



**HAL**  
open science

# Connaitre et être à l'écoute des usagers “ quotidiens ” du vélo dans la métropole grenobloise : vers une démocratisation du cycle dans les rues métropolitaines

Marius Pugeat

## ► To cite this version:

Marius Pugeat. Connaitre et être à l'écoute des usagers “ quotidiens ” du vélo dans la métropole grenobloise : vers une démocratisation du cycle dans les rues métropolitaines. Géographie. 2017. dumas-01559262

**HAL Id: dumas-01559262**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01559262>**

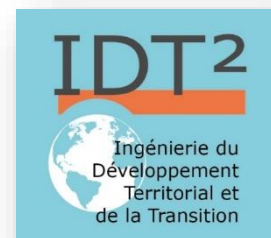
Submitted on 10 Jul 2017

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0  
International License



Rapport de fin d'étude de Master 2

IDT<sup>2</sup>

Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition

# Connaître et être à l'écoute des usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise : vers une démocratisation du cycle dans les rues métropolitaines

Présenté par Marius Pugeat  
pugeatmarius05@gmail.com

Soutenu le 23 Juin 2017

Stage effectué à l'ADTC – *Se déplacer autrement*, 5 place Bir Hakeim, 38000 Grenoble  
Sous la direction de Geneviève Peffen  
Coordinatrice de l'ADTC – *Se déplacer autrement*

Tuteur pédagogique : Grégoire Feyt



## Remerciements

Je souhaite remercier sincèrement Madame Geneviève Peffen, coordinatrice de l'ADTC – *Se déplacer autrement*, ma tutrice professionnelle de stage, pour son soutien, sa disponibilité et l'attention qu'elle m'a accordé, tout au long de mon stage.

Je tiens également à remercier Monsieur Grégoire Feyt, maître de conférences à l'Institut de Géographie Alpine de Grenoble, mon tuteur universitaire au cours de mon stage, pour ses nombreux conseils avisés afin d'établir une enquête utile et pertinente.

J'accorde une pensée particulière à l'équipe de salariés et de bénévoles de l'ADTC – *Se déplacer autrement*, pour m'avoir intégré très rapidement et chaleureusement dans leur structure.

Enfin, je remercie l'ensemble des personnes que j'ai eu l'occasion de rencontrer durant mon stage, notamment au sein de la Maison de la Nature et de l'Environnement de l'Isère, qui ont toujours été très accueillant et amicaux.

# NOTICE ANALYTIQUE Rapport de fin d'étude

## M2 IDT<sup>2</sup> –Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition

ANNEE UNIVERSITAIRE : 2016/2017

| OBSERVATIONS DU JURY  |  |
|---|--|
| A : Très bon rapport de fin d'étude   |  |
| B : Bon rapport mais avec des faiblesses sur quelques aspects                 |  |
| C : Rapport acceptable présentant un intérêt particulier sur certains aspects |  |
| <i>Précisions éventuelles sur les faiblesses et les forces du mémoire :</i>   |  |
| Signatures  |  |

| AUTEUR   | NOM   |                | PRÉNOM   |                     |
|--|---|----------------|--|---------------------|
|  |   | PUGEAT         |  | MARIUS              |
| TITRE  | Connaitre et être à l'écoute des usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise : vers une démocratisation du cycle dans les rues métropolitaines |                |  |                     |
| UNIVERSITÉ<br>GRENOBLE ALPES<br>&<br>Institut de<br>Géographie Alpine  | Nom et prénom<br>du Tuteur<br>pédagogique   |                | Nom de la structure<br>dans laquelle le stage a eu lieu<br>(et localisation) |                     |
|  | Feyt Grégoire   |                | ADTC – Se déplacer<br>autrement  |                     |
| COLLATION  | Nb. de pages  | Nb. de volumes | Nb. d'annexes  | Nb. de réf. biblio. |
|  | 58  | 1              | 5  | 20                  |
| MOTS-CLÉS  | Vélo – Métropole – Grenoble - Enquête   |                |  |                     |
| TERRAIN D'ÉTUDE OU<br>D'APPLICATION  | Territoire de Grenoble-Alpes Métropole  |                |  |                     |
| RÉSUMÉ français  |   |                |  |                     |
| <p><i>L'ADTC – Se déplacer autrement</i>, cherche à mieux connaître les usagers du vélo à Grenoble, pour favoriser une meilleure compréhension de cette population et ainsi trouver des leviers pour agir dans le but de vulgariser ce moyen de déplacement.</p> <p>Ainsi, ce rapport retrace les grands axes de cette enquête tout en s'intéressant à savoir en quoi cela participe à une démocratisation du cycle dans les rues métropolitaines.</p> |   |                |  |                     |
| RÉSUMÉ en anglais  |   |                |  |                     |
| <p>The "ADTC – Se déplacer autrement", tries to know better the users of bike in Grenoble, for to favor a better understanding of this population and so to find levers to act with the aim of popularizing this mean of transport.</p> <p>So, this report draws the main results of this investigation. It analyse also utility of a survey in a process of democratization of the cycle in the metropolitan streets.</p>                             |   |                |  |                     |



## Table des matières

|  |    |
|--|----|
| Remerciements.....   | 3  |
| La voiture : un outil peu approprié en milieu urbain .....                                     | 8  |
| 1. Une immersion au sein de l'ADTC – <i>Se déplacer autrement</i> .....                        | 11 |
| 1.1 Une association d'usagers d'alternatives à l'autosolisme .....                             | 11 |
| 1.1.1 Un objectif très contemporain .....  | 11 |
| 1.1.2 Une association forte de son expérience .....  | 11 |
| 1.1.3 Une activité de sensibilisation/formation et d'information dynamique ...                 | 12 |
| 1.2 De nombreux évènements printaniers .....   | 14 |
| 1.2.1 Un investissement intense durant la « Faites du vélo ».....                              | 15 |
| 1.2.2 Une grande variété d'activités .....   | 18 |
| 1.3 Connaître les usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise ..              | 20 |
| 1.3.1 Une enquête auprès des usagers du vélo .....   | 20 |
| 1.3.2 Une enquête abondante .....  | 22 |
| 2. Une meilleure connaissance pour une meilleure sensibilisation .....                         | 25 |
| 2.1 Une population précise enquêtée .....  | 25 |
| 2.1.1 Une enquête auprès des usagers « quotidien » du vélo dans la métropole grenobloise ..... | 25 |
| 2.1.2 1 474 usagers interrogés .....   | 25 |
| 2.2 Une production de connaissances stratégique.....   | 26 |
| 2.2.1 Des usagers du vélo particuliers .....   | 26 |
| 2.2.2 Critique des résultats.....  | 29 |
| 2.2.3 Une esquisse de stratégie à mettre en œuvre .....  | 30 |
| 1.3 Quelle suite à l'enquête ? .....   | 31 |
| 1.3.1 Traitement et valorisation des données.....  | 31 |
| 1.3.2 Passage à l'action.....  | 31 |
| 1.3.3 Vers un observatoire du vélo à Grenoble.....   | 32 |
| 3. Une association de géographes de la mobilité.....   | 33 |
| 3.1 Une association de géographes de la mobilité .....   | 33 |
| 3.1.1 De multiples apports sur le monde du vélo .....  | 33 |
| 3.1.2 La maîtrise d'usage : élément moteur d'un projet efficient .....                         | 35 |
| 3.2 Une complémentarité entre théorie et pratique.....   | 37 |
| 3.2.1 Une meilleure connaissance des usagers du vélo .....                                     | 37 |
| 3.2.2 Une mise en pratique concrète de la théorie universitaire .....                          | 37 |

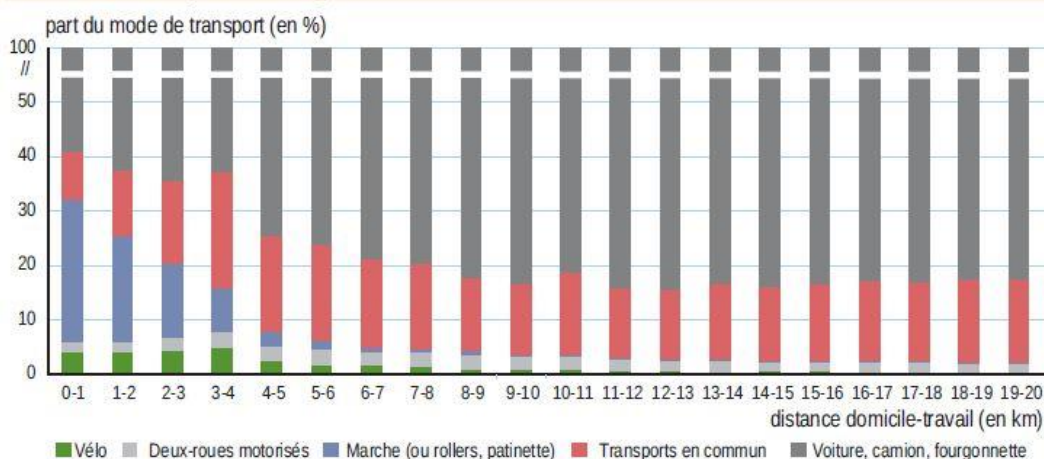
|       |   |    |
|-------|---|----|
| 3.2.3 | Un soutien pour l'organisation des évènements ..... | 38 |
| 3.3   | Une expérience émancipatrice .....                  | 38 |
| 3.3.1 | Un regard personnel grandissant .....               | 38 |
| 3.3.2 | Une expérience de stagiaire à rééditer .....        | 39 |
| 3.3.3 | Une orientation professionnelle précise .....       | 40 |
|       | Le vélo : un outil à vulgariser .....               | 41 |
|       | Sources : .....                                     | 42 |
|       | Annexes .....                                       | 44 |
|       | Annexe 1 – Les intérêts et bénéfices du vélo .....  | 44 |
|       | Annexe 2 – Proposition de sujet de stage .....      | 45 |
|       | Annexe 3 – Planning des missions de l'enquête.....  | 46 |
|       | Annexe 4 – Planning des missions du stage .....     | 47 |
|       | Annexe 5 – Journal de bord du stage .....           | 58 |



## La voiture : un outil peu approprié en milieu urbain

Les véhicules particuliers, ainsi qu'utilitaires, représentent les principaux moyens de transport pour des déplacements domicile-travail, en France, quelle qu'en soit la distance. Le graphique ci-dessous, détaillant la part du mode de transport selon la distance domicile-travail, en France, effectuée par les actifs ayant un emploi – d'après le recensement de la population de 2015<sup>1</sup> –, met en exergue la place colossale qu'occupe la voiture dans les déplacements quotidiens entre la commune de résidence et la commune de travail des français. En effet, sur ce tableau on peut voir que l'usage de la voiture, camion, fourgonnette, pour 1 kilomètre comme pour 20 kilomètres représentent 60% ou plus des modes de transport selon la distance domicile-travail effectuée par les actifs ayant un emploi.

### 1 Part du mode de transport selon la distance domicile-travail effectuée par les actifs ayant un emploi



Note : la distance domicile-travail est la distance routière entre les chefs-lieux des communes de résidence et de travail arrondie au kilomètre entier supérieur.

Lecture : pour les distances domicile-travail de 1 kilomètre ou moins, 9 % des actifs ayant un emploi utilisent les transports en commun comme principal moyen de transport. Pour les distances de plus d'un kilomètre jusqu'à deux compris, 20 % pratiquent la marche.

Champ : personnes âgées de 15 ans à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile-travail, France hors Mayotte.

Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015, distancier Metric.

Or, les véhicules particuliers (VP), sous-entendu la voiture – notamment sans passager(s) – représentaient, en 2013, plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble des modes de transport en France métropolitaine ; les véhicules utilitaires représentant 19%<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Insee Première – N°1629, 2017

<sup>2</sup> CGDD, 2016

Derrière ses avantages reconnus – facilité de déplacements, confort, autonomie, ... – la voiture recèle un ensemble de nuisances sans pareil ; alors que d'autres moyens de transport restent bien plus adaptés à des déplacements urbains, tels que la marche à pied ou encore le vélo.

Outre le fait avéré aujourd'hui que la voiture est un mode de transport polluant, son usage nécessite de lourdes infrastructures. Le journal *Le Monde* a fait une récente étude sur la place de la voiture à Paris indiquant que dans cette ville « la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile » – alors que ce moyen de transport ne représente que 13% des déplacements –, en comptant l'espace de circulation et de stationnement de ces moyens de transport<sup>3</sup>.

D'un autre côté, toujours selon la même étude, sur les 2 800 hectares de voies publiques à Paris, la place du vélo correspond à 113 hectares ; soit à 4% de l'espace public – pour 3% des déplacements.

Cela esquisse la prédominance des infrastructures présentes pour la voiture dans le milieu urbain.

Cependant, le vélo reste encore aujourd'hui un moyen de se déplacer adéquat en milieu urbain voire même bénéfique. Ecologie, urbanisme, mortalité, temps de parcours, économie, santé, l'organisme « Vélo Québec » présente sous forme d'une infographie (voir en annexe 1) les multiples avantages du vélo comme moyen de transport urbain – notamment en comparaison à la voiture.

Ainsi, l'un des moyens de transport pouvant répondre à la même demande que la voiture pour des déplacements urbains mais avec des points positifs plus importants, est le vélo.



Cette transition modale entre automobile et cycle est pour moi une priorité dans la réhabilitation et la réappropriation des villes par ses usagers. Je m'oriente depuis trois années autour de la question de mobilité, qui est selon moi une problématique importante dans les relations entre l'homme et son environnement. Je prends donc position sur l'efficacité du vélo comme moyen de transport ; ainsi, dans ma démarche professionnelle, je désire articuler le cycle à l'ingénierie territoriale.

---

<sup>3</sup> « A Paris la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile », 2016

Néanmoins, le vélo est, en France, encore aujourd’hui un outil de loisir, lié au tourisme et aux sports multiples et variés, comme le site internet de vente d’occasion « Leboncoin » l’intègre très bien, tel que la montre l’image ci-dessous.



L’ADTC – *Se déplacer autrement*, militante contre les dynamiques néfastes de la voiture, représente un acteur incontournable à Grenoble, sur la place du vélo comme outil de déplacements urbains. De fait, j’ai souhaité participer à leurs activités, pour m’insérer dans ce « retour de la bicyclette »<sup>4</sup>.

Dans le cadre de mon stage au sein de cette association, j’ai pu construire une enquête sur les usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise ; tout en m’imprégnant d’une maîtrise d’usage forte.

Ainsi, ce rapport s’intéresse à savoir, à partir de mes connaissances issues de mes années universitaires ainsi que de cette période de stage, en quoi la production de connaissance sur les usagers du vélo « quotidiens », dans la métropole grenobloise, mais aussi être à l’écoute de cette population, permet la démocratisation – soit l’ « action de mettre un bien à la portée de toutes les classes de la société »<sup>5</sup> du vélo dans les rues métropolitaines.

<sup>4</sup> Héran F., 2014

<sup>5</sup> Définition de démocratisation, Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales

## 1. Une immersion au sein de l'ADTC – *Se déplacer autrement*

### 1.1 Une association d'usagers d'alternatives à l'autosolisme

#### 1.1.1 Un objectif très contemporain

Le 26 mars 2017, le journal *Le Monde* titrait un de ses articles « Demain, une ville sans voiture ? ». En parcourant ce papier, on peut y découvrir plusieurs stratégies de villes européennes, mises en avant, pour diminuer l'emprise de l'automobile sur l'espace urbain<sup>6</sup>. A Paris, depuis bientôt un an, une portion des quais rive droite de la Seine est interdite à la voiture<sup>7</sup> ; pendant qu'à Lyon les berges du Rhône et de la Saône, déjà piétonnisées se voient revalorisées d'un nouveau plan d'aménagement<sup>8</sup>. Ainsi, les autorités locales prennent de plus en plus conscience de cette omniprésence de la voiture dans nos déplacements, et agissent pour une meilleure intégration des modes actifs et des transports en commun.

