes de la route et dans une moindre mesure de la nuit. **La voiture est là encore, le véhicule ennemi**, celui qui met en danger ou tue les cyclistes. Le thème de la rencontre amoureuse est assez marginal au sein de ce corpus de rédactions.

Il est à noter que seul un élève parmi ces 170, dans une évidente visée provocatrice, s'est autorisé une contestation en règle du vélo et du sujet même de la rédaction! Est dénoncé dans cette copie amusante, par sa dimension vindicative et provocatrice :

- l'ennui ressenti à faire du vélo, l'inconfort de ce mode,

Je suis pressé de laisser tomber cette « saloperie » de bécane métallique car ça fait mal qu cul et ça fout les bras en compote ! (86)

- la dangerosité de ce mode de déplacement, par rapport aux voitures

En plus, je me suis pris une voiture dans un virage et depuis j'ai la phobie de monter sur cette chose tueuse et dangereuse pour l'espèce humaine toute entière ! (86)

- L'inintérêt du Tour de France et enfin la toxicomanie des cyclistes qui y participent !

Le Tour de France est la plus emmerdante émission qui passe pendant l'été, mais il faut admettre que c'est exceptionnel de voir des gens arriver à faire du vélo après s'être injecté autant de drogue dans le sang ! (86)

Enfin on peut constater **la rareté des références aux parents** dans ces rédactions avec cependant la maison, le foyer voire la chambre et le lit comme repères.

Les pairs : les copains et membres de la fratrie sont plus présents que les parents dans ces rédactions...

LYON

1/ Analyse des entretiens

a : Caractéristiques des personnes interrogées

Ont été interrogés **20 cyclistes lyonnais**. Les entretiens ont été réalisés dans différents quartiers de la ville et à différents moments de la journée et de la soirée.

L'échantillon sur Lyon se compose de :

- **9 hommes, 11 femmes,**
- **11 de moins de 35 ans, 9 de plus de 35 ans**
- **16 habitants de Lyon et 4 habitants de communes proches**, de la banlieue lyonnaise telles : Caluire, Vienne, Sainte Foy les Lyon, Villeurbanne
- **3 étudiants, 17 actifs** dont **5 fonctionnaires et assimilés** et des salariés de différents secteurs d'activité : médecine, presse, bâtiment, architecture, environnement, fleuriste... Seule une personne du monde médical cumulait un statut de salariée et de profession libérale.
- **10 usagers de Velo'v** et 10 ayant leur propre vélo.

B : Types de pratiques et de cyclistes urbains

Il semble que les cyclistes à Lyon puissent être catégorisés de façon assez similaire à ceux de Paris, bien que seul un « prudent » ait été rencontré dans cette échantillon. Rappelons que les « prudents » ont été échaudés par un accident, et refusent de circuler en vélo la nuit...

Des « inconditionnels » du vélo existent dans cet échantillon. Comme à Paris, ils ont une pratique quotidienne du vélo qui porte parfois sur d'assez longues distances, mais qui s'avère aussi le fait de personnes dont les trajets domicile-travail sont assez courts au sein de Lyon. Ces inconditionnel mettent en tête le vélo parmi leurs choix modaux, quelles que soient la raison du déplacement, la saison et les temporalités du quotidien : ce sont **des cyclistes de jour, comme de nuit**. De surcroît, ils apprécient tous la pratique du vélo la nuit dans Lyon...

Je travaille dans le 6^{ème} et j'habite dans le 3^{ème}, ce sont arrondissements qui sont limitrophes, cela fait un trajet d'un quart d'heure en vélo alors qu'en bus on met une demi heure, donc je gagne un quart d'heure par jour grâce au vélo ! je prends la diagonale alors que le bus fait tout le tour... (F-35)

On s'en sert aussi du vélo pour faire les courses : on met les achats dans les paniers, ça évite de porter les sacs ! (F-35)

Ce qui est génial, c'est quand on rentre de soirée : il n'y a pas un chat dans les rues, donc on peut aller vachement vite et ça c'est bien ! (H-35)

Parmi ces inconditionnels, les sportifs et les militants du vélo représentent les plus « jusqu'au boutistes » : les premiers pour leur nombre de kilomètres parcourus, les seconds pour l'intensité de leur conviction, la systématisation de leur choix du vélo et leur « ras-le-bol » de l'automobile !

Je fais partie d'une association écologique et il y en a marre tout simplement : les voitures, ça pue trop ! Oui, on est vraiment dans un mouvement citoyen... (F-35)

Les usagers de Vélo'v font tous partie ou presque, de la catégorie des inconditionnels, ce qui témoigne de l'impact de cette offre à Lyon. On peut affirmer que Vélo'v a produit des changements modaux radicaux, les vrais adeptes du vélo auxquels Vélo'v a donné naissance ayant souvent abandonné l'usage des transports collectifs ou de la voiture au profit de ce mode doux et accessible...

C'est Vélo'v qui m'a donné l'idée de faire du vélo ! S'il n'y avait pas eu Vélo'v, je crois que j'aurais continué à prendre les transports en commun... (H-35)

Je travaille à la ville de Lyon et j'habite à Villeurbanne, je prends le vélo : avant c'était seulement pour les loisirs et maintenant c'est aussi pour le boulot par ce que j'ai supprimé mon abonnement aux TCL... Domicile travail ça fait 7kms, je fais en moyenne une dizaine de kilomètres par jour en vélo... (F-35)

Vélo'v ça me permet de faire tout ce que je pourrais faire avec un vélo à moi, donc je ne vois pas l'intérêt d'en avoir un vélo. Il n'y a pas de différence, c'est même plus pratique. Je n'ai pas à me soucier : où je laisse mon vélo ? Ce n'est pas le mien, mais dès que je le prends, il est à moi, donc c'est très bien... (H – 35)

Les « hédonistes » sont, à Lyon comme à Paris, ceux qui utilisent moins systématiquement le vélo, qui en ont **un usage de loisir**, dans le cadre de leurs trajets pour des loisirs, et en tant que loisir : **la notion de ballade recouvre ce type d'usage.**

Je n'ai pas mon permis de conduire, donc je vais souvent en vélo, ou en transports en commun et à pied ou en trottinette... Ce qui est déterminant pour moi c'est le plus rapide et le moins cher ! (F -35)

Cela correspond à un temps de loisir quand même le vélo ! (F+35)

Pour aller à mon travail, j'y vais en voiture, mais il m'arrive en sortant du travail d'aller faire mes courses en ville, à vélo... Je l'utilise aussi le vélo pour aller me promener avec mes copines... Cela dépend de la forme du moment, cela peut être toute une journée en pédalant 3 ou 4 heures, avec pique-nique... (F+35)

Cependant, **plusieurs hédonistes pourraient sans doute être qualifiés « d'inconditionnels »**, s'ils n'étaient confrontés à **de longues distances** pour leurs déplacements professionnels : de plus de 10 voire 20 kms, dans leurs trajets domicile travail, ce qui les contraint à adopter un autre mode de transport (ex : Lyon-Vienne): la voiture ou les TCL.

Si je peux le faire en vélo, c'est toujours le vélo que je choisirai, mais 50kms, ça fait un peu loin, ça fait trop ! (H-35)

Je prends la voiture par ce que je travaille à 45kms de Lyon, dans des bleds paumés... (F -35)

A ces hédonistes, il faut ajouter la catégorie **des « rationalistes »** qui ont choisi le vélo pour leurs déplacements urbains, pour des raisons a priori objectives, telles : la rapidité, l'efficacité la dimension non polluante et sans doute un souci d'économie. Ces rationalistes sont d'anciens usagers de la voiture...

Les gars comme moi, ont entre 30 et 40 ans, qui sont cadres moyens ou employés, qui ont découvert que le vélo c'était plus pratique que la voiture ou même que les transports en commun. Ce n'est pas par passion du vélo, mais plus par raison. On est dans une tranche d'âges où ça ne nous fit pas trop peur de pédaler et on n'a pas trop peur de l'environnement urbain agressif, des voitures par ce qu'on est souvent d'anciens automobilistes, donc on comprend bien comment cela fonctionne ! (H+35)

Les cyclistes lyonnais, qu'ils soient inconditionnels, hédonistes ou rationalistes revendiquent leur culture vélo, avec peut-être davantage de sérénité que les parisiens, en mettant en exergue au moins implicitement, **la légitimité municipale de ce mode de déplacement**, au regard de la mise en place de Vélo'v à l'initiative du Grand Lyon, Cette offre de vélos en libre service est très appréciée et contribue à donner à la ville de Lyon une **image novatrice et exemplaire** en termes de politique innovante de déplacement, en faveur des mobilités douces, et en particulier du vélo.

Ils essaient vachement de privilégier à Lyon, les moyens de locomotion naturels, donc à partir de ce constat, il y a vraiment une popularisation du vélo qui est en train de se faire ! (H – 35)

C'est le Grand Lyon qui a mis en place les Velo'v : le fait de mettre en place des vélos ça permet de réduire la circulation automobile et de faire en sorte que le centre ville soit moins occupé par les voitures ! C'est dans ce but là que les collectivités mettent en place ce genre de choses... (F –35)

Le cycliste urbain est perçu à Lyon comme plutôt jeune, écolo, à gauche politiquement : la représentation à Lyon du cycliste urbain apparaît cependant moins élitiste qu'à Paris. Ne s'agirait-il pas là d'un effet de Vélo'v ?... Le terme de « popularisation » du vélo est en tous cas employé à Lyon, par les personnes interrogées, et non pas dans la capitale, au moins en juin avant la mise en place de Vélib, qui pourrait avoir les mêmes effet de légitimation du vélo à terme...

Surtout des jeunes de 20 à 35 ans... C'est peut-être plus mélangé à Vélo'v que cela ne l'est pour ceux qui ont leur vélo : ils doivent être plus jeunes... (H +35)

Le cycliste urbain, il est plutôt jeune, bien intégré dans la ville, un peu sportif, sans plus et il a un sens pratique des choses... (F +35)

Je ne sais pas si on peut parler de catégories socioprofessionnelles, non je ne crois pas ! le vélo c'est plus une volonté de s'inscrire dans son environnement, dans un certain écosystème et une manière d'appréhender la vie... (F –35)

A Lyon, selon certains hommes interrogés, **les femmes seraient moins pratiquantes du vélo en ville que les hommes :** les « minettes », les « bourgeoises » et celles qui auraient peur, trouveraient la pratique du vélo en ville, dangereuse ... La relative jeunesse attribuée par ailleurs au cycliste type est issue de la dimension peu onéreuse du vélo et du fait qu'il est pour ceux qui n'ont pas le permis de conduire, un substitut de la voiture !

Les cyclistes ils n'ont pas peur des voitures, ils ont jusqu'à 55 ans... Ce n'est pas trop « minette » le vélo... (F +35)

La personne qui ne pourrait pas faire du tout de vélo ce serait la « minette » pas du tout sportive, à qui cela ferait mal aux jambes ou au contraire, une bourgeoise de 40 à 50 ans... qui préfère prendre la Mercedes... (H – 35)

Je pense que les cyclistes se sont essentiellement des jeunes, entre 15 et 25,30 ans par ce que c'est une pratique très utile pour les gens qui n'ont soit pas le permis, soit pas les moyens... (H – 35)

Je pense que les cyclistes dans Lyon sont plutôt des hommes par ce qu'il y a aussi un peu ce côté danger à affronter ! J'ai rencontré des femmes qui avaient peur de faire du vélo en ville et qui refusaient par ce qu'elles pensaient que c'était trop dangereux ! (H+35)

Le sportif se distingue des autres cyclistes, mais en dehors de cette catégorie, les usagers du vélo en ville sont perçus plutôt comme des « gens ordinaires », dont des étudiants... Cependant le cycliste à Lyon est perçu comme sachant vivre, ayant des loisirs, et « du

temps ». Ce **capital temps** et de fait un rapport privilégié au temps, constituent, implicitement au moins, une des caractéristiques attribuées à celui qui fait du vélo en ville... Quant au **sportif**, il a pour caractéristique de ne pas se limiter à une pratique urbaine du vélo : **il sort de la ville** pour faire de « grandes virées » d'une cinquantaine de kilomètres ou bien pratique de longs trajets au sein de la ville en fin de journée, **le long des quais du Rhône et dans les parcs de la ville...** Tels sont en effet les lieux les plus souvent cités de la pratique du vélo à Lyon.

Ce sont des gens qui ont des loisirs, il y a beaucoup d'étudiants, pas beaucoup de vrais sportifs : ils sortent très rapidement de Lyon, comme moi !... Des gens qui ont quand même un certain niveau de vie... (H+35)

Je pense qu'il y a beaucoup de gens qui aiment le vélo et qui sont bienheureux d'en faire... Il y a aussi des gens qui n'ont pas les moyens, qui sont jeunes, des étudiants que ça arrange bien financièrement. Et puis, il y a les sportifs du soir, qui aiment bien faire les quais, rejoindre les deux parcs, faire un tour de parc et en plus les quais du Rhône... (F-35)

A vélo, il faut choisir les bons chemins et ça se passe bien! Suivre les pistes cyclables, suivre les berges du Rhône, suivre tous ces endroits où l'on sait qu'il y aura moins de voitures... (H-35)

Il ressort des discours des personnes interrogées que la pratique du vélo à Lyon est choisie **autant par pragmatisme que par souci écologique et par plaisir...** De surcroît le vélo est considéré à Lyon comme **la solution la plus économique** ! Il est à noter que si la question financière est abordée, à propos du coût des titres des transports collectifs lyonnais, jugés onéreux, par rapport à Paris, elle n'est pas traitée spontanément concernant Vélo'v... En revanche, un cycliste sportif déclare détenir un vélo d'une valeur de 1000 €!

On paye le même prix en TCL qu'à Paris, qui est cinq fois plus grand ! 1,50€ le ticket pour trois minutes de trajet, c'est énorme ! On a de très beaux transports en commun qui ont été primés comme les meilleurs de France mais on en paye le prix ! (F-35)

Signalons aussi qu'une proximité est perçue entre le tram et le vélo, ces deux modes s'inscrivant pour les personnes interrogées à Lyon, dans une **logique de développement durable** ! Le tram semble apprécié en tant que mode de déplacement collectif, il est en tous cas préféré au métro. Cependant, **les voies du tram sont considérées comme dangereuses** pour les vélos qui les empruntent... Ce qui semble une pratique assez répandue, si l'on s'en réfère aux aveux des cyclistes interrogés.

Le tram rejoint un petit peu le développement durable : déjà tu es en plein air ! Ce n'est pas comme le métro où l'on va rentrer vers 7h ou 8h le matin et où tous les gens font la gueule : c'est vraiment une autre mentalité de faire du vélo ! (F-35)

Il y a un truc à Lyon qui est assez dangereux c'est quand tu fais du vélo sur les rails du tram : tu peux coincer ta roue dedans et à mon avis il y a moyen de bien se vautrer avec ça ! Et surtout c'est quand tu suis un tram et que tu fais du vélo sur la voie du tram... le feu vert se déclenche obligatoirement pour le tram mais pas pour toi. Donc quand tu suis les rails il faut vachement faire attention ! Par ce que ce n'est pas une piste cyclable, il y a des voitures qui traversent... (H-35)

Emergent **deux motivations transversales** aux hédonistes, rationalistes et aux inconditionnels, ou encore deux **raisons majeures** de faire du vélo dans la ville :

- **la notion de devoir citoyen** qui va de pair avec l'engagement écologique,
- **la convivialité suscitée par le vélo**, entre cyclistes, usagers de Vélo'v en particulier...
Le vélo est perçu à Lyon explicitement, comme **un support ou véhicule de lien social**.

En Suisse, ils ont des parkings à vélos, beaucoup. Les gens circulent à vélo et c'est nettement mieux : c'est moins encombrant, c'est plus convivial aussi. Cela permet de rencontrer des gens, moi j'ai des copains Vélo'v que je retrouve régulièrement à la sortie du boulot... Cela permet vraiment de faire du lien social et de rencontrer tous types de personnes par ce que tu as toutes les catégories sociales en gros qui font du vélo... (F-35)

c : Perception des avantages et des inconvénients de la pratique du vélo

Les avantages attribués à la pratique du vélo sont nombreux parce que le vélo est comparé à tous les autres modes : la marche, la voiture, et un peu plus rarement aux transports collectifs. Le vélo, selon les cyclistes lyonnais interrogés, permet de faire de plus longues distances qu'à pied, d'aller aussi vite, voire plus vite qu'en voiture ou en bus, d'éviter les problèmes de stationnement et d'embouteillages qui se posent au déplacement en voiture en ville. La pratique du vélo fournit de surcroît, **un sentiment de liberté** fort agréable qui est souvent évoqué en priorité et systématiquement apprécié. C'est un mode doux, **écologique** qui permet aussi d'entretenir sa forme physique, voire de **faire du sport**. Le vélo est défini aussi comme un mode de transport **peu onéreux**, à la portée de tous, voire populaire... Il est à noter que **l'usage de Vélo'v renforce la perception d'une absence de contraintes**, en termes de stationnement en particulier, donc permettant de s'arrêter où l'on veut ou presque, au gré de ses humeurs et envies. Le vélo est souvent considéré à Lyon, comme : « **le** » **mode de déplacement urbain le plus intelligent et le plus rationnel...**

C'est assez facile et peu contraignant par rapport à un vélo personnel : on peut le garer où on veut car il y a des bornes... (F -35)

Cela permet de faire du sport et de se détendre après le travail ! En plus on va plus vite qu'en voiture ou en bus ! (F -35)

On a une sensation de liberté vachement importante en ville, que je trouve très agréable. On va où on veut, quand on veut... C'est le moyen de transport de la ville ! (H +35)

On n'a pas de stress en vélo, on est libre quoi, sur son vélo ! (H +35)

Le vélo c'est plus sympa que les bus! (F -35)

Il est impossible de circuler à Lyon en voiture ! (...) Le vélo c'est la liberté d'aller où l'on veut ! (F -35)

C'est plus simple, il y a moins de choses à prévoir qu'en bus, au niveau des horaires, cela permet d'appréhender la vie et les déplacements d'une autre manière... (F -35)

Cela combine la vitesse d'une voiture – même parfois cela va plus vite, au moins sur de courtes distances – avec la mobilité des piétons... le vélo en ville, c'est pour pouvoir combiner le fait de flâner et de se déplacer vite (H -35)

L'avantage du vélo? C'est de pouvoir aller à mon rythme ! (F +35)

Vélo'v est très apprécié, même par ceux qui ont leur propre vélo, parce que la mise en place de cette offre a suscité une **augmentation du nombre de cyclistes** dans la ville, et donc a sensibilisé les automobilistes à leur présence sur la voie, voire changé leurs comportements au volant dans la ville....

