



HAL
open science

Le voyage urbain chez les cyclistes rennais : le sensible dans la construction des cheminements quotidiens

Hugo Ruellou

► **To cite this version:**

Hugo Ruellou. Le voyage urbain chez les cyclistes rennais : le sensible dans la construction des cheminements quotidiens. Sciences de l'Homme et Société. 2018. dumas-02493121

HAL Id: dumas-02493121

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02493121>

Submitted on 27 Feb 2020

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

Le voyage urbain chez les cyclistes Rennais : Le sensible dans la construction des cheminements quotidiens



Réalisation Hugo Ruellou

Hugo RUELLOU

Mémoire de recherche

Master 2 mention : Urbanisme et Aménagement

Spécialité : Dynamiques Sociales et Aménagement des Territoires

Université Rennes 2 – Session 2018

Mémoire réalisé sous la direction de :

M. Benoît Feildel

Remerciements

Je remercie M. Benoît Feidel pour m’avoir suivi tout au long de cette recherche. Je remercie également mes enquêtés pour avoir accepté de m’accorder un peu de leur temps lors des entretiens.

Merci à Elodie Sévère, Margot Levêque et Charline Henry pour leurs soutiens dans ce travail de recherche.

Table des matières

Introduction.....	7
Partie 1- La relation Homme/environnement.....	9
1- L'espace vécu.....	9
1-1- L'espace vécu, une nouvelle approche de la région.	10
1-2- Un espace du quotidien transformé par les mobilités.	11
1-3- De l'espace signifié à l'espace ressenti.	12
2- Les ambiances.....	13
2-1- Qu'est-ce qu'une ambiance ?	13
2-2- Modalités des ambiances et impacts sur l'individu.	15
3- Perceptions et représentation, intermédiaire de la relation Homme -environnement.....	17
3-1- Sentir et ressentir.....	18
3-2 Affects et représentations sociales ; donner un sens à son environnement immédiat.....	20
3-3- Les représentations sociales et l'affectif comme moteur de l'action	21
4- La mobilité dans l'approche interactionnelle avec l'environnement.....	24
4-1 Définition et limites du concept de mobilité.	24
4-2- Mobilité et approche sensible	26
4-3- Spécificité du vélo.....	27
Partie 2 : Méthodologie.....	30
1- Problématique et hypothèses :	30
2- Terrain et population d'étude.	31
2-1- Le terrain.....	31
2-2- La population choisie.....	32
3- Outils de collecte des données.....	34
3-1- L'entretien semi-directif	34
3-2- Le parcours sensoriel	35
Partie 3 : Résultats.....	37
1- Les cyclistes et leurs vélos.....	37
1-1- Du pragmatisme à l'idéal du vélo	37
1-2- Une pratique hédoniste.....	40
1-3- Une pratique dangereuse.....	43
2- La construction des itinéraires	46
2-1- La contrainte horaire dans la construction des parcours cycliste.....	46
2-2- Le détour confortable	51

2-3- La dimension interactionnelle au cœur de la pratique cycliste au quotidien	57
3- Le rôle de l'aménagement dans la perception des ambiances	62
3-1- Le revêtement comme critère de confort dans la mobilité cycliste au quotidien.....	63
3-2- Des aménagements parfois inadaptés à la pratique du vélo au quotidien	66
Conclusion générale.....	71
Limites et perspectives de notre étude :	72
Bibliographie.....	74
Annexe 1 : Le guide d'entretien.....	79
Annexe 2 : Résumés et cartes des entretiens.....	81

Introduction

« *Que l'usage de la bicyclette permette de redessiner les limites et les frontières, d'inventer des itinéraires inédits et de reconfigurer la ville réelle – celle des usages, des échanges et des rencontres du quotidien, voilà la nouvelle et surprenante possibilité qui se laisse timidement entrevoir et nous donne ainsi une chance rare d'imaginer le futur sans peur ni déplaisir*¹. » Pour Marc Augé, le vélo avec les transports en commun seraient à même de reconfigurer la ville en créant une utopie urbaine où « *la paix et le bon air régneraient*². »

Aujourd'hui la ville s'identifie davantage à l'automobile qu'au vélo. Selon L'INSEE, *En 2015, « 2 % des actifs ayant un emploi vont travailler à vélo. Ce mode de transport est bien moins utilisé que l'automobile, largement prédominante en milieu urbain bien que les trois quarts de nos déplacements font moins de 5 kilomètres*³. » Ceci est la conséquence d'une longue période où les pouvoirs publics ont favorisé la motorisation individuelle par différentes mesures comme les primes en faveur de l'achat d'une voiture. Après la seconde guerre mondiale, la voiture est devenue un symbole de la promotion sociale. Elle devient rapidement une norme à adopter en termes de mobilité. Du milieu des années 50 à la fin des années 60, la forte croissance du trafic mal maîtrisée et la concurrence avec le vélomoteur rendent la pratique du vélo quasiment impossible. Pendant cette période, le nombre d'accidents chez les cyclistes atteint son maximum. Le vélo, dans son usage utilitaire, a alors été progressivement abandonné et reste cantonné à un usage de loisir⁴.

La voiture a transformé et façonné nos villes et leurs ambiances ainsi que nos existences. Des rues larges ont été construites afin de permettre l'existence d'une circulation automobile. Les stationnements réservés aux automobiles bordent les trottoirs de toutes les villes. Le bruit et les odeurs propres à la voiture définissent l'urbain. La congestion urbaine est le quotidien de nombreux citadins. Aujourd'hui, ces nuisances liées à l'automobile sont vivement critiquées et des mesures de plus en plus ambitieuses annoncent le retour du vélo utilitaire dans le paysage urbain.

Ainsi, au mois de septembre, le gouvernement s'est engagé à rattraper son retard en termes de part modale du vélo dans les déplacements du quotidien. Celle-ci représente aujourd'hui 3 % de la part modale totale. L'objectif du gouvernement est de tripler ce chiffre pour atteindre 9 % en 2024⁵. Pour Frédéric Héran, économiste, c'est une avancée majeure car « *Le vélo est enfin*

¹ AUGÉ Marc. *Éloge de la bicyclette*, Paris : Payot, 2008, 94 p.

² Id

³ TALLET Frédéric, VALLES Vincent. *Partir de bon matin à bicyclette...* INSEE Première n°1629, janvier 2017. Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2557426> (Consulté le 30 septembre 2018).

⁴ CARRE Jean-René. *Le vélo dans la ville : un révélateur social*. Les cahiers de médiologie, vol. 5, no. 1, 1998, pp. 151-164.

⁵ EVAÏN Émeric. *Le plan vélo doit encore faire ses preuves*. Ouest-France, 15 septembre 2018.