C'est dans ce contexte là que l'ADTC – *Se déplacer autrement* se positionne comme actrice de cette problématique des plus contemporaine. Effectivement, c'est une association d'usagers des moyens de transports alternatifs à l'autosolisme<sup>9</sup> – transports en commun, vélo et marche à pied sont au cœur de ses activités ; elle a milité depuis ses débuts à ce que ces mêmes autorités prennent conscience de l'importance d'une pluralité modale sur les territoires.

Dans l'optique de rendre l'espace urbain plus agréable, convivial, sain et apaisé, cette structure valorise l'usage des modes actifs. Pour ce faire elle oriente ses actions autour de la sensibilisation, de la formation et de l'information de ses adhérents et du grand public.

#### 1.1.2 Une association forte de son expérience

Aujourd'hui, l'ADTC – *Se déplacer autrement* s'intéresse à l'ensemble des problématiques de mobilité impactant la région urbaine grenobloise – soit les territoires administratifs de Grenoble-Alpes métropole, du Pays du Grésivaudan et du Pays Voironnais.

C'est en 1974 que l'association est née, suite à la mobilisation d'usagers de l'agglomération grenobloise contre le projet d'un téléphérique et proposant l'idée du retour du tramway. Petit à petit, elle prend position sur différentes problématiques de mobilité sur ce territoire – notamment en prônant le retour du vélo en ville – et s'inscrit durablement dans le paysage local.

---

<sup>6</sup> « Demain une ville sans voiture », 2017

<sup>7</sup> « A Paris une partie des quais rive droite interdite aux voitures en 2016 », 2015

<sup>8</sup> « Lyon poursuit l'aménagement de ses berges », 2017

<sup>9</sup> Fait de se déplacer avec une voiture sans passager(s)

Actuellement, elle poursuit sa mobilisation autour de deux thématiques :

- **Les transports en commun,**
- **Les vélos et piétons.**

Avec 43 ans de militantisme, l'ADTC – *Se déplacer autrement* est devenue une véritable institution sur le territoire grenoblois, avec près de 1 000 adhérents et 40 bénévoles actifs – du simple usager à l'élu, en passant par des anciens agents territoriaux. Aujourd'hui, elle est forte d'une connaissance pointue du territoire, des aménagements, des termes du monde de la mobilité, de l'ingénierie à mettre en œuvre pour développer les modes doux et de globalement tout ce qui concerne les mobilités alternatives à la voiture. C'est notamment pour ces compétences que de plus en plus de réunions de consultation, suite aux dernières élections municipales s'organisent avec les techniciens de Grenoble-Alpes Métropole, afin que cette dernière soit conseillée par les capacités, en termes de maîtrise d'usage, de l'association.

#### 1.1.3 Une activité de sensibilisation/formation et d'information dynamique

L'équipe de professionnels, constituée de quatre salariés (une coordinatrice, deux animateurs et une secrétaire-comptable) de l'ADTC – *Se déplacer autrement* a une orientation principalement tournée sur le vélo, avec une équipe de deux animateurs qui propose des cours de vélos-école au grand public adulte, depuis 2008, pour apprendre ou se perfectionner à l'usage du vélo en ville.

Ces mêmes animateurs, ainsi que la coordinatrice, interviennent également :

- Dans les écoles, pour sensibiliser les élèves aux questions environnementales et de transport et aux usages de la rue ;
- Dans les entreprises, pour sensibiliser les salariés à la sécurité routière, aux usages de la rue, et à l'utilisation de moyens de transport alternatifs à l'automobile ;
- Auprès du grand public, lors d'évènements, pour présenter les activités de l'ADTC – *Se déplacer autrement* mais aussi pour sensibiliser le grand public sur la mobilité en général.

Cette association est sollicitée quotidiennement par divers publics, pour des demandes d'informations, pour une coopération avec une autre association, pour un évènement, pour réaliser une prestation, et cetera.

Il est intéressant de noter le nombre et la diversité de structures et de citoyens qui prennent contact avec cette association. Par exemple, une entreprise de bâtiments et travaux publics a demandé une prestation, auprès de l'ADTC – *Se déplacer autrement*, afin de sensibiliser les ouvriers aux divers usages de la rue, afin de mieux prendre en compte l'ensemble des activités d'une rue, comprendre les enjeux en terme de sécurité routière, pour mieux les intégrer lors des chantiers.

Cela montre l'intérêt porté à cette problématique de la mobilité, par le plus grand nombre ; ainsi qu'une prise de conscience progressive des diverses pratiques de la rue.

Par ailleurs, pour soutenir l'équipe technique, les bénévoles sont invités à participer à ces diverses activités, organisées par les salariés. Ainsi, lors des événements, les bénévoles sont très souvent présents pour animer les stands mis en place. Ils participent également à quelques cours de vélos-école et à quelques événements intra-entreprises, de temps en temps.

Ces mêmes bénévoles, ainsi que la coordinatrice, travaillent à faire remonter les besoins d'utilisateurs piétons, cyclistes et usagers des transports en commun à la métropole de deux manières différentes. Soit :

- Les usagers appellent l'*ADTC – Se déplacer autrement*, qui ensuite prend contact avec les agents de la métropole pour les informer des remarques.
- Les bénévoles se réunissent en deux commissions transport en commun et vélo/piéton, pour compiler des éléments à faire remonter à la métropole et autres collectivités territoriales, voire acteurs de la mobilité, et/ou définir des projets à soumettre à ces mêmes interlocuteurs.
- Lors de réunions de consultation (publiques et internes) avec la métropole, les bénévoles participent à faire remonter les problèmes rencontrés sur le territoire mais aussi à donner leurs avis en tant qu'utilisateurs pour faire des projets plus en phase avec l'usage qu'en auront les cyclistes.
- L'*ADTC – Se déplacer autrement* rencontre de plus en plus d'élus communaux et intercommunaux ce qui favorise la compréhension par ces derniers des problèmes rencontrés par les usagers du vélo dans la métropole.

Ainsi, les bénévoles – et donc l'*ADTC – Se déplacer autrement* – sont de vrais capteurs sensibles du territoire métropolitain en termes d'usages des transports en commun, de la marche à pied et du vélo. En effet, de nombreux mails s'échangent entre ces usagers, pour discuter des divers problèmes rencontrés sur le territoire grenoblois. Il y a notamment une précision très fine sur les sujets traités, avec des photos, schémas, images, permettant de comprendre clairement la situation ; mais aussi un vocabulaire technique pointu.

Tout cela montre le professionnalisme de cette association ainsi que sa pertinence dans le contexte local de la mobilité.

Ce sont aussi les bénévoles, qui s'occupent, avec l'aide des salariés, du fonctionnement de l'association ; pour la comptabilité, la communication, ainsi que l'écriture d'un bulletin l'« *ADTC Info* » – source d'actualités et d'avis sur les mobilités dans la région urbaine grenobloise, avec quelques colonnes sur des projets d'autres régions. Ce bulletin fait également l'objet d'une commission. C'est un journal trimestriel publié à 800 exemplaires (approximativement : 400 abonnés + 200 envois gratuits à des structures intéressées (collectivités, presse, gare SNCF, élus) + 200 pour le grand public et les archives). Ce

dernier permet ainsi d'informer les abonnés, mais aussi et surtout permettre de faire remonter leurs points de vue et ainsi sensibiliser les professionnels de la mobilité à leur cause.

Enfin, l'ADTC – *Se déplacer autrement* se situe dans les locaux de la Maison de la Nature et de l'Environnement de l'Isère (MNEI), une pépinière d'associations avec une thématique environnementale forte (patrimoine naturel) et de pratiques citoyennes (écogestes). De là, une coopération s'exerce entre l'ADTC – *se déplacer autrement* et les autres associations de la MNEI : échanges de ressources (informations, matériels), mutualisation de services. Cette même maison est elle-même à deux pas du siège de Grenoble-Alpes Métropole, ce qui facilite les échanges entre les deux structures.

Ainsi, l'ADTC – *Se déplacer autrement* est une association vivante, qui s'appuie sur de nombreuses compétences internes pour se tourner vers un réseau d'acteurs locaux de la mobilité, diffuser une certaine culture en matière de déplacements : favoriser les modes de transports les plus économes en énergie, en espace et investissement publics, et minimisant leur impact sur l'environnement.

## 1.2 De nombreux évènements printaniers

Afin d'intégrer l'ADTC – *Se déplacer autrement*, j'ai postulé librement auprès de cette association. Ainsi, aucune demande n'a été réfléchi au préalable au sein de cette structure. Cependant, depuis quelques temps ses membres avaient comme idée de mieux connaître les usagers du vélo, qui sont, selon un constat des bénévoles de l'association, de plus en plus nombreux, depuis quelques années.

De là, avant de commencer mon stage, lors de l'entretien, nous avons convenu avec Madame Nathalie Teppe, présidente de l'association et Madame Peffen, coordinatrice de l'association, ainsi que ma tutrice professionnelle, que j'allais faire une enquête auprès des usagers du vélo et que j'apporterai un travail de soutien pour l'organisation des évènements du printemps de l'association. Ainsi, après l'entretien, j'ai renvoyé un mail à Madame Peffen précisant, sous forme de points, les missions proposées durant l'entretien et quelques autres propositions annexes mettant en avant un projet de stage<sup>10</sup>.

Cela a permis de préparer le stage d'un commun accord, de clarifier les missions du stage et de reconforter les deux parties : l'association et moi-même, le stagiaire. Par ailleurs, grâce à cela, un échange débuta avec Madame Peffen, ce qui a permis de garder contact avec la structure d'accueil et donc de ne pas rester passif jusqu'au commencement du stage.

---

<sup>10</sup> Voir Annexe 2

Suite à la proposition faite avant de signer la convention avec l'association, mes missions discutées au préalable ont été respectées. Seuls les entretiens auprès d'acteurs du territoire, de l'enquête qualitative, n'ont pas été réalisés car cela ne répondait pas directement à la demande de l'ADTC – *Se déplacer autrement*.

### 1.2.1 Un investissement intense durant la « Faites du vélo »

Une part importante du stage s'est focalisée sur la participation à l'organisation d'événements de l'association, afin de m'intégrer pleinement dans les missions qu'effectue ma tutrice professionnelle, tout en y apportant mes compétences pluridisciplinaires. Cela m'a également permis de me former et de me perfectionner sur certaines compétences telles que la communication et la coordination avec différents acteurs.

Ainsi, cette mission a consisté à participer à l'organisation de six événements inscrits au sein de la « Faites du vélo », organisé par Grenoble-Alpes Métropole du 18 mai au 11 juin :

- Le concours des écoles et collèges à vélo, le 18 mai 2017 : un événement créé et organisé par l'ADTC – *Se déplacer autrement* qui invite les écoles et collèges de la métropole grenobloise et du Pays du Grésivaudan à pousser leurs élèves et collégiens à venir dans leur établissement scolaire à vélo le temps d'une journée.
- Vélopolis le 20 et 21 mai : festival mettant en avant l'ensemble des usages du vélo : du sport à l'entrepreneuriat, en passant par le loisir et les déplacements utilitaires. Pour la deuxième année consécutive, l'ADTC – *Se déplacer autrement* doit mettre en place un stand ainsi que quelques animations durant cet événement :

- **Se déplacer autrement** : Un stand pour promouvoir les actions de l'ADTC – *Se déplacer autrement*, avec comme objet les moyens de déplacement alternatifs à l'automobile. Ce stand a été tenu toute la journée, par les salariés et les bénévoles de l'association ;



- **Le triporteur de parole** : Toute la journée, l'ADTC – *Se déplacer autrement* proposait aux festivaliers un « mur » d'expression, pour qu'ils puissent écrire, débattre, échanger, dessiner leurs représentations du vélo (photo ci-dessus).



- **Récit-cliste** : Un espace de recueil de témoignages des usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise, pour les connaître et comprendre leurs usages.
- **S’Cool Bus du 6 au 9 juin** : Une semaine où l’association *S’Cool Bus* met en place un parcours de vélobus, dans les écoles souhaitant participer, avec des rosalies (des cycles accueillant plusieurs passagers), pour mener les enfants à l’école autrement qu’en voiture.
- **Balades en rosalies<sup>11</sup> le 7 juin** : Une animation de découverte de la nature, en rosalies, un mercredi après-midi, proposée par l’association *S’Cool Bus* et l’association *Jeunes et Nature*.
- **Le challenge mobilité régional le 8 juin** : Pour une journée les entreprises sont invitées à mobiliser leurs salariés pour venir autrement à leur travail qu’en voiture sans passager(s). Cela permet de sensibiliser les automobilistes à d’autres moyens de transport et ainsi leur permettre d’essayer certaines solutions de mobilité active qu’ils adopteront ensuite peut-être, ne serait-ce qu’occasionnellement, ou plus régulièrement.
- **Fête des tuiles le 10 juin** : Pour cet évènement, l’ADTC – *Se déplacer autrement* est intervenue pour présenter sa vélo école / remise en selle. D’autre part, un salarié de l’association, éducateur vélo, a été en charge de faire tester la nouvelle flotte de métrovélos cargos.

Le tableau ci-dessous est un document de travail, synthétisant l’ensemble des événements auxquels participe l’ADTC – *Se déplacer autrement* lors de la « Faites du

| Événements auxquels participe l'ADTC - <i>Se déplacer autrement</i> , dans le cadre de la "Faites du vélo" |                |   |            |   |
|--|----------------|---|------------|---|
| Événement  | Date           | Lieu  | Heure      | Contributions de l'ADTC - <i>Se déplacer autrement</i>  |
| <b>Concours des écoles à vélo</b>  | 18-mai         | Ecoles et collèges de la métropole, du Voironnais et du Grésivaudan | Journée    | Organisation de l'évènement.  |
| <b>Vélopolis</b>   | 20 ou 21 mai   | Caserne de Bonne  | Journée    | Mise en place d'un stand de sensibilisation aux modes alternatifs à l'usage de la voiture sans passager(s) ;<br>Mise en place d'un espace d'expression sur le vélo ;<br>Organisation d'un parcours découverte des aménagements cyclables. |
| <b>S’Cool Bus</b>  | Du 6 au 9 juin | Territoire métropolitain  | Matinées   | Soutien local à l'association S’Cool Bus en amont de l'évènement.   |
| <b>Balade Rosalies</b>   | 07-juin        | Territoire métropolitain  | Après-midi | Soutien local à l'association S’Cool Bus en amont de l'évènement.   |
| <b>Challenge mobilité</b>  | 08-juin        | Territoire régional   | Journée    | Relais local sur le territoire métropolitain  |
| <b>Fête des tuiles</b>   | 10-juin        | Cours Jean Jaurès   | Journée    | Stand d'information sur la vélo-école / remise en selle ;<br>Test / Parcours de la nouvelle flotte de métrovélos cargos.  |

<sup>11</sup> Pour les évènements *S’Cool Bus* et *Balade en rosalies*, l’ADTC – *Se déplacer autrement* est l’association locale qui coordonne l’association *S’Cool Bus*, avec les acteurs du territoire métropolitain.

vélo ». Il a été utile en interne à l'association pour une coordination entre l'ensemble de l'équipe, mais aussi avec le maître d'ouvrage de l'évènement, Grenoble-Alpes Métropole, pour avoir une meilleure lisibilité de notre contribution lors de ce festival.