C'est Vélo'v qui a amené d'un seul coup, plein de vélos rouges dans la ville et les automobilistes d'un seul coup, ont pris conscience qu'il pouvait y avoir des cyclistes, alors qu'avant les automobilistes ne faisaient pas attention à eux... (H+35)

Les inconvénients de la pratique du vélo en ville sont nettement moins nombreux que les avantages perçus. Certains cyclistes ne perçoivent pas d'inconvénients majeurs inhérents à la pratique du vélo, si ce n'est **la dangerosité due à la densité de la circulation automobile**. Le fait que des voitures se garent sur les pistes cyclables est déploré parce qu'obligeant les cyclistes à emprunter les trottoirs pour les contourner. Par ailleurs **la pollution produite par les voitures** est aussi évoquée. Il est envisagé parfois le port d'un masque, dont l'efficacité est contestée par d'autres...

La contrainte, c'est les voitures qui se garent sur les pistes cyclables donc on est obligé de prendre les trottoirs pour les contourner ! (F – 35)

Ce n'est pas toujours très agréable par ce qu'il y a beaucoup de pots d'échappement et je pense que ce n'est pas très bon de faire du vélo en ville ! Il faudrait des masques comme en Asie. Je pense que ce serait bien qu'ils mettent en vente des masques qui permettraient de se protéger... (F –35)

Il y a eu une étude là dessus selon laquelle ce serait moins nocif quand tu es à vélo dans un embouteillage – tu peux te faufiler - que quand tu es en voiture ! C'est plus nocif quand tu es à l'arrêt dans une voiture, dans un habitacle fermé... Les masques ne servent à rien par ce que les particules lourdes, les poils du nez les stoppent, et ce qui est particules légères rentrent quand même ! (F – 35)

Si tu es derrière une voiture, en attendant à un feu rouge, tu te prends les gaz dans le visage ! (F-35)

Les inconvénients de la pratique du vélo, quand ils sont perçus par les personnes interrogées, sont **liés soit aux intempéries**, bien que le nombre de jours de pluie à Lyon, apparaisse relativement rare, ce qui est une façon de minimiser le problème, soit aux **dénivellations**. Or, la ville de Lyon comprend des collines auxquelles certains cyclistes interrogés font amplement référence: ainsi la colline de Fourvière, le plateau de la Croix Rousse, tandis que d'autres cyclistes perçoivent Lyon comme une ville plate dont les berges du Rhône et de la Saône constituent les principaux axes de circulation... Cette **disparité dans les représentations topographiques de la ville de Lyon** provient de la diversité des lieux de résidence et des trajets effectués au sein de la ville par les personnes interrogées.

J'ai 38 ans, je vais très souvent au travail en vélo : la DDE est située place Guichard, dans le 3^{ème} arrondissement de Lyon. J'habite tout en haut de la colline de Fourvière, donc le déplacement aller est plutôt facile par ce que ça descend tout le long... Pour le retour soit je suis en forme et je remonte mais avec la pollution ce n'est jamais bien agréable ! Soit je prends les transports en commun, ce qui me permet de prendre le funiculaire avec mon vélo : je mets mon vélo dedans... (H +35)

J'évite le vélo quand il pleut. Je voulais un jour cocher les jours où il pleut vraiment et où on ne peut pas utiliser le vélo si on ne veut pas être mouillé ! Je pense que c'est peu souvent, ce n'est pas un vrai problème... (H +35)

C'est sur que l'on a plus de facilité à le prendre l'été, mais vu que je suis bien équipé, l'hiver ça ne me dérange pas ! (H -35)

Sont évoqués parmi les inconvénients, les problèmes liés à la transpiration suscitée par l'effort physique demandé par la pratique du vélo sur de longues distances ou en montée... Cependant, la marche est alors mentionnée, comme pouvant, elle aussi, déclencher la transpiration – ce qui témoigne là encore, d'un souci de minimisation du problème, en particulier de la part des inconditionnels du vélo !

Quand il fait très chaud on a tendance à transpirer et pour arriver au travail ce n'est pas toujours idéal ! Mais là encore, en allant doucement, on ne transpire pas plus qu'en marchant ! (H +35)

Les tenues vestimentaires n'apparaissent pas vraiment problématiques à Lyon pour les cyclistes interrogés. **Seule la mini jupe est proscrite** pour les femmes qui font du vélo...

La mini jupe est proscrite ! Moi je n'en mets pas donc ça ne me pose pas trop de problème ! J'ai vu des filles qui mettaient des panta-courts pour faire du vélo et qui se changeaient en arrivant au boulot... (F-35)

Les seuls inconvénients de Vélo'v sont : **la lourdeur des vélos** qui ne sont, de ce fait, pas adaptés aux montées que comporte Lyon, **le manque de vélos à certaines heures de la nuit** aux bornes les plus utilisées par les sortants nocturnes et **le vandalisme ou les dégradations** que subissent les vélos proposés...

Vélo'v ce sont des vélos très urbains, très lourds : du coup, pour monter c'est vraiment très compliqué ! Ce sont des vélos qui sont très pratiques en ville quand c'est plat, mais pour monter ce n'est pas génial ! J'ai un VTT : il est plus léger, il a plus de vitesses donc je peux monter facilement avec... (H +35)

d : Les meilleurs et pires souvenirs en vélo

Les meilleurs souvenirs en vélo sont liés à des vacances ou à la pratique du vélo en groupe, **dans la ville, dont la pratique nocturne.** Ainsi certains cyclistes lyonnais associent-ils leurs meilleurs souvenirs de vélo à la mise en place de l'offre Vélo'v - ce qui témoigne de la satisfaction qui en est tirée!

Les pires souvenirs sont soit **des risques d'accidents plus que des accidents, des chutes** dans l'enfance, soit dans un autre registre, des **virées familiales, pénibles, en VTT.** Ce dernier type de pire souvenir remonte aussi à l'enfance et s'inscrit dans des paysages de montagne et de pénibilité physique due au froid ou aux montées... Dans ces souvenirs d'enfance ou d'adolescence, concernant le vélo, les cousins sont omniprésents...

Le pire souvenir c'est quand j'ai failli me casser la gueule et le plus agréable souvenir c'est l'action en elle-même en fait, soit avec des copains pour discuter, soit longer les berges du Rhône quand il fait beau... (F-35)

Mes pires souvenirs c'est quand je faisais du VTT quand j'étais petite. Je faisais des journées entières de VTT en pleine montagne, dans la boue et je me rappelle de côtes monstrueuses. J'avais un vélo très lourd donc je piquais des crises de nerfs, je jetais mon vélo dans le ravin et je disais j'arrête de faire du vélo !... On partait tout le temps en famille, avec mes cousins : on était toute une équipée, donc je ralentissais tout le monde... (...) Mes meilleurs souvenirs c'est le vélo en ville, quand il y a eu les Vélo'v ! Je me suis découvert une passion pour le vélo ! Maintenant quand je retourne à la campagne, je fais du vélo mais je ne fais pas de VTT, je fais surtout de la route... (F-35)

Le pire souvenir à vélo, je me souviens très bien, j'étais une petite fille, nous avions l'interdiction d'aller dans un endroit particulièrement pentu et caillouteux. Et bien sûr, nous étions toute une bande de cousins et nous y sommes allés ! Je suis tombée à la fin du chemin : c'est un souvenir dont je garde encore la trace ! (...) De beaux souvenirs de vélo ? j'en ai plein ! Des beaux départs en balade, au petit matin... Et puis les grands plaisirs, c'est de faire les folles en ville avec les copines ! (F+35)

Mon pire souvenir c'était en VTT dans les Monts d'Or. Il faisait froid et j'étais mal équipé : je n'avais pas de gants adaptés au froid qu'il faisait et j'avais les doigts gelés ! J'ai vraiment souffert ce jour là ! Cela me sciait les doigts... Mon plus beau souvenir c'est peut-être quand je suis allé avec ma copine faire du vélo ! (H -35)

Il est intéressant de constater qu'à Lyon, **les meilleurs souvenirs en vélo s'inscrivent souvent dans le présent, en compagnie d'autres cyclistes** - ce qui prouve l'importance du lien social dans la pratique du vélo - alors que les pires souvenirs font partie du passé lointain et en particulier de l'enfance... D'autre part, sont souvent opposés **la ville et la campagne** dans ces descriptions de meilleurs et pires souvenirs, et la ville émerge parfois comme étant pour les cyclistes, **une sorte de terrain de jeux** plus séduisant que les contextes ruraux... La pratique du VTT dans l'enfance ou l'adolescence, peut s'avérer relativement traumatisante et rebutante !

e : La pratique du vélo la nuit

Tous les cyclistes interrogés à Lyon, apprécient de faire du vélo la nuit, en raison d'une moindre circulation automobile et surtout du charme qu'ils perçoivent à leur ville, la nuit... Implicitement Vélo'v et nuits festives lyonnaises sont associés. Lyon a, aux yeux des personnes interrogées, **une image de ville lumières** dont témoigne l'absence de plaintes relatives à un manque d'éclairage – ce qui était en revanche le cas, à Paris... La pratique du vélo dans la nuit à Lyon semble moins problématique qu'à Paris, plus évidente pour tous : Lyon est une ville bien éclairée aux yeux de tous !

Lyon, la nuit c'est vraiment super, c'est éclairé de partout ! J'habite juste à côté du fleuve, donc tout de suite on traverse le fleuve, c'est assez majestueux ! Les paysages défilent, ils sont lumineux, c'est vraiment très beau ! C'est un moment de plaisir ! (H – 35)

Cela ne pose aucun problème de circuler la nuit en vélo dans Lyon : la ville est super éclairée, il n'y a presque plus d'endroits sombres ! Et ce n'est pas très compliqué de s'éclairer nous-mêmes ! En plus, si on a un peu peur, on peut se mettre un gilet fluo et alors on flashe avec les phares qui nous éclairent on ne voit que cela ! (...) En ville c'est tellement bien éclairé qu'à la limite il n'y a presque pas de différence avec le jour... (H +35)

La nuit c'est sympa, il y a moins de monde... C'est éclairé la nuit, c'est une autre ambiance, ce, c'est plus sympa en fait ! La nuit il y a moins de circulation, c'est moins dangereux, tu es tranquille !... Le vélo la nuit, c'est assez pratique dans la mesure où tous les transports en commun sont fermés à partir d'une heure du matin ! (F –35)

C'est vrai que c'est agréable de faire du vélo la nuit par ce qu'on a l'impression de s'approprier la ville. C'est notre endroit : il n'y a pas de bruit, il y a quelques passants, quelques voitures mais ce sont des moments qui sont vraiment particuliers... (F –35)

Il est à noter que les femmes interrogées à Lyon, font pour la plupart, du vélo la nuit : elles affirment **se sentir moins vulnérables en vélo qu'à pied**, le vélo permettant d'accélérer, donc d'éviter un danger... De surcroît, la pratique du vélo permet, lors des nuits d'hiver, de **se réchauffer**, plutôt que d'attendre immobile le bus à une station... Les souvenirs de **trajets en vélo réalisés au petit matin ou en fin de nuit**, sont évoqués avec plaisir et nostalgie...

C'est très agréable de faire du vélo de nuit et puis, on n'a pas trop le choix : à partir de minuit et quart il n'y a plus de transports ! Pareil pour la question sécurité : c'est plus rassurant d'être sur un vélo qu'à pied ! On est sur quelque chose qui peut aller vite donc on peut se donner les moyens de dépasser le danger... (F –35)

L'hiver la nuit, vous attendez à un arrêt de bus et puis vous congelez ! Alors que là au moins, vous prenez votre vélo et vous y allez ! (F –35)

A l'époque j'avais mon vélo à moi, je travaillais dans un hôpital et j'y allais tous les matins à 5h, en vélo... C'est encore mieux que la nuit : il n'y a pratiquement personne ! La nuit, tu as beaucoup moins d'inconvénients qu'en journée et je considère que Lyon est une ville adaptée à la pratique du vélo d'une manière générale ! (F –35)

La nécessité d'être visible la nuit que soulignent les cyclistes parisiens, est également évoquée à Lyon, mais **dans une tonalité moins dramatique qu'à Paris**. Il semblerait que la ville de Lyon soit perçue globalement comme plus sûre la nuit, que Paris.... Plusieurs cyclistes avouent prendre le vélo la nuit, en état d'ébriété. Si quelques cyclistes disent commettre la nuit des infractions au code de la route, s'autoriser quelques transgressions, d'autres au contraire apprécient la nuit d'être plus calmes que le jour et donc, « prendre le temps » de circuler en vélo... Enfin, Vélo'v contribue à rendre la nuit sécurisante et agréable pour les cyclistes, du fait que **les vélos proposés sont équipés de phares**.

Il y a moins de bruit donc quand une voiture arrive ... tu l'entends ! Tu peux griller les feux plus facilement... (H-35)

Il y un côté insécurisant le jour, alors que la nuit moi je pédale moins vite. La nuit je suis plus calme, je ne vais pas forcément à un rendez-vous ou lors je rentre tout simplement, donc là je prends le temps... (H-35)

Je ne mets pas de casque, pas de gilet, mais Vélo 'v est bien équipé en lumière je trouve, donc je me sens en sécurité totalement la nuit... (H-35)

Quand on rentre de soirée, on préfère ne pas prendre la voiture par ce qu'on a bu : on préfère prendre le vélo... (H-35)

Je n'ai pas beaucoup de sensations à vélo par ce que je rentre souvent « bourré » la nuit ! (H-35)

Je fis du vélo la nuit comme j'en fis de jour, pour le même genre de déplacements, mais moins que le jour par ce que je me fais souvent ramener en voiture quand je reviens de soirée et j'évite d'en faire quand je suis « un peu pompette » ! Cela m'a dépannée aussi sur de longues distances quand le métro ne fonctionnait plus... (F-35)

La nuit quand on va au restaurant ou au cinéma on prend le vélo ! (H-35)

La pratique du vélo dans la nuit apparaît parfois moins solitaire que le jour, la possibilité de rouler à deux de front étant plus évidente au cours de la nuit en raison de la moindre circulation... Certains portraits des cyclistes nocturnes élaborés par les personnes interrogées, révèlent la poésie inhérente à cette pratique dans la ville de Lyon. Les jeunes sont perçus en tant que sortant nocturnes, comme les plus susceptibles de faire du vélo la nuit...

La personne qui aime faire du vélo la nuit, j'imaginerais un trentenaire divorcé, un peu poète, qui habite en ville et qui fait des balades la nuit, genre insomniaque et philosophe ! Soit des jeunes, pour des questions de transport... (F-35)

C'est peut-être plutôt les noctambules, les jeunes qui sortent tard et qui après rentrent à vélo... (H +35)

f : Attentes par rapport à l'usage du vélo dans la ville et dans la nuit urbaine

Peu de personnes interrogées à Lyon perçoivent des améliorations à apporter par rapport à la pratique du vélo en général dans leur ville, et en particulier par rapport à la nuit. Ceci est du à l'image très positive dont bénéficie la ville de Lyon par rapport au vélo.

Cependant quelques attentes émergent de la part des cyclistes lyonnais interrogés, en fin d'entretien, après relance :

- l'attente d'un **nettoyage des pistes à vélo** qui sinon, deviennent impraticables,
- l'attente d'un **développement des pistes cyclables** dans la ville de Lyon et dans les communes environnantes, telle Villeurbanne...

Les relatifs manques de pistes cyclables amènent les cyclistes à emprunter parfois les trottoirs et ce sont les piétons les plus âgés qui leur manifestent alors de l'hostilité.

Pratiquement tous mes trajets à vélo, je les fais à 70% sur les routes, et pas sur les pistes cyclables, par ce qu'il n'y a rien d'aménagé à Villeurbanne, il n'y a rien ! (F-35)

Peut-être faudrait-il des pistes cyclables bien délimitées, des protections au niveau des rebords pour que les voitures ne puissent pas accéder à cette zone. Par contre il faudrait que ces zones soient nettoyées !... Moi il y a des endroits où je ne prends pas les pistes par ce qu'elles sont protégées des voitures, mais pas nettoyées : je suis obligé de rester sur la route ! (H -35)

Il faudrait faire plus de pistes cyclables ! Ce qui m'inquiète c'est les voitures et ça m'arrive de passer sur les trottoirs alors que ce n'est pas autorisé !... (H -35)

Les personnes âgées sont très réfractaires aux cyclistes ! C'est que parfois, quand la circulation est trop forte et qu'il n'y a pas de pistes cyclables, nous sommes contraints d'aller sur le trottoir et là on se fait harceler par les personnes âgées... (F -35)

Il y a des couloirs cyclables et puis tout à coup, ça s'arrête et il n'y a plus rien, ça débouche sur un trottoir ou un sens interdit : c'est très compliqué de suivre un itinéraire en vélo ! (F-35)

Il est à noter à Lyon que **seules les voitures sont mentionnées, comme véhicules ennemis**, il n'est jamais développé de discours à l'encontre des scooters, ce qui est en revanche, le cas à Paris... On peut de ce fait, se demander si la mise en place de Vélo'v n'aurait pas contribué à **endiguer le phénomène des deux roues à moteur**, voire si elle ne constitue pas **une solution préventive par rapport au développement du scooter**.

Par rapport à la nuit, à Lyon, il semble n'exister que peu d'attentes si ce n'est : **un marquage fluorescent** des pistes cyclables ainsi qu'une plus grande visibilité et lisibilité de celles-ci...

Il faudrait des vélos adaptés, que l'on voit bien et pour la personne qui est dessus, des tenues que l'on voit aussi, et puis des pistes cyclables avec des revêtements phosphorescents...(F-35)

g : Les villes perçues comme les plus adaptées à la pratique du vélo

Lyon est perçue comme une ville qui a développé une politique en faveur du vélo. En témoignent à la fois l'existence de pistes cyclables et surtout l'offre Vélo'v qui a pour avantage de rendre accessible au plus grand nombre ce mode de déplacement.

Vélo'v sert beaucoup à promouvoir le vélo. A mon avis, la meilleure politique pour le vélo c'est celle qui vise à ce qu'il y ait de plus en plus de cyclistes en ville ! Par ce que plus il y en aura, plus cela sera sûr, moins ce sera dangereux, comme en Hollande. Vélo'v va vraiment dans ce sens en montrant que c'est facile et pas cher de faire du vélo ! (H +35)

En raison du **leadership qui est attribué à Lyon en matière de politique de développement du vélo**, les autres villes françaises citées, n'apparaissent que comme des suiveuses ou bien sont perçues comme moins adaptées à ce mode de déplacement de par leur relief ou leur circulation...