*considéré en France comme un mode de déplacement à part entière*⁶. » Il est à noter toutefois que la part modale du vélo est très inégalitaire sur le territoire français. Si elle est de 4,1 % en 2007 à Rennes, à Rouen, elle est seulement de 1,1 % en 2007⁷. Ainsi, certaines villes s'engagent plus que d'autres dans le renouveau de la pratique du vélo utilitaire.

Les métropoles n'ont pas attendu le « plan vélo » pour se constituer une politique urbaine favorable à la bicyclette. Avec son plan vélo 2020, édité en 2015, la ville de Rennes a pour ambition de redonner au vélo une place centrale dans les mobilités urbaines. Si l'objectif du gouvernement est d'atteindre 9 % de part modale du vélo, Rennes souhaite atteindre les 20 % aux alentours de 2020⁸.

La création d'une nouvelle piste bidirectionnelle dédiée uniquement aux vélos montre l'engagement que Rennes a pris dans le développement du vélo utilitaire. Selon Rennes Métropoles « *La piste cyclable bidirectionnelle de la place de Bretagne préfigure le futur réseau express vélo qui offrira, à terme, la possibilité de traverser rapidement et en toute sécurité la ville de part en part. Elle représente un atout supplémentaire à la pratique du vélo pour se déplacer plus aisément et rapidement en centre-ville* »⁹. » Le mot d'ordre pour ce projet est de construire un réseau cyclable efficace, comme le soulignent les termes de « *réseau express* » le plus souvent auprès des réseaux routiers existants. La ville de Rennes semble donc privilégier la rapidité des trajets cyclistes aux ambiances traversée. Cet aménagement pour vélos serait à l'image des autoroutes, qui servent uniquement à relier deux points du territoire tout en étant déconnectées du trajet en lui-même. Et si pour les acteurs l'intérêt du voyage n'était pas seulement l'arrivée mais le cheminement pour s'y rendre ? La question mérite d'être posée, d'autant plus que la mobilité cycliste offre une connexion immédiate avec l'environnement. En effet, sa lenteur relative par rapport à la voiture permet à ses usagers d'apprécier la ville d'une manière différente, où la sensorialité prend toute son importance.

Dans ce contexte, l'objectif de ce mémoire serait de rendre compte du vécu des cyclistes au quotidien. Il s'agit de s'interroger sur le rapport des cyclistes à « *la ville sensible* »¹⁰. » Autrement dit, il s'agit de considérer l'acteur « *comme un être qui éprouve, qui perçoit, qui expérimente et qui*

⁶ BILLARD Sébastien. Plan vélo : « le gouvernement joue petit bras ». Entrevue avec Frédéric Héran. L'OBS, 14 septembre 2018. Disponible sur : <https://www.nouvelobs.com/societe/20180914.OBS2357/plan-velo-le-gouvernement-joue-petit-bras.html> (Consulté le 9 octobre).

⁷ MARREC Sébastien, 2017. Vers des écosystèmes cyclables à l'échelle métropolitaine (mémoire), Université Rennes 2.

⁸ RENNES METROPOLE. Un réseau express pour mieux circuler à vélo à Rennes. 22 février 2018. Disponible sur : <http://metropole.rennes.fr/actualites/urbanisme-deplacements-environnement/deplacements/un-reseau-express-pour-mieux-circuler-a-velo-a-rennes/> (Consulté le 10 mars 2018).

⁹ RENNES METROPOLE. Lettre d'info février 2018. Disponible sur : <http://circulation.rennesmetropole.fr/wp-content/uploads/2018/02/PDB.pdf> (Consulté le 10 mars 2018).

¹⁰ BAILLY Emeline, MARCHAND Dorothée. La ville sensible au cœur de la qualité urbaine. *Métropolitiques*, 20 avril 2016. Disponible sur : <https://www.metropolitiques.eu/La-ville-sensible-au-coeur-de-la.html> (Consulté le 10 Octobre 2018).

*évalue l'espace (de la ville) à partir de son corps, de son ressenti, de ses sens, de ses affects*¹¹. » Comment la parcourent-ils ? Sont-ils attentifs aux paysages sensibles et ceux-ci ont-ils un impact sur leurs cheminements ? Existe-t-il des lieux, des environnements qu'ils affectionnent plus que d'autre ? Ce travail interroge également les aménagements cyclables et leurs impacts sur le ressenti des cyclistes. Cette étude souhaite mettre en avant les expériences citadines qui sont au cœur de la production urbaine. Il s'agit d'un travail d'exploration sur la question des ambiances dans la pratique du vélo au quotidien.

Partie 1- La relation Homme/environnement

Dans ce mémoire, nous nous intéressons à la thématique de la perception en mouvement. Pour être plus précis, il s'agit d'étudier le rapport des cyclistes avec leur environnement sensible. Nous avons formulé un ensemble de questions de départ ; Prennent-ils en compte la dimension sensible dans leurs mobilités ? Comment tiennent-ils compte concrètement de leurs expériences sensibles dans leurs déplacements quotidiens ? Le but de ce mémoire est de mieux cerner la relation des cyclistes avec le milieu urbain et de comprendre le lien qui existe entre expérience sensible et stratégie mobile.

Après avoir brièvement rappelé notre objet d'étude, il est nécessaire de l'inscrire dans un courant théorique. Ceci nous permettra, dans le cadre de notre travail de terrain, de mettre en œuvre une méthodologie adaptée, basée sur des concepts permettant de mieux appréhender la réalité étudiée. S'insérer dans un cadre théorique permet aussi de rendre compte de la pertinence de notre objet d'étude dans le champ scientifique.

Nous allons tout d'abord cerner le changement de paradigme opéré dans la relation Homme-environnement à travers le concept d' « *espace vécu* ». Puis, nous nous pencherons sur le concept d' « *ambiance* » qui met l'accent sur l'évaluation affective et sensible de l'espace par les individus. Nous nous demanderons si l' « *ambiance* » impacte l'action des Hommes. Nous nous intéresserons également en détail au processus de perception et d'action afin de comprendre comment les individus perçoivent leur environnement et agissent en conséquence. Nous terminerons par relier la mobilité aux ambiances urbaines.

1- L'espace vécu

Le concept d' « *espace vécu* » a été défini par Armand Frémont au début des années 1970

¹¹ Id

dans l'ouvrage « *La région, espace vécu* ». « *C'est l'espace vu des hommes, non seulement dans leurs déplacements qui constituent l'armature de leurs espaces de vie, mais aussi par toutes les valeurs qu'ils attribuent à ces espaces en tant qu'hommes*¹². »

1-1- L'espace vécu, une nouvelle approche de la région.