De par l'ensemble de ces évènements, il est à noter que le concours des écoles et collèges à vélo est un évènement créé par l'association, qui devrait à l'échelle régionale d'ici l'année prochaine ; avec la mise en place du concours dans les lycées également. Dans la même dynamique, le challenge mobilité est aujourd'hui un évènement régional, qui est issu d'une initiative de l'entreprise ST Microelectronics de Grenoble, ayant mis en place le challenge vélo, en interne, où les salariés étaient invités à venir au travail en vélo le temps d'une journée.

Cet évènement a été repris par l'ADTC – *Se déplacer autrement* – qui organisa ce challenge vélo sur le territoire grenoblois, puis le challenge multimodal « au boulot j'y vais autrement » – pour se poursuivre aujourd'hui sur l'ensemble de la région Auvergne-Rhône-Alpes. On remarque donc l'importance des initiatives locales, qui permettent de véritables dynamiques répondant à l'intérêt général.

Pour l'organisation de l'ensemble de ces divers évènements, je me suis impliqué plus ou moins intensément. En effet, Madame Geneviève Peffen m'a laissé libre dans l'organisation de mon travail, ce qui m'a permis d'avoir une vision très globale des activités de l'ADTC – *Se déplacer autrement*. Cependant, d'un autre côté je n'ai pas été à 100 % concentré sur un évènement ce qui, en termes de quantité de travail fourni, n'a pas été optimal.

Ainsi, je n'ai participé que très peu à l'organisation des S'Cool Bus et de la balade en rosalias. Lors de ces évènements, je me suis coordonné avec l'association S'Cool Bus pour communiquer avec les acteurs locaux de ces évènements. Puis, ce projet a été repris par Madame Peffen car ce travail demandait d'exploiter le réseau de l'ADTC – *Se déplacer autrement*, compétence de ma tutrice professionnelle.

Pour le concours des écoles à vélo, j'ai pu être utile pour conseiller les écoles participantes, pour gérer les inscriptions et les données finales. J'ai participé à la communication du concours et à la recherche de lots pour les gagnants selon une enveloppe financière : de l'idée, au contact avec le prestataire, puis la demande de devis en fonction des modalités de réalisation ; ainsi qu'au suivi avec le maître d'ouvrage, Grenoble-Alpes Métropole.

Ensuite, le challenge mobilité a été une mission relativement importante au cours de mon stage ; où j'ai pu être force de conseils aux structures participantes ; où j'ai participé à la communication et au recrutement auprès des structures. Tout cela en travaillant en relation avec Madame Peffen ainsi que le bureau d'étude *Mon Univert*, chargé de l'organisation de l'évènement.

Enfin, j'ai organisé en grande partie la participation de l'ADTC – *Se déplacer autrement* au festival *Vélopolis*. En effet pour ce festival, j'ai pu porter une part importante de ce projet ; de la réflexion globale de ce qu'allait proposer l'ADTC – *Se déplacer autrement*, jusqu'à l'animation du stand, ainsi que l'évaluation à la fin de la *Faites du vélo*. L'un des seuls aspects que j'ai simplement entraperçu a été le budget, alloué à cet évènement.

Tout cela m'a formé à l'évènementiel mais surtout à la coordination entre divers acteurs.

### 1.2.2 Une grande variété d'activités

En parallèle à la *Faites du vélo*, j'ai pu m'intégrer et apercevoir les diverses activités des salariés, mais aussi des bénévoles de l'association, pour une meilleure implication dans mes missions et m'intégrer dans les relations qu'à l'ADTC - *Se déplacer autrement* avec les acteurs locaux.

#### ❖ Suivi de rencontres/ateliers avec les bénévoles

Durant toute la durée du stage j'ai participé aux réunions de la commission Vélo / Piéton, organisées par les bénévoles une fois par mois, où l'on parle de l'actualité vélo à Grenoble – notamment des aménagements cyclables – ainsi que des actions que l'association mène ultérieurement. Cela m'a beaucoup fait apprendre sur la mobilité en générale, sur les compétences des bénévoles de l'association, mais aussi sur le fonctionnement de l'association en elle-même.

D'autre part, les bénévoles sont, depuis quelques temps, régulièrement invités par la métropole, pour participer à des réunions. J'ai eu l'occasion d'assister à quelques-unes de ces réunions où la métropole consultait l'ADTC – *Se déplacer autrement* sur diverses thématiques et également à un atelier participatif pour esquisser le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la métropole. Cela m'a permis de mieux saisir les relations entre le milieu associatif et le milieu institutionnel, et de pratiquer des notions d'animation vues à l'université.

#### ❖ De nombreuses animations de sensibilisation

Les bénévoles sont également impliqués dans des animations de sensibilisation. J'ai pu participer à l'évènement « *Cyclistes brillez* » (photo ci-contre), où les bénévoles de l'association, en partenariat avec la préfecture de l'Isère et l'agence Métromobilité de Grenoble-Alpes métropole et du Syndicat Mixte des Transport en Commun de l'agglomération grenobloise, se



Source : Marius Pugeat

mobilisent durant plusieurs soirées pour sensibiliser les usagers du vélo à voir et à être vus lorsqu'il fait nuit. Distribution de gilets jaunes et de plaquettes d'informations ainsi que discussion avec les usagers, sont au rendez-vous pour que les cyclistes soient mieux équipés.

Par ailleurs, l'équipe de professionnels de l'association intervient régulièrement dans les écoles et dans les entreprises, où j'ai pu découvrir et participer à la sensibilisation des petits et des grands. J'ai suivi Monsieur Basile Diaz, animateur de l'*ADTC – Se déplacer autrement*, le temps d'une matinée pour découvrir les types d'animations proposées par cette association ; des animations multiples et variées, sur des questions environnementales et de mobilité, qui évoluent régulièrement.

D'autre part, j'ai aidé le temps d'une après-midi, Madame Peffen lors d'une animation « angles morts » sur le site de ST Microelectronics à Grenoble, afin que les salariés prennent conscience de la vision limitée des personnes conduisant des poids lourds et donc du danger encouru par les usagers vulnérables près de ces véhicules. Cela m'a beaucoup appris au niveau de la sécurité routière mais également en termes d'animation auprès du grand public. D'autres animations de ce type-là sont demandées par les entreprises pour sensibiliser leurs salariés. Parallèlement, cet événement se déroulait dans le cadre du challenge mobilité et divers autres acteurs de la mobilité étaient présents.

#### ❖ Une coordination cordiale et dynamique

L'ensemble des événements auxquels j'ai participé a souvent nécessité une coordination entre les acteurs pour les planifier. Ainsi, je me suis intégré dans beaucoup de démarches de coordination lors de mon stage, notamment pour le projet M Pro'. Ce projet rassemble une multitude d'acteurs de la mobilité du territoire isérois, dans le but de proposer un choix de services « mobilité » aux entreprises, afin de changer la prépondérance de la voiture sans passager(s), pour les déplacements domicile travail des personnes travaillant sur le territoire métropolitain. Pour ce projet, un comité technique a été mis en place pour coordonner les divers acteurs de la mobilité (Métrovélo, le Conseil départemental de l'Isère, la Direction Départementale des Territoires, Métromobilité, l'*ADTC – Se déplacer autrement*, ...) du territoire, pour qu'ils puissent proposer un service général aux entreprises. D'un autre côté, un comité de pilotage a été institué pour coordonner les acteurs avec les entreprises, dans le but de mettre en place des actions.

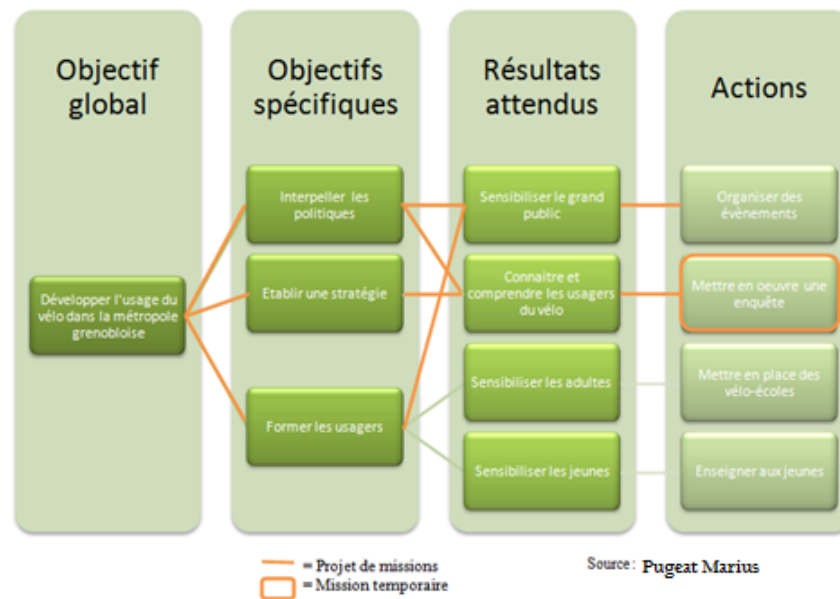
Durant ces comités j'ai été observateur, afin de comprendre comment cela fonctionne. Ces moments m'ont surtout montré le côté relationnel entre les divers acteurs. Effectivement, j'ai pu y remarquer qu'entre les différentes structures, Métromobilité, Métrovélo, Mon Univert, l'*ADTC – Se déplacer autrement*, il y a une forte cohésion, ce qui fait avancer l'ensemble des projets sans encombre.

## 1.3 Connaître les usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise

### 1.3.1 Une enquête auprès des usagers du vélo

En parallèle à ses missions permanentes, l'ADTC – *Se déplacer autrement* a voulu mettre en place une enquête, dans le but de mieux connaître et comprendre les usagers du vélo – et leurs usages – dans la métropole grenobloise. C'est dans ce cadre que s'est opérée ma mission principale au sein de cette structure, comme on peut le voir par les tracés orange, sur l'arbre de causalité, ci-dessous.

### Arbre de causalité des missions du stage



C'est notamment dans l'optique d'accéder à une série de données précises sur le profil des usagers, du vélo dans la métropole grenobloise, favorisant une typologie de ces derniers, que l'ADTC – *Se déplacer autrement* construit cette enquête. L'enjeu est aussi de faire ressortir des éléments de réponses, permettant de construire une stratégie d'incitation pour de l'usage du vélo dans la métropole grenobloise.

De plus, l'hypothèse a été faite que cette enquête permettra une meilleure prise en compte des usagers du vélo par les pouvoirs publics locaux. En effet, « le sondage peut être un instrument d'action politique » (De Singly F., 2005).

L'une des questions de fond, qui a motivé l'ADTC – *Se déplacer autrement* de monter un tel projet, est donc de percevoir pourquoi le vélo est de plus en plus utilisé et quelles étaient les pratiques des usagers de la métropole grenobloise, avant qu'ils utilisent ce moyen de déplacement. D'autre part, elle souhaite mettre en évidence qui sont les nouveaux usagers et quelles étaient leurs pratiques antérieures en terme de mobilité.

Ensuite, un questionnement se pose sur les usagers de la multimodalité et sur les usagers du service métrovélo.

L'ambition de l'ADTC – *Se déplacer autrement* est de se concentrer sur le cœur de l'agglomération, soit Grenoble et sa périphérie, car c'est dans ce secteur que l'usage est attractif. Dans le sens où il attire d'un côté de nouveaux usagers « quotidiens » – soit l'ensemble des usagers du vélo utilisant ce moyen de transport dans un autre but que le simple loisir –, de l'autre il retient les usagers déjà adeptes du vélo. Effectivement, le service métrovélo est mis en place uniquement dans ce secteur là et il est incontestable que le réseau de voies cyclables est aussi très dense dans cette localité, par rapport aux autres secteurs de la métropole.

Enfin, l'enquête a été commandée par l'ADTC – *Se déplacer autrement*. Cependant, la demande d'une telle commande est indirectement issue du paysage politique local. Effectivement, un travail comme celui-ci permettra d'alimenter le débat politique.

De plus, hypothétiquement, les usagers de la métropole grenobloise seront également intéressés par un tel travail, soit :

- Pour les personnes utilisant actuellement le vélo, afin de pouvoir s'identifier dans cette dynamique cycliste ;
- Pour les personnes n'utilisant pas le vélo dans la métropole, qui seront d'autant plus attirées par ce mode de déplacement.

La réponse par une enquête à l'ensemble de ces objectifs permettra donc une démocratisation du vélo.

Ainsi, l'ambition de l'ADTC – *Se déplacer autrement*, concernant le cycle, est de développer l'usage du vélo dans la métropole grenobloise. Pour ce faire, deux objectifs, entre autres, permettent de répondre à cet enjeu :

- **Etablir une stratégie** pour inciter les usagers de la métropole à se déplacer à vélo ;
- **Interpeller le paysage politique** local favorisant la prise en compte des cyclistes.

Enfin, cette enquête fait et fera l'objet de :

- **Un rapport d'enquête**, mettant en avant la méthodologie employée, les résultats obtenus ; comparant les résultats avec d'autres sources ; développant une conclusion qui exposera les actions à mettre en œuvre, selon les résultats obtenus.
- **Une infographie**, sous forme d'un poster (A1 – A0), pouvant servir de base pour une présentation, une exposition, accessible au grand public ; valorisant les résultats clefs de l'enquête.
- Une **présentation de l'enquête** auprès des partenaires de l'ADTC – *Se déplacer autrement*.

### 1.3.2 Une enquête abondante

Comme on peut le voir en annexe 3, l'enquête s'est déroulée en plusieurs étapes. J'ai été entièrement autonome tout au long de ces travaux ; du pilotage à la mise en œuvre de l'enquête. Ainsi, l'ensemble de ces étapes représente les diverses missions que je me suis attribuées pour réaliser cette enquête. Cette ambiance de travail m'a donné l'impression de répondre à un appel d'offre lancé par l'ADTC – *Se déplacer autrement*, et où mon interlocutrice serait Madame Peffen ; même si concrètement, Madame Peffen me soutenu et m'accompagne sur l'ensemble de ces étapes de l'enquête :

#### ❖ Construction de l'enquête

Dès la première semaine de stage j'ai commencé à travailler sur l'enquête, à réfléchir sur l'objet d'étude et à rédiger les premières questions potentiellement intéressantes à intégrer au questionnaire. Cette étape a été hâtive ; dans le sens où dès mes premiers jours je me suis tout de suite investi dans ma mission. Cela montre ma motivation et mes compétences, mais d'un autre côté, je n'ai pas pris assez le temps afin de mieux connaître l'association pour pouvoir commencer l'enquête dans de meilleures conditions – quelles sont les attentes de l'association, comment envisage-t-elle le déroulement de cette enquête.

D'autre part, l'étape de rédaction du questionnaire a été très enrichissante, j'ai eu l'occasion d'échanger plusieurs fois avec l'équipe et les bénévoles de l'association, ce qui m'a permis de mettre en débat les questions, leurs importances et leurs formulations.

#### ❖ Mise en place du questionnaire

La mise en place du questionnaire s'est déroulée en deux étapes.

D'une part, un questionnaire a été réalisé sur le terrain auprès de 200 individus. Cette étape fut rallongée puisque la période durant laquelle je souhaitais recueillir les questionnaires était une période de vacances scolaires, ce qui ne permettait pas une représentativité effective de la population. Cela a mis un contretemps dans l'enquête et a quelque peu restreint mes activités durant ces deux semaines. Ainsi, l'ensemble des éléments temporels est donc important à prendre en compte. D'autre part, j'ai eu du mal à trouver des soutiens pour recueillir les questionnaires sur le terrain. Heureusement, Madame Peffen et quelques bénévoles ont été présents pour m'aider dans cette tâche-là.