Vélo'v je ne comprends pas que ça ne soit pas encore développé dans les autres villes par ce que ça marche ! (F-35)

Je sais que Lyon est une ville pilote par rapport à la mise en place de Vélo'v ! J'ai entendu parler de Toulouse qui avait aussi des vélos, de Grenoble... (F-35)

Lyon est assez bien adapté au vélo, mais je ne pourrais pas citer d'autres villes... (H+35)

Je trouve que Lyon, contrairement à d'autres villes, c'est vraiment aménagé ! A Toulouse, il n'y a aucune piste cyclable ! A Lyon, en un an ça a énormément changé. Même si c'est un peu long, il y a toujours la possibilité de prendre une piste cyclable pour ne pas être dans le flux des voitures... (F -35)

Cela s'améliore de plus en plus et j'ai l'impression qu'il y a de plus en plus de pistes cyclables ! Je dirais oui Lyon est une ville adaptée au vélo !... Les rues sont grandes, souvent on peut monter sur les trottoirs sans gêner les piétons... (F -35)

Cette politique en faveur du vélo est soutenue et développée par les « écolo » selon la quasi-totalité des personnes interrogées à Lyon. Elle s'inscrit dans une politique plus large de **développement durable** et elle est perçue comme **se généralisant au moins dans les grandes agglomérations** par rapport au souci de réduire l'usage de l'automobile dans les centres villes, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre, et de protéger l'environnement...

A mon avis les maires doivent être assez favorables à ce genre de politique, par ce que le vélo a le double avantage de protéger l'environnement et de réduire les embouteillages... (H -35)

Avant cette politique en faveur du vélo, il y a la politique de développement durable pour limiter la pollution. Donc dans cette politique là ils vont développer le vélo par ce qu'on limite ainsi les dégagements de gaz à effet de serre et aussi les bouchons en ville... Les villes

qui sont adaptées ce sont les grandes villes par ce qu'ils ont beaucoup de moyens, ils peuvent créer un grand réseau, comme à Lyon avec des bornes relais un peu partout ! (H-35)

Paris, Strasbourg, Grenoble, Lille, Rennes, sont mentionnées en tant que grandes villes développant une politique en faveur du vélo... Cependant Paris, de par sa taille et la densité de sa circulation, apparaît aux yeux des cyclistes lyonnais, comme une ville moins adaptée au vélo que Lyon. Une concurrence implicite émerge entre Lyon et Paris...

Les grandes agglomérations du style Paris, cela doit être difficile tout de même par ce qu'il y a beaucoup trop de monde, pas assez d'espaces...Moi je suis allé quelques fois à Paris, ça ne me semble pas optimal pour la pratique du vélo ! (H-35)

Des villes en bord de mer sont également mentionnées comme étant adaptées à la pratique du vélo, telle Cannes. Cependant **Marseille est perçue comme une ville non adaptée au vélo.**

Pour avoir été très souvent en vacances à Cannes, je sais que c'est très agréable de faire du vélo sur le bord de mer et Cannes c'est assez bien équipé : il y a une piste cyclable, comme toutes les villes côtières à mon avis, c'est bien pratique pour cela ! (H -35)

Je suis allé à Marseille, les routes ça n'a rien à voir : il y a des montées, des descentes, il y a des moments où c'est impossible de faire du vélo ! Lyon, c'est tout plat et il y a quand même pas mal de pistes cyclables et ce n'est pas trop grand donc on peut facilement faire toute la ville à vélo, contrairement à paris où là ça serait peut-être plus difficile : c'est plus grand ! (H-35)

L'exemplarité en matière de politique de développement du vélo, selon les cyclistes interrogés à Lyon, proviendrait de pays étrangers tels : **Pays Bas, Suisse, Allemagne...** Amsterdam est à Lyon comme à Paris, citée comme étant « la ville du vélo ».

Il faudrait copier sur l'Allemagne... Les grandes villes allemandes ont des grandes rues qui sont super larges, où il y a une voie pour vélos, une voie en double sens pour les voitures... (F -35)

2/ Analyse des rédactions Lyon

Nous avons opté par rapport à ce corpus de **69 rédactions, réalisées au lycée du Parc** à Lyon par les élèves de deux classes de seconde, pour une analyse thématique détaillée essentiellement qualitative, les données chiffrées en détail ne paraissant pas qu'apporter confirmations des tendances détectées à Paris.

Il existe au sein de ce corpus deux types de rédactions, en fonction des classes ayant composé. Les enseignants qui ont donné la même consigne signalent **une pré-sensibilisation au thème** à traiter de l'une des classes, du fait de la rencontre des élèves au cours de la récréation. Cet aspect a priori non conforme méthodologiquement, nous a de fait, beaucoup éclairé sur le rapport au vélo des jeunes et en particulier **apporte une information riche sur Vélo'v**.

Dans la classe qui a composé en premier, sans pré-sensibilisation, la consigne et en particulier le terme de « dramaturgie » paraît être à l'origine du poids prégnant des récits dramatiques. Il semble que ces élèves comprennent comme à Paris le mot dramaturgie comme étant synonyme de composition dramatique et non pas de composition théâtrale... D'où l'importance des **récits narrant des drames, des histoires effrayantes**, dans des **ambiances glauques, quasi hitchcockiennes**, souvent les narrations rapportent des **cauchemars**, de mauvais rêves...

C'était la nuit. Les étoiles brillaient et la lune pointait le bout de son nez. Un sac sur mon dos, je pédalais tranquillement sur mon vélo. Ce soir là, les rues de Lyon étaient très calmes : je tournai sur ma droite pour me retrouver dans une avenue déserte. Le sourire qui jusque là s'était peint sur mon visage, tout à coup disparut. Les belles maisons aux jolis rosiers avaient eux aussi disparu. Mes mains se crispèrent sur le guidon, il faisait très sombre ... au fur et à mesure que j'avançais le cœur serré, les lumières des lampadaires me semblaient de plus en plus faibles comme si un beau monstre avait soufflé sur des bougies ... ma respiration se faisait sifflante. Il n'y avait personne, absolument personne. La panique s'empara de moi... le vent glacé etc...

Dans cette même classe signalons la quasi inexistence du thème de la liberté qu'elle soit sensitive ou pratique ! Quand elle est évoquée **la liberté correspond à une évasion du foyer** : grâce au vélo l'adolescent échappe à l'emprise parentale. Les garçons s'appuient plus sur le réel et rapportent parfois des « bêtises commises » comme « faire le mur »... les filles en revanche développent leur imaginaire : elles traitent de meurtres dont elles sont victimes !

La peur constitue le thème majeur, qui apparaît dans tous les récits, sauf un, et qui se décompose en 6 sous-thèmes en fonction des raisons de la peur :

1/ La peur de l'inconnu, de l'agresseur :

La nuit était tombée très vite et je devais circuler prudemment dans les rues sombres... Je n'étais pas très rassurée, car dans tous les recoins pouvait se cacher une personne malveillante...

J'entendis au loin le ronflement continu d'une vieille voiture. Cela me rassurait de savoir que je n'étais pas seule... Peu à peu je remarquais que cette voiture me suivait !

Trois des quatre hommes cagoulés descendirent de la voiture... Prise d'une haute dose d'adrénaline, j'appuyai de toutes mes forces sur mes pédales !

C'est un homme, il me fixe !

2/ La peur de l'obscurité, de l'univers nocturne :

Je suis peu fier lorsque j'emprunte certaines traboules humides et puantes...

Cette solitude et cette nuit sombre m'effrayaient beaucoup. Le courage n'avait jamais été mon fort.

Mon cœur battait à cent à l'heure, j'étais tétanisée par ce lourd silence qui régnait sur la ville. Prise d'une peur irrationnelle, je m'arrêtai un instant...

3/ La peur de l'accident, du chauffard : les voitures y sont des monstres aux yeux aveuglants dans un univers sombre...

Le monstre de fer

Les yeux aveuglants, apeurants du monstre...

4/ La peur de la solitude et de se perdre :

La ville était déserte : j'avoue que la peur s'imprégnait peu à peu en moi !

5/ La peur des intempéries, de la nature hostile ou devenue méconnaissable par rapport au jour :

Ce square je le reconnais finalement, c'est celui où je vais tous les soirs depuis l'âge de 6 ans. Mais il est méconnaissable, comme si la nuit avait rendu ses formes agressives.

6/ La peur des êtres bizarres, surnaturels :

D'habitude à vélo je suis toujours le premier à me faire remarquer. Mais là, comme si, au moindre bruit, au moindre mouvement un minimum violent, j'allais me retrouver poursuivi par une horde d'êtres bizarroïdes venant je ne sais d'où, et n'ayant comme seule raison de vivre que le but de m'attraper...

Je n'osais plus respirer de peur que d'atroces créatures ne me localisent et ne me dévorent jusqu'au dernier bout de chair !

Je ne distinguais qu'un simple visage d'homme mais avec un corps de cheval. Un centaure ?

Outre cette peur motivée par des éléments surnaturels, est mentionnée aussi **l'angoisse envahissante**, sans raison.

Je ne voulais continuer ma route vu que l'angoisse monta de plus en plus...

La lumière accrochée à mon vélo était assez faible. Elle allait bientôt s'éteindre. J'angoissais !

J'entendis brusquement un bruit étrange. Ouf ! Inutile de s'angoisser, c'était seulement mon pneu qui venait de crisser faisant résonner dans la nuit un son désagréable...

La liberté nettement moins souvent traitée qu'à Paris, est cependant essentiellement associée à l'évasion subite du foyer familial ou du foyer partagé avec des colocataires...

Marre de cette ambiance de la maison ! Les prochaines heures de cette soirée si mal commencée sont à moi, à moi seul

J'étais partie à vélo, sans prévenir, suite à la « dispute traditionnelle du soir » entre me parents et moi même !

Après avoir quitté la chambre de Florent en claquant la porte, furieuse, je traverse le jardin à grand pas et j'enfourche mon vélo ; j'ai décidé de rentrer le plus tard possible chez moi et de prendre un chemin plus long...

Une fois de plus je m'étais disputée avec mon colocataire. Je sortis dans l'idée de ne plus revenir. Je vis mon vélo et sans réfléchir, partis avec au hasard !

Est évoquée dans une rédaction une overdose de liberté qui indique peut-être **une dimension transgressive de la pratique du vélo la nuit dans la ville...**

J'étais complètement euphorique. Et puis j'arrive à la maison, frappe à la porte. Jamais plus je ne connaîtrai un tel moment de bonheur libre. J'en avais trop consommé. Ça devrait être interdit... Je suis devenue très exigeante. Je ne veux rien tenter qui ne soit pas à la hauteur de ce que j'ai vécu cette nuit là. Je ne vais plus au lycée, ne vois plus personne, je fais plus rien. J'avais fait une overdose de liberté.

Je me sens libre !

Je me sens libre sur mon nouveau vélo, dans la nuit Quand soudain j'aperçois un homme vêtu d'une blouse blanche qui s'approche de moi.

Le retour au domicile est également traité en tant que contexte et prétexte à la pratique du vélo dans la nuit, mais alors, surgit parfois **le sentiment de perte de repères...**

Retour de balade nocturne avec des amis, je ne reconnaissais plus rien !

Le noir criant du paysage me faisait perdre ma route...

Je ne trouvais plus mon chemin !

J'avais décidé pour une fois de rentrer en vélo et d'emprunter un raccourci pour être le plus rapidement chez moi...

Je suis quelque part dans Lyon, je ne sais où. Je vais aller tout droit, je tomberai bien quelque part. Mais où ? Et par où aller ?

Et/ou sont perçus **des événements dramatiques extérieurs...**

Tout à coup au bout de la rue une personne semblait morte...

Le bâtiment qui longeait la route s'enflammait. J'entendais des cris venant de l'intérieur, des cris d'enfants...

Cette dramatisation va jusqu'à **la mise en scène de sa propre mort !**

Je me présente : je m'appelle Mathilde et je vais vous expliquer comment je suis morte !

Puis tout à coup une voiture arriva droit devant moi, en contre sens.

Tout à coup je dérapai sur une pierre, ma tête cogna un mur. Je tombai dans les pommes !

Je compris difficilement que j'étais à l'hôpital. J'eus juste le temps d'apercevoir mon vélo puis retombai dans l'inconscient. Pour sûr, jamais plus je ne remonterai sur un vélo la nuit

Les autres raisons de prendre son vélo la nuit ont de peu de poids par rapport à l'évasion, et au retour chez soi, elles sont les suivantes :

- **aller rejoindre ses amis** est un prétexte à sortir en vélo...

Le vendredi soir, comme chaque semaine, on se réunit avec les copains devant la salle de gym en compagnie de nos vélos ; c'est un moment de détente, on se retrouve, on rigole, on essaie des choses dangereuses avec les vélos

Après avoir fait tous les réglages nécessaires à mon vélo, je commençai à pédaler. Je devais rejoindre mes amis sur les bords de Saône... j'allais trop vite j'ai eu un accident.

- **la balade dans la ville :**

Je ne sais comment m'est venue cette idée, de prendre mon vélo pour découvrir de nuit la beauté de ma ville. Tout à coup il me vint comme une idée d'aventure

Je pédalais, me promenais sur les quais du Rhône

J'étais sortie pour une balade qui devint une promenade dramatique

- **le plaisir** de faire du vélo

J'étais tellement content d'avoir récupéré mon vélo, je suis allé tout de suite faire un tour !

Cependant, il est à noter que malgré la noirceur des récits fournis, les « happy-ends » sont plus fréquents que les fins dramatiques là encore, comme à Paris.

La ville est largement décrite mais les ambiances sont très sombres elles aussi et le climat très **froid, hivernal** bien que ces rédactions aient été réalisées début septembre...

Je commençais à avoir froid. Ça faisait un moment déjà que j'étais sur mon vélo, à rouler à travers la ville.

Cette brume mêlée à la pâleur des lampadaires formait un brouillard opaque (8)

Je continue donc à explorer les environs, tout en pédalant dans cette atmosphère ténébreuse !

C'était l'hiver et le noir absolu m'aurait empêché de pouvoir rouler si je n'avais pas eu ma torche.

Le vent commença à souffler dans les branches des arbres et la neige tombait... un courant d'air froid me traversa, je fus pris d'un frisson... la couche de neige s'épaississait sous mes pieds et le vélo semblait de plus en plus lourd

De récentes intempéries ont ravagé la centrale électrique la plus proche, entraînant toute la région dans le froid et dans l'ombre

Ce soir il fait un peu froid, les rues sont vides

C'était un jour pluvieux d'hiver...

Il était tard, il commençait à pleuvoir, c'était une nuit sans lune, une nuit noire.

Je crois que je frissonne de froid et de peur !

La ville est sombre et glauque... On peut se demander parfois si être en vélo dans la ville la nuit n'est pas **un interdit** qui justifierait en partie au moins cette noirceur environnante et cette peur... Les films d'horreur inspirent les décors fournis.

Il faisait très sombre, la ville était complètement morte et lugubre

J'entends les griffes des chats et des rats grincer contre les poubelles des restaurants qui n'ont pas été vidées depuis une éternité

Tout était absolument sombre et je ne pouvais entendre aucun bruit humain

Des odeurs répugnantes se dégageaient des égouts, ce qui me donnait la nausée

J'étais un peu anxieuse car la ville était vide. L'éclairage jaune des lampadaires donnait un air glauque à ces blocs de béton

Les lampadaires clignotaient donnant une allure sinistre à la rue. Il ne manquait plus que le chat noir sortant de derrière une poubelle et on obtiendrait une scène digne d'un film d'horreur...

La ville sous cet éclairage lugubre semble morte. A la vitesse de mon vélo, je vois défiler les immeubles, faiblement éclairés par la lune, dont les façades s'effritent, dont le bois des volets pourrit peu à peu.

La ville est silencieuse et déserte, elle est imprégnée de tristesse... Seuls quelques animaux peuplent les recoins de la ville...

Le silence angoissant de cette nuit

Un silence inquiétant régnait dans ce quartier

C'est étonnant comme ce silence m'intimide

Ce terrible endroit ... la ville est vide... pas de voitures, ni de lumière, ni rien en vue

Il n'y avait aucun signe de vie autour de moi.

Je poursuivais ma route à travers la ville morte, comme si je savais que quelque chose allait se produire, quelque chose qui ne me rassurait en aucun cas.

Cette ville est triste la nuit, je croise une jeune femme qui pleure.

A part quelques animaux plus ou moins amicaux, mais tout aussi perdus que moi, il n'y a personne !

La ville était déserte, les chats miaulaient !

Au coin d'une rue où gisaient des sacs poubelles éventrés par les rats...

La beauté de la ville la nuit semble plus abordée par les filles que par les garçons...

La route était éclairée par la lueur de la lune qui brillait de mille feux.

Je regardais l'eau du Rhône,, cette eau soufflée par le vent et reflétant ces dizaines, ces centaines de petites lumières

J'étais donc là, en plein centre ville par une belle nuit d'été, je naviguais à travers les rues, les places, les avenues, écoutant les bruits de fonds...

Ce parc si beau et si vide... je distinguais plusieurs odeurs en passant devant un parterre rempli de fleurs qui réveillèrent tous mes sens...

Je dois me rendre à l'évidence, je suis complètement perdue. Inquiète, je descends de mon vélo, je lève les yeux et d'un coup toute ma colère retombe. Le ciel est magnifique et la lune brille maintenant de tous ses feux. J'entre dans le square et me laisse tomber sur le banc le plus proche. je regarde. Je n'ai encore jamais pris le temps d'admirer ce qu'il y avait de plus haut que les auréoles de télévisions, que les panneaux clignotants des bars. J'admire. J'ai l'impression que chaque étoile a les yeux de quelqu'un et que cette foule d'étoiles me regarde et analyse ma personne dans mes plus intimes détails.

Le vélo lui même, a dans certaines rédactions, un statut très particulier : il fait souvent l'objet d'une **personnification**, constitue **un fidèle compagnon, un partenaire, un amant...**

J'enfourche rapidement le seul homme dans ma vie... mon vélo est vieux, rouge et grince presque à chaque tour de roues. Ça me fait tout le temps sourire.... Je freine d'un coup sec, mon vélo pile, craque, grince. Tout en même temps. Il est aussi essoufflé que moi !

la fête était finie et je devais rentrer seule, avec pour seule compagnie mon vélo déjà bien usé

Mes mains encore tremblantes sans réaliser ce que je venais de faire, je partis avec mon fidèle vélo

Mon cadeau était un vélo ! Un vélo pas comme les autres, il était d'une splendeur ! Il me faisait mal aux yeux tellement il brillait, il était magnifique. Inutile de vous dire que ma première réaction était de l'essayer pour aller flamber en ville devant les copains. J'entendis une voix venue de nulle part me demander mon prénom. Cette voix ajouta « je suis le vélo magique »...