La géographie classique de Vidal de La Blache avait pour ambition l'étude des régions. Pour lui, « *la région est une portion de l'espace terrestre, dont l'individualisation tient à la très étroite combinaison des caractéristiques physiques, de celles de l'histoire, et des activités des sociétés qui l'occupent*¹³. » Il s'agissait pour cette géographie de décrire la spécificité des espaces et de ses occupants. Mais la géographie classique ne traitait que de la réalité objective de l'espace : « *Les régions naturelles où tout, relief et végétation, mais aussi densités humaines, modes d'habitat, activités économiques, usages et mentalités, procédait directement ou indirectement de l'ordre de la nature*¹⁴. » La relation entre l'Homme et son environnement était profondément unilatérale et déterministe car seul le milieu naturel pouvait expliquer l'espace des Hommes. La géographie marxiste n'a pas critiqué fondamentalement cette relation. Pour ce courant, c'est l'économie qui devient le facteur explicatif de la région, de l'organisation spatiale des hommes et de leurs activités. À une approche objective et déterministe, Armand Frémont a privilégié une approche subjective et constructiviste.

Le concept d'« *espace vécu* » a bouleversé le lien entre l'Homme et son espace. Cette notion place l'Homme comme créateur de son espace quotidien et met en lumière la perception et les représentations qu'il a de celui-ci. Ainsi, « *l'Homme lui-même serait le producteur de sa propre géographie*¹⁵. »

Selon Armand Frémont, les Hommes construisent leur espace selon deux modalités qu'il s'agit de distinguer :

L'espace de vie représente l'ensemble des espaces que les acteurs sont amenés à fréquenter dans leur quotidien tout au long de leur existence. Cela désigne plusieurs lieux différents : « *la localité, le lieu de résidence, de travail, de loisir et de consommation, de vie familiale et sociale élémentaire*¹⁶. » L'espace de vie rend compte des réalités économiques, des besoins matériels et sociaux des individus.

L'espace vécu comprend les différents lieux fréquentés, les représentations qui en sont faites

¹² FREMONT, Armand, Géographie et espace vécu. **In:** *Les espaces de l'Homme*, Odile Jacob, 2005, p. 102-103

¹³ SAINT-JULIEN, Thérèse. La région **[en ligne]**. **In:** *Hypergéô*.

Disponible sur: <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article14> (Consulté le 20 août 2018)

¹⁴ FREMONT, Armand. *La Région, espace vécu*. Paris, Flammarion, 1976, 288p

¹⁵ Id

¹⁶ DI MEO, Guy. Les territoires de la localité, origine et actualité. *L'Espace géographique*, n°4-93, pp. 306-307

ainsi que les valeurs qui y sont associées. Ainsi, l'espace vécu revêt une dimension cognitive, voire imaginaire. On va au-delà de l'espace de vie, où le réel prend son sens pour « *s'évader vers l'espace sans limites que les individus reconstruisent mentalement à partir de leur raison aussi bien que de leur imaginaire* ¹⁷ . » L'espace vécu est donc un espace où les Hommes projettent leurs représentations de l'espace mais aussi leurs désirs, leurs fantasmes, leurs souvenirs...

L'espace vécu varie selon des critères sociaux, culturels, biographiques... En effet, selon les individus, le territoire de vie ainsi que le sens donné à l'espace ne seront pas les mêmes.

En bref, étudier l'espace vécu revient à se poser la question suivante : « *Comment les hommes [...] s'approprient-ils, vivent-ils leurs territoires ?* ¹⁸ . »

1-2- Un espace du quotidien transformé par les mobilités.

Aujourd'hui, la mobilité a transformé les contours de l'espace vécu. Selon Armand Frémont, le concept est devenu indissociable du mouvement. « *La mobilité devenue de règle, permet de définir les nouveaux territoires mieux que la stabilité ou l'enracinement* ¹⁹ . » Le territoire de vie n'a jamais été aussi grand. Cela est rendu possible par le développement de la vitesse. Pour aller d'une activité sociale à une autre, l'acteur se déplace sur de plus ou moins grandes distances. Ainsi comme Armand Frémont l'explique dans son chapitre « *Les Hommes volants* », tiré de l'ouvrage « *La région : un espace vécu* », certains individus, comme les cadres d'entreprises, sont amenés à voyager en avion entre les différents grands pôles urbains, centres névralgiques du monde contemporain. Au contraire, les individus appartenant aux catégories les plus modestes sont soumis à la relégation dans l'espace ; les mobilités pendulaires deviennent alors une nouvelle réalité dans un monde où les métropoles concentrent les activités humaines. Au sein d'un territoire, les personnes se créent alors un archipel de lieux de vie. Dans ce travail, nous nous limiterons à l'échelle de la ville pour des soucis de faisabilité même si l'espace vécu va aujourd'hui au-delà de sa frontière. L'urbain concentre dans un même lieu les principales activités humaines. La succession d'activités et de rôles chez les acteurs les amènent à se déplacer quotidiennement.

Si les mobilités de plus en plus rapides déterminent aujourd'hui l'armature du territoire vécu, il ne faut cependant pas oublier que le mouvement, le lien entre les différents espaces de vie, est lui aussi vécu. La mobilité engage une traversée de l'espace, de lieux particuliers. Que représentent ces espaces traversés pour les acteurs? S'agit-il de non-lieux, un moyen d'aller d'un espace de vie à un

¹⁷ CROZAT Dominique, 1998. Géographie du bal en France – Diversité régionale. Production culturelle de l'espace local, acteurs (Thèse). Géographie, aménagement et urbanisme. Université Lyon 2. Disponible sur: <http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.1998.dcrozat&part=2712> (consulté le 20 août 2018).

¹⁸ FREMONT, Armand, *La Région, espace vécu*, Paris, Flammarion, 1976, 288p.

¹⁹ Id

autre ou plutôt d'une série de lieux empreints d'une signification particulière? Nous retiendrons la définition de François Ascher, « *se déplacer n'est pas seulement un moyen d'accéder à une activité, à un lieu, à une fonction. C'est aussi un temps et une activité spécifique, qui a ses qualités propres* »²⁰. » La mobilité devient donc une expérience à part entière qui met l'acteur dans un rapport avec le monde et autrui comme le montre Rachel Thomas ; « *De notre point de vue, la mobilité ne définit pas uniquement le processus physique par lequel l'homme se déplace et change de lieu. Elle désigne plus largement une manière de mettre le passant « en prise » avec l'espace public urbain* »²¹. » Plus qu'un espace de signification, l'espace devient une expérience vécue, c'est à dire un espace éprouvé dans lequel la mobilité prend place.

1-3- De l'espace signifié à l'espace ressenti.