Ce questionnaire sur le terrain a permis d'avoir une base afin d'apercevoir la pertinence du questionnaire en ligne.

De là, un questionnaire sur internet a été mis en ligne à partir d'un formulaire Google. Ce questionnaire a été le même que le questionnaire sur le terrain – avec quelques modifications afin d'adapter les questions à ce nouveau format de recueil.

Enfin, le test du questionnaire n'a pas été suffisant. Une dizaine de questionnaires ont permis de faire le test sur le terrain, en plus de quelques tests faits auprès de bénévoles. Et surtout, le questionnaire en ligne n'a pas du tout été testé. Ainsi, il se trouve que quelques questions sont à minimiser.

#### ❖ Atelier « Récit-cliste »

Pour ce qui est de l'atelier « Récit-cliste », présenté plus en amont, du temps a été pris pour préparer cet événement. Cependant, la prise de conscience de la masse d'informations à traiter suite à l'enquête quantitative a influencé le choix de ne pas faire d'atelier, qui n'aurait pu être traité. Cela était dû à une envie personnelle mais également collective de l'ADTC – *Se déplacer autrement*, de vouloir répondre à toute une série de questions ; la part de rationalité a donc quelque peu été dépassée.

Nous avons quand même proposé un petit exercice aux festivaliers. Cependant, les conditions (météo, position dans le festival, place sur le stand) du festival ne se prêtaient pas à interroger les usagers du vélo. D'autre part, les quelques festivaliers qui ont participé à cette animation n'ont pas intégralement saisi le but et préféré directement raconter leurs trajets. En effet, le but de cet atelier était de proposer aux festivaliers de s'exprimer sur les ressentis qu'ils avaient en fonction des trajets qu'ils effectuaient. Pour ce faire, un plan des itinéraires cyclables de l'agglomération ainsi que divers outils d'expression (stylos, feutres, gommettes, ciseaux) ont été mis à disposition des participants alors que je les questionnés sur leurs parcours en vélo dans la métropole.

#### ❖ Traitement des données

Comme dit auparavant, l'ensemble des questions issues du questionnaire a amené une masse d'informations conséquente à traiter. Ainsi, le traitement des données a été plus long que prévu.

Pour ce qui est du traitement des données de l'enquête de terrain, cela s'est fait à partir du logiciel Sphinx, depuis lequel un tri à plat a été réalisé automatiquement. Cette analyse a servi à comparer les différents graphiques avec ceux du questionnaire en ligne, afin de vérifier la pertinence du questionnaire en ligne.

Ensuite, le traitement des données du questionnaire en ligne a été le cœur de cette mission de stage.

Premièrement, le temps de nettoyer la base de données a été fastidieux, c'est à ce moment-là que je me suis rendu compte de la densité du questionnaire. Pour cette étape je m'y suis repris à plusieurs fois, afin que la base soit la plus claire, la plus lisible, notamment pour supprimer les diverses réponses erronées.

Deuxièmement, le traitement a dû se faire par le logiciel Excel et donc manuellement, si l'on peut dire, car le passage d'une base de données Excel, issues du questionnaire en ligne, à une base de données sphinx, me semblait, lorsque je me suis intéressé à la question, plus compliqué à faire qu'un traitement Excel.

Troisièmement, de par les deux premiers points, le traitement de la base de données, qui est actuellement à un stade préliminaire, sera restreint pour donner une étude précise et complète des questionnements de l'ADTC – *Se déplacer autrement*.



#### ❖ Valorisation des résultats

N'étant pas en avance pour organiser le stand de Vélopolis et réaliser une infographie, ce dernier document a pris un peu de retard. A ce moment-là, il représente un ensemble de diapositives présentant le tri à plat de l'enquête en ligne. Pour l'heure ce document a été remis de manière informelle à Monsieur le Président du Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise, Yann Mongaburu. Ainsi, une première présentation de l'enquête – très sommaire – a été établie.

En parallèle, la rédaction du rapport d'enquête fait l'objet d'un travail minutieux depuis le début.

#### ❖ Un cheminement itératif

Le fait d'être seul pour réaliser ce travail a été le point le plus handicapant de mon stage et de l'enquête. Même si les personnes avec qui je travaillais se montraient très disponibles, j'ai eu la volonté de surmonter ce défi d'être totalement indépendant ; également parce que depuis la signature de la convention de stage, il était convenu que je réalise ça seul.

Ce défi m'a vraiment montré mes capacités et mes compétences, ainsi que les avantages d'un travail collectif. J'ai notamment pu voir que j'ai une démarche un peu trop carrée et qu'il me manque de la souplesse et de la fluidité dans les travaux que je mène.

Enfin, la construction de l'objet d'étude est régulièrement revenue tout au long de la rédaction du rapport d'enquête. Par ailleurs, durant l'ensemble du stage, certains livres m'ont accompagné afin de m'apporter une aide, notamment pour la méthodologie à laquelle j'ai prêté une vive attention. C'est cette construction de l'objet d'étude qui est revenue souvent dans l'élaboration de l'enquête, qui m'a permis d'avoir un cheminement un tant soit peu itératif.

## 2. Une meilleure connaissance pour une meilleure sensibilisation

### 2.1 Une population précise enquêtée

#### 2.1.1 Une enquête auprès des usagers « quotidien » du vélo dans la métropole grenobloise

L'objectif de l'ADTC – *Se déplacer autrement* est d'appréhender le phénomène d'intensification de l'usage du vélo, dans la métropole grenobloise. Cette association a fait le constat que ces personnes usagères du vélo dans la métropole grenobloise, ne l'utilisaient pas pour le loisir. Ainsi, nous nous sommes focalisés sur les personnes utilisant le vélo pour les déplacements « quotidiens » dans la métropole grenobloise. Nous entendons par déplacements « quotidiens » tous déplacements n'étant pas une activité de loisir (balade, randonnée, ...), comme le précise le questionnaire qui a été diffusé en ligne (voir annexe 4).

Pour viser largement la population usagère du vélo dans la métropole, le questionnaire a été diffusé en avril sur internet à partir du réseau de l'ADTC – *Se déplacer autrement*, mais aussi des réseaux sociaux et également du réseau de l'Institut de Géographie Alpine ; soit selon un échantillonnage organisé en boule de neige. Etant donné que cette méthode n'est pas représentative mais reste toutefois très simple dans sa mise en œuvre (Berthier, 2006), l'ensemble de cette enquête a été complété par une enquête sur le terrain.

Ainsi, à partir d'un échantillon de volontaires, en fonction de 5 lieux localisés à Grenoble et dans les communes limitrophes – permettant ainsi d'avoir une représentation de Grenoble et sa première couronne.

Évaluée en fonction de la précision, du coût et du temps impartis à l'enquête de terrain, la taille de l'échantillon retenue s'est élevée à 200 individus questionnés sur le terrain.

#### 2.1.2 1 474 usagers interrogés

Le tableau 1 ci-contre, représente la part d'usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise, ayant répondu au questionnaire.

| Nombre d'usagers "quotidiens" du vélo dans la métropole grenobloise, ayant répondu au questionnaire |                     |                    |
|---|---------------------|--------------------|
| <b>Tableau 1</b>  | <b>Usagers vélo</b> | <b>Pourcentage</b> |
| Usager  | 1474                | 100,00%            |
| Non usager  | 0                   | 0,00%              |
| Nombre de répondants  | 1474                |                    |

A partir de ce tableau nous pouvons constater que l'enquête en ligne auprès des usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise a recueilli 1474 réponses. De plus, il est à souligner que 100% de ces 1 474 personnes ayant répondu au questionnaire sont bien des usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise.

En effet, cette première question, inclusive, a permis de sélectionner la population étudiée.

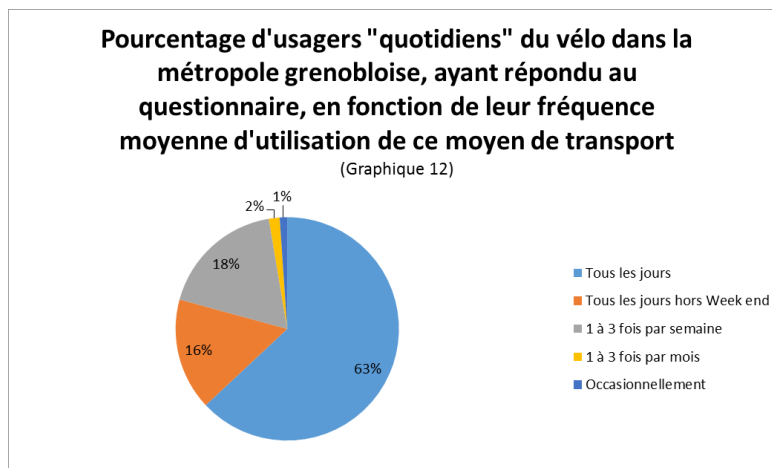
## 2.2 Une production de connaissances stratégique

Cette partie présente un extrait des résultats issus de l'enquête quantitative réalisée auprès des usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise.

### 2.2.1 Des usagers du vélo particuliers

- Une proportion importante d'usagers utilisant le vélo tous les jours

Le graphique ci-contre, représente le pourcentage d'usagers "quotidiens" du vélo dans la métropole grenobloise, ayant répondu au questionnaire, en fonction de la fréquence moyenne d'utilisation de ce moyen de transport.

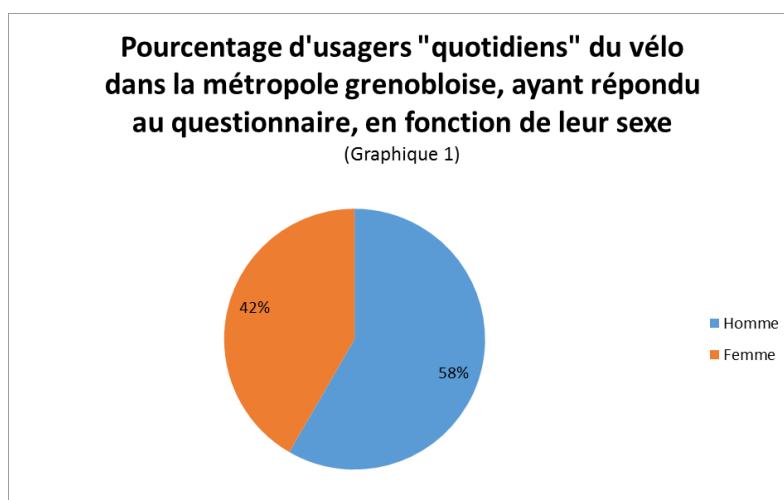


Ce graphique montre que **63% de ces usagers utilisent tous les jours le vélo pour leurs déplacements « quotidiens »** dans la métropole grenobloise, contre seulement 16% qui l'utilisent tous les jours hors week-end, ce qui semble relativement peu par rapport à la part d'usagers qui l'utilisent quotidiennement. Par ailleurs, 18% des usagers l'utilisent 1 à 3 fois par semaine, ainsi on remarque une part de la population qui semble plus encline à un usage de différents moyens de transport au cours d'une semaine et/ou qui utilisent possiblement la voiture tous les autres jours.

A l'inverse on remarque que seulement 3% de ces mêmes usagers utilisent le vélo 1 à 3 fois par mois (2%) voir occasionnellement (1%).

- Une représentation approximative du profil national

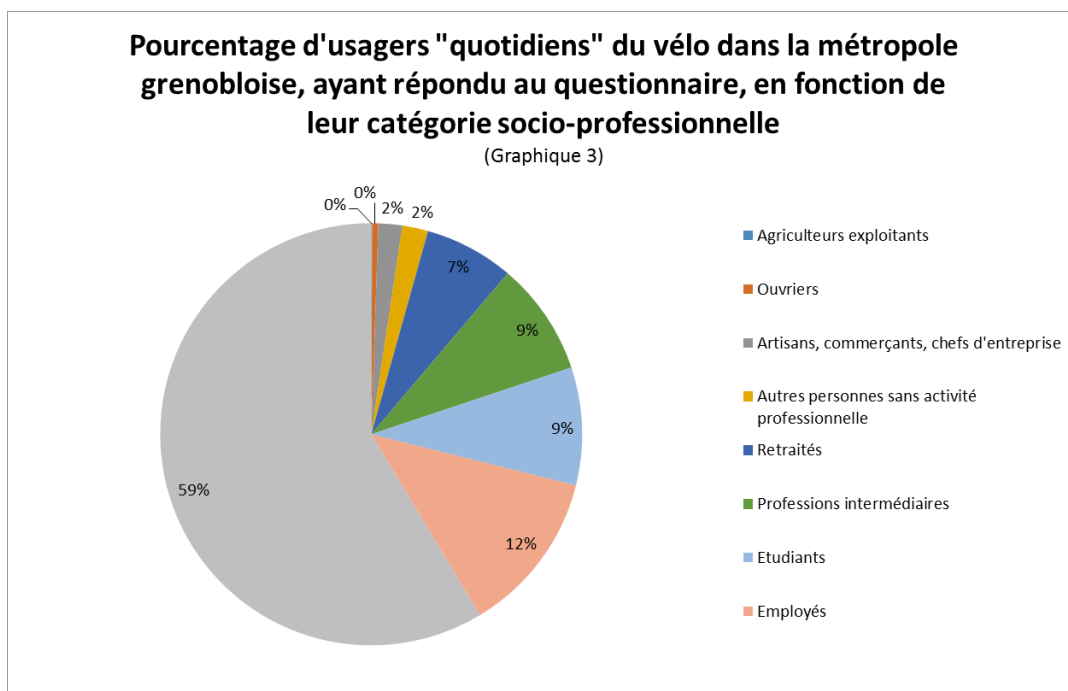
Le graphique 1, ci-contre, représente le pourcentage d'usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole, ayant répondu au questionnaire, en fonction de leur sexe.



D'après ce graphique on constate que **58% de ces usagers sont des hommes, contre 42% de femmes.**

Ainsi, on peut dire que la grande majorité d'usagers « quotidiens » du cycle dans la métropole grenobloise, ayant répondu au questionnaire, est représentée par des hommes. De plus, cela se retrouve également à l'échelle nationale, 2,4% des actifs en France ayant un emploi utilisent le vélo contre 1,4% de femmes<sup>12</sup>.

Le graphique 3, illustré ci-dessous, représente le pourcentage d'usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise, ayant répondu au questionnaire, en fonction de leur catégorie socio-professionnelle.

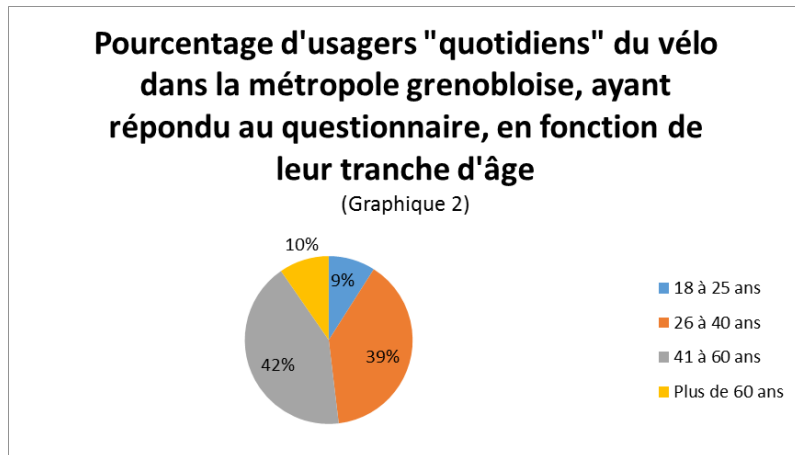


Grâce à ce graphique on constate que **59% de ces usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise ont des activités de cadres et de professions intellectuelles supérieures.** D'autre part, on peut voir que les agriculteurs exploitants, les artisans, commerçants, chefs d'entreprise, les autres personnes sans activité professionnelle et les ouvriers ne représentent que 4% des usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise.