A l'arrivée il y a un square et je décide de m'y poser. Je garde mon vélo près de moi, s'il lui arrivait quelque chose, je m'en voudrais tellement, lui qui a toujours été là pour moi !

Je laisse tomber mon vélo, puis je sens la douleur m'envahir. C'est fini mon vélo m'a abandonnée, lui qui ne l'avait jamais fait.

Or mon vélo refuse d'avancer. Allons, seulement quelques mètres. Têtu, le vélo s'obstine, reste de marbre. Les roues se bloquent, le guidon se rigidifie... mon vélo est dénué de raison, il refuse de m'obéir.

Cependant les élèves de cette première classe de seconde à laquelle a été proposé le sujet, évoquent aussi, mais dans une moindre mesure, **l'inconfort et les contraintes techniques** du vélo qui déraile ou dont la roue crève...

Comme d'habitude j'ai crevé, mais bon, je transporte des chambres à air !

Ce que je craignais le plus arriva, mon vélo dérailla !

J'essayais désespérément d'allumer la lampe de mon vélo. Impossible. J'avais oublié que mon frère l'avait cassée en empruntant mon vélo la veille, bien sûr. Non pas que le fait qu'il fasse nuit me fasse peur, seulement il est vrai qu'une petite lumière m'aurait beaucoup rassurée étant donné que les lampadaires bordant la route étaient presque tous éteints...

Perdue, je ne remarquai pas que j'entamais la descente pour rentrer chez moi. J'appuyai frénétiquement sur le frein essayant de ralentir l'allure, aucune réponse. Tournant la tête de tous les côtés, je cherchai désespérément le moyen d'arrêter cette machine infernale.

Le happy-end le plus récurrent est le retour sécurisant au foyer où parfois les parents se sont inquiétés, ce qui confirme la culpabilité implicite des adolescents par rapport à ces escapades nocturnes en vélo.

Chaque rue que je parcours ravive la flamme dans mon corps et me rapproche un peu plus de la chaleur de ma cheminée !

Les parents m'attendent à la maison, ils sont morts d'inquiétude !

Mes parents étaient fous d'inquiétude !... Je regagnai le pavillon de ma maison en pensant à ce qu'allaient me dire mes parents tandis que de la sueur perlait sur mon front !

Je l'ai vu cette maison tant attendue. Je suis arrivée ! Je vais pouvoir poser mon vélo et me reposer.

Les rédactions émanant de l'autre classe de seconde sont d'une autre tonalité, d'un autre registre. Sans doute la pré-sensibilisation des élèves a-t-elle joué en faveur d'une **rationalisation** et en particulier d'une **interprétation de cette recherche par rapport à Velo'v**.

La tonalité de ces rédactions est moins sombre que précédemment et les compositions portent sur Velo'v ... Les thèmes du retour au domicile et de la balade y sont récurrents. Sont mentionnées des noms de rues, de quartiers qui témoignent d'un **ancrage dans le réel** plus grand que pour les rédactions de la première classe à Lyon. **L'offre Velo'v y apparaît accessible et sécurisante...**

Je suis sur mon Velo'V que je viens de louer à l'instant sur la place Charpennes, et sans attendre, je me mets en route direction Masséna. Il fait déjà nuit et je me promets d'être le plus vigilant possible !

Je rentrais d'une boîte de nuit à 3h du matin. J'habitais à plus d'une heure. C'est pour cela que j'avais eu l'idée de louer, à la borne la plus proche un Velo'V. Oui, vous savez ces vélos publics mis à la disposition des citadins !...

J'étais sorti en ville avec des amis quand vers 23h je rentrais. J'enfourchai donc un Velo'V, pris une ruelle et commençai à rentrer chez moi...

Je me baladais tranquillement à Velo'V ... Soudain, sorti de nulle part, un chat traverse, juste devant moi. En une fraction de seconde, mon cœur se met à battre trois fois plus vite. Lancé à pleine vitesse, la chute paraît inévitable !

Il est tard, moi et mon ami décidons de prendre un Velo'V pour deux, c'est la 1ère fois qu'on en utilise un pour une balade en ville. On rencontre des amis on se met tous d'accord pour faire une balade à Vieux Lyon et St Jean...

Je suis en retard, et par chance je vois apparaître une borne de Velo'V, je me sens soulagé !

Les vélos de Vélo'v apparaissent comme des outils pratiques dont l'usage est généralement satisfaisant.

Une station du nouveau projet de transports en commun Velo'V installé en hiver se trouve devant notre gymnase !

Mon Velo'V était en assez bon état par rapport à celui qui restait la semaine dernière. Celui là était magnifique !

Puis un Velo'V s'arrêta et monsieur M parut étonné...

Je suis sur le vélo que j'ai emprunté quelques minutes plus tôt au poste Velo'V près du Parc de la Tête d'Or, à l'aide de ma carte de crédit

Mon Vélo'V me paraît de plus en plus lourd...

La cloche du Vélo'V me prévient que je dois bientôt rendre mon vélo. Il reste un petit logement pour le Velo'V. Je l'insère dedans et le petit bruit significatif m'indique que le vélo est bien rendu

Les sensations physiques sont également développées : elles sont agréables et douces suggérant une certaine sensualité due à la caresse de l'air sur le visage et le cou...

Une légère brise vient me chatouiller le cou...

Enfin je respire de l'air frais dans cette solitude tant attendue !

Que c'est bon de sentir une petite brise venir caresser le cou, les bras, même les jambes qui, malgré l'effort à fournir, apprécient d'être rafraîchies ; qu'il est doux de passer sous les arbres des quais ou du Parc de la Tête d'Or qui nous renvoient une fraîcheur salubre, une brise apaisante...

Le vent me caresse le visage...

La ville n'est pas angoissante dans la nuit : elle est décrite elle aussi, comme agréable de par ses atmosphères et ses lumières...

Je ne suis pas la seule à me retrouver dehors par cette nuit d'été. Lyon a l'allure d'une ville méditerranéenne où tout le monde sort la nuit, même très tard.

Il n'y a pas grand monde, juste de petites bandes de jeunes et quelques personnes en couple ou seul ou à pied

Ici tout est ouvert à Vieux Lyon, les cafés, les kebabs... je trouve cela magique à 3h du matin

Le pied droit posé sur le rebord du trottoir, j'attends et savoure les joies de la nuit...

Je pose mon vélo et j'observe cette magnifique place. Il n'y a pas énormément de bruit ...

Au fur et à mesure, mon nez se remplit d'odeurs uniques et mes yeux découvrent les rues illuminées

La nuit était assez belle

La ville éclairée est magnifique !

Les gens se promènent, bavardent, découvrent la ville et ses moindres recoins, surtout la nuit quand les lumières enluminent les immeubles et jalonnent leurs reflets sur le Rhône ou la Saône.

Dans cette pénombre règne un sentiment de liberté et de fraîcheur qui est le bienvenu après ce rude entraînement sportif.

POITIERS

1/ Analyse des entretiens

a : Caractéristiques des personnes interrogées

10 entretiens ont été menés dans la communauté d'agglomération de Poitiers, auprès de 10 cyclistes dont :

- **4 hommes et 6 femmes**
- **6 de moins de 35 ans et 4 de plus de 35 ans**
- **5 inactifs** : deux retraités, une préretraîtée et deux lycéennes, **5 actifs** : une aide soignante, une infirmière, un gardien, un ingénieur, une vendeuse
- 3 célibataires, 2 divorcés et **5 vivant en couple.**
- **7 habitants de Poitiers, 3 habitants d'autres communes** : 2 Buxerolles, 1 Saint Benoist

b : Types de pratiques et de cyclistes

L'analyse des 10 entretiens menés à Poitiers révèle systématiquement il faut le souligner d'emblée, une **pratique de loisir du vélo**. Le vélo est synonyme de **balades dans la nature, de loisir de week-end et de vacances**, avant d'être vécu comme un mode de déplacement urbain. Il n'est utilisé régulièrement dans la ville même de Poitiers, que par les plus jeunes (moins de 35 ans) et en particulier par des femmes...

La typologie des cyclistes interrogés, esquissée pour Paris et pour Lyon, s'avère inadaptée Poitiers. Dans cette ville, les interviewés se répartissent plutôt en **deux catégories** qui recouvrent en partie au moins, **le genre** :

- **les cyclistes sportifs** : les hommes
- **les cyclistes hédonistes et urbains** : les femmes et les hommes qui ne peuvent plus assumer la dimension sportive en raison de leur âge ou problèmes de santé (retraités) ou bien des jeunes qui n'ont pas le permis de conduire...

La dimension sportive du vélo est omniprésente dans les propos des hommes. Deux hommes au sein de cet échantillon restreint font partie d'un Club de cyclisme et l'un deux, le plus jeune homme (28 ans) de l'échantillon, avait une pratique intensive du vélo au titre de sportif licencié, tandis que le plus âgé se contente d'initier des jeunes à la pratique sportive du vélo... Les hommes à Poitiers, même lorsqu'ils ne sont pas des sportifs, expriment **une réelle passion pour le cyclisme** !

J'ai acheté un appartement ici il y a un an... J'apprécie Poitiers, c'est une ville qui a une bonne taille ! Mes hobbies, c'est les sports, surtout les sports d'endurance : course à pied et vélo. Je suis licencié de l'Union Vélocyclopédique de Poitiers. J'en faisais avant de façon solitaire. Je ne suis qu'un compétiteur moyen : je ne suis pas assez individualiste pour la compétition, ce n'est pas la quête de la victoire qui m'intéresse, j'aime aussi le vélo pour sa beauté, j'essaie de garder un style à vélo ! (H-35)

Quand j'étais apprenti, je faisais du vélo ! Au moins 20kms par jour... Quand je me suis marié, j'ai laissé tomber le vélo ! Il me fallait une voiture... Ce que j'aime bien c'est le Tour de France, le cyclisme ! Ma femme m'a dit : « c'est moi ou le sport »... (H +35)

Le cyclisme dans sa dimension sportive est dans les discours recueillis, défini comme une « **école de la vie** » reposant sur des **valeur telles : la volonté, l'effort, la souffrance, l'endurance, le respect de l'autre**. Et ces valeurs partagées fondent la convivialité entre cyclistes sportifs ou à prétention sportive... Les bienfaits de la pratique du vélo au plan physique sont également mentionnés par ceux qui ont des préoccupations en termes de santé. La pratique du vélo a été utilisée parfois comme **moyen pour s'arrêter de fumer**...

Pour avoir des résultats, il faut de la souffrance ! il y a aussi de la convivialité, du respect vis à vis de l'autre : on sait que l'autre souffre ! Cela apporte aussi un bien être et ça apprend à respirer. Sur un vélo on est obligé de respirer avec les poumons, on ne peut pas respirer avec le ventre ! je m'y suis mis au vélo quand j'avais 3(ans, pour arrêter de fumer ! (H+35)

Aller dans ce club, c'était une façon d'apprendre à connaître des gens, à créer un réseau d'amis. C'est le partage dans l'effort ! Au delà de la compétition, on a le plaisir de rouler ensemble ! (...) Pour moi, le vélo c'est la compétition, plus que le déplacement ! (H-35)

Avec l'U.V.P on est en contact avec la jeunesse, on rend service, on aide les jeunes : le cyclisme c'est une école de la vie ! (H+35)

Le cyclisme dès lors qu'il revêt une dimension sportive, est décrit comme **une pratique d'hommes !** En témoignent à la fois la transmission au fils de la passion du cyclisme de la part du père, et l'exclusion systématique des femmes de cette pratique sportive... Les épouses semblent bien souvent cantonnées dans **un rôle d'intendance** lors des randonnées cyclistes de leurs époux et parfois de leurs enfants. Elles sont chargées de préparer les victuailles et d'aller rechercher en voiture les cyclistes...

Moi c'est une passion le cyclisme donc j'essaie de la transmettre à mon fils qui a 14 ans... C'est l'esprit loisir, pas compétition ! Il tient bien mon fils, il a une bonne résistance ! C'est qui me le demande, par contre, la fille, ce n'est pas son truc ! Elle a commencé à 6 ans, mais elle a peur, elle n'est pas sportive... (H+35)

Quand on partait en vélo pour faire de grandes balades avec papa, mes frères, mes sœurs, maman préparait le pique nique, elle venait nous retrouver parfois ! (F+35)

Les femmes parlent de loisir et d'agrément quand elles mentionnent leur pratique du vélo. Bien qu'adeptes du vélo en ville, elles évoquent également leur pratique en milieu rural et plus souvent encore en bord de mer... A Poitiers, **la relative proximité de l'Océan** imprègne les entretiens menés auprès de femmes qui recherchent avant tout le plaisir à travers la pratique du vélo. Les plus jeunes ont une pratique régulière du vélo en ville et le préfère à la marche! Certaines femmes quant à elles, soulignent leur rejet du vélo quand pratiqué de façon sportive, dans la douleur.

Je fais du vélo pour aller voir les copains, en vacances surtout par ce qu'on est dans un camping, et dans Poitiers, pour aller et revenir de boîte de nuit ou d'un pot en ville... Je préfère le vélo à la marche ! (F -35)

Je pratique le vélo pour le plaisir uniquement ! Je refuse que ce soit une contrainte, j'ai horreur du vélo sportif ! Mais je ne fais pas de vélo en centre ville...(F +35)

Vu que les chaussées sont serrées, je suis obligée de prendre le bus ou la voiture... Le vélo je le prends peu. Je prends plus la voiture en règle générale. Pendant les deux mois d'été je n'ai pris en revanche que le vélo, sauf le soir... (F+35)

Le vélo ? Cela représente un loisir, j'en fais le samedi et le dimanche... Je fais partie d'un club « la bécane romaine » : il y a des personnes âgées, des jeunes, on fit des randonnées... Des fois je vais me promener en vélo avec mes enfants quand ils sont là... (F+35)

Pour tous les cyclistes interrogés à Poitiers, le vélo permet d'être en contact avec la nature, de jouir de l'environnement, dont les forêts en particulier. La pratique du vélo permet la découverte d'une région, de pratiquer un tourisme vert... En outre, pratiqué sur de grandes distances et hors de la ville, le vélo est aussi **une pratique de groupe, support de convivialité** entre copains cyclistes (pour les hommes) ou en famille (pour les femmes)...

Au cours des entretiens, le thème de la pratique urbaine du vélo a parfois dû faire l'objet de relances pour être abordé, tant était prégnante cette référence au contact avec la nature et aux week-ends en vélo en tant que moments aussi de convivialité.

On pratique sans bruit, sans polluer, on fait de grandes distances, on découvre les régions, c'est du contact avec la nature... Avec le cyclisme je connais mieux la région et puis il y a la dimension conviviale aussi : on fait du vélo à deux ou à trois, et on est même quinze parfois, c'est en groupe ! On fait des week-ends à vélo, c'est convivial ! (H+35)

Poitiers n'apparaît pas comme une ville idéale pour la pratique du vélo aux yeux des personnes interrogées **en raison des dénivellations et des rues étroites** et « tordues » en centre ville. Cette dimension inappropriée au vélo attribuée à Poitiers est d'autant plus soulignée par ceux qui n'habitent pas à proximité du centre ville, tels les habitants de Buxerolles... L'âge intervient également dans cette perception **d'inaccessibilité de la ville** en vélo. **La densité de la circulation automobile** sur les axes qui mènent à la vieille ville joue également un rôle dans la perception de cette difficulté... Les véhicules motorisés concurrencent de ce fait le vélo en tant que mode de déplacement.

Le vélo ce serait pas mal mais Poitiers c'est tordu et c'est bosselé ! D'ici, pour aller à Poitiers il y a des montées ! Quand je monte à la préfecture, j'y vais en scooter. Cela fait dix ans que je l'ai. Les voitures avec le vélo, c'est dangereux, et quand on n'a pas à pédaler, c'est mieux ! (H +35)

Sur cet axe qui va du centre ville à l'université, il n'y a pas de place pour le vélo ! Il y pas mal de côtes aussi ! (F +35)

C'est dangereux le vélo en centre ville ! Le vieux Poitiers, c'est des petites rues, ce n'est pas plat... Je préfère y aller à pied ! Je ne suis pas vélo ! (Femme d'un interviewé H+35)

Poitiers est cependant perçue comme une ville qui tente de développer la pratique du vélo. Cette perception s'appuie sur les systèmes de location de vélos mis en place par la mairie à l'attention en particulier des étudiants selon les personnes interrogées. Bien qu'elles soient évoquées par la quasi totalité de l'échantillon, ces offres ne sont que peu détaillées, par méconnaissance semble-t-il... Les personnes interrogées reconnaissent qu'il existe des pistes cyclables autour de Poitiers, mais qu'il y en a peu dans la ville elle-même... La pratique urbaine du vélo a tendance à être **attribuée presque exclusivement aux étudiants.**

Il y a une volonté de développer le vélo : on peut aller à la mairie demander pour avoir un vélo ! Les gens commencent à faire des économies par rapport à la voiture... (H+35)

A Poitiers, ça ne va pas jusqu'au bout de la démarche ! J'ai l'impression que les pistes cyclables, ça s'arrête en périphérie de la ville !... Il n'y a pas beaucoup de pistes cyclables ou alors, la piste c'est les voies des bus ! (H+35)

Les déplacements urbains ne se font pas systématiquement en vélo à Poitiers : le vélo est **concurrencé par la voiture et le scooter** essentiellement et dans une moindre mesure, par les transports collectifs. Il est à noter qu'à Poitiers le critère souvent évoqué de choix ou non du vélo est, non pas la durée estimée du trajet comme à Paris, mais **le nombre de kilomètres, la distance**... Si à Paris la demi-heure est le seuil au-dessus duquel on ne prend pas le vélo, à Poitiers les cyclistes estiment limiter leurs déplacements en vélo, à une distance de 10 kms !