L'œuvre de Merleau Ponty a contribué à mieux comprendre la relation de l'Homme avec son environnement. Il s'intéresse au rôle du corps dans la perception. Pour lui, la perception est un processus d'acquisition de la connaissance. Ainsi, il souhaite montrer que le corps participe à la construction d'une connaissance préconsciente. Le corps serait le contenant de l'expérience vécue. Il a participé au renouvellement de la phénoménologie, notamment en se positionnant contre la vision cartésienne de la nature humaine. Pour Descartes, le corps est « *une coquille* » abritant un esprit « *transcendant* » entraînant une opposition entre le corps et l'esprit. Pour Merleau Ponty, le corps n'est pas simplement une belle machinerie. Il fait le lien entre les choses du monde, les phénomènes et les pensées qu'on leur associe, leurs significations. Ainsi le corps devient un centre de communication entre le monde extérieur et l'être qu'il incarne. Merleau Ponty met en lumière ce qui a longtemps été ignoré, c'est à dire le rôle des émotions dans notre relation avec ce qui nous est extérieur²².

Pour Jean-Paul Thibaud, l'espace vécu n'est pas seulement « *pragmatique et finalisé* » c'est-à-dire un espace de la « *perception, de l'action, des objets et des pratiques qui s'y rapportent* »²³. La relation à l'espace se fait à travers les représentations que l'on en a mais également par le biais de notre corps, notre « *être au monde* »²⁴ support d'une connaissance affective. Il nomme cet espace « *l'espace affectif et qualifié* ». Cette espace est « *celui de nos humeurs et de nos sensations, celui*

²⁰ ASCHER, François. Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs. Essai sur la société contemporaine. Ed. De l'Aube, La Tour d'Aigues, 2000.

²¹ THOMAS Rachel, 2000. Ambiances publiques, mobilité, sociabilité : approche interdisciplinaire de l'accessibilité piétonnière des villes (thèse). Architecture/Sciences Humaines et Sociales, université de Nantes.

²² MERLEAU-PONTY Maurice. Phénoménologie de la Perception. Paris, Gallimard, coll. « Tel », [1re édition 1945], 1976, 552p.

²³ THIBAUD Jean-Paul. Petite archéologie de la notion d'ambiance. **In** : *Communications*, 90, 2012. Les bruits de la ville, pp. 155-174 .

²⁴ MERLEAU-PONTY Maurice. Phénoménologie de la Perception. Paris, Gallimard, coll. « Tel », [1re édition 1945], 1976, 552p.

des atmosphères qui nous enveloppent et des sentiments qui nous traversent [...] se rapportant ainsi au monde ambiant et à nos manières d'être au monde »²⁵. Ainsi rationalité et sensibilité, âme et corps fonctionnent indissociablement l'un de l'autre. Nous utiliserons donc la définition de Armand Frémont : «Un espace vécu est vu, perçu, ressenti, aimé ou rejeté, modelé par les Hommes et projette sur eux les images qui les modèlent»²⁶ car cette approche allie espace signifié et espace ressenti.

2- Les ambiances

Le concept d'« *ambiance* » apparaît comme la prolongation des travaux amorcés sur l'espace vécu tout en donnant une priorité à « *l'espace affectif et qualifié* ». En effet, le concept s'attache particulièrement à l'espace du senti et du ressenti, en mettant l'accent sur le rapport sensible et affectif des hommes avec leur environnement.

2-1- Qu'est-ce qu'une ambiance ?

Selon Jean Paul Thibaud, pour comprendre la notion d'ambiance, il faut en premier lieu s'intéresser à la sémantique du mot, à son apparition et à son utilisation au fil du temps. Il démontre la parenté entre « *milieu* », « *climat* » et « *ambiance* » et définit ces mots comme renvoyant à ce qui « *nous entoure, nous enveloppe, nous influence* ». Après avoir rapproché ces termes, il les différencie en apportant certaines nuances à chacun d'eux. Tout d'abord, l'ambiance revêt « *toujours et immédiatement ce caractère « moral » ou « affectif »* ». Ensuite, l'ambiance est « *connotée positivement et associée à un lieu ou une situation agréable* » contrairement aux notions de climat et de milieu qui sont des termes neutres. Enfin, alors que le milieu met à jour des relations, les ambiances revêtent quant à elles des qualités²⁷.

Ainsi, nous nous rapprochons de la définition développée par Pumain Denise, Paquot Thierry et Kleinschamager Richard « *L'ambiance serait l'ensemble des je ne sais quoi et des presque rien qui font que les uns ou les autres vont associer à telle ou telle ville ou à un quartier, vécu à tel ou tel moment du jour ou de l'année, des sensations de confort, d'agrément, de liberté, de jouissance, de mouvement, ou de malaise, d'inconfort, d'insécurité, d'ennui.... L'ambiance urbaine se définit nécessairement dans la subjectivité et l'instantanéité de l'expérience, mais elle n'a pas qu'une dimension individuelle et passagère, elle peut être mise en relation avec des éléments*

²⁵ THIBAUD Jean-Paul. Petite archéologie de la notion d'ambiance. **In** : *Communications*, 90, 2012. Les bruits de la ville pp. 155-174 .

²⁶ FREMONT, Armand. *La Région, espace vécu*. Paris, Flammarion, 1976, 288p.

²⁷ THIBAUD Jean-Paul. Petite archéologie de la notion d'ambiance. **In** : *Communications*, 90, 2012. Les bruits de la ville pp. 155-174.

*objectifs et mesurables du cadre de vie ou des comportements collectifs*²⁸.» L'ambiance confronte l'Homme et son espace dans un rapport subjectif et immédiat. De plus, l'ambiance est évaluée par l'Homme consciemment par un jugement ou inconsciemment par des sensations, des sentiments, des émotions. En outre, la forme urbaine et l'espace social ne sont pas non plus sans lien avec l'ambiance perçue. En bref, « *L'ambiance procède à la fois et indissociablement des propriétés matérielles de l'environnement et des états affectifs du sujet percevant*²⁹. »

Un courant théorique et technique est apparu autour du concept d'ambiance depuis une vingtaine d'années dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme. Les sciences de l'ingénieur ainsi que les sciences physiques se sont appropriées cette notion afin d'étudier l'environnement physique et sensible (relevé sonore, lumineux, olfactif) et d'en rendre compte dans la conception urbaine. Ainsi, plusieurs professions ont vu le jour (scénographe urbain, concepteur lumière, designer sonore etc.) dans le but de créer des ambiances urbaines, c'est-à-dire des environnements particuliers susceptible de créer des sensations singulières aux personnes, qu'elles soient simplement de passage ou résidant dans la ville. Ainsi la notion d'ambiance se veut opératoire et articule savoir et action.