Cela se retrouve également au niveau national où, 3% des cadres pratiquent principalement le vélo comme moyen de transport alors que seulement 1% pour les agriculteurs et les artisans, commerçants, chefs d'entreprises.

<sup>12</sup> Insee Première – N°1629, 2017

Le graphique 2, ci-contre, représente le pourcentage d'usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise, ayant répondu au questionnaire, en fonction de leur tranche d'âge.



Sur ce graphique nous pouvons lire que ces usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise ont :

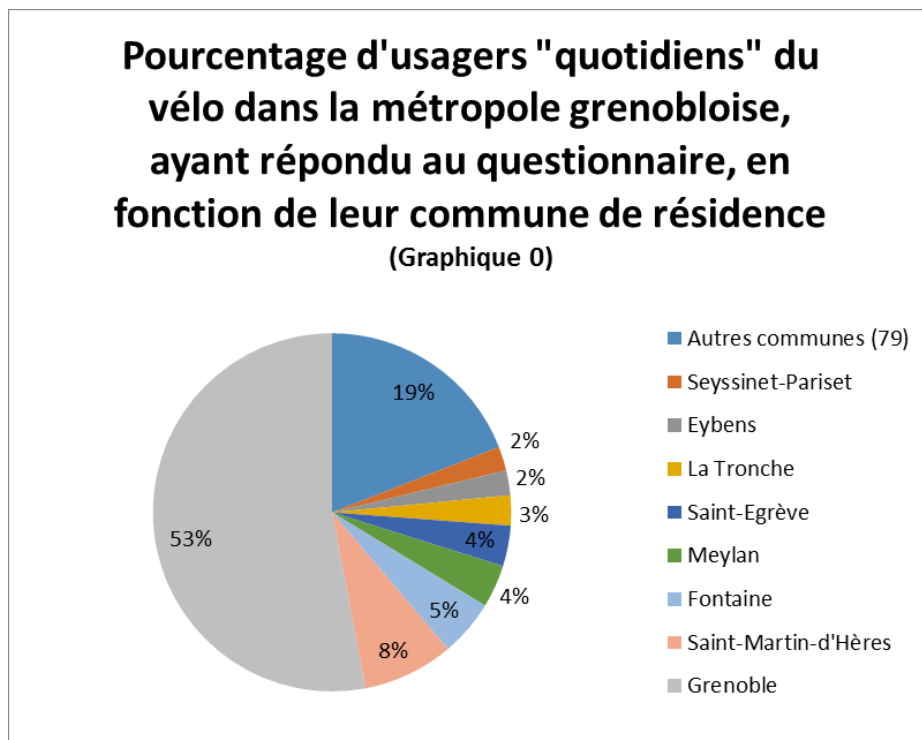
- **Entre 41 et 60 ans à 42%,**
- **Entre 26 à 40 ans à 39%.**

Ainsi, seul 19% des usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise, ayant répondu ont soit entre 18 à 25 ans soit plus de 60 ans.

A l'inverse, en France, l'usage du vélo ne varie pas en fonction de l'âge<sup>13</sup>.

- Des habitants grenoblois

Le graphique ci-contre, représente le pourcentage d'usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise, en fonction de leur commune de résidence.



<sup>13</sup> Insee Première – N°1629, 2017

Ce graphique met en évidence les communes comprenant plus de 2% d'usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise, ayant répondu au questionnaire, ainsi que l'ensemble des autres communes (79), comprenant moins de 2% d'usagers. On peut ainsi noter, qu'en tout, ces usagers habitent dans **87 communes** différentes.

De par ce graphique, on remarque que ces mêmes usagers habitent à :

- **52,99% à Grenoble,**
- **8,21% à Saint-Martin-d'Hères,**
- **5,09% à Fontaine.**

Ainsi, grâce à ce graphique, on peut dire que cette part d'usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise habite pour plus de la moitié (52,99%) à Grenoble. Outre ce phénomène, centré sur Grenoble, on constate que les communes limitrophes à Grenoble accueillent une part non négligeable d'usagers de la bicyclette, ayant répondu au questionnaire. Enfin, il est intéressant de souligner que **5,5% des usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise résident dans deux intercommunalités limitrophes à ce territoire : le Grésivaudan et le Voironnais.**

Il est également à noter que sur les 8 communes de plus de 10 000 habitants de la métropole, 3 communes, Sassenage (11 736 habitants), Echirolles (35 875 habitants) et Le-Pont-de-Claix (10 924 habitants), ont moins de 2% de leurs habitants qui ont des usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise, ayant répondu au questionnaire, résidents sur leur territoire respectif. Inversement, la commune de la Tronche (6 741 habitants), se voit avec une part de ces mêmes usagers supérieure à 2%. L'ensemble des nombres d'habitants provient de l'INSEE.

### 2.2.2 Critique des résultats

L'ensemble des résultats issus de l'enquête, dont une partie a été présentée plus haut, se concentre sur les usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise, ayant répondu au questionnaire. Dans le but d'essayer de dresser une généralité, il est essentiel de critiquer cette analyse pour minimiser les résultats obtenus.

Effectivement, une enquête en ligne comporte quelques points noirs<sup>14</sup> :

- Tout d'abord, l'échantillonnage en boule de neige, choisi pour cette enquête, n'est pas représentatif ;
- Il y a davantage d'hommes que de femmes qui répondent à des questionnaires en ligne ;
- Il y a davantage de jeunes qui répondent à des questionnaires en ligne ;
- Il y a davantage de professions intellectuelles supérieures qui répondent à des questionnaires en ligne.

Ainsi, quelques éléments sont à noter sur ces résultats.

Il est surprenant qu'il y ait autant de monde qui utilise le vélo tous les jours. Cela doit sûrement être dû au titre de l'enquête. En effet, le mot « quotidien » a dû, en parti, être

---

<sup>14</sup> Berthier N., 2010

mal interprété. Ainsi, il est supposé que les plus d'utilisateurs l'utilisent uniquement en semaine.

D'autre part, avec un campus universitaire de 65 000 étudiants<sup>15</sup>, soit approximativement 14% de la population métropolitaine grenobloise, population plus encline à utiliser le vélo<sup>16</sup>, la population étudiante semble fortement sous représentée. Cela n'est peut-être pas justifié, mais selon les bénévoles de l'ADTC – *Se déplacer autrement*, la population étudiante, usagère du vélo, de Grenoble est forte. De là, l'hypothèse est faite que les étudiants représentent une plus grande proportion de la population usagère « quotidiennement » du vélo dans la métropole grenobloise.

Ainsi, il est possible que le questionnaire n'ait pas été assez diffusé auprès de cette population ou que cette dernière ne se soit pas sentie concernée par ce questionnaire.

Enfin, notamment selon un regard qualitatif, on peut dire que les jeunes de moins de 18 ans utilisent également le vélo pour des déplacements « quotidiens » dans la métropole grenobloise. Pourtant, aucun usager situé sur cette tranche d'âge n'a répondu.

### 2.2.3 Une esquisse de stratégie à mettre en œuvre

Ces quelques graphiques nous apportent des connaissances sur les usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise.

Selon l'atelier « Diagnostic et Innovation », dans lequel je me suis investi, de la promotion 2015 – 2016 du master Ingénierie du Développement Territorial, portant sur « le sens des diagnostics de territoire dans les territoires de projet en Rhône-Alpes », trois éléments mettent en dialogue la connaissance et l'action :

- La connaissance alimente le débat de(s) (l')action(s) à mener,
- La connaissance permet une meilleure décision,
- La connaissance légitime l'action.

Et, de par les actions menées, cela aboutira à un développement du vélo dans la métropole grenobloise, comme nous l'avons vu à partir de l'arbre de causalité des missions du stage, présenté en page 20.

De par les quelques graphiques analysés plus haut, on peut tirer quelques stratégies générales, pour une démocratisation du vélo dans la métropole grenobloise :

- Le profil type d'une personne à sensibiliser à l'usage du vélo est une femme, âgée de moins de 18 ans et/ou de plus de 60 ans, qui n'est pas issue d'une catégorie socio-professionnelle de cadres et professions intellectuelles supérieures
- Que les villes d'Echirolles, de Sassenage et de Pont-de-Claix, communes relativement proches de la ville centre, Grenoble, sont à suivre attentivement.

---

<sup>15</sup> Chiffres clefs – édition 2016-2017, CCI de Grenoble, <http://www.grenoble.cci.fr/chiffres-cles-edition-2016-2017-27834.kjsp> (consulté le 31/05/17)

<sup>16</sup> Insee Première – N°1629, 2017

### 1.3 Quelle suite à l'enquête ?

#### 1.3.1 Traitement et valorisation des données

A ce moment, seul le tri à plat a été effectué pour le traitement de cette base de données. Ainsi, il faudra comparer le questionnaire en ligne avec le questionnaire de terrain, pour apercevoir les différences entre les deux techniques utilisées et ainsi minimiser les erreurs potentielles.

D'autre part, il reste également le cœur du traitement des données à réaliser : le tri croisé. Celui-ci s'orientera selon plusieurs thèmes, établi en fonction des attentes de l'ADTC – Se déplacer autrement :

- La population usagère depuis moins de 6 ans ;
- Les usagers multimodaux ;
- Les usagers du service métrovélo.

Par ailleurs, quelques questionnements ressortent de l'analyse en tri à plat. Notamment, autour de la population issue d'une catégorie socio-professionnelle de cadres et professions intellectuelles supérieures. Est-ce que cette population est différente des autres usagers ?

Il serait également intéressant de prêter attention à la variable du temps depuis lequel les usagers du vélo pratiquent (dans le sens habiter et/ou exercer une activité dans la métropole grenobloise).

Enfin, pour terminer cette enquête il sera nécessaire de finaliser les livrables définis au préalable et ainsi, valoriser les résultats issus du traitement de données sous forme de stratégies permettant de faciliter la démocratisation du vélo dans les rues métropolitaines grenobloises.

#### 1.3.2 Passage à l'action

La première étape suite à la finalisation du rapport d'enquête, qui s'est délimitée entre l'explication de la création des données jusqu'à l'élaboration de stratégies, sera la prise de décision, sur l'ensemble des stratégies proposé, pour ensuite passer à l'action.

En effet, une série d'actions pourront être réalisées, pour sensibiliser les usagers, notamment une exposition des résultats au grand public, par le biais d'une infographie, précédemment évoquée.

Par ailleurs, l'ADTC – *Se déplacer autrement* n'a pas l'ambition de poursuivre l'enquête suite à l'élaboration des stratégies. Il y a néanmoins, des bénévoles qui seraient intéressés à poursuivre l'étude de cette base de données.

Enfin, il est envisagé de mettre la base de données en libre accès sur internet pour que des personnes puissent y accéder et ainsi analyser différents paramètres, qui ne seront pas traités durant ce stage.



### 1.3.3 Vers un observatoire du vélo à Grenoble

« *L'observation illustre le plus clairement qu'elle n'est pas seulement une image du territoire mais à l'image du territoire* »<sup>17</sup>.

Avec la mise sur internet de la base de données brute issue de l'enquête en ligne, cela permettra de construire de manière informelle un observatoire du vélo à Grenoble. Il est tout à fait possible qu'un ou plusieurs individus se saisissent de cette ressource, pour l'exploiter. Toutefois, les résultats de ces traitements seraient probablement difficiles à récupérer.

Ainsi, la conception d'un véritable observatoire serait une idée intéressante à conceptualiser. En effet, les perspectives d'évolution de l'enquête menée au cours de mon stage sont nombreuses.

Premièrement, il est essentiel d'approfondir l'exploitation de la base de données déjà existante, de la manipuler avec des chiffres déjà existants, en partie au sein des services de la métropole. Il serait intéressant, aussi, de comparer ces chiffres plus précisément avec d'autres territoires, comme Strasbourg et Bordeaux, qui représentent avec Grenoble les trois villes où la part des déplacements domicile-travail est la plus forte.

Deuxièmement, l'observatoire pourrait être alimenté plus en conséquence en fonction de ce qu'il souhaite étudié et ainsi, possiblement relancer une enquête, plus ciblée, pour approfondir les résultats déjà analysés. Cela pourrait ainsi être de relancer un questionnaire avec quelques questions pour apercevoir l'évolution de certaines variables. Par exemple, l'usage d'un vélo à assistance électrique ainsi que la période depuis laquelle l'utilisateur fait du vélo sont des éléments qui ont de fortes chances d'évoluer rapidement d'ici quelques années.

Troisièmement, une multitude d'acteurs du vélo sont présents sur le territoire. Entre les collectivités, les associations de vélo voire même des vélocistes<sup>18</sup>, une coopération des acteurs du territoire, serait à intégrer dans cet observatoire pour apporter une pluridisciplinarité. De là, cet observatoire pourrait être porté par des bénévoles motivés, de différents associations de la métropole grenobloise ; certaines collectivités territoriales – surtout la métropole, qui a depuis peu la compétence « voiries ».

De par un observatoire de ce type, une meilleure connaissance des usagers du vélo dans la métropole grenobloise sera effective, ce qui favorisera une meilleure intégration de ce (re)nouveau moyen de transport.

---

<sup>17</sup> Roux E., Feyt G., 2011

<sup>18</sup> Commerçants et réparateurs de vélos

## 3. Une association de géographes de la mobilité

### 3.1 Une association de géographes de la mobilité

#### 3.1.1 De multiples apports sur le monde du vélo

Durant mon stage, je me suis construit une forte connaissance sur la question du vélo – notamment pour un usage utilitaire. En effet, tout au long de cette période j’ai pris le temps de compiler des informations clefs sur le sujet.

Outre l’utilité personnelle, de ces informations, pour me construire une culture vélo, elles permettront également d’alimenter les activités de l’ADTC – *Se déplacer autrement* ; par exemple pour informer les adhérents souhaitant acquérir une connaissance un peu plus pointue sur cette notion-là, où encore afin d’intégrer au mieux un futur stagiaire et/ou salarié. Ainsi, trois documents ont été élaborés :

- Un glossaire thématique, permettant d’avoir une ébauche d’un recueil de termes plus ou moins communs, gravitant autour des notions de « mobilité » et de « vélo » ;
- Un dictionnaire des acronymes, présentant l’ensemble des acronymes rencontrés au cours de mon stage et donc orientés sur cette même thématique ;
- Une compilation de diverses lois, issues du droit français, concernant tout ou en partie le vélo.

Ces documents – qui représentent un livrable suite à mon stage – sont une véritable source de vocabulaire, permettant ainsi à quiconque souhaitant s’en saisir, de s’approprier un langage adapté sur les sujets traités.

En parallèle à cette démarche, j’ai lu beaucoup d’articles d’actualité, notamment à partir du site internet « *actuvelo*<sup>19</sup> », géré par *Pignon sur rue*, une association d’usagers du vélo basé à Lyon. Grâce à ces lectures, j’ai pu m’inscrire dans un suivi et une forte connaissance du vélo comme moyen de transport – principalement.

De par ces travaux réalisés au cours de mon stage, mais aussi à partir de mon expérience au sein de l’association et en tant qu’usager « quotidien » du vélo, j’ai acquis une vision globale sur cette problématique contemporaine de la démocratisation du vélo comme moyen de déplacement.