J'ai 19 ans, je travaille à Auchan, dans les galeries marchandes. J'ai travaillé dans la coiffure, dans la vente... J'ai un scooter que je me suis payé il y a six mois et là je passe mon permis de conduire... Je prends le scooter quand il y a plus de 10kms, sinon c'est le vélo ! Les transports en commun ça revient cher ! (...) Si je pouvais je prendrais le vélo, ça me reviendrait moins cher ! Mais pour aller au travail il faut que je prenne la rocade et ça va plus vite en scooter... Si demain le scooter tombait en panne, je prendrais le vélo ! (F-35)

Il n'y a pas beaucoup de vélos à Poitiers, c'est surtout le scoot ou la voiture... (F-35)

Mes enfants n'ont jamais pris le vélo, à part pour faire des randonnées ou du V.T.T dans les bois... (F+35)

Le matin apparaît à Poitiers, comme **le moment idéal** de la journée pour faire du vélo, selon la majorité des personnes interrogées...

Mon moment préféré pour faire du vélo c'est le matin ! Les matins d'été c'est plus calme, plus joli, on voit plus de gibier... Notre regret c'est de ne pas pouvoir emporter les vélos en vacances ! On a 4 vélos... (H+35)

Il ressort de ces entretiens qu'à Poitiers, **certaines familles ont une véritable culture vélo** au regard du nombre de vélos possédés, de l'importance accordée au cyclisme par le père au moins ! Dans ces familles, chacun a son propre vélo et les randonnées familiales en vélo font partie des loisirs de week-end ou de vacances. Il existe alors des freins à la location de vélos sur les sites de vacances... Dans ces familles imprégnées d'une culture vélo, **la marche à pied est un substitut à la pratique du vélo**, une autre pratique de loisir et d'entretien de son corps, moins appréciée cependant que le vélo...

La location de vélos à Cannet en Roussillon, c'est trop cher ! 15 € par jour c'est cher... En plus, ils sont lourds les vélos... Alors en vacances, on marche ! C'est dommage par ce qu'il y a des pistes cyclables là bas !... (H+35)

J'ai commencé à m'y mettre à 17 ou 18 ans au vélo... Le vélo c'est souvent une histoire de famille ! Dans ma famille, c'était plutôt des footballeurs... (H-35)

Il faudrait que je fasse beaucoup de marche pour perdre mon ventre... Le vélo c'est pour me re-muscler... (H+35)

Le vélo est une pratique qui autorise la transgression ponctuelle du code de la route : certains avouent commettre quelques infractions lorsqu'ils sont en vélo, d'autres s'en défendent. Certaines personnes interrogées qui utilisent aussi leur voiture, déplorent le fait que les cyclistes roulent parfois de front, à deux ou à trois...

Il y a beaucoup de cyclistes qui passent au feu rouge ! On sent à vélo qu'on peut passer plus facilement ! on se permet de passer à contresens dans un sens interdit. Quand il y a des bouchons, on passe... (F+35)

Les pistes cyclables sont trop près des trottoirs et les vélos se mettent à trois de front ! Les vélos doivent être en file indienne ! (H+35)

La satisfaction à l'égard du réseau de bus est exprimée spontanément à Poitiers. La fréquence est jugée suffisante et le « maillage » bon : cette offre de transports collectifs qui est très appréciée apparaît également en concurrence avec le vélo.

c : Perception des avantages et des inconvénients de la pratique du vélo

Les avantages du vélo sont très nombreux, selon les personnes interrogées à Poitiers. Le vélo est une pratique perçue comme relativement sportive, qui **apporte des bénéfices au plan de la santé**, qui est un mode de déplacement **non polluant**, qui permet de **découvrir et d'être en contact avec la nature** ... **La gratuité** du vélo est également un avantage souvent perçu.

Cela permet d'être dans la nature déjà ! Cela fait du bien physiquement, c'est une satisfaction ! J'ai commencé tard à en faire, vers trente ans... (H +35)

Les avantages ? On est tout seul déjà sur un vélo par ce que le co-voiturage, c'est aussi une responsabilité ! Cela ne pollue pas, c'est gratuit, il n'y a pas de vignette... C'est bon pour la santé et c'est un gain de temps... (H+35)

La pratique du vélo est considérée par les hommes comme une façon de **prouver sa force physique** ! D'où les bénéfices psychologiques qui en sont retirés et implicitement au moins, le drame psychologique que peut représenter pour certains hommes l'arrêt de cette pratique, en raison de leurs problèmes de santé (sans doute des problèmes de prostate dans certains cas...)... Arrêter la pratique du vélo ne signifierait-il pas pour ces hommes passionnés de cyclisme, **perdre en partie au moins leur virilité** ? Une jeune fille évoque quant à elle, le bénéfice de la perte de poids...

On éprouve du plaisir ! On se sent fort sur un vélo ! Faut être un peu maso mais c'est une façon de montrer sa force ! (H-35)

J'ai arrêté depuis six mois à cause de la selle... Je vais changer de selle... Il faut avoir de l'entraînement, j'ai arrêté depuis six mois et j'ai pris six kilos !... Ce sont des problèmes fréquents chez les cyclistes d'un certain âge !... L'activité physique me manque ! (H+35)

J'ai eu un pontage fémoral et j'ai été opéré des varices aux jambes, je fais des oedèmes... Je fais de la marche à pied et du vélo... Tous les matins je vais chercher mon pain et mon journal en vélo !... (H+35)

Le vélo est soit synonyme de gratuité quand il est comparé aux véhicules motorisés et aux transports collectifs, **soit associé à des coûts, voire à des investissements importants**, pour les hommes dès lors qu'ils souhaitent en avoir une pratique sportive. En effet, dans ces entretiens les dimensions financières sont abordées spontanément et de façon plus prégnante que dans les autres villes : sont évoqués le prix du vélo, des accessoires, des réparations...

Il y a des vélos à moins de 100€, mais on ne les regarde pas ! C'est 300, 400€ et plus pour avoir quelque chose de potable en VTT... Maintenant ils ont le cadre en aluminium, les matériaux ont évolué, il y a des tas d'équipements qui n'existaient pas avant... Ils font des freins à disque à l'arrière ! (H+35)

C'est un sport qui, dans l'imaginaire collectif est populaire, mais arrivé à un certain niveau, il y a des investissements !... Mon vélo il est à 2000€, mais la moindre chute ça vaut des sous ! (H-35)

Ce n'est pas ruineux, mais si on veut vraiment, c'est cher ! Les réparations j'en aurai pour 100€, 150€ par an en moyenne... Si mes moyens me le permettaient je m'achèterais un vélo de meilleure qualité ! (H+35)

Les inconvénients attribués au vélo sont sa dangerosité en ville du fait de la circulation automobile, **les crevaisons** et incidents techniques ainsi que **les coûts générés par les réparations** et l'entretien du vélo...

Quand on crève, il faut le réparer... Il faut l'entretenir, que les freins marchent ! (H+35)

Il y a quand même danger ! Les automobilistes ne font pas attention aux cyclistes et il y a souvent des accidents... (H+35)

Il n'y a pas d'inconvénients au vélo, à part si on a une roue de crevée ! (F-35)

Sont parfois également évoqués **les problèmes de tenues vestimentaires et de transpiration** posés par la pratique urbaine du vélo, surtout quand il s'agit **de déplacements professionnels...** Plusieurs hommes souhaiteraient pouvoir changer de tenue sur leur lieu de travail. Ainsi, il semble qu'émergent des attentes à l'égard des entreprises, de la part de certains cyclistes à Poitiers.

S'il y avait des douches au bureau je serais prêt à y aller en vélo ! Pour moi c'est une contrainte la tenue, par ce que j'ai à rencontrer des gens... (H-35)

Souvent on se salit un peu en vélo : pour les gens qui vont travailler ce n'est pas l'idéal ! (F+35)

Des mecs en costume, il n'y en a pas beaucoup qui font du vélo ! Même les filles le disent, ce n'est pas évident la tenue en vélo... Il faudrait que je puisse me doucher, me changer, le peu qu'on a à faire, on transpire ! (H+35)

Enfin **le risque de vol** est un inconvénient qui n'est mentionné que par deux personnes...

On leur dit de ne pas laisser les vélos dans la rue à cause du risque de vol ! (H+35)

L'inconvénient de Poitiers par rapport à la pratique du vélo réside dans sa topographie : la dimension pentue de certaines rues qui, de surcroît n'offrent que des trottoirs étroits ne permettant pas de monter avec son vélo à la main, est vécue comme gênante par rapport à l'usage du vélo...

Il y a des endroits où les gens peinent à monter les côtes à Poitiers : il faudrait qu'ils puissent monter leur vélo à la main, mais ils ne peuvent pas sur les trottoirs, ni sur la voie... (H+35)

d : Les meilleurs et pires souvenirs en vélo

Les meilleurs souvenirs en vélo s'inscrivent systématiquement dans des cadres naturels.

Les contextes urbains sont rarement les cadres de ces bons souvenirs ; ce sont alors des villes côtières. Il est fait maintes fois référence à des **balades en bord de mer**, dans l'île de Ré, d'Oléron, aux Sables d'Olonne, à Royan, dans les Landes ou en Bretagne... La découverte d'une plage à vélo est un plaisir récurrent !

Mon meilleur souvenir c'est quand on partait au lever du jour en vélo, pour pêcher... (H+35)

On voit beaucoup de vélos quand on va à la plage... A Arcachon, sur l'île d'Oléron, à Mimizan... On respire l'air frais en vélo ! Quand j'étais en vacances j'ai loué trois vélos pour aller de la dune du Pilat à Mimizan : c'est 25kms de forêt ! (H+35)

Mon plus beau souvenir c'est la découverte d'une plage la nuit en vélo avec ma mère ! (F-35)

Mon meilleur souvenir moi c'est d'aller chercher les copains en vélo la nuit, dans le camping... (F-35)

Mon plus beau souvenir c'est la découverte d'une plage en Bretagne... J'étais en vélo, on peut s'arrêter où on veut ! (F+35)

La dimension familiale et intergénérationnelle du vélo est évoquée. Les pratiques du vélo en tant que loisir de couple, sont citées quelques fois, par des femmes célibataires et par un homme âgé...

Les pires souvenirs sont rares : **pour les femmes, ce sont des randonnées sportives pénibles** et pour les hommes, ce sont **des chutes ou accidents** dus à des trous ou des nids de poule de la chaussée mal entretenue...

Mon pire souvenir en vélo c'est d'avoir fait des dizaines de kilomètres avec une bande de cyclistes sportifs ! (F+35)

On a un ami qui a chuté : il y avait un trou sur la chaussée ! (F+35)

Mon pire souvenir en vélo c'est dans une secousse, je me suis coincé le dos et ma femme a du venir me chercher ! J'ai eu une sciatique ! J'étais passé sur un nid de poule sur la route... (H+35)

Je m'étais cassée la figure : mes freins ne marchaient plus et je m'étais cassée la clavicule ! (F-35)

Il est à noter qu'aucun mauvais souvenir ne s'inscrit pour ainsi dire dans un contexte urbain et que **seul un accident avec une moto est relaté...**

Mon pire souvenir, j'étais avec mon frère en vélo et je suis rentrée dans une moto... j'avais 12 ou 13 ans, je suis revenue à pied, le vélo était très abîmé ! (F+35)

e : La pratique du vélo la nuit

La pratique du vélo la nuit dans Poitiers est assez rare... Quand est abordé le thème de la nuit, au cours de ces entretiens, plusieurs personnes interrogées disent ne pas utiliser le vélo de nuit à Poitiers ou très rarement. La pratique nocturne du vélo semble même parfois **une pratique insolite**, voire incongrue. Pour certains cyclistes, il y aurait une antinomie entre vélo et nuit, le vélo permettant de profiter du paysage! Cette pratique du vélo la nuit est **associée aux jeunes** ou à des **circonstances exceptionnelles...**

La nuit ? Je ne me souviens plus si j'en ai fait de nuit du vélo... Si, mais il y a longtemps ! C'était bien... Je sors moins la nuit, je pense que des gens qui font du vélo la nuit, ce sont des jeunes qui reviennent de se promener ou de travailler... (F+35)

Tous mes amis ont une voiture, donc le soir ils viennent me chercher... Cela m'est arrivé d'aller voir des amis ou d'aller en boîte en scooter, mais pas en vélo !... Le vélo la nuit j'en ai déjà fait une fois. C'était avec mes grands parents à Douai ! On avait fait une grande ballade et on s'était perdu ! On est rentré vers minuit avec une seule lumière pour trois vélos !... Ma grand-mère avait peur, on était fatigué et on avait des crises de fous rires... (F-35)

Vélo et nuit c'est l'antinomie ! C'est synonyme de danger la nuit... Je traite de dingue un cycliste la nuit ! (H-35)

Faire du vélo la nuit, c'est accidentel ! Je n'en ai pas l'utilité, ni le besoin ! (H+35)

Seules deux jeunes femmes à Poitiers semblent utiliser relativement régulièrement leur vélo la nuit ! Et cette pratique nocturne du vélo leur est agréable, au regard de la moindre circulation automobile, des sensations éprouvées et du sentiment de liberté ressenti...

On a un sentiment de liberté la nuit, de fraîcheur en faisant du vélo ! On a le sentiment d'aller plus vite la nuit, il y a moins de circulation et puis on est pressé de se coucher !... (F-35)

La pratique du vélo la nuit apparaît comme relativement dangereuse en raison du manque d'éclairage et de la peur de l'agression éprouvée par les femmes... Contrairement à ce qui a été constaté à Lyon, les femmes à Poitiers se vivent souvent comme plus vulnérables en vélo qu'à pied !

La nuit il y a plus d'insécurité ! C'est du au fait que les routes sont mal éclairées... (F-35)

Toute seule j'aurais peur en vélo la nuit, je préférerais marcher : j'aurais moins peur à pied, je pourrais courir ! (F+35)

Cette dangerosité attribuée à la pratique du vélo la nuit suscite des propos relatifs à la sécurité dont la nécessité de **porter des vêtements fluorescents et un casque...** Les vêtements fluorescents renvoient aux gilets à porter en cas de panne de voiture la nuit. Le port du casque, s'il est bien accepté de la part de certains hommes, soucieux de ressembler à de vrais cyclistes, est toujours refusé par les femmes...

Il faut être habillé comme il faut, si on roule la nuit ! Il faut un gilet comme ceux que l'on porte quand on tombe en panne en voiture, fluorescent... (H+35)

Le casque, c'est désagréable pour les cheveux ! Cela les graisse ! (F-35)

f : Attentes par rapport à l'usage du vélo dans la ville et dans la nuit urbaine

Les principales attentes des personnes interrogées à Poitiers portent sur :

- **une extension des pistes cyclables** surtout en centre ville, voire l'exclusion exclure des voitures du centre de la ville...

En dehors de la ville il y a des pistes cyclables, mais pas en centre ville ! Je pense qu'il faudrait fermer le centre ville aux voitures et faire comme pour les rollers, une journée vélo... Les gens prennent de mauvaises habitudes en voiture, ils ne marchent plus. Je marche souvent... Ma grand mère habite à Saint Eloi et parfois on vient à pied : ça fait 4 ou 5 kms ! (F-35)

Que chacun ait sa voie : le tramway au milieu, des voies pour les voitures de chaque côté et puis des voies pour les cyclistes et d'autres pour les piétons... Il y aurait moins d'accidents ! (H+35)

Je ferais des pistes cyclables partout, comme le fil bleu, le fil rouge piétonnier... (H+35)

- **une meilleure information concernant les initiatives** de la ville en matière de développement du vélo ainsi qu'une sensibilisation à la pollution due aux voitures...

Aménager de plus grands emplacements pour les vélos et faire de la location de vélos. Ils en parlent : ils en ont mis en service au niveau des facultés... Il faut mettre en avant le fait que c'est une mode de déplacement sans pollution : c'est important pour les villes ! (H+35)

Il y a une politique du vélo qui commence à Poitiers or le vélo c'est l'avenir ! (F +35)

Poitiers a développé le vélo mais n'a pas assez communiqué la dessus... Il y a des pistes cyclables mais surtout dans la banlieue de Poitiers ! (F+35)

- **davantage de visibilité de la volonté de favoriser l'usage du vélo** grâce notamment à **l'organisation d'événements diurnes et nocturnes**. Les plus jeunes au sein de l'échantillon s'attendent à une politique en faveur de l'usage du vélo notamment à propos des **sorties de boîtes de nuit en ville**...

En centre ville il y a plein de boîtes de nuit... Pour les sorties de boîtes ce serait bien le vélo ! C'est moins grave qu'en voiture ! Il faudrait faire des locations de vélos et faire une journée et une nuit vélo ! Les bars sont ouverts tard, il faudrait faire cela l'été : c'est plus agréable quand il fait beau le vélo... (F-35)

Il faut associer le vélo à des événements festifs nocturnes, mettre en exergue le plaisir de faire du vélo ! il faut développer la location du vélo pour donner envie d'essayer... (F +35)

Certains interviewés préconisent enfin **une éducation des cyclistes à la pratique du vélo de nuit** et ce sont les mêmes personnes qui exigent de leurs enfants qu'ils portent un casque en vélo... Cette notion d'éducation au vélo recouvre la sensibilisation aux risques de la route et au **respect du code de la route**.

*Le casque c'est ce qu'on a du mal à faire mettre aux enfants ! C'est important le casque !...
Le fils il a le casque, les gants, le petit sac à dos et la gourde ! (H+35)*

g : Les villes perçues comme les plus adaptées à la pratique du vélo

La ville de Poitiers est perçue comme ayant entamé une politique de développement de l'usage du vélo, comme en témoignent les références aux vélos de location « jaune et bleu », les pistes cyclables qui ont été créées. Cependant, cette politique qui manque de visibilité et peut-être d'originalité aux yeux des personnes interrogées, **est jugée comme n'étant pas encore allée assez loin ...**

Deux catégories de villes paraissent susceptibles de développer une politique de déplacement en faveur du vélo : les grandes villes dont surtout **Paris** et **Lyon**, et les villes de bord de mer telles **La Rochelle, Bordeaux...** Les îles constituent aussi des sites de pratique du vélo : **l'île de Ré** est maintes fois citée en tant presque, que victime l'été en particulier, du succès du vélo ! Sont aussi mentionnées, mais plus marginalement, des villes telles : **Lille, Toulouse** et une région plate comme **la Sologne...**

Des villes avec des politiques en faveur du vélo ce sont de grandes villes comme Paris et Lyon... Nantes aussi je crois et Bordeaux : ça commence à bouger... Et puis il y a l'île de Ré, l'île d'Oléron... le vélo ça fait partie du charme de ces îles ! (H-35)

Comme villes vélo, il y a Paris et Lyon... Paris avec Vélib, ça me paraît une très bonne initiative ! Sur l'île de Ré le vélo, c'est un vrai moyen de déplacement ! C'est le plus agréable et le plus pratique ! (H-35)

Sur l'île de Ré, il y a des pistes cyclables, mais il y a un monde fou ! L'été, il y a beaucoup d'accidents de vélos, il faudrait doubler les pistes cyclables ! Aux Sables d'Olonne, c'est plus fluide, les pistes cyclables sont plus longues, mais il faut être vigilant... (F+35)

La rochelle : l'avantage c'est que c'est une ville plate, elle est plus avantagée de ce fait par rapport au vélo... A Salbris en Sologne c'est plat aussi... J'ai habité quinze ans Salbris ! (H+35)

Il est à noter qu'il n'est jamais fait référence, par les personnes interrogées à Poitiers, à des villes étrangères, concernant les exemples urbains de politique de développement de l'usage du vélo!