Une ambiance, au sens majeur du terme, ne saurait toutefois être « *appréhendée sans engager le rapport sensible d'un ensemble de sujets percevant*³⁰. » Ainsi, les sciences humaines se sont dans un même temps emparées de ce champ de recherche et d'action afin de mieux comprendre la perception des hommes sur leur environnement. La notion d'ambiance s'inscrit donc dans la tradition des études de l'espace vécu, de la psychologie environnementale ou encore de la phénoménologie. Le courant des ambiances est « *une cinquième voie à la recherche de transversalités entre les formes sensibles, les formes spatiales et les formes sociales*³¹. »

L'objectif de l'espace vécu, selon Armand Frémont, est de « *participer à la promotion de cette idée toujours nouvelle : le bonheur*³². » Cela reste une priorité pour le courant des ambiances. Son but est d'améliorer qualitativement le cadre de vie des habitants et des usagers. Ainsi, des questionnements d'ordre éthique apparaissent au sein de ce mouvement scientifique et technique. Plusieurs travaux proposent d'« *identifier les critères d'un environnement urbain de qualité saisi en terme esthétique : environnement favorisant la puissance d'agir, donnant lieu à une expérience*

²⁸ PUMAIN Denise, PAQUOT Thierry, KLEINSCHMAGER Richard. Dictionnaire La ville et l'urbain. Paris : Economica-Anthropos (collection Villes, dir. D.Pumain), 2006, 320 p.

²⁹ THIBAUD Jean-Paul. La ville à l'épreuve des sens. **In** : *Ecologies urbaines : états des savoirs et perspectives*, Economica-Anthropos, 2010, pp.198-213.

³⁰ AMPHOUX Pascal. La notion d'ambiance. Un outil de compréhension et d'action sur l'espace public. **In** : *L'espace public urbain : de l'objet au processus de construction*, PU du Mirail, 2007, pp.71-81.

³¹ THIBAUD Jean-Paul . La ville à l'épreuve des sens. **In** : *Ecologies urbaines : états des savoirs et perspectives*, Economica-Anthropos, pp.198-213, 2010.

³² FREMONT, Armand, La Région, espace vécu, Paris, Flammarion, 1976, 288p.

pluri-sensorielle, impliquant un attachement profond de la part des citoyens »³³. Il serait intéressant de voir une définition se construire autour des enquêtes menées sur un parcours de mobilité cyclable de qualité. On pourrait retrouver des récurrences chez les cyclistes dans leurs recherches d'expériences particulières.

Dans ce contexte, nous allons voir comment l'espace urbain peut avoir des conséquences sur les pratiques, les comportements et les façons d'éprouver le monde.

2-2- Modalités des ambiances et impacts sur l'individu.

Afin de rendre compte de l'environnement perçu, il s'agit tout d'abord de s'appuyer sur les déterminants d'une ambiance. Quelles sont les dimensions en jeu quand on parle d'ambiance? Ont-elles (les dimensions) des conséquences sur le ressenti et les comportements des Hommes?

Selon Rachel Thomas, pour décrire et qualifier une ambiance, il est essentiel de prendre en compte les dimensions physiques, sociales et temporelles. « *L'ambiance émerge et prend forme dans des volumes, dans des surfaces, dans des dispositifs, à travers des matériaux qui tour à tour la confortent, la maintiennent, l'amplifient ou à l'inverse l'étouffent et l'éteignent* »³⁴. » Qu'il s'agisse des formes urbaines ou, plus spécifiquement, de l'aménagement, l'environnement physique joue un rôle dans le ressenti et les comportements. Des études ont été consacrées aux effets de l'éclairage urbain public sur les pratiques nocturnes. Cet aménagement a favorisé la création d'une ville plus vivante, favorisant les sociabilités autour des activités nocturnes à travers les bars et les boîtes de nuit. Les mobilités nocturnes en lien avec le développement de ces activités sont donc devenues possibles. Les acteurs évoquent alors leur rejet pour certaines rues non éclairées car ils ressentent un sentiment d'insécurité ce qui entraîne des stratégies d'évitement³⁵. Il serait intéressant de voir si les aménagements cyclistes participent également à créer des comportements, des modes d'attention particuliers ou encore une motricité différenciée. Ainsi, les pistes cyclables provoquent-elles vraiment un sentiment de sécurité qui amènerait les individus à relâcher leur attention au profit d'un regard tourné vers le paysage ? La question se pose également pour les formes urbaines. Les espaces ouverts où l'on peut porter notre regard loin sont-ils privilégiés aux espaces fermés, où la forte densité des bâtiments devient un frein à la vue des personnes et peut potentiellement provoquer un sentiment d'oppression ?

La notion d'ambiance revêt également la qualité des interactions sociales qui prennent place

³³ THIBAUD Jean-Paul . La ville à l'épreuve des sens. In : *Ecologies urbaines : états des savoirs et perspectives*, Economica-Anthropos, pp.198-213, 2010.

³⁴ THOMAS Rachel. Qualifier les ambiances architecturales et urbaines. 1st International Congress on Ambiances, Grenoble 2008, Sep 2008, Grenoble, France. À La Croisée, pp.37-40, 2011, Ambiances, ambiance.

³⁵ CHELKOFF Grégoire, BARDYN Jean-Luc. Une approche qualitative de l'éclairage public. [Rapport de recherche] 17, CRESSON; GEG. 1990, pp.167.

au sein de lieux urbains. Par exemple, le quartier des Lices à Rennes peut configurer des modes d'attentions et des pratiques habitantes différents, par le simple fait de la présence du marché. La foule aura alors un impact sur l'ambiance perçue ; les interactions, les bousculades ou les conversations spontanées peuvent contribuer à créer une ambiance positive ou négative.

La dimension temporelle joue un rôle non négligeable sur la perception des ambiances. « *Certains lieux changent d'ambiance, de façon plus ou moins rapide, au gré de l'alternance des saisons, du cycle jour/nuit, des moments de la journée*³⁶... » Ainsi vers 8 heures, on va retrouver des voies de circulation congestionnées de même qu'à la sortie des bureaux vers 17 heures. Ceci peut avoir un impact sur les cyclistes, qui vont alors adapter leur cheminement en fonction de leur expérience du phénomène. Comme nous l'avons dit précédemment, il ne faut pas oublier le rôle du sujet percevant dans la constitution de l'ambiance. L'individu à sa propre dynamique temporelle. Les contraintes horaires peuvent avoir des effets sur leur état d'esprit, leur capacité à être sensible ou non à leur environnement. Rachel Thomas souligne l'impact de l'état affectif de l'individu sur sa perception de la ville et ses actions ; « *La ville « magnétise » le pas, l'attire ou le rejette vers des zones plus ou moins attractives (les « zones d'ombre du marcheur »), en fonction de l'humeur ou de l'intuition du piéton, en fonction de sa disponibilité sensorielle également*³⁷. »

Le marketing sensoriel désigne l'ensemble des techniques marketings visant à utiliser le sensible pour favoriser l'achat d'un produit. Il nous amène à réfléchir sur la capacité d'une ambiance à dicter les comportements humains.