Aujourd’hui, le vélo est expansion. Selon un article du journal *Le monde*, « la bicyclette est devenu le mode de transport préféré des Français », s’en est même devenu une mode chez certains « jeunes gens dynamiques », tels que les « hipsters »<sup>20</sup>.

Cet attrait pour le vélo se retrouve de partout, samedi 11 juin 2017, le Président de la République s’est baladé en vélo au Touquet, en compagnie de la Première dame de

---

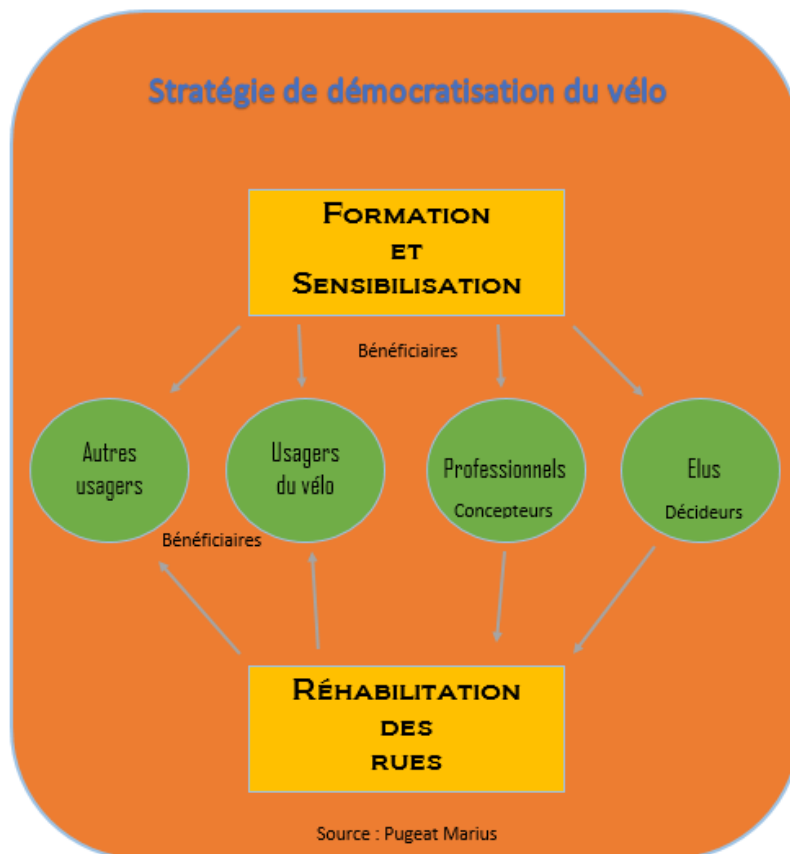
<sup>19</sup> <http://actuvelo.fr/>

<sup>20</sup> « Sportif, bobo ou ramollo ... Les fous du vélo », 2016

France<sup>21</sup>. C'est également le journal *Les échos* qui a publié, le 2 juin 2017, un dossier complet sur le développement de produits et services de luxes en lien avec le vélo<sup>22</sup>.

Cette expansion quasiment exponentielle se doit d'être canalisée car cela amène une vague d'usagers nouveaux du vélo dans les rues. Les personnes sont nombreuses à se remettre en selle sans pour autant savoir bien faire du vélo et/ou respecter les autres usagers de la rue.

De là, une stratégie est essentielle pour une bonne intégration de ce moyen de déplacement, en milieu urbain, périurbain et rural, comme on peut le voir sur le schéma ci-contre, représentant une stratégie de démocratisation du vélo.



Ainsi, une formation et une sensibilisation sont nécessaires, pour que ces nouveaux usagers du vélo apprennent à utiliser le vélo, notamment dans des conditions urbaines et ainsi qu'ils puissent prendre conscience de l'environnement qui les entoure. Par ailleurs, une sensibilisation se doit d'être mise en place, pour l'ensemble des usagers de la rue, afin qu'ils s'imprègnent des pratiques et des ressentis des différents types d'usages de la rue. D'autre part, il est essentiel de sensibiliser, voire de former, les politiques, afin qu'ils s'approprient cette dynamique favorisant ainsi une meilleure intégration du cycle dans les projets.

<sup>21</sup>« Bain de foule et balade au Touquet pour Emmanuel et Brigitte Macron », 2017

<sup>22</sup> « Le vélo en classe affaire », 2017

Enfin, une réhabilitation de l'espace public est indispensable, pour que chaque usager s'intègre et se déplace convenablement dans les rues, ainsi, les concepteurs se doivent d'être formés et sensibilisés à cette question-là.

Ce dernier point est indispensable notamment dans ce changement de paradigme, où les agents territoriaux, mais aussi les aménageurs, et l'ensemble de la population se retrouvent confrontés à passer d'une monopolisation de la rue par les voitures, comme on l'a vu en introduction, à un partage multimodal de la rue comme c'est le cas en ce moment dans la métropole grenobloise avec le projet « Cœurs de ville, cœurs de métropole »<sup>23</sup>.

### 3.1.2 La maîtrise d'usage : élément moteur d'un projet efficient

La maîtrise d'usage est indispensable dans cette transition modale, comme nous l'avons exposé en introduction.

C'est un terme issu de la loi relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (MOP), de 1985<sup>24</sup>. Celle-ci vise à intégrer l'utilisateur dans des conceptions de projet. C'est un terme qui est aujourd'hui employé régulièrement sous d'autres noms tel que « co-construction », ou encore « Fab Lab »<sup>25</sup>.

La maîtrise d'usage dans un projet est essentielle. Cela permet à la maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre d'avoir l'avis des personnes pratiquant couramment l'espace en projet et d'avoir une meilleure perspective sur ce dernier.

Le schéma, illustré sur la page suivante représente un processus systémique de conception d'un projet. On y constate deux processus :

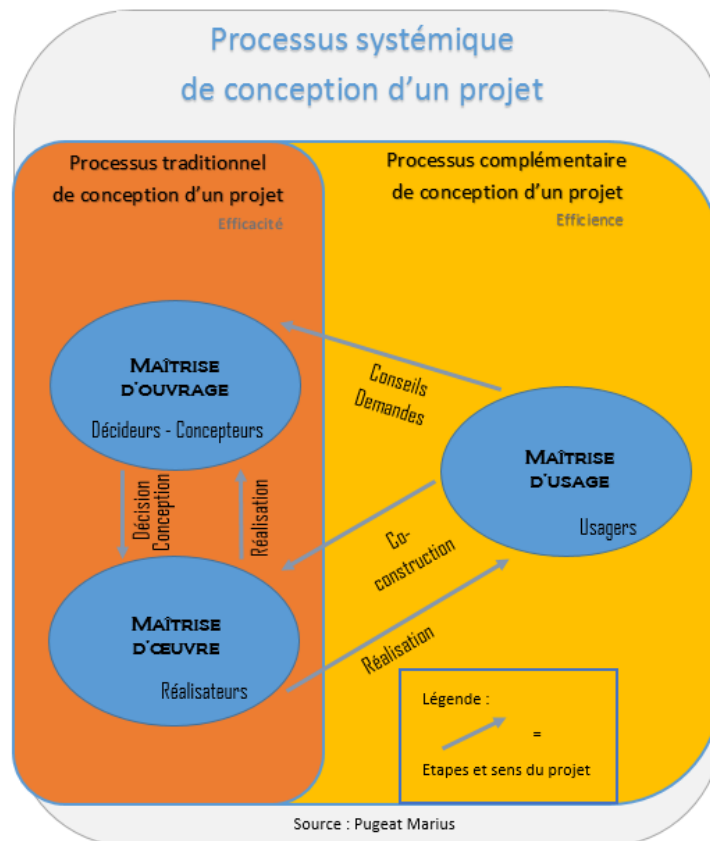
- Le processus traditionnel de conception d'un projet, où il y a un échange entre les décideurs - concepteurs, autrement dit le maître d'ouvrage, et les constructeurs, autrement dit le maître d'œuvre. Selon ce processus, les décideurs commandent un ouvrage aux constructeurs, qui leur conceptualisent cet ouvrage. Ce processus est efficace, il va droit au but, mais ne répond peut être pas correctement à l'ensemble des attentes du projet.
- Le processus complémentaire de conception d'un projet, intégrant les usagers dans l'échange bidirectionnel du processus traditionnel. Ainsi, avec ce processus, la construction de l'ouvrage n'est pas uniquement en direction des décideurs mais aussi des usagers. De plus, ces mêmes usagers co-construisent l'ouvrage avec les constructeurs. C'est également eux qui conseillent et font des demandes aux décideurs, sur divers projets. Dans ce processus une plus grande attention est portée au projet, puisqu'il est mis à débat avec les usagers. Ainsi, il se trouve être efficient, dans le sens où il intègre les bénéficiaires du projet, que sont les usagers.

---

<sup>23</sup> « Cœurs de ville, cœurs de métropole », 2017

<sup>24</sup> Maître d'usage : 10 questions à poser à votre urbaniste !, 2016

<sup>25</sup> Ibid.



L'ADTC – *Se déplacer autrement*, étant une association d'usagers, fait entièrement partie de cette maîtrise d'usage. De plus, comme nous l'avons dit plus haut, elle a acquis une expérience extrêmement pointue, avec divers points de vues issus de chaque bénévole, cela favorise un vrai échange en interne, pour ensuite participer au débat visant à mettre en place le projet, produire des contre-propositions à ce dernier adéquates.

Toutefois, aujourd'hui encore cette pratique n'est pas bien intégrée dans les projets.

Par exemple, la réfection du cours Jean Jaurès à Grenoble, avec l'arrivée de la nouvelle ligne de tramway E, inaugurée en juin 2014, est une image très représentative de cette logique binaire, orientée entre le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre. En effet, des ateliers participatifs ont été mis en place pour intégrer les habitants dans le projet. L'ADTC – *Se déplacer autrement* s'est battue pour qu'il y ait un aménagement cyclable continu tout au long de ce cours. Or, elle n'a pas été entendue et aujourd'hui bon nombre d'usagers se plaignent d'une mauvaise continuité ; puisque l'aménagement actuel favorise les conflits entre les cyclistes et les piétons, mais aussi entre les cyclistes et les automobilistes.

Actuellement, la maîtrise d'usage n'est intégrée que dans un processus de consultation. Ainsi, elle n'est pas vraiment écoutée ce qui rendent des projets, comme celui du cours Jean Jaurès à Grenoble, loin d'être optimaux pour l'ensemble des bénéficiaires finaux que sont les usagers.

### 3.2 Une complémentarité entre théorie et pratique

Le choix de ce stage a été fait dans le but d'acquérir une connaissance fine de la thématique de déplacement et principalement du mode de transport qu'est le vélo. Avec une expérience de plus de 40 ans, cette association a acquis une connaissance importante sur toutes les questions de déplacements alternatifs à l'autosolisme et une position militante forte. C'est également une orientation sur le vélo qui se développe de plus en plus dans cette association.

D'autre part, cette structure a un réseau important d'acteurs du vélo et d'autres spécialistes des déplacements ce qui m'a permis de rencontrer une multitude de personnes aux compétences et aux profils différents. De plus, elle entretient des liens de plus en plus forts avec les acteurs institutionnels locaux, notamment avec divers services de Grenoble-Alpes Métropole, ce qui me permet d'avoir un regard externe sur celle-ci.

#### 3.2.1 Une meilleure connaissance des usagers du vélo

L'une des compétences qui m'a permis d'intégrer l'ADTC – *Se déplacer autrement* a été ma compétence « enquêtes quantitatives et qualitatives », indiquée dans mon CV. Effectivement, l'association s'est intéressée à mon profil, puisqu'elle avait en tête, depuis quelques années, de mieux connaître les cyclistes grenoblois.

Ainsi, le premier bénéfice que cette structure a eu en me prenant comme stagiaire a été d'avoir un aperçu de qui sont les usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise.

Effectivement, en intégrant l'ADTC – *Se déplacer autrement*, j'ai pu monter un observatoire du vélo dans la métropole grenobloise durant six mois ; alors que cette association n'a pas les compétences pour un tel projet. Ainsi, de par mon stage elle a pu accéder à cette production de connaissance.

En plus de cette dernière j'ai pu apporter une stratégie d'actions découlant de l'enquête et du diagnostic établi par la suite.

#### 3.2.2 Une mise en pratique concrète de la théorie universitaire

Ce stage m'a été très instructif. Cela m'a permis de mieux préciser mes ambitions professionnelles mais surtout de valoriser mes connaissances théoriques autour d'une mission précise. Trois points sont à souligner :

##### ❖ Une connaissance sur le milieu associatif

Durant ces six mois j'ai pu me saisir pleinement du milieu associatif d'une association 1901, qui a comme but de répondre à l'intérêt de ses membres. Cela m'a montré l'utilité de ces structures comme moteur de « bousclements » institutionnels.

En effet, pour ce qui est de l'ADTC – *Se déplacer autrement*, cette association est force de propositions, telles que le développement du réseau de tramway dans l'agglomération grenobloise, auprès des institutions. Elle est, par ailleurs, innovante dans la création d'évènements, par exemple, comme le concours des écoles et collèges à vélo. C'est également une structure qui a une thématique sensibilisation très présente, auprès du

grand public, mais aussi auprès d'autres personnes. Enfin, elle a une connaissance hors-pair sur les questions de déplacements alternatifs à l'autosolisme.

J'ai donc pu sortir du cadre universitaire pour appliquer mes connaissances sur le terrain.

- ❖ Une expérimentation approfondie de réalisation d'une enquête

J'ai eu l'occasion de réaliser deux enquêtes durant ma formation universitaire. Etant donné que c'était des travaux réalisés en grands groupes, je n'ai pas réussi à m'inscrire et à bien saisir l'ensemble des étapes à réaliser. Avec ce stage j'ai pu me confronter à l'ensemble des étapes, ce qui fut rude mais important pour bien saisir l'ensemble de ce processus.

- ❖ Regard plus précis sur le monde du travail

Mes cinq années universitaires n'ont pas été très riches d'expériences professionnelles. Ainsi, grâce à ce stage j'ai pu découvrir le monde du travail, à travers le prisme de l'ADTC – *Se déplacer autrement*. Comment s'organise une structure pour fonctionner ? Comment se coordonnent les acteurs territoriaux ? Quels avantages pouvons-nous avoir en tant qu'employé ? Autant de questions, auxquelles j'ai pu y apporter une réponse relativement complète.

### 3.2.3 Un soutien pour l'organisation des événements

En parallèle au travail d'enquête, que j'ai mené, quasiment tout au long de mon stage j'ai pu contribuer à l'organisation et l'animation des événements de la « Faites du vélo », coordonnés par Madame Peffen. Ainsi, j'ai participé à soutenir ma tutrice professionnelle durant cette période, à développer les événements organisés par l'ADTC – *Se déplacer autrement* et à apporter un œil neuf sur l'organisation et les événements en eux-mêmes.

J'ai pu fournir un travail d'assistance à Madame Peffen mais aussi à toute l'équipe de salariés, en participant à leurs activités. Ainsi, en prenant contact avec divers acteurs, j'ai pris en charge une partie de la coordination des événements printaniers. Et j'ai également été une ressource dans les bureaux, pour répondre aux appels téléphoniques et aux sollicitations des acteurs concernés par le challenge mobilité et le concours des écoles et collèges à vélo.

Cela m'a permis d'apercevoir au cours de cette mission l'envers du décor, mais surtout y participer.

## 3.3 Une expérience émancipatrice

### 3.3.1 Un regard personnel grandissant

Ce stage, qui été en grande partie en autonomie, m'a beaucoup apporté. Il a été une expérience professionnelle concrète et pertinente.