En revanche, **Vélib est mentionné parfois à Poitiers**, ce qui témoigne de l'impact médiatique de cette offre qui venait d'être mise en place à Paris lors de ces entretiens.

2/ Analyse des rédactions Poitiers

Les rédactions réalisées à Poitiers émanent de deux classes de seconde du lycée Victor Hugo. Il faut préciser d'emblée que ces rédactions ont constituées des devoirs soit réalisés à la maison soit sur table et ont été précédés d'explications de textes portant sur le vélo.

Ce corpus sur Poitiers composé de **64 rédactions au total** comporte essentiellement des **histoires sombres** où est développé là encore, **le thème de la peur**.

Les trois principales raisons de cette peur massivement traitée sont :

- **1/ l'agression ou la peur de l'agression**, le fait de se sentir observé ou poursuivi est maintes fois évoqué par les adolescentes qui se projettent en tant que proies féminines, de personnages en proie à la folie, ou à mi chemin entre hommes et animaux...

J'ai peur, peur des aboiements nocturnes des hommes sur le trottoir ! (F)

Avec mes freins qui grincent, j'ai l'impression d'appeler tous les psychopathes de la ville ! (F)

La beauté de la nuit m'avait troublée et le paradis nocturne s'était transformé en enfer ! (F)

- **2/ l'accident avec une voiture** ou du à l'état d'ivresse du cycliste... Des morales en faveur de la sécurité routière en découlent.

Nous dépassons toutes les deux le feu rouge à toute vitesse... j'eus à peine le temps d'apercevoir le camion à ma droite puis plus rien... Je me réveille et je vois une ombre devant moi, je ne sens plus mes jambes, je ne sens plus mon corps... (F)

Depuis cet accident je passe mes journées dans un fauteuil roulant. Inutile de préciser la responsabilité de l'alcool dans cet accident ! Juste un conseil : n'abusez jamais de l'alcool avant de prendre la route ! (G)

- **3/ l'environnement inquiétant** : en raison de **l'obscurité** surtout, des ombres et des changements de regards que produit la nuit...La nuit est prise dans sa dualité : **la peur a la forme d'un homme, les ombres sont féminines**... Le féminin peut faire peur dans sa disparition mais s'avère toujours rassurant, sous la lumière, ce qui n'est pas le cas pour les hommes... Le contenu de ces rédactions confirme ce que nous avons mentionné dans des travaux précédents : « l'effet de loupe de la nuit urbaine sur la misère du monde ».

La ville devient démoniaque et malsaine lorsque la lune montre son nez... (F)

L'homme m'avait ouvert les yeux, il m'avait donné une autre vision de la nuit... Je comprends que c'était une femme qui voulait juste faire rentrer son chat chez elle ! (F)

Les vieux quartiers mystérieux, lugubres étaient déconseillés la nuit car il y règne une atmosphère de délinquance dès le crépuscule ! J'arrivais dans un square connu comme refuge des exclus de la société : SDF, mendiants, bandes de voyous, trafiquants... Désormais lorsque je vois la lune depuis la sécurité de ma chambre, elle me rappelle que la nuit révèle le comportement des exclus de la société ! (G)

Cette nuit là avait quelque chose de troublant, d'étouffant. Elle semblait tentée de se refermer sur moi, m'encerclant de ses ombres et autres spectres en une main maudite : celle là même qui appuyait sur le soleil pour le faire descendre ! (F)

Les personnages rencontrés au cours de la nuit sont angoissants. Ils appartiennent à la marge, voire font partie des **exclus de la société** : ils s'agit de SDF, de toxicomanes, de gangsters, de prostituées, de bandes inquiétantes de jeunes délinquants, de voleurs et de tueurs... Il s'agit parfois de personnages de thrillers, parfois de pauvres qui dans des contes très moraux sont secourus par les cyclistes nocturnes ! Le vélo apparaît presque comme **support de lien et d'entraide sociale.**

L'homme me cognait la tête contre la boîte à gants, très fort, je vis du sang couler de ma tête sur la tâche existant déjà. Je m'évanouis... Quand je me réveillai j'étais ligotée et bâillonnée, pris d'un affreux mal de tête, j'eus du mal à comprendre ce qui se passait, j'étais dans le noir complet, allongé car l'endroit était étroit. L'odeur nauséabonde venait de cette pièce ou de pas très loin car j'entendais le bruit du moteur et la voix d'un homme parlant tout seul mais je ne comprenais pas... (G)

Je m'approche... J'aperçois un homme sous le pont... Je passe devant lui et je remarque qu'il tremble. Est-ce de froid ? Je m'approche pour lui demander si tout va bien. L'homme est roulé en boule sur un morceau de carton sur le sol. Il ne répond pas mais continue à trembler autant qu'avant. Je pose ma main sur son épaule. « monsieur est-ce que ça va ? » - « Froid... ». Je m'empresse d'enlever mon manteau et de lui mettre sur le dos... (...) Chaque bouffée d'air, chaque minute de vie est inspirée d'un choix !(G)

Même quand les rédactions à Poitiers ont une tonalité sombre et dramatiques, beaucoup de descriptions de la ville la nuit révèlent que lui sont attribuées, au moins pour son centre, ou son « cœur », des **ambiances chaleureuses, conviviales, festives...** Il est frappant de constater à quel point existe la nuit, au travers de ces rédactions, **un centre ville éclairé et gai**, tandis qu'autour de la ville, **dès que l'on s'éloigne du centre, surgit l'ombre**, l'obscurité voire la menace... Il ne survient jamais de drames au cœur de la ville, ils surgissent toujours dans les faubourgs et les alentours de la vieille ville, **dans l'étalement urbain, voire le périurbain** que constituent les communes à proximité de Poitiers.... **Les lumières jouent un rôle prédominant** dans le sentiment de sécurité éprouvé dans ces récits.

La ville est tellement éclairée que l'on pourrait se croire en plein jour. Les enseignes des magasins illuminent les rues de leurs merveilleuses couleurs. J'entends même de la musique sortir de la boîte de nuit de la rue... Je tourne et retourne dans des ruelles tout autant lumineuses les unes que les autres et d'un coup, tout s'éteint ! La peur me prend au cou. J'ai comme une boule dans la gorge. Tout est noir, je ne distingue pas bien où je vais. J'ai peur de tout... (F)

Il y avait une rue que j'évitais : je la surnommais la rue de la Misère car elle abritait des SDF, des pauvres, des délinquants. D'ailleurs c'était la seule rue non éclairée. Elle était obscure et n'inspirait pas confiance... (F)

Je finissais ma longue promenade par le quartier hindou, dit autrement la rue des cafés et des restaurants, là où on pouvait entendre de la gaieté, des rires et des verres qui tintent ! les gens paraissaient joyeux et heureux... (F)

La ville décrite n'est pas systématiquement Poitiers ! Paris, Nice, Nantes, Paimpol et l'Irlande sont les décors choisis. Ces autres villes sont souvent décrites comme lumineuses, ou encore éclairées par la lumière du jour. Les couchers de soleil suscitent des envolées lyriques et poétiques de la part des jeunes auteurs.

Je contemplais cette mer que l'astre avait abandonnée, noire comme de l'encre prisonnière de sa baie. Alors que je roulais d'impatience de voir ce que la ville avait dans le cœur ! (G)

Je suis assise sur les marches du perron de la maison, sentant l'agréable odeur de la chaleur, je suis seule, je regarde le soleil partant éclairé un autre monde mais les immeubles sont trop hauts, je veux voir ce soleil finir sa descente ! (F)

Quand il est fait référence à Paris, il est à noter que **Vélib est mentionné** ! Ces rédactions ont été réalisées en effet au lendemain de la mise en place de cette offre parisienne !

Les contextes climatiques et saisons sont variés dans ces rédactions : **été et automne sont traités.**

Comme à Lyon, la personnification de l'objet vélo est fréquente de la part des garçons et des filles. Et la nomination de l'objet aimé en fait un être, le fait naître.

Une fois chevauché, mon vélo fila comme le vent, presque autonome. C'était sa volonté autant que la mienne qui nous guidait à présent de rues claires en ruelles sombres... A moi et à mon vélo « Copernic », comme un cavalier à son cheval, j'avais nommé ce qui n'apparaissait aux autres que comme un vulgaire support... Toute chose à laquelle on tient devrait y avoir droit : un nom à elle ! (F)

Une élève qui porte le prénom de Barbara, développe une identification à la nuit. Elle souligne aussi **la diabolisation dont ce temps fait l'objet** de la part de la génération de ses parents.

Mes sorties solitaires ne plaisaient pas plus que cela à mes parents. Ils qualifiaient la nuit comme pleine de détraqués, de barbares... et après ? Mais la nuit c'était moi ! (F)

Les sentiment de liberté sont associés aux charmes attribués à la nuit : le calme, le silence les dimensions sensorielles voire sensuelles sont développées en particulier par des filles...

Ma cadence fut accélérée par la fraîcheur glaciale de cette nuit d'été et les lampadaires m'éclairaient la route pour moi tout seul... (G)

L'absence de soleil comme la présence de la lune si agréable à mes sens, n'étaient heureusement pas propices à toutes les méchantes activités de la journée. Pas d'éblouissantes

lumières naturelles, pas de vie dehors. Et heureusement oui, car s'il en était autrement, la nuit perdrait tout de son charme... (F)

Sur ma belle bicyclette je fends l'air, traverse les places, dépasse des vieux trotinant tel un gardon qui se laisse aller dans le courant ! (F)

La lune faisait apparaître sur les vaguelettes qui entouraient ma nudité, mille reflets d'argent... Je respirais profondément ce parfum que j'aime tant, semblable à une pièce de théâtre, dont le jasmin et l'olivier seraient deux amants dont les étreintes passionnées transparaîtraient dans la moiteur de ce soir d'été... (F)

Malgré cette sensualité **une seule rencontre amoureuse** est évoquée dans ce corpus de rédactions : un coup de foudre !

C'est là que je l'ai vu, elle, qui attendait sur un banc. Je continuai d'avancer doucement et quand j'arrivai au niveau de son banc, elle me regarda, me fit un sourire et m'interpella. Je m'arrêtai ébahie par sa beauté. Je crois que le sentiment qui m'a pris à ce moment s'appelle le coup de foudre. Le cœur qui bat à toute vitesse, à n'en plus finir, le rouge qui monte aux joues, ce nœud qui stresse l'estomac, les yeux écarquillés je fis un sourire figé... (F)

Des touches d'humour sont décelées dans certaines rédactions, dont dans **la fin d'un rapport au vélo !**

Soudain ma bicyclette bascule en avant comme si elle avait fait un bond. Je basculai hors du vélo et fus projeté à 4 ou 5 m plus loin. Après m'être remis du choc, je me relevai, récupérais le vélo et retournais sur mes pas pour voir ce qui m'avait fait trébucher. Il n'y avait rien, aucune pierre, aucun animal, aucun bout de bois, aucune silhouette, rien. Le néant total. Le lendemain et le surlendemain, je retraçais ma route dix fois de suite pour trouver le moindre indice. Mais rien. Depuis j'ai jeté la bicyclette et ne suis jamais remonté sur un vélo de toute ma vie ! (G)

IV/ SYNTHESES PAR VILLE

PARIS

A Paris, **les trente cyclistes interrogés** peuvent être catégorisés en trois types :

- **Les inconditionnels** : qui utilisent quotidiennement le vélo, en tant que mode de déplacement quasi exclusif, quelles que soient les saisons et les temporalités : de jour et de nuit !
- **Les hédonistes** : qui utilisent le vélo lorsque les conditions climatiques le permettent, pour leur plaisir, dans le cadre d'activités de loisir surtout, ce qui n'exclut pas la nuit...
- **Les prudents** : ce sont surtout des femmes qui éprouvent des craintes suite à un accident parfois et qui ont particulièrement peur la nuit.

Les avantages à faire du vélo sont multiples selon les pratiquants de ce mode : la liberté, le fait d'échapper aux contraintes horaires et aux ambiances des TC, la possibilité de s'arrêter où l'on veut, la dimension non polluante de ce mode doux, l'entretien de sa forme physique, ainsi que la possibilité de jouir du paysage urbain, sont évoqués en priorité.

Les inconvénients perçus sont les contraintes vestimentaires, pour certaines catégories de professions, la dangerosité de la circulation, la pollution, les risques de vol et de vandalisme, ainsi que les amendes dont peuvent passibles les cyclistes qui sont soumis au code de la route...

Le cycliste parisien est décrit comme **un parisien** qui a le privilège d'habiter et de travailler dans Paris, qui n'a que peu de contraintes horaires et vestimentaires. **Son image est relativement élitiste** et il est défini parfois comme un « **héros citadin** ».

Les cyclistes interrogés à Paris apparaissent comme **particulièrement vindicatifs à l'encontre des automobilistes et des conducteurs de scooters** ! Implicitement au moins, le scooter est à Paris, en concurrence avec le vélo, puisque représentant une alternative à la voiture, mais constituant, aux yeux des cyclistes interrogés, un mauvais choix...

En revanche, les couloirs partagés avec les bus et les taxis permettent l'émergence d'un **respect entre ces différents conducteurs**, qui ont pour point commun d'être du « bon côté » : de ne pas faire partie des usagers des véhicules motorisés personnels (voitures, motos, scooters).

Les meilleurs souvenirs en vélo remontent à l'enfance ou à l'adolescence, portent sur le **sentiment de liberté éprouvé** et s'inscrivent le plus souvent dans des contextes de ruralité, de nature, et en particulier de **bord de mer**. Les pires souvenirs sont des accidents, des chutes ou des incidents techniques.

La pratique du vélo la nuit à Paris est soit appréciée par les personnes interrogées et en particulier les moins de 35 ans, **soit vécue comme anxieuse** par des femmes, en dehors des nuits festives. Ce qui est apprécié la nuit, en vélo, est la moindre circulation automobile, le sentiment de redécouvrir la ville et la possibilité de se dégriser à l'issue d'une soirée...

Pour tous la pratique nocturne du vélo exige d'être prudent et visible pour les automobilistes. Malgré cette conscience des dangers inhérents à la pratique du vélo la nuit, les cyclistes interrogés, ne portent pas de vêtements fluorescents, et le port casque est refusé par la plupart des hommes et par toutes les femmes.

Paris est perçu comme une ville relativement adaptée à la pratique du vélo, en raison de la politique menée par la ville pour limiter l'usage de la voiture, de la création de pistes cyclables, de sa relative platitude, du nombre croissant de cyclistes et enfin, de l'annonce de la mise en place de Vélib, lors de la réalisation des entretiens (en juin 2007)...

Vélib suscite en effet un intérêt avant même sa mise en place, par ce que perçu comme susceptible de contribuer à accroître encore le nombre de cyclistes dans Paris, donc implicitement au moins, de modifier le rapport de force entre les véhicules motorisés et les cyclistes.

Cependant, la politique en faveur du vélo à Paris n'est qu'en partie seulement menée, selon les cyclistes interrogés qui se sentent menacés par les voitures et les scooters, objets de contrôle et de verbalisation par rapport au code de la route, et qui revendiquent pour certains d'entre eux, l'application d'un code de la rue.

Outre une demande d'extension des pistes cyclables, et d'un meilleur entretien de la chaussée, est souhaitée **une meilleure lisibilité des pistes cyclables**, grâce à des cartes mettant en exergue les trajets propices aux cyclistes. Les petites rues sont souvent préférées aux grands axes.

La banlieue constitue un « angle mort » pour les cyclistes interrogés : en témoigne l'exclusion des habitants de la banlieue, dans le portrait du cycliste qui apparaît comme relativement privilégié...

Lyon est la ville qui est perçue le plus souvent par les cyclistes parisiens, comme ayant développé une politique en faveur du vélo, en raison de l'existence d'une offre de location de vélos. Sont également citées d'autres villes, telles : Strasbourg, Bordeaux, Nantes, la Rochelle et Grenoble...

Les pays du nord de l'Europe dont en particulier l'Allemagne et les pays scandinaves jouissent d'une image de pays ayant développé la pratique du vélo, tandis que les pays méditerranéens et en particulier l'Espagne sont perçus comme non adaptés à cette pratique.

L'analyse de contenu des 170 rédactions d'élèves de seconde révèle la prégnance des **angoisses nocturnes** des lycéens et confirme **la diabolisation dont la nuit fait l'objet**. Les récits fournis sont noirs, peuplés de personnages étranges et inquiétants, et la peur en constitue le thème majeur. Cependant le thème de la liberté est également développé et révèle que le vélo constitue un moyen d'échapper aux contraintes familiales. La dimension sensitive voire sensuelle intervient de façon prédominante dans ce sentiment de liberté décrit en vélo, la nuit.

LYON

A Lyon, les vingt cyclistes urbains interrogés utilisaient pour la moitié d'entre eux, des vélos de Vélo'v et peuvent être catégorisés en trois types :

- **les inconditionnels** : qui utilisent quotidiennement le vélo, pour leurs déplacements professionnels et de loisirs, quelles que soient les saisons et les temporalités, de jour comme de nuit, parmi eux quelques sportifs et militants du vélo...
- **les hédonistes** : qui utilisent moins systématiquement le vélo, en raison souvent de longues distances domicile travail, mais qui l'utilisent pour leurs déplacements de loisirs de jour comme de nuit, et pour lesquels la pratique du vélo constitue en soi un loisir...
- **les rationalistes** : qui ont réalisé un transfert modal radical en faveur de Vélo'v, depuis sa mise en place...

Il ressort de l'analyse des entretiens menés à Lyon, que les cyclistes urbains, sont dans cette ville, **légitimés par l'offre Vélo'v** qui est toujours très appréciée et qui donne à la ville une **image novatrice et exemplaire par rapport au vélo**.