Les travaux de Pascal Amphoux remettent en cause l'idée que les ambiances produisent des comportements spécifiques ; « *Les ambiances ne déterminent pas plus les pratiques que celles-ci ne déterminent celles-là. Elles ne les "conditionnent" pas plus qu'elles ne sont conditionnées par elles. Les logiques déterministes de la représentation, du conditionnement ou de la motivation sont donc étrangères au registre de l'Ambiance. Tout y est induction réciproque et co-détermination*³⁸. » Ainsi, le comportement d'achat est moins le résultat de l'ambiance que de la volonté d'acheter de l'individu. On peut imaginer que l'ambiance influera seulement sur le choix du magasin.

D'autres travaux remettent également en cause une adéquation stricte entre l'espace conçu, un espace pensé par les aménageurs avec des usages prédéfinis, et l'espace vécu. Un espace conçu, répond à des besoins bien spécifiques et peut être détourné de son usage initial ou ne pas répondre à l'usage souhaité. C'est par la perception et l'action des personnes que la ville se crée. Ainsi,

³⁶ THOMAS Rachel. Qualifier les ambiances architecturales et urbaines. 1st International Congress on Ambiances, Grenoble 2008, Sep 2008, Grenoble, France. À La Croisée, pp.37-40, 2011, Ambiances, ambiance.

³⁷ THOMAS Rachel. La marche en ville. Une histoire de sens. **In** : Rhuthmos, 19 septembre 2016. Disponible sur: <http://rhuthmos.eu/spip.php?article1073> (consulté le 20 août 2018).

³⁸ AMPHOUX Pascal. La notion d'ambiance. Un outil de compréhension et d'action sur l'espace public. **In** : *L'espace public urbain : de l'objet au processus de construction*, PU du Mirail, 2007, pp.71-81.

l'individu a toujours le dernier mot dans la mise en ambiance de la ville ; c'est à travers le prisme de ses sens qu'il évalue et donc qualifie une ambiance. Rachel Thomas prend l'exemple de la marche en ville et des cheminements empruntés : « *la ville, et plus largement le territoire urbain, existe et fonctionne d'abord à travers les usages qu'en font les piétons. Jean-François Augoyard, le premier, a porté attention à ces pas qui, jour après jour, reconfigurent la ville au-delà de la logique du conçu*³⁹. » Ainsi il n'existe pas de cheminement spécifique à la marche qui serait conditionné par les aménagements piétons et on peut aisément penser la même chose pour les cyclistes. Prenons l'exemple du réseau cycliste dit « *structurant* », en cours de construction à Rennes et « *destiné à offrir des liaisons directes et sécurisées*⁴⁰ » entre les centralités urbaines. C'est l'usage qu'en font les cyclistes qui va déterminer son caractère « *structurant* » ou non. Mais on peut d'ores et déjà prédire qu'il ne va pas concentrer la totalité des cyclistes urbains. On voit bien ici que ce sont les personnes qui créent l'ambiance par leur perception de l'espace avant que les ambiances conçues ne déterminent des usages et des pratiques. Selon Jean-François Augoyard « *tout cheminement, tout habiter se donnent non seulement comme structures, figures mais aussi comme configuration, structuration c'est-à-dire déformation du bâti tel qu'il était conçu et recreation de l'espace par le sentir et la motricité*⁴¹. »

Ainsi, les ambiances sont moins le résultat d'une conception architecturale que d'une construction individuelle et collective. Il ne faut pas sous-estimer le rôle des usagers dans la production des ambiances urbaines d'une ville. Selon Jean-Paul Thibaud, « *l'espace vécu n'est en aucun cas le simple résultat de la réception des espaces conçus. L'activité habitante elle-même – se déclinant dans les perceptions sensibles, les actions pratiques, les expressions culturelles et les interactions sociales – participe de la mise en ambiance des espaces urbains*⁴². »

Il s'agit maintenant de voir plus en détail l'interaction des personnes avec leur environnement à travers les concepts de perception et d'action.

3- Perceptions et représentation, intermédiaire de la relation Homme -environnement.

La perception selon Benoît Feildel peut être définie comme la « *fonction par laquelle*

³⁹ THOMAS Rachel. La marche en ville. Une histoire de sens. **In** : *Rhuthmos*, 19 septembre 2016. Disponible sur: <http://rhuthmos.eu/spip.php?article1073> (Consulté le 8 avril 2018).

⁴⁰ RENNES METROPOLE. Un plan «Vélo Rennes 2020» pour développer encore l'usage du vélo à Rennes. 2015. Disponible sur: <http://metropole.rennes.fr/actualites/institutions-citoyennete/institution/un-plan-velo-rennes-2020-pour-developper-encore-lusage-du-velo-a-rennes/> (Consulté le 10 avril 2018)

⁴¹ AUGOYARD, Jean-François. Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain. Paris, Ed. du Seuil, 1979, 186 p.

⁴² THIBAUD Jean-Paul. L'énigme des ambiances en partage. **In** : THIBAUD Jean-Paul et ROSE DUARTE Cristiane. *Ambiances urbaines en partage. Pour une écologie sociale de la ville sensible*, MétisPresses, 2013.

*l'individu prend l'information des évènements du milieu extérieur ou du milieu interne par la voie des mécanismes sensoriels*⁴³ ». C'est l'intermédiaire entre la subjectivité de l'Homme et son environnement. Elle est liée au mécanisme du senti (perception tournée vers l'extérieur) et du ressenti (perception tournée vers l'intérieur).

3-1- Sentir et ressentir

Le senti renvoie à la sensorialité. Pour Denis Martouzet, c'est « *la capacité qu'ont nos sens de nous approcher du réel qui nous entoure* »⁴⁴. Le développement de la neuroscience a rendu obsolète les 5 sens que l'on attribue habituellement à l'Homme (la vue, l'ouïe, l'odorat, le goût et le toucher). Aujourd'hui, on parle plutôt de récepteurs physico-chimiques afin de rendre compte de la nature de nos sens avec plus de précision. Pendant longtemps, le sens du toucher était lié à la perception de nombreuses sensations comme par exemple la douleur ou la chaleur. Aujourd'hui, on différencie les deux ; on parle de nociception et de thermoréception.