En effet, l'ensemble des membres de l'ADTC – *Se déplacer autrement* m'ont entièrement fait confiance et m'ont donné carte blanche pour la réalisation de l'enquête. Ainsi, j'ai eu

la chance d'avoir une liberté totale qui m'a permis de tester et maîtriser mes compétences et ainsi affûter ma confiance en moi.

Cette autonomie a soulevé un certain problème. Effectivement, être seul sur une mission de ce type a été finalement le principal défi que j'avais à surmonter. En effet, un travail d'enquête en étant seul, en autonomie s'est montré plutôt complexe. Toute la phase de préparation mais également de traitement aurait bien mérité au moins deux regards différents. Ainsi, j'ai vraiment pu comprendre tout l'intérêt d'un travail collectif.

De par cette expérience, j'ai pu constater que je voulais faire les choses bien et vite. Cependant, cela m'a quelque peu dérangé. Il est essentiel de ne pas aller vite pour bien faire. L'objectif étant de rendre un travail efficient et non efficace, il faut savoir prendre le temps de bien analyser la situation, de prendre du recul, de sortir la tête du guidon, de communiquer avec son entourage, pour mettre en débat sa position.

Cependant, il faut savoir bien gérer son temps et ne pas trop en prendre non plus. Par exemple, pour l'enquête, d'une part j'ai été trop rapide pour la rédaction de la reformulation, d'autre part j'ai été trop lent pour le traitement des données.

Ensuite, l'ensemble des missions annexes à l'enquête m'a vraiment permis de toucher à toutes les activités de l'ADTC – *Se déplacer autrement*. Effectivement, j'ai également eu la chance d'avoir une grande liberté dans le choix de mes activités.

L'ensemble de ces missions m'ont beaucoup apporté en termes de connaissances et d'expériences techniques qui ne sont pas, ou très peu, abordées durant les années universitaires. Cela m'a permis d'améliorer mon éloquence auprès du grand public, d'améliorer de fluidifier mon écriture de mails, mais aussi de mieux gérer l'entretien d'un réseau d'acteurs.

### 3.3.2 Une expérience de stagiaire à rééditer

Enfin, c'était la première fois que ma tutrice professionnelle a intégré, dans son équipe, un stagiaire du niveau M2 et suivi par elle seule. Ainsi, cette expérience de gérer un stagiaire au sein de l'association a aussi été, je pense, un apport important pour cette structure. De plus, il me semble utile que l'ADTC – *Se déplacer autrement* puisse continuer à recevoir régulièrement des stagiaires, notamment de l'ingénierie territoriale, pour que ces derniers puissent apporter leurs compétences au sein de cette association.

En ce qui concerne l'ingénierie territoriale, il serait, par exemple, utile de reprendre un stagiaire pour poursuivre l'activité de l'observatoire du vélo dans la métropole grenobloise, notamment à partir des nombreuses données qu'a produites et compilées cette association (comptages sur différents territoires métropolitains, données sur des établissements précis), mettre en relation l'ADTC – *Se déplacer autrement* avec des structures de la région grenobloise, comme l'Université Grenoble-Alpes, qui a sûrement besoin de formations vélo pour les étudiants et employés universitaires grenoblois.

Mais cela pourrait aussi bien intéresser des historiens, pour mettre en perspective l'ensemble des archives de cette association. Une multitude de possibilités est envisageable comme missions qui puissent être confiées à un stagiaire.



### 3.3.3 Une orientation professionnelle précise

Les conditions nécessaires à la réussite de ce stage ont été :

- D'une part, monter une enquête et en établir un rapport minutieux ;
- D'autre part, il était important qu'à la fin de ce stage j'acquière une connaissance approfondie de la question du vélo en ville et des déplacements en général.

De là, durant cette expérience de six mois, j'ai eu l'occasion de prendre un temps important pour lire des articles et ainsi, me construire une meilleure connaissance du sujet que je souhaite développer durant mon parcours professionnel : la mobilité active, avec une attention particulière pour le vélo. D'autre part, cette prise de temps m'a également permis de mieux mettre en perspective mon stage.

Cela m'a apporté beaucoup afin de mieux saisir la problématique qu'est le vélo en ville. Ce stage m'a également permis d'apercevoir une multitude d'actions concrètes à mettre en œuvre pour participer à la démocratisation du vélo.

D'autre part, durant ma formation de master j'ai longuement hésité entre une spécialisation dans l'animation territoriale ou dans la stratégie territoriale. Aujourd'hui, grâce à ce stage, je sais que je souhaite réaliser un parcours orienté vers la stratégie territoriale, ce qui me semble plus adapté – ayant une réflexion plus logique sans trop d'improvisation – et plus plaisant, étant donné que la rencontre avec le public n'est pas un sujet qui me passionne. Ainsi, je désire une orientation professionnelle tournée autour de la démocratisation du vélo comme moyen de déplacement ; autour de ce lien étroit entre production de connaissance et passage à l'action.

Par ailleurs, je souhaite me former sur d'autres types de moyens de transport pour mieux prendre en compte l'ensemble des usagers de la rue mais aussi des autres déplacements actifs, telle que la marche à pied.

C'est également un territoire particulier qui m'intéresse précisément. J'ai la volonté de travailler à une échelle centrée sur un milieu urbain et/ou périurbain.

Enfin, en parallèle à mes ambitions professionnelles, orientées autour de l'ingénierie territoriale, je souhaite m'inscrire dans un avenir également manuel. Les savoir-faire manuels m'ont depuis toujours passionné. Ainsi, je désire également pouvoir trouver une activité plus physique. Cuisine, construction en bois, mécanique vélo, sont autant de sujets qui font mon quotidien et que je souhaite approfondir.



## Le vélo : un outil à vulgariser

La production de connaissance qu'induit une enquête, telle que celle focalisée sur les usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise, est un vecteur de la démocratisation du cycle dans les rues métropolitaines. Les résultats obtenus, à l'issu d'un tel travail, amènent à faire un diagnostic et par la suite à établir des actions, favorisant l'imprégnation de ce moyen de transport, par les usagers de la rue, par les élus et par les professionnels de l'ingénierie territoriale, pour qu'ils puissent s'en saisir.

Cela a été un point essentiel que j'ai pu développer durant mon stage, en parallèle à des missions techniques dont les finalités été plus tournées autour de la sensibilisation des usagers.

Lors de ces missions, je me suis immergé au sein de l'ADTC – *Se déplacer autrement*, forte d'une expertise précise, qu'est la maîtrise d'usage. Le vélo occupe une place de plus en plus importante dans les villes. Ainsi, les usagers se mobilisent pour faire entendre leurs voix dans le but d'être mieux pris en compte par les autorités. Toutefois, bon nombres de projets d'aménagement intègrent un processus de participatif lors de leur phase de conceptualisation. Ainsi, la prise en compte d'une maîtrise d'usage dans le processus de conception d'un projet se doit d'être utilisée intelligemment.

Enfin, l'usage du vélo refait surface depuis le début des années 2000, notamment dans les centres villes, en France<sup>26</sup>. Il est essentiel de conforter cette réapparition en mettant en place des stratégies pour mieux intégrer ces usagers dans les rues métropolitaines et périurbaines tout comme sur les routes de campagne.

---

<sup>26</sup> Héran F., 2014

## Sources :

« A Paris la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile », 2016, [http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/11/30/a-paris-la-moitie-de-l-espace-public-est-reservee-a-l-automobile\\_5040857\\_4355770.html](http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/11/30/a-paris-la-moitie-de-l-espace-public-est-reservee-a-l-automobile_5040857_4355770.html) (consulté le 26/05/2017)

« A Paris une partie des quais rive droite interdite aux voitures en 2016 », 2015, [http://www.lemonde.fr/politique/article/2015/10/18/a-paris-une-partie-des-quais-rive-droite-interdite-aux-voitures-en-2016\\_4791768\\_823448.html](http://www.lemonde.fr/politique/article/2015/10/18/a-paris-une-partie-des-quais-rive-droite-interdite-aux-voitures-en-2016_4791768_823448.html) (consulté le 26/05/17)

« A vélo dans la métro », 2017, <http://www.lametro.fr/463-velo-metrovelo-grenoble.htm> (consulté le 26/05/2017)

« Bain de foule et balade au Touquet pour Emmanuel et Brigitte Macron », 2017, <http://www.parismatch.com/Actu/Politique/Bain-de-foule-et-balade-a-velo-au-Touquet-pour-Emmanuel-et-Brigitte-Macron-1281656> (consulté le 12/06/2017)

« Cœurs de ville, cœurs de métropole », 2017, <https://www.lametro.fr/973-coeurs-de-ville-coeurs-de-metropole.htm> (consulté le 12/06/17)

Définition de démocratisation, Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, [www.cnrtl.fr/lexicographie/democratisation](http://www.cnrtl.fr/lexicographie/democratisation) (consulté le 12/06/2017)

« Demain une ville sans voiture », 2017, [http://www.lemonde.fr/planete/article/2017/03/26/demain-une-ville-sans-voiture\\_5101054\\_3244.html](http://www.lemonde.fr/planete/article/2017/03/26/demain-une-ville-sans-voiture_5101054_3244.html) (consulté le 26/05/2017)

Grenoble, la plus grande ville écolo, 2014, <http://www.leparisien.fr/espace-premium/fait-du-jour/grenoble-la-plus-grande-ville-ecolo-31-03-2014-3726169.php> (consulté le 29/05/17)

Héran F., 2014, Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050, éd. La Découverte, 255 p.

Insee Première – N°1629, 2017, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/version-html/2557426/ip1629.pdf> (consulté le 09/02/2017)

Insee Flash – N°24, 2017, [https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/version-html/2547163/ar\\_inf\\_24.pdf](https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/version-html/2547163/ar_inf_24.pdf) (consulté le 09/02/2017)

« Le vélo en classe affaires », 2017, <https://www.lesechos.fr/week-end/perso/developpement-personnel/030361051610-le-velo-en-classe-affaires-2091470.php> (consulté le 10/06/2017)

« Lyon poursuit l'aménagement de ses berges », 2017, <http://www.20minutes.fr/lyon/2028791-20170310-lyon-poursuit-amenagement-berges> (consulté le 26/05/17)

Maître d'usage : 10 questions à poser à votre urbaniste !, 2016, <https://www.urbanews.fr/2016/09/27/51575-maitre-dusage-10-questions-a-poser-a-votre-urbaniste/> (consulté le 12/06/2017)

Rapport du Commissariat général au développement durable : « Chiffres clés du transport édition 2016 », Mars 2016, document pdf, 44p, téléchargeable sur (dernière consultation effectuée le 17/04/2016), (2,5Mo) : [[http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits\\_editoriaux/Publications/Reperes/2016/reperes-transport-ed2016-2.pdf](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Reperes/2016/reperes-transport-ed2016-2.pdf)]

Roux E., Feyt G., 2011, Les Observatoires territoriaux, Sens et enjeux, éd. La Documentation Française, 107 p.

« Sportif, bobo ou ramollo ... Les fous du vélo », 2016, [http://www.lemonde.fr/m-perso/article/2016/06/24/les-fous-du-velo\\_4957577\\_4497916.html](http://www.lemonde.fr/m-perso/article/2016/06/24/les-fous-du-velo_4957577_4497916.html) (consulté le 12/06/2017)

Site internet de l'ADTC – Se déplacer autrement, 2017, <http://www.adtc-grenoble.org/>, (consulté le 10/06/2017)

Site internet du Challenge Mobilité, 2017, <https://challengemobilite.auvergnerrhonealpes.eu/> (consulté le 10/06/2017)

Statistiques d'accident, 2017, <https://www.preventionroutiere.asso.fr/2016/04/22/statistiques-daccidents/> (consulté le 26/05/2017)

# Annexes

## Annexe 1 – Les intérêts et bénéfices du vélo

# LE VÉLO

## SANTÉ

### VÉLO - BOULOT

**-6 KG**  
Perte de poids moyenne lors de la première année de vélo-boulot

**+4 à 15%**  
PRODUCTIVITÉ

**-15%**  
ABSENTÉISME

### 1/2 DE L'EXERCICE QUOTIDIEN

recommandé chez les enfants

3 KM

3 KM

## ÉCONOMIQUE

### COÛT ANNUEL

**10 000\$**

**3600\$**

**400\$**

➔

**32 000\$**  
**ÉCONOMIES**  
(en 5 ans)  
en préférant le cocktail transport à l'auto-solo

## EFFICACE

### 5 KM EN MILIEU URBAIN

c'est la garderie c'est le travail c'est l'épicerie

**25 MINUTES (ou moins)**

### ON ÉVITE LE TRAFIC!

### FACILE À STATIONNER!

## RENTABLE

### PAYANT POUR LA SOCIÉTÉ

**+22\$**

**-20\$**

selon une analyse coût / bénéfice (santé, infrastructure, efficacité, etc.)

### COÛT D'ENTRETIEN MOINDRE

usure de la chaussée

**9600 VÉLOS = 1 VOITURE**

### ÉCONOMIE D'ESPACE

**1**

**10**

## ÉCOLO

### AUCUNE POLLUTION

## C'EST AGRÉABLE!

## Proposition de sujet pour un stage de 6 mois au sein de l'Association pour le Développement des Transports en Commun.

### **Elaboration d'une enquête auprès des habitants, usagers et professionnels du vélo, de la métropole grenobloise et participation à la vie associative de l'ADTC.**

#### Enquête quantitative :

- Conception et déploiement d'une enquête par questionnaire auprès d'habitants de la métropole grenobloise, usagers réguliers du vélo :
  - En quoi les grenoblois utilisent-ils, ou non, le vélo dans l'agglomération grenobloise ?
  - Evolution des déplacements quotidiens,
  - Représentation du vélo comme mode de transport,
  - Appropriation de l'espace par les usagers,
  - Typologies des cyclistes.

#### Enquête qualitative :

- Enquête par entretien auprès d'acteurs du développement du vélo dans la métropole :
  - Politique du vélo,
  - Evolution des équipements cyclables,
  - Proposition d'évolutions et prospectives.
- Recherches bibliographiques en corrélation avec l'objet de l'enquête.

#### Vie associative :

- Insertion dans diverses actions permettant d'interagir avec le grand public. Cela nourrira également les travaux d'enquêtes :
  - Participation aux événements de l'association,
  - Intégration dans les missions de sensibilisation auprès des usagers.

#### Valorisation des résultats obtenus :

- Mise en image des résultats obtenus suite aux enquêtes, par le biais d'un travail photographique autour des aménagements cyclables de la métropole,
- Réalisation d'un livret blanc exposant une analyse des résultats obtenus suite aux enquêtes,
- Réalisation d'un document de synthèse saisissant l'essentiel des résultats,
- Présentation des résultats et de conclusions, lors d'une réunion.