Le cycliste urbain a une image à Lyon moins élitiste qu'à Paris, il est perçu comme plutôt **jeune, écolo, à gauche politiquement**. Seules les « minettes » et les « bourgeoises » ont tendance à être perçues comme des non cyclistes et les cyclistes sportifs ont tendance à constituer aux yeux des personnes interrogées, une catégorie à part qui pratique le vélo aussi hors de la ville...Ce qui caractérise le cycliste urbain à Lyon est aussi le fait qu'il **dispose d'un capital temps**, a un rapport privilégié au temps.

Le tram et le vélo ont tendance à être perçus à Lyon, comme deux modes de déplacement qui s'inscrivent dans une **politique de développement durable** et comme allant de paire. Cependant les voies du tram ont tendance à être considérées comme dangereuses pour les cyclistes qui les empruntent, et cette pratique particulièrement semble courante au cours de la nuit.

Outre la notion de **devoir citoyen** inhérente au choix du vélo, en tant que mode de déplacement non polluant, il s'avère que **l'offre de Vélo'v est source de convivialité**, de rencontres entre usagers... Les avantages attribués à la pratique du vélo sont aussi nombreux à Lyon qu'à Paris : sentiment de liberté, choix écologique, entretien de sa forme physique et sa dimension bon marché sont évoquées systématiquement. Outre ces avantages, à Lyon, **l'offre Vélo'v renforce l'absence de contrainte** et le vélo apparaît comme **le mode de déplacement urbain le plus intelligent et le plus rationnel**.

Vélo'v, même pour ceux qui ont leur propre vélo, a pour avantage d'avoir généré des transferts modaux radicaux, démultiplié le nombre de cyclistes dans la ville, et ainsi, d'avoir **sensibilisé les automobilistes à leur présence** sur les voies, modifié les comportements des automobilistes...

Les inconvénients du vélo sont relativement rares ou toujours minimisés à Lyon. Seules **la dangerosité de la circulation automobile et la pollution** sont mentionnées en tant que réels inconvénients.

Sont évoquées aussi, mais dans une moindre mesure, **les intempéries** qui limitent parfois l'usage du vélo, **les dénivellations dans la ville** dont les représentations sont fort différentes selon les quartiers habités, la transpiration suscitée par de longs trajets ou des montées...

Les seuls inconvénients attribués parfois à Vélo'v sont **la lourdeur des vélos, le manque de vélos à certaines heures de la nuit** et à certaines stations, **le vandalisme ou les dégradations** que subissent les vélos...

Les meilleurs souvenirs en vélo s'inscrivent soit dans des contextes de vacances, soit dans la **pratique du vélo dans la ville, en particulier la nuit**. Ces beaux souvenirs sont souvent des souvenirs de **pratique du vélo en groupe** ou en couple. Les pires souvenirs du vélo sont liés à **la pénibilité éprouvée**, en particulier avec des VTT, dans l'enfance, et dans des contextes de ruralité ou de montagne.

Tous les cyclistes urbains à Lyon apprécient la pratique du vélo la nuit dans la ville et ce en raison à la fois d'une moindre circulation automobile et d'un bon éclairage de Lyon qui bénéficie en effet d'une **image de « ville lumières »**. Les femmes interrogées à Lyon n'expriment pas de craintes par rapport à la nuit : **elles se sentent moins vulnérables en vélo qu'à pied !** De surcroît, la pratique du vélo dans la nuit **permet d'éviter le désagrément de l'attente** d'un transport collectif dans la nuit et le froid et **pallie le manque de transports collectifs nocturnes**.

La nécessité d'être visible la nuit est évoquée à Lyon, mais de façon moins dramatique qu'à Paris, et **les vélos de Vélo'v sont jugés adaptés à une pratique nocturne** puisque équipés de phares. Il semble qu'au cours de la nuit, les cyclistes à Lyon, s'autorisent à transgresser les règles du code de la route, en raison de la moindre circulation automobile et aient **une pratique plus collective du vélo que le jour**.

Sont attendus de la part des cyclistes interrogés, **une extension des pistes cyclables** dans la ville et un **meilleur entretien et nettoyage de ces pistes**, le fait d'emprunter les trottoirs suscitant le mécontentement des piétons âgés...

Seules les automobiles constituent les véhicules ennemis des cyclistes à Lyon. On peut se demander en comparaison avec les résultats sur Paris, dans quelle mesure Vélo'v n'aurait pas constitué une **mesure préventive à Lyon, par rapport aux motos et aux scooters...**

Lyon est perçu comme la ville ayant développé une politique en faveur du vélo en France, et de ce fait, d'autres villes telles Paris, Strasbourg, Grenoble ou Rennes n'apparaissent que comme des suiveuses, dans un **processus de généralisation du développement durable...** **Pays bas, Suisse et Allemagne** sont les pays d'Europe qui sont perçus à Lyon, comme ayant développé des politiques en faveur du vélo.

Il est intéressant de constater que l'analyse de contenu des 69 rédactions réalisées par des élèves de deux classes du lycée du Parc, met en évidence des thématiques proches de celles exprimées à Paris, sauf quand Vélo'v est évoqué. Cette référence amène **un ancrage dans le réel, sans drame, et plutôt agréable** au regard des sensations décrites et de la beauté de la ville. De surcroît, la dimension pratique de Vélo'v est mise en exergue.

POITIERS

Dans cette ville, de moindre dimension que les deux précédentes, **dix entretiens ont été menés auprès de cyclistes urbains**. Cependant deux catégories de cyclistes émergent :

- **les cyclistes à prétention sportive** : des hommes exclusivement
- **les cyclistes hédonistes urbains** : des femmes surtout et des hommes âgés

La dimension sportive du vélo est omniprésente dans les propos des hommes qui expriment à l'égard du cyclisme (en tant que spectateurs ou pratiquants) une véritable **passion, en tant qu' « école de la vie »** véhiculant des valeurs telle : la volonté, l'effort, la souffrance, l'endurance et surtout le respect de l'autre !

Les bienfaits de la pratique du vélo sont amplement développés par les hommes: ainsi la pratique du vélo a t-elle été parfois un moyen d'arrêter de fumer !

Les femmes parlent de loisir et d'agrément à propos de la pratique du vélo en ville, comme à l'extérieur de la ville. **La recherche du plaisir** dans la pratique du vélo est une constante de la part des femmes interrogées. Seules les plus jeunes mettent en exergue sa dimension pratique et plus rapide que la marche.

La relative proximité de l'Océan et les références aux vacances en bord de mer imprègnent les discours des femmes à propos du vélo. Pour tous les cyclistes interrogés à Poitiers, quelle que soit les pratiques urbaines, **le vélo permet d'être en contact avec la nature !**

La dimension conviviale du vélo est mise en exergue à Poitiers : il est plus fait référence aux balades en famille réalisées au cours des week-ends, en tant que loisir, qu'aux déplacements quotidiens solitaires en vélo.

Poitiers n'est pas perçue comme une ville idéale par rapport à la pratique du vélo en raison de ses dénivellations, de ses rues étroites et tortueuses et de la circulation automobile sur les axes qui mènent au cœur de la vieille ville.

Poitiers est cependant perçue comme une ville qui développe une politique en faveur du vélo, comme en témoignent les offres de location de vélos à destination en particulier des étudiants et l'existence de pistes cyclables autour de la ville surtout...

La pratique urbaine du vélo tendance à être attribuée aux étudiants qui bénéficient d'une offre municipale de locations de vélos.

A Poitiers, le vélo est concurrencé par bien des autres modes : l'automobile, le scooter, les transports collectifs qui bénéficient d'une bonne image, et la marche qui apparaît comme un substitut du vélo...

Le choix du vélo en tant que mode de déplacement dépend non pas de la durée du trajet comme à Paris, mais de la distance à parcourir : 10 kms constituant la distance maximale.

Le vélo permet de transgresser le code de la route en ville, selon la plupart des personnes interrogées.

Les avantages qui sont attribués à la pratique du vélo à Poitiers sont : **ses bienfaits au plan physique**, le fait que ce soit un mode **non polluant** qui permet d'être **en contact avec la nature** et la **gratuité de ce mode** - bien que ceux qui ont des prétentions sportives, investissent des sommes importantes dans le vélo lui-même et l'entretien de celui-ci...

Les inconvénients attribués à la pratique du vélo en ville, sont centrés sur **sa dangerosité** par rapport à la circulation automobile, **les incidents techniques** qui peuvent survenir et **les coûts de l'entretien** d'un vélo. Sont également mentionnés, mais dans une moindre mesure que dans les autres villes, les problèmes de tenues vestimentaires, de transpiration dans le cadre de déplacements professionnels et de vol...

Les meilleurs souvenirs en vélo sont quasi systématiquement **liés à des contextes naturels** et en particulier **en bord de mer**. Ces beaux souvenirs sont **autant diurnes que nocturnes**. Les pires souvenirs sont liés à la **pénibilité éprouvée** lors de randonnées sportives, pour les femmes en particulier.

La pratique nocturne du vélo à Poitiers n'est le fait que des plus jeunes parmi les personnes interrogées. Pour les autres cyclistes faire du vélo la nuit en ville apparaît presque incongru ou insolite au regard de la dangerosité perçue...

La nécessité de la visibilité du cycliste la nuit implique pour la plupart, **le port de vêtements fluorescents et d'un casque**. Mais les femmes refusent là encore, le port du casque !

Les attentes exprimées par les cyclistes portent sur : **une extension des pistes cyclables surtout en centre ville et l'exclusion des voitures**. Est souhaité aussi une **plus grande lisibilité des actions de la ville en faveur du vélo** grâce notamment à des communications et des évènements diurnes et nocturnes.

Les sorties de boîtes de nuit constituent, aux yeux des plus jeunes, des occasions de promouvoir l'usage du vélo. Est préconisée aussi **une éducation des cyclistes à la pratique du vélo la nuit** qui sous entend **un respect du code de la route**.

La ville de Poitiers a entamé une politique en faveur du vélo qui doit être intensifiée, rendue plus visible voire festive selon les cyclistes interrogés.

Paris et Lyon d'une part et d'autre part des villes de bord de mer, telles **la Rochelle et Bordeaux** sont les agglomérations qui sont perçues comme ayant développé des politiques en faveur du vélo. **L'île de Ré** quant à elle constitue le territoire du vélo ! A Poitiers, il n'est jamais fait référence à des villes étrangères...

L'analyse de contenu des **64 rédactions réalisées par des élèves de seconde du lycée Victor Hugo** à Poitiers révèle là encore, de sombres histoires où prédomine **le thème de la peur** de l'agression, de l'accident, de l'environnement... Ces rédactions mettent en exergue la **différence perçue entre le centre ville éclairé la nuit et le reste de l'agglomération, plus sombre et inquiétant**. Le thème de la liberté éprouvée est également traité et associé aux charmes de la ville la nuit.

V/ SYNTHÈSES GLOBALES

1/ Convergences entre les trois villes

Les convergences majeures entre ces trois villes au travers de l'analyse des entretiens menés auprès de cyclistes sont de différents ordres et natures. Ces convergences concernent tout d'abord **les représentations sociales et types de pratiques du vélo** des urbains.

Globalement la pratique urbaine du vélo dans ces trois villes constitue :

- **soit un choix idéologique, un désir de participation au développement durable** en ne contribuant pas à la pollution atmosphérique, une pratique quotidienne quasi exclusive, quelles que soient les saisons, conditions climatiques et temporalités urbaines, de jour comme de nuit = ce sont les « **inconditionnels** » **parisiens et lyonnais**
- **soit une alternative aux transports collectifs**, un moyen de conserver une sorte de liberté dans la ville, qui permet de s'arrêter n'importe où, au gré de ses envies, un mode de déplacement pour la belle saison surtout qui apporte de l'agrément = ce sont les « **hédonistes** » **de Paris, Lyon et de Poitiers** et les « **rationalistes** » **lyonnais**.
- **soit une pratique à prétention sportive** qui permet outre les déplacements dans la ville, **d'être en contact avec la nature**, de faire du tourisme régional et dans sa propre ville, en groupe familial ou amical - entre hommes - en couple ou plus rarement en solitaire, d'avoir un loisir de week-end et de vacances, jamais nocturne = ce sont les « **cyclistes sportifs** » **de Poitiers et de Lyon = des hommes exclusivement**.

Les avantages du vélo sont nombreux, toujours supérieurs en nombre aux inconvénients. Ces **avantages** sont d'ordre :

- **Ecologique** : le vélo ne pollue pas et constitue un choix, voire un engagement citoyen
- **Economique** : le vélo est un mode de déplacement bon marché, le moins cher après la marche et à l'exception des pratiques sportives
- **Esthétique** : le vélo permet de jouir du paysage qu'il soit urbain ou rural, construit ou naturel, de la beauté, voire de la magie de la ville la nuit
- **Efficacité** : il est souvent le moyen de déplacement le plus rapide dans la ville
- **Ethique** : la pratique du vélo est une façon de prendre son temps et d'en revenir au « bon vieux temps », à des valeurs ancrées sur le respect de l'autre, des rapports fondés sur une certaine convivialité.

De surcroît le vélo, en tant que pratique de loisir, **à Lyon et à Poitiers** renforce à la fois :

- **le « nous » familial** : la pratique du vélo s'inscrit dans l'histoire familiale et donne lieu à des loisirs communs et intergénérationnels avec les randonnées en VTT ou bien à dimension touristique, sur route...
- **le « nous » générationnel** avec les amis et les cousins en particulier, lors de l'adolescence...

Les inconvénients les plus souvent mentionnés et communs aux trois villes sont :

- **la dangerosité de la circulation automobile et la vulnérabilité du cycliste** qui n'est pas protégé, pris entre les voitures, les motos, les scooters et les piétons et dans l'obligation souvent de partager les voies avec les bus...
- **les problèmes de tenues vestimentaires, de transpiration** et l'absence de possibilités de se changer sur le lieu de travail
- **les inconvénients inhérents à la topographie de la ville, à ses dénivellations** et à ses manques d'aménagements en termes de pistes cyclables.

Les matins, la soirée ou la nuit semblent les moments les plus appréciés pour la pratique du vélo... Cependant si à Paris et à Lyon la pratique nocturne du vélo est abordée spontanément, elle paraît insolite et incongrue à certains cyclistes à Poitiers.

Les tranches d'âges des cyclistes sont larges, même si les jeunes et en particulier les étudiants jouent un rôle prépondérant dans le développement de ce mode, selon les personnes interrogées. **Le vélo permet aussi d'entretenir sa forme physique** pour les plus âgés, il est une **occasion de faire de l'exercice physique !**

Les meilleurs souvenirs de vélo sont le plus souvent, et quelle que soit la ville :

- des souvenirs de pratiques du vélo **en bord de mer**, dans un contexte de vacances
- le long des **berges d'un fleuve**, dans un contexte urbain...

L'eau et le vélo vont ensemble au regard de **la platitude du terrain requise**. Le vélo permet la contemplation dès lors qu'il est pratiqué en site protégé.

Les pires souvenirs sont :

- pour les femmes **une pénibilité éprouvée** souvent dans l'enfance lors de randonnées très sportives et des désagréments techniques actuels
- pour les hommes, **des chutes et des accidents...**

Toutes les femmes interrogées refusent le port du casque et seuls les hommes à prétention sportive ou ayant eu un accident de vélo envisagent de le porter.

Les trois villes sont perçues par leurs habitants pratiquant le vélo comme développant **une politique en faveur du vélo**, mais Paris et Lyon se distinguent nettement de Poitiers, qui fait figure de « suiveuse pentue et tortueuse » ...

Vélo'v a légitimé l'usage du vélo à Lyon et Vélib' était attendu à Paris lors de la réalisation des entretiens dans le cadre de cette recherche. Ces offres sont bien accueillies et jugées **porteuses d'une généralisation de la pratique du vélo** en centre ville au moins...

Les villes considérées comme exemplaires par rapport au vélo, sont : **Amsterdam, Lyon et Paris**. Sont mentionnées aussi d'autres villes perçues comme ayant développé une politique en faveur du vélo, telles **Strasbourg, Grenoble, La Rochelle, Nantes...** Les **villes côtières** et les îles, dont en particulier **l'île de Ré**, sont perçues comme très adaptées à la pratique du vélo....

Les attentes les plus convergentes portent sur **le développement et l'extension des pistes cyclables**, mais émergent également des attentes en termes de **visibilité des pistes cyclables** la nuit et de **lisibilité des circuits praticables à vélo** dans les villes ...

La visibilité de nuit est la préoccupation majeure des cyclistes, ce qui relance :

- la question du **port de vêtements fluorescents** rarement jugés élégants...
- la question de la réglementation et **du respect du code** de la route...
- l'instauration d'un **code de la rue**, jugé plus adapté que le code de la route par les cyclistes parisiens ...

Sur une carte de France relative aux **représentations que les cyclistes interrogés** à Paris, Lyon et Poitiers, ont des villes qui ont développé une politique en faveur du vélo, figureraient :

- dans le peloton de tête : **Lyon, Paris, Strasbourg,**
- puis viendraient : **Grenoble, Lille, La Rochelle, Nantes**, ainsi que l'île de Ré
- et dans une moindre mesure, moins souvent citées : Toulouse, Rennes, Les Sables d'Olonne, la Sologne...

Serait exclue d'une telle carte, la ville de Marseille, au moment de la réalisation de cette recherche.

2/ Divergences en fonction des villes

L'analyse de contenu des entretiens réalisés à Paris et Lyon révèle des points communs entre les cyclistes de ces deux villes en tant qu'habitants de grandes agglomérations, mobilisés contre l'invasion de la voiture, sensibilisés à l'écologie.

La sensibilisation à la pollution, aux émissions de gaz à effet de serre, et les **attitudes « anti-voiture » sont d'autant plus fortes et tranchées à Paris et à Lyon**. A Poitiers le plaisir d'une pratique de loisir ou d'une pratique sportive l'emporte sur les préoccupations en termes d'écologie et d'environnement.

Cette analyse révèle à Paris, comme à Lyon, deux grandes catégories de cyclistes urbains : les « inconditionnels » et les « hédonistes », **qui ne se retrouvent pas à Poitiers**, où les hommes semblent plus avoir souvent des revendications de pratiques sportives du vélo, tandis que les femmes sont centrées sur la notion d'agrément...

A Poitiers, les rapports au vélo sont différents : le **vélo est désenclavé de sa dimension urbaine**, spécifique aux deux autres villes. Il est associé inévitablement, à Poitiers, à **un contact avec la nature...** Ce n'est que dans cette ville, que sont évoquées par les personnes interrogées, des cultures familiales du vélo et des passions pour le cyclisme !