Sentir va au-delà d'une détermination de la forme, du son ou de la couleur d'un objet. « *Sentir quelque chose via les sens s'accompagne automatiquement d'une interprétation ou, à défaut, d'une interrogation sur le quelque chose senti* »⁴⁵. Il y a un traitement cognitif des sensations reçues ; c'est le ressenti. Il correspond toujours selon Denis Martouzet à « *la plus ou moins grande force avec laquelle nos sens nous procurent des sensations* »⁴⁶. Ainsi, le ressenti est une qualification et une évaluation cognitive en lien avec ce que l'on a perçu et qui se manifeste intérieurement à travers les sensations. Les deux phénomènes du senti et du ressenti sont indissociables l'un de l'autre et opèrent simultanément. Selon Benoît Feildel, alors que la sensorialité n'aurait qu'une dimension physiologique, la sensibilité serait un lien entre activité physiologique (perception) et activité psychique (sensation)⁴⁷.

Pour bien différencier les domaines de la sensorialité et de la sensibilité nous avons pris l'exemple d'un extrait de Vidal de La Blache. Dans cet extrait, il décrit la Seine ;

⁴³ FEILDEL Benoît, 2004. Le rapport affectif entre l'individu et la ville (Mémoire). Géographie, aménagement et urbanisme. Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement de Tours, 2004. Disponible sur : https://www.researchgate.net/publication/240476114_Le_rapport_affectif_a_la_ville_Construction_cognitive_du_rapport_affectif_entre_l'individu_et_la_ville (consulté le 20 août 2018).

⁴⁴ MARTOUZET Denis, « Introduction. Une ville, cinq sens, trois traitements : sensoriel, cognitif et affectif », *Norois*, 227 | 2013, 7-10.

⁴⁵ Id

⁴⁶ Id

⁴⁷ FEILDEL Benoît. Vers un urbanisme affectif. Pour une prise en compte de la dimension sensible en aménagement et en urbanisme », *Norois*, 227 | 2013, 55-68.

« Bien ouvert par son orientation aux rayons du soleil, dont les premiers feux l'éclairent et dont les feux couchant illuminent un des plus merveilleux panoramas urbains qu'on puisse voir, le fleuve trace à travers la ville un grand courant d'air et de lumière. »⁴⁸

La description du cours d'eau est de l'ordre du senti. L'émerveillement de l'auteur pour ce bras d'eau est du domaine du ressenti. Selon Lucile Grésillon « *L'usage du terme ressentir [...] insiste sur l'émotion, le plaisir et le déplaisir éprouvés* »⁴⁹ en d'autres termes sur l'affectif. François Perea et Marc Levivier reprennent la définition formulée par Laplanche et Pontalis ; « *L'affect correspond à tout état affectif, pénible ou agréable, vague ou qualifié, qu'il se présente sous la forme d'une décharge massive ou d'un état général* »⁵⁰. »

Selon Benoît Feildel, il est nécessaire de différencier la sensibilité de l'affectif, car si la sensibilité est une réponse psychique instantanée à une stimulation physiologique, l'affectivité quant à elle « *s'incarne sur une temporalité plus élargie* »⁵¹. L'auteur prend l'exemple des émotions pour démontrer cette différenciation. De prime abord, une émotion apparaît comme un état affectif bref. Mais l'émotion prend racine dans l'histoire d'un individu ; son passé et son horizon d'attentes. Ainsi l'affectif, le plaisir ou le déplaisir éprouvé est en lien avec les expériences du passé, les souvenirs... En d'autres termes, l'affectif procède à la construction de l'expérience vécue.

Les états affectifs, c'est-à-dire les humeurs, les émotions ou les sentiments, se manifestent en premier lieu dans le corps. « *L'affect apparaît alors comme une expérience qualitative qui met en avant sa dimension corporelle ou somatique : le cœur palpite, la respiration s'accélère, les jambes fléchissent, etc* »⁵²... Il se déclenche lors de l'appréhension de certains objets ou situations. Selon Boumédienne BOURICHE c'est « *la perception d'un écart à la réalité équivalant à une infirmation des attentes* »⁵³ qui peut déclencher une série d'états affectifs tels que les émotions ou les sentiments, qui vont avoir des répercussions sur le corps et l'action. Autrement dit, le corps nous envoie un signal lorsqu'une situation, un objet ou un événement n'étaient pas prévus ni attendus. Par exemple, la présence soudaine d'un serpent provoque une émotion de stupeur et pour certains de la terreur qui se traduit par une montée d'adrénaline, préparant ainsi l'individu à la fuite.

⁴⁸ DE LA BLACHE Vidal. Tableau de la géographie de la France, 1re édition 1908.

⁴⁹ GRESILLON Lucile, Sentir et ressentir Paris. L'exemple du quai du RER B à Châtelet-les Halles. *Norois*, 227 | 2013, 11-24.

⁵⁰ PEREA François, et LEVIVIER Marc. Nommer/énoncer l'affect. La lettre de l'enfance et de l'adolescence, vol. 87, no. 1, 2012, pp. 71-86.

⁵¹ FEILDEL Benoît, Vers un urbanisme affectif. Pour une prise en compte de la dimension sensible en aménagement et en urbanisme, *Norois*, 227 | 2013, 55-68.

⁵² DECHAUX Jean-Hugues. *Intégrer l'émotion à l'analyse sociologique de l'action*. Terrains/Théories, 2014. Disponible sur: <http://journals.openedition.org/teth/208> ; DOI : 10.4000/teth.208. (Consulté le 5 septembre 2018).

⁵³ BOURICHE Boumédienne. Émotions et dynamique des représentations sociales, *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, vol. numéro 102, no. 2, 2014, pp. 195-232.

En bref, l'affect « *est fondamentalement un rapport : il concerne notre rapport corporel autant qu'intellectuel à autrui et au monde, c'est-à-dire à un environnement sensible, social et culturel [...] Ressentir c'est être en relation, être affecté par quelqu'un ou quelque chose. L'émotion est indissociable d'une activité de sens*⁵⁴. »

3-2 Affects et représentations sociales ; donner un sens à son environnement immédiat

Jean-Bertrand Michel reconnaît la relativité de la perception de l'espace : « *Le paysage, regardé comme un réseau de signifiés et de signifiants, est compris différemment par chacun qu'il soit individu ou groupe*⁵⁵. » Cela est dû aux représentations différenciées des personnes.

Les représentations ont pour rôle d'étiqueter et donc de simplifier notre réalité. Elles nous informent sur le sens, la signification que l'on donne aux choses. Autrement dit, elles sont une image de la réalité telle que l'on se la représente. Elles sont teintées de valeurs que l'on attribue aux objets, aux situations, à l'espace... Il existe deux formes de représentations :

- L'affectif, une forme de pré-connaissance de la réalité qui prend forme dans le corps et qui est en lien avec nos expériences propres du passé et de nos idéaux. Ainsi, selon Jean-Hugues Déchaux, « *les émotions (au sens général) sont assimilables à des croyances axiologiques ou au minimum à des « perceptions de valeurs ». Par exemple, si j'ai peur de la vipère c'est que je crois que la vipère constitue un danger. Si je suis triste à propos de la mort de ma mère c'est que je crois qu'elle constitue une grande perte. À chaque émotion correspond une valeur particulière, une manière d'évaluer un objet, de porter une appréciation symbolisée ici par le syntagme « je crois que »*⁵⁶. »

- Les représentations sociales, qui sont des visions communes véhiculées au sein d'un groupe d'appartenance, notamment par la socialisation.