Annexe 3 – Planning des missions de l'enquête

| Planning prévisionnel de l'enquête vélo / ADTC - Se déplacer autrement |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
|--|---------|----|----|---------|----|----|------|----|----|-------|----|----|-----|----|----|------|----|----|---------|----|----|----|----|
|  | Janvier |    |    | Février |    |    | Mars |    |    | Avril |    |    | Mai |    |    | Juin |    |    | Juillet |    |    |    |    |
|  | S1      | S2 | S3 | S4      | S1 | S2 | S3   | S4 | S1 | S2    | S3 | S4 | S1  | S2 | S3 | S4   | S1 | S2 | S3      | S4 | S1 | S2 | S3 |
| <b>Période de retour</b>   |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| <b>Vacances d'hiver</b>  |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| <b>Construction de l'enquête</b>                                       |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Ebauche de l'enquête   |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Relecture par le tuteur du stage                                       |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Approfondissement de la méthodologie                                   |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Finalisation de la construction de l'enquête                           |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Vacances scolaires / Relecture / Test                                  |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| <b>Mise en place du questionnaire</b>                                  |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Phase de pré test  |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Enquête auprès des usagers   |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Clôture du questionnaire   |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| <b>Atelier "Récit-cliste"</b>  |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Organisation de l'atelier  |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Mise en œuvre de l'atelier   |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| <b>Traitement des données</b>  |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Méthodologie de traitement des données                                 |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Traitement des données   |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| <b>Valorisation des résultats</b>                                      |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Réalisation d'une infographie  |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Réalisation du rapport final   |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |
| Clôture de l'enquête   |         |    |    |         |    |    |      |    |    |       |    |    |     |    |    |      |    |    |         |    |    |    |    |

## Annexe 4 – Planning des missions du stage

| Planning missions stage Marius / ADTC - Se déplacer autrement |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
|---|---------|----|----|----|---------|----|----|----|------|----|----|----|-------|----|----|----|-----|----|----|----|------|----|----|----|---------|----|----|----|--|--|--|--|
| Période de retour   | Janvier |    |    |    | Février |    |    |    | Mars |    |    |    | Avril |    |    |    | Mai |    |    |    | Juin |    |    |    | Juillet |    |    |    |  |  |  |  |
|   | S1      | S2 | S3 | S4 | S1      | S2 | S3 | S4 | S1   | S2 | S3 | S4 | S1    | S2 | S3 | S4 | S1  | S2 | S3 | S4 | S1   | S2 | S3 | S4 | S1      | S2 | S3 | S4 |  |  |  |  |
| <b>Questionnaire</b>  |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Construction du questionnaire                                 |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Mise en place du questionnaire                                |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Traitement des données  |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Valorisation des résultats                                    |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| <b>Atelier "Récit-cliste"</b>                                 |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Construction de l'atelier                                     |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Mise en place de l'enquête                                    |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Traitement des données  |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Valorisation de l'enquête et évaluation                       |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| <b>Évènementiel</b>   |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Organisation des événements                                   |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Faites du vélo  |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Évaluation des événements                                     |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| <b>Elaboration de documents ressources</b>                    |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Fiches info   |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Études de données   |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| <b>Documentation</b>  |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Documentation pour l'enquête                                  |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |
| Documentation générale  |         |    |    |    |         |    |    |    |      |    |    |    |       |    |    |    |     |    |    |    |      |    |    |    |         |    |    |    |  |  |  |  |



## Les usagers "quotidiens" du vélo dans la métropole grenobloise

L'ADTC - Se déplacer autrement" réalise une enquête auprès des usagers "quotidiens" du vélo dans la métropole grenobloise, pour les connaître et comprendre leurs déplacements [et trajets] quotidiens".

Nous entendons par "déplacements quotidiens", tous déplacements n'étant pas une activité de loisir (balade, randonnée, ...).

Le questionnaire est composé d'une vingtaine de questions et dure 5 minutes. Il est anonyme et confidentiel. \*Obligatoire

1. **Utilisez-vous le vélo pour vos "déplacements quotidiens", soit tous déplacements hors loisirs (balade, randonnée, ...), dans la métropole grenobloise ?** \* Une seule réponse possible.

Oui

Non Arrêtez de remplir ce formulaire.

L'usager et son vélo

2. **Quel(s) intérêt(s) avez-vous pour le vélo ?** \*

Plusieurs réponses possibles.

Economique

Plaisir

Praticité

Transport Silencieux

Occupe peu d'espace

Rapidité

Fiabilité

Autonomie

Santé

Sécurité

Convivialité

Transport non polluant

\_\_\_\_\_ Autre :

**3. Quel type de vélo utilisez-vous, le plus régulièrement, pour vos déplacements quotidiens ? \***

*Une seule réponse possible.*

- VTT
- Course
- VTC
- Vélo de ville
- Vélo Cargo
- Vélo de randonnée
- Vélo pliant
- Métrovélo
- Métrovélo pliant
- BMX
- Vélo couché
- Autre : \_\_\_\_\_

**4. Est-ce un vélo à assistance électrique ? \***

*Une seule réponse possible.*

- Oui
- Non

**5. Selon vous, quel est l'état de ce vélo ? \***

*Une seule réponse possible.*

|          | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     |              |
|----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|
| Très bon | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Très mauvais |

**6. Quelles sont vos capacités à réparer un vélo ? \* Une seule réponse possible.**

|           | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     |              |
|-----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|
| Optimales | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Inexistantes |

**7. Depuis quand habitez-vous et/ou exercez vous une activité dans la métropole grenobloise ? \***

*Une seule réponse possible.*

- Moins d'un an
- 1 à 2 ans
- 3 à 5 ans
- 6 à 10 ans
- Plus de 10 ans

Métrovélo (uniquement pour les usagers du service Métrovélo)

**8. Si vous utilisez le service Métrovélo, comment trouvez-vous ce service ?**

*Une seule réponse possible.*

|          | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     |              |
|----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|
| Très bon | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Très Mauvais |

**9. Si vous utilisez le service Métrovélo, pourquoi utilisez-vous ce service ?**

*Plusieurs réponses possibles.*

- Location à durée limitée
- Confort
- Entretien
- Sécurité / Vol
- Beauté
- Praticité du vélo
- Facilité du service

Autre : \_\_\_\_\_

**10. Si vous utilisez le service Métrovélo, auriez-vous utilisé le vélo pour vos déplacements quotidiens, si ce service n'était pas proposé ?**

*Une seule réponse possible.*

- Oui
- Non

## Usages

11. **Quel(s) type(s) de déplacement(s) effectuez-vous à vélo dans la métropole grenobloise ? \***

*Plusieurs réponses possibles.*

- Domicile - Travail
- Travail - Travail
- Visites et sorties
- Achats
- Loisirs

12. **Utilisez-vous le vélo en fonction de la saison (printemps - été) ? \*** *Une seule réponse possible.*

- Oui
- Non

13. **Lorsque vous utilisez le vélo, à quelle fréquence utilisez-vous ce moyen de transport pour vos déplacements quotidiens dans la métropole grenobloise ? \***

*Une seule réponse possible.*

- Tous les jours
- Tous les jours hors Week end
- 1 à 3 fois par semaine
- 1 à 3 fois par mois
- Occasionnellement

14. **En moyenne, combien de temps durent vos trajets à vélo, lors de vos déplacements quotidiens dans la métropole grenobloise ? \***

Uniquement sur un aller  
*Une seule réponse possible.*

- Moins de 10 minutes
- 10 à 20 minutes
- 21 à 30 minutes
- Plus de 30 minutes

15. **Lors de vos trajets quotidiens à vélo, dans la métropole grenobloise, utilisez-vous d'autres moyens de transport en complément ? \***

La question porte sur les déplacements intermodaux (intégrant plusieurs modes de transport pour un même trajet)

*Une seule réponse possible.*

- Oui, toujours
- Oui, régulièrement
- Oui, occasionnellement
- Jamais

16. **Si oui, quel(s) type(s) de transport(s) utilisez-vous principalement, en complément du vélo ?**

*Plusieurs réponses possibles.*

- Voiture sans passager(s)
- Covoiturage
- Transports collectifs urbains
- Train
- Marche à Pied (sur plus de 300m)
- Deux roues motorisé
- Trotinette, skate, segway,
- ... \_\_\_\_\_

Autre :

17. **En moyenne, lors de vos trajets quotidiens, vous êtes prêt(e) à parcourir une distance à vélo de : \***

Uniquement sur un aller

*Une seule réponse possible.*

- Moins de 2 km
- 2 à 5 km
- 6 à 10 km
- Plus de 10 km

18. **En moyenne, lors de vos déplacements quotidiens, vous êtes prêt(e) à utiliser le vélo**

: \*

*Une seule réponse possible par ligne.*

|  | Inexistant(e)s        | Faibles               | Fort(e)s              | Très fort(e)s         |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Par temps froid                          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Par temps chaud                          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Par temps de vent                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Par temps de pluie                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Par temps de neige                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Avec du verglas et/ou de la neige au sol | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Avec des dénivelés                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Avec un chargement                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Moyen de transport

19. **Vous utilisez le vélo pour vos déplacements quotidiens : \* Plusieurs réponses possibles.**

- A Grenoble
- Dans certaines communes périphériques à Grenoble mais pas Grenoble
- A Grenoble et sa périphérie
- Dans d'autres villes extérieures à la région urbaine grenobloise
- Dans des espaces ruraux
- Dans des espaces montagnards

20. **Depuis quand utilisez-vous le vélo pour vos déplacements quotidiens ? \***

*Une seule réponse possible.*

- Moins d'un an
- 1 à 2 ans
- 3 à 5 ans
- 6 à 10 ans
- Plus de 10 ans

**21. Si vous utilisiez un (d')autre(s) moyen(s) de transport auparavant, pour vos déplacements quotidiens, le(s)quel(s) :**

*Plusieurs réponses possibles.*

- Voiture sans passager(s)
- Covoiturage
- Transports collectifs urbains
- Train
- Marche à pied (sur plus de 300m)
- Deux roues motorisé
- Trottinette, Skate, Segway,
- ... \_\_\_\_\_

Autre :

**22. Si vous utilisiez un (d')autre(s) moyen(s) de transport auparavant, pour vos déplacements quotidiens, pourquoi avoir choisi le vélo ?**

*Plusieurs réponses possibles.*

- Pour des raisons économiques
- Parce que vous effectuez des déplacements urbains actuellement
- Pour la praticité et la rapidité de ce mode de déplacement
- Par conviction militante
- Parce qu'il existe des aménagements adaptés et sécurisés
- Pour être plus autonome
- Pour des raisons de santé
- Une personne vous a sensibilisé à ce mode de déplacement
- Un professionnel vous a formé à l'usage du vélo en ville
- Parce que les conditions d'usage du vélo sont favorables à Grenoble
- \_\_\_\_\_ Autre :

23. Indiquez la fréquence d'utilisation estimée de ces différents moyens de transport, pour vos déplacements quotidiens dans la métropole grenobloise : \* Une seule réponse possible par ligne.

|                                  | Tous<br>les<br>jours  | 1 à 3 fois<br>par semaine | 1 à 3<br>fois par<br>mois | Occasionnellement     | Jamais                |
|----------------------------------|-----------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Transport collectifs urbains     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Marche à pied (sur plus de 300m) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Train                            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Voiture sans passager(s)         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Covoiturage                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Deux roues motorisé              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Trottinette, Skate, Segway       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

24. Possédez-vous un permis de conduire ? \*

Plusieurs réponses possibles.

- A
- B
- C
- D
- Aucun

Questions signalétiques

25. Quel est votre commune de résidence ? \*

\_\_\_\_\_



26. **Quelle est votre catégorie socio-professionnelle ?** \* Une seule réponse possible.

- Agriculteurs exploitants
- Artisans, commerçants, chefs d'entreprise
- Cadres et professions intellectuelles supérieures
- Professions intermédiaires
- Employés
- Ouvriers
- Elèves
- Etudiants
- Autres personnes sans activité professionnelle
- Retraités

27. **Êtes-vous...** \*

Une seule réponse possible.

- Une femme
- Un homme

28. **Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?** \* Une seule réponse possible.

- Moins de 11 ans
- De 11 à 17 ans
- De 18 à 25 ans
- De 26 à 40 ans
- De 41 à 60 ans
- Plus de 60 ans

29. **Avez-vous des remarques/souhais/besoins/... relatifs au vélo dans la métropole grenobloise ?**

---

---

---

---

---

30. **Comment avez-vous eu connaissance de ce questionnaire ? \***

*Une seule réponse possible.*

- Bouche à oreille par un proche
- Bouche à oreille par un membre de l'ADTC
- Bouche à oreille par un membre d'un atelier de réparation de vélo
- Réseaux sociaux
- Site internet de l'ADTC - Se déplacer autrement
- Flyers
- \_\_\_\_\_ Autre :

Nous organisons un atelier pour mieux connaître les usagers du vélo, les 20 et 21 mai 2017

---

Si vous êtes intéressé à partager votre pratique du vélo dans la métropole grenobloise, des informations complémentaires seront disponibles, courant avril, sur le site de l'ADTC - Se déplacer autrement <http://www.adtc-grenoble.org/>

---

Fourni par



## Annexe 5 – Journal de bord du stage

| Journal de bord stage ADTC - Se déplacer autrement |  |   |   |  |  |   |
|--|--|---|---|--|--|---|
|  | Janvier  | Février   | Mars  | Avril  | Mai  | Juin  |
| <b>Semaine 1</b>                                   | Tâches réalisées<br>Réflexion enquête / Documentation<br>Compétences exploitées<br>Conception d'enquête quanti' / Bibliographie<br>Apports remarquables<br>Méthodologie de travail / Autonomie /<br>Tâches réalisées<br>Ebauche enquête / Planning | Construction enquête / Réunion<br>Conception d'enquête quantitative / Biblio'<br>Culture générale<br>Réunions, ateliers, ... / Biblio'              | Test questionnaire / Challenge<br>Communication auprès des usagers<br>Eloquence auprès des usagers<br>Retour à l'Université / Cours | Concours / Challenge / Recueil questionnaires<br>Sphinx / In design / Organisation<br>Logiciels / Communication<br>Retour construction objet d'étude | Tri à plat questionnaire<br>Excel / Analyse de données<br>Organisation / Informatique / Analyse<br>Retour à l'Université / Voyage d'étude                    | Rédaction mémoire<br>Excel / Evaluation-analyse personnelle<br>Rédaction / Synthèse |
| <b>Semaine 2</b>                                   | Compétences exploitées<br>Conception d'enquête / Biblio' / Organisation<br>Apports remarquables<br>Méthodologie de travail / Autonomie /<br>Tâches réalisées<br>Ebauche enquête / Biblio'  | Ecoute / bibliographique<br>Animation / notions déplacements<br>Réunions, ateliers, ... / Biblio'   | Synthétisation<br>Prise de recul sur mon stage  | Evaluation / Itération<br>Prise de recul sur l'enquête   | Analyse de discours<br>Synthèse  |   |
| <b>Semaine 3</b>                                   | Compétences exploitées<br>Ebauche enquête / Organisation / Biblio'<br>Apports remarquables<br>Méthodologie de travail / Autonomie /<br>Tâches réalisées<br>Retour à l'Université / Cours   | Réunions, ateliers, ... / Biblio'<br>Ecoute / Recherche bibliographique<br>Animation / Notions déplacements<br>Construction enquête / Documentation | Recueil questionnaires / Concours / Challenge<br>Communication / Organisation<br>Eloquence / Communication par mails                | Nettoyage base données / Concours / Challenge<br>Excel / Organisation<br>Excel / Communication / Coordination  | Organisation - animation Vélopolis<br>Organisation / Animation / Coordination<br>Organisation / Animation / Coordination<br>Organisation Challenge / Mémoire | Soutenance  |
| <b>Semaine 4</b>                                   | Compétences exploitées<br>Rédaction / Présentation oral / Travail en groupe<br>Apports remarquables<br>Finances publiques<br>Tâches réalisées<br>Ebauche enquête / Documentation   | Conception d'enquête quantitative / Biblio'<br>Connaissances déplacements   | Communication / Organisation<br>Eloquence / Communication par mails   | Excel / Analyse de données<br>Organisation / Informatique / Analyse  | Communication / Rédaction<br>Communication par mails   |   |
| <b>Semaine 5</b>                                   | Compétences exploitées<br>Conception d'enquête quantitative / biblio'<br>Apports remarquables<br>Méthodologie de travail / Autonomie   |   |   |  | Traitement questionnaire / Mémoire<br>Excel / Evaluation-analyse personnelle<br>Rédaction  |   |