A Poitiers, la pratique du vélo est autant un loisir, qu'un mode de déplacement urbain, tandis que c'est l'inverse **à Paris et Lyon, où le vélo est un mode de déplacement à part entière**, avant d'être une pratique de loisir...

A Paris les conflits d'usage de la chaussée sont d'emblée mis en exergue : les usagers du vélo semblent être « en guerre » non seulement contre les automobilistes, mais aussi et surtout, **contre les conducteurs de scooters**. Ces derniers, implicitement au moins, sont en concurrence avec les cyclistes, le scooter représentant une autre alternative à la voiture que le vélo... A Lyon en revanche, il n'est nullement question de scooter dans les propos recueillis. L'offre Vélo, n'aurait-elle pas constitué une forme de prévention par rapport au deux roues à moteur, et aux scooters en particulier qui est passé sous silence, comme absent du paysage urbain ?

Si à Paris, le portrait du cycliste urbain, brossé par les personnes interrogées dans cette ville, **est relativement élitiste**, il ne l'est pas à Lyon, où le cycliste est plutôt jeune, écolo et à gauche. Il apparaît que Vélo'v a certainement contribué à démocratiser et banaliser l'usage du vélo en le rendant accessible à tous...

A Lyon, l'offre Vélo'v a suscité des transferts modaux radicaux en faveur du vélo, la facilitation et la légitimation de son usage dans la ville. Les comportements des automobilistes à Lyon, seraient en train d'évoluer au regard du nombre croissant de cyclistes dans cette ville. Une **amorce d'inversion du rapport de force** entre cyclistes et automobilistes serait en train de s'effectuer... A Paris en revanche, les cyclistes interrogés ne cessent de souligner l'agressivité des automobilistes à leur égard !

Dans les trois villes, ce sont les plus jeunes qui sont perçus comme pratiquant le plus fréquemment le vélo de nuit, en raison de la fréquence de leurs sorties nocturnes. La ville la nuit est toujours décrite comme belle, voire « féérique » par les cyclistes nocturnes qui apprécient une moindre circulation et le spectacle lumineux. Cependant **Paris pâtit d'un manque d'éclairages** tandis que **Lyon est décrite comme une « ville lumières »**, très bien éclairée, qui semble plus sécurisante pour les cyclistes nocturnes, que Paris...

Le vélo apparaît plus sécurisant la nuit que la marche à Lyon, et dans une moindre mesure à Paris : les femmes ont tendance à se sentir moins vulnérables la nuit, en vélo qu'à pied... A Poitiers en revanche, la marche semble aux yeux de certaines femmes, plus sécurisante que le vélo la nuit !

Le vol et le vandalisme sont des préoccupations à Paris et Lyon, beaucoup moins à Poitiers. C'est en effet à Paris qu'est le plus demandé la création de parkings à vélo et posé le problème de l'endroit où entreposer son vélo chez soi... L'offre Vélo'v à Lyon, a de toute évidence, libéré les cyclistes de ce type de contraintes.

A Poitiers la pratique du vélo la nuit apparaît très insolite, voire incongrue. Cependant, il est souhaité dans cette ville, une communication sur les offres en faveur de l'usage du vélo et la **création d'événements festifs**, diurnes et nocturnes mettant en valeur le vélo, voire dédiés au vélo !

Selon les personnes interrogées, **la politique de développement du vélo est en cours en France** et tend à se généraliser dans les grandes villes au moins et dans les villes côtières. Aussi suscite t-elle des compétitions implicites entre des villes comme Paris et Lyon ainsi que des attentes de **visibilité de cette politique, surtout à Poitiers** qui doit encore faire ses preuves...

La question de la visibilité des cyclistes la nuit, la préoccupation vestimentaire des habitants de Paris et de Lyon en particulier, associées à la pratique fréquente du vélo au cours de la nuit dans ces grandes villes, ne mériteraient-elles pas d'envisager des **créations de prêt à porter d'élégance fluorescente** ?

3/ Synthèse du contenu des rédactions

Il est intéressant de constater que les contenus des rédactions d'élèves de seconde dans ces trois villes comportent **des thématiques assez sombres**. Cependant, cette noirceur des récits a certainement été induite en partie au moins **par le terme de « dramaturgie »**, inhérent à la consigne (le sujet de rédaction fourni).

Les lycéens perçoivent de toute évidence des dangers à circuler la nuit en vélo : les accidents relatés avec des voitures ou des camions sont nombreux, mais les chutes sont aussi évoquées.

La culpabilité à l'égard des parents émerge çà et là, lors des retours au foyer, du soulagement éprouvé de se retrouver chez soi, en tant que « happy-end » fréquemment employé...

La peur est le thème dominant des rédactions dans les trois villes et les rencontres la nuit, sont souvent inquiétantes. Le fantastique et le surnaturel émergent dans ces rédactions où les personnages sont parfois à mi-chemin entre hommes et bêtes, voire sont des monstres...

Le sentiment de liberté est exprimé également de façon récurrente : il est souvent associé la nuit, en vélo, au plaisir des sensations éprouvées, à la « caresse du vent », à la fraîcheur ou à la moiteur de la nuit...

La ville est décrite, la nuit, soit comme sombre et inquiétante, soit comme belle, éclairée, féerique ! La nuit urbaine suscite des sentiments extrêmes de peur, d'angoisse, de joie, ou d'admiration.

La personnification du vélo est souvent utilisée et révèle l'attachement à cet outil de liberté ! Le rapport au vélo est très affectif : le cycliste et son deux roues constituant dans ces récits de **véritables couples**...

La nuit a par ailleurs, un effet de loupe sur la misère du monde et le vélo apparaît à plusieurs reprises, comme support d'entraide, utile pour venir au secours des plus démunis ou des victimes...

Quand il est fait référence à Vélo'v dans les rédactions des élèves d'une classe à Lyon, sensibilisée au sujet de la recherche, cette offre est alors décrite de façon très réaliste, comme pertinente et satisfaisante. Vélo'v ne contribuerait-il pas à dédramatiser l'usage du vélo la nuit ?

Vélib est quelques fois évoqué dans des rédactions de lycéens de Poitiers, ce qui confirme l'impact médiatique de cette toute nouvelle offre à Paris lors de la réalisation de ces rédactions...

Conclusions

Cette recherche qualitative qui porte à la fois sur l'analyse de **60 entretiens ouverts** auprès de cyclistes urbains et de plus de **300 rédactions d'élèves de seconde**, a été réalisée dans trois villes : **Paris, Lyon et Poitiers**. Les principaux résultats de cette recherche révèlent que :

- Le vélo, en tant que mode de déplacement non polluant, en tant qu'alternative à l'automobile, est entré dans **un cercle vertueux, au moins dans les grandes villes** qui ont su développer une politique en sa faveur, telles Lyon et Paris.
- Les indices de telles politiques en faveur du vélo sont **les pistes cyclables, les offres de location de vélos, surtout les offres de vélos en libre service** et peut-être demain, un code de la rue plus adapté que le code de la route, aux cyclistes et aux piétons, des circulations autorisées à contre-sens dans les rues à sens unique, voire une interdiction des centres villes aux voitures...
- **Le vélo fait « tâche d'huile » auprès des jeunes et des moins jeunes** : les bénéfices qu'il apporte en tant qu'exercice physique, étant appréciés pour différentes raisons, des uns et des autres. Le vélo a de l'avenir par rapport au désir d'entretenir sa forme de la part des urbains!...
- **L'offre de Velo'v à Lyon, a suscité des changements modaux radicaux** en faveur du vélo qui est ainsi devenu le mode de déplacement perçu comme le plus intelligent, rationnel et agréable dans cette ville.
- **L'offre Vélib à Paris, très attendue** au moment de la réalisation des entretiens, va certainement avoir des effets similaires à ceux détectés à Lyon, suite à la mise en place de Vélo 'v. Une telle offre démultipliant le nombre de cyclistes dans la ville, elle les légitime et amène les automobilistes à tenir compte de ces « victimes potentielles », à changer leurs comportements.
- **La nuit est un temps privilégié pour la pratique du vélo dans de grandes villes** : à Paris et à Lyon. En revanche, la pratique du vélo, la nuit, est peu répandue dans une ville comme Poitiers : elle est réservée aux jeunes travailleurs et étudiants.
- **La pratique du vélo** souvent solitaire en ville, est néanmoins un outil de construction d'un « nous cyclistes urbains » particulièrement au cours de la nuit, et le vélo s'avère support de convivialité, voire de rencontres, en station Vélo'v...
- **La liberté éprouvée en vélo est particulièrement accentuée au cours de la nuit** comme en témoignent les sensations éprouvées et le plaisir à voir les lumières de la ville ! Un tourisme urbain cycliste de nuit pourrait émerger, se développer, dès lors que les parcours cyclistes seront lisibles et visibles ...
- **La question de la sécurité est celle de la visibilité du cycliste la nuit**, ce qui ouvre sans doute des pistes en termes de vêtements innovants et fluorescents ainsi qu'en termes de signalétique et de marquage des bandes et pistes cyclables.

Annexes

Guide d'entretien

Le vélo dans la nuit urbaine

Conditions de recrutement : Plutôt que de faire un questionnaire filtre comme prévu initialement, il nous apparaît finalement plus pertinent de recruter des cyclistes « in situ » : des **personnes faisant du vélo au cours de la nuit, dans la ville...**

I/ PRESENTATIONS :

Bonjour, je m'appelle... Je constate que vous êtes un cycliste or je participe à **une étude auprès d'utilisateurs du vélo en ville**, accepteriez-vous de m'accorder un entretien ?...

Cette étude a été conçue et est dirigée par Catherine Espinasse, psychosociologue spécialisée dans les recherches sur les mobilités. L'anonymat des personnes interrogées sera bien sûr respecté.

Pour commencer, j'aimerais que vous vous présentiez, que vous me disiez quel est votre **prénom**, votre **âge**, votre **situation de famille**...

Où **habitez vous** ?

Que faites vous dans la vie, en termes **d'activités professionnelles ou étudiantes** ?

Quels sont **vos loisirs, vos activités extra-professionnelles** ?

Comment me décririez-vous vos activités au cours **d'une de vos journées, en semaine** ?

A quelle heure vous réveillez-vous le plus souvent ?

A quelle heure vous endormez-vous le plus souvent ?

II/ VECUS DE LA PRATIQUE DU VELO :

J'aimerais maintenant que vous me parliez de vos mobilités...

Qu'avez-vous comme **moyens de déplacement à votre disposition** ?

Parmi ceux-ci, quels sont **ceux que vous possédez** ? (Vélo ? 2 roues motorisés, voiture ?)

Qu'utilisez-vous comme **moyens de déplacement au quotidien** ? Pourquoi ?

Qu'est-ce qui est **déterminant pour vous dans le choix de votre mode de déplacement** ? Pourquoi ?

Quels sont **tous les mots, toutes les images qui vous viennent à l'esprit** quand je vous dis : **vélo** ?

Qu'est-ce que représente la pratique du vélo en ville, pour vous, parmi vos modes de déplacement personnels? Pourquoi ?

Quel est **votre plus beau souvenir** à vélo ?

Quel est votre **pire souvenir** à vélo ?

Combien de fois en moyenne en un mois, utilisez-vous le vélo pour vous déplacer en ville ?

Est-ce **un temps agréable ou désagréable** celui que vous passez à vélo ? Pourquoi ?

Y a-t-il **des choses que vous appréciez particulièrement** dans la pratique du vélo en ville ?

Si oui, lesquelles et pourquoi ?

Si non, pourquoi ?

Y a-t-il en revanche, **des choses que vous appréciez moins ou qui vous ennuient** dans la pratique du vélo en ville ?

Si oui, lesquelles et pourquoi ?

Si non, pourquoi ?

Quels sont à vos yeux, finalement les **avantages** du vélo en ville ? Pourquoi ?
Quels sont à vos yeux, finalement les **inconconvénients** du vélo en ville ? Pourquoi ?

Quels sont les **types de trajets que vous effectuez** le plus souvent en vélo ? Pourquoi ?
Y a-t-il des **trajets en revanche que vous ne faites pas** en vélo ? Pourquoi ?
Si oui, lesquels et pourquoi ?

Quels sont dans votre ville, les quartiers, itinéraires, rues ou endroits où vous trouvez qu'il est particulièrement **agréable de faire du vélo** ? Pourquoi ?
Quels sont les quartiers, rues ou endroits où vous trouvez qu'il est particulièrement **désagréable de faire du vélo** ? Pourquoi ?

La ville dans laquelle vous vivez est-elle adaptée à la pratique du vélo à votre avis ? Pourquoi ?

III/ VECUS DU VELO EN FONCTIONS DES TEMPORALITES ET DES AGES DE LA VIE :

Depuis quand faites-vous du vélo en ville ? Pourquoi ?

Qu'est-ce qui vous a décidé initialement à utiliser le vélo en ville ? Pourquoi ?

Quels sont les **gens qui font du vélo en ville** ? Comment me les décririez-vous ?

A votre avis, **y a-t-il un âge** pour faire du vélo en ville, ou bien est-ce **pour tous les âges** le vélo en ville ?
Pourquoi ?

Y a-t-il **des mois de l'année** au cours desquels vous utilisez plus le vélo en ville, qu'à d'autres moments de l'année ? Pourquoi ?

Y a-t-il des **moments de la journée** où vous utilisez plus le vélo en ville ?
Si oui, à quels moments de la journée et pourquoi ?
Si non, pourquoi ?

Y a-t-il **des moments ou des circonstances où vous évitez de prendre le vélo** pour vos déplacements en ville ?
Si oui, quels moments ? Pourquoi ?
Si non pourquoi ?

Y a-t-il **des moments où il est plus agréable de faire du vélo en ville** qu'à d'autres moments ?
Si oui, quels sont ces moments et pourquoi ?
Si non, pourquoi ?

Y a-t-il **des moments où il est plus désagréable de faire du vélo en ville** qu'à d'autres moments ?
Si oui, quels sont ces moments et pourquoi ?
Si non, pourquoi ?

IV/ LE VECU DU VELO LA NUIT :

Vous arrive-t-il de **faire du vélo en ville de nuit** ?

Si oui :

En quelles circonstances faites vous du vélo la nuit ? Pourquoi ?

En faites-vous seule du vélo la nuit, ou bien avec d'autres ? Pourquoi ?

A quelle heure de la nuit vous arrive-t-il de faire du vélo ? Pourquoi ?

Pour quels types de trajets utilisez-vous le vélo la nuit ? Pourquoi ?

Utilisez vous la nuit, en vélo, certains trajets plutôt que d'autres ? Pourquoi ?

Si non : pourquoi ? (passer au thème IV : le vélo selon les villes)

Comment voyez-vous et ressentez la ville la nuit, en vélo ? Pourquoi ?

En vélo dans la ville, **à quoi faites-vous particulièrement attention** la nuit ? Pourquoi ?

Aimez vous faire du vélo de nuit, dans la ville, **ou bien est-ce une contrainte** qui ne vous est pas particulièrement agréable? Pourquoi ?

Faire du vélo la nuit **est-ce différent de faire du vélo de jour** ou bien n'y a-t-il pour vous aucune différence de jour et de nuit ? Pourquoi ?

Pourriez-vous me faire **le portrait robot de la personne qui aime faire du vélo la nuit** ?

Qui est cette personne ? Comment vit-elle ? Qu'est-ce qu'elle aime dans le fait de faire du vélo la nuit dans la ville ?

Pourriez-vous me faire **le portrait robot de la personne qui n'aime pas voire se refuse à faire du vélo la nuit** ?

Qui est cette personne ? Comment vit-elle ? Pourquoi cette personne refuse-telle de faire du vélo la nuit dans la ville ?

La ville dans laquelle vous vivez est-elle adaptée à la pratique du vélo la nuit à votre avis ? Pourquoi ?

IV/ LE VELO SELON LES VILLES :

A votre avis, y a t-il **une politique de développement du vélo en France** ou n'y a t-il pas de politique en la matière ? Pourquoi ?

Quels sont ceux qui, à votre avis, tentent de **promouvoir l'usage du vélo en ville** en France ?

Quels sont ceux qui, à votre avis, **s'opposent à l'usage du vélo en ville** en France ?

Y a t-il **des villes qui vous semblent plus adaptées à la pratique du vélo** que d'autres ?

Si oui, quelles villes et en quoi sont-elles plus adaptées à la pratique du vélo ?

Si non, pourquoi

Y a t-il en revanche **des villes qui ne vous semblent pas du tout adaptées** à la pratique du vélo ?

Si oui lesquelles et pourquoi ?

Si non pourquoi ?

Enfin, pour en revenir à la nuit, quelles améliorations à votre avis, faudrait-il apporter pour améliorer les conditions de circulation des cyclistes la nuit, dans votre ville ?

Je vous remercie.

Sur mon vélo hé ho !

*J'me souviens sur mon vélo
J'avais quinze ans, hé ho !
J'étais libre sur mon vélo
J'avais des ailes, hé ho !
J'me souviens sur mon vélo
C'était trop beau, top beau !
J regardais filer le ciel
Et les nuages, fidèles.
Je volais sur mon vélo
A toute vapeur, hé ho !
J'avais du vent plein la tête
Et du soleil dans l'dos.
J'me souviens c'était trop beau
Sur mon vélo, hé ho !
J'ai eu seize et dix sept ans
Sur mon vélo, dans l'vent.
J regardais filer les ans
En roulant allègrement
Et en chantant, hé ho
Aujourd'hui j'ai plus d'velo
Et j'vais à pied hé ho ! hé ho !
J'ai vingt ans et c'est déjà trop
Et j'ai pas d'pot, hé ho !
J'ai perdu mes beaux paysages
Et mes rivages, dommage !
Je ne vole plus sous les nuages
Et j'ai vieilli, ravage !
J'ai perdu bien des mirages
Et mon vélo, hé ho !
L'a crevé dans un virage
Picolait trop l'velo !
M'a laissé en héritage,
Bien des souvenirs d'ado.
Je l'aimais trop mon vélo,
C'était trop beau, hé ho !
Il était beau, l'était tout bleu,
Plus bleu que les cieux radieux !
Même si c'était un vieux clou,
Sans garde à bot,
Moi j'm'en fous !
Ah, comme j'l'aimais mon deux roues !
J'me souviens sur mon vélo
Tout était beau hé ho !
Mais voilà un jour tout passe...
Faut bien qu'j'm'y fasse, hélas !*

Caroline Grandjean