Même si nous avons ici différencié l'affectivité des représentations sociales comme deux manières de voir le monde, il ne faut pas oublier le rôle des représentations sociales et culturelles dans la construction de l'affectivité. Ainsi le décès d'une personne ne sera pas vécu émotionnellement de manière similaire dans les pays occidentaux et chez les Papous de Nouvelle-Guinée car la signification de la mort est extrêmement différente dans ces régions. Alors que chez les occidentaux la mort signifie la fin d'une vie, pour les Papous la mort constitue un renouveau, une nouvelle existence spirituelle. Ainsi, pour faire honneur à leurs morts, les Papous célèbrent le décès du défunt dans la joie, contrairement aux pays occidentaux où la tristesse est de mise.

Ces images construites de la réalité, qu'elles soient le résultat de l'expérience vécue ou d'une

⁵⁴ Id

⁵⁵ BERTRAND Jean . Les espaces humains d'un paysage. L'Espace géographique, 1974, pp. 147-148

⁵⁶ DECHAUX Jean-Hugues. Intégrer l'émotion à l'analyse sociologique de l'action. Terrains/Théories, 2014. Disponible sur: <http://journals.openedition.org/teth/208> ; DOI : 10.4000/teth.208. (Consulté le 5 septembre 2018).

vision commune n'est pas sans conséquence sur notre perception du sensible. Le sensible qui s'impose à nous agit sur notre capacité à éprouver. Prenons un exemple pour démontrer ce lien : « *la sirène du premier mercredi midi de chaque mois que tous les habitants de France connaissent au point de ne plus vraiment l'entendre sera vécue émotionnellement de façon très forte, très stressante par un ressortissant étranger, nouvellement arrivé en provenance d'un pays vivant un conflit armé avec bombardements aériens prévenus par de tels signaux sonores*⁵⁷. »

On voit que la manière de réagir à un stimulus est différente selon la représentation que l'on se fait de son environnement, sa signification. Selon Piaget, « *la représentation consiste soit à évoquer des objets en leur absence, soit lorsqu'elle double la perception en leur présence, à compléter la connaissance perceptible en se référant à d'autres objets non actuellement perçus*⁵⁸. » Ainsi pour un ressortissant étranger, le bruit de la sirène prend le sens d'une attaque armée tandis que pour un français il n'évoque rien de particulier, si ce n'est que l'on est le premier mercredi du mois. Cet exemple évoque à la fois la dimension affective liée à « *la biographique individuelle, via ses souvenirs, et à la dimension future de cette trajectoire, via ses attentes et ses craintes qui, tous, au final, font que l'on voit, l'on sent, l'on entend... Préférentiellement ce que l'on veut bien voir, sentir, entendre*⁵⁹ ... » mais aussi les représentations sociales et culturelles. La signification de la sirène le premier mercredi du mois est partagé par l'ensemble des Français. Ainsi, les représentations, qu'elles soient de l'ordre de l'affectif ou du social, agissent comme des filtres à la perception. Nous avons vu que l'affectif et les représentations changent nos manières de percevoir le monde, d'être au monde. Il s'agit de voir maintenant comment ces représentations influent sur nos actions.

3-3- Les représentations sociales et l'affectif comme moteur de l'action

Notre perception d'un environnement est issue de notre apprentissage social, apprentissage par lequel nous intégrons des normes, des valeurs propres à notre groupe, à notre culture, à travers des représentations sociales. La conséquence peut être une adaptation des comportements en fonction des lieux et des normes véhiculées par ces lieux. Ainsi, il est attendu dans une bibliothèque que l'on soit le plus silencieux possible. La perception des espaces est liée aux valeurs sociales attachées aux lieux et influe donc sur notre comportement⁶⁰. Mais qu'en est-il des états affectifs ? Peuvent-ils déterminer l'action ?

⁵⁷ MARTOUZET Denis. Introduction. Une ville, cinq sens, trois traitements : sensoriel, cognitif et affectif, Norois, 227 | 2013, 7-10.

⁵⁸ BAILLY Antoine. *La Géographie du bien-être*. Paris, PUF, 1981.

⁵⁹ MARTOUZET Denis. Introduction. Une ville, cinq sens, trois traitements : sensoriel, cognitif et affectif, Norois, 227 | 2013, 7-10.

⁶⁰ FISHER Gustave-Nicolas. *Psychosociologie de l'environnement social*. Paris : Dunod, 1997.

Les théories de l'action se sont intéressées à la nature des actions humaines, qu'elles soient individuelles ou collectives. Ainsi, elles s'interrogent sur la manière dont les Hommes sont amenés à agir. Quelles sont les motivations qui poussent les individus à l'action ? Comment se traduisent-elles dans la réalité ?

Max Weber, père de la sociologie de l'action, a construit quatre grands idéaux types pour qualifier les actions :

L'« *action rationnelle en finalité* », est la même que celle développée par la théorie du choix rationnel. L'Homme utilise de façon optimale les ressources mises à sa disposition dans le but de parvenir à un objectif. Dans « *l'action rationnelle en valeur* », on agit en fonction de valeurs sans forcément se soucier des conséquences de son action. L'« *action traditionnelle* » est motivée par les traditions ou les habitudes. Enfin, les « *actions affectives* » sont déterminées par les passions et les émotions⁶¹.

Déjà Weber montrait que l'action pouvait être du ressort de l'affectif. Jean Hugues Dechaux nuance les propos de Weber : « *comme l'action traditionnelle, l'action affectuelle ne comporte pas d'aspect vraiment conscient et se situe à la limite du comportement purement réactif, donc dépourvue d'orientation significative (« significativement orientée » suppose selon Weber un sens visé : on agit en vue de)* ⁶². » Ainsi pendant longtemps l'affectivité était mise de côté dans l'explication sociologique permettant de comprendre les actions individuelles et collectives. Selon Benoît Feildel « *la notion de passion et par là-même d'émotion, est en quelque sorte, si ce n'est dévalorisée, du moins confortée dans son opposition à l'activité, la réflexion, l'intellect*⁶³ ... »

Hume a été l'un des premiers à critiquer cette posture rationaliste qui omettait la place des émotions dans l'action. « *La raison est et ne peut qu'être l'esclave des passions et elle ne peut jamais prétendre à une autre fonction que celle de servir les passions et de leur obéir* ⁶⁴. » Selon Hume, seules les passions sont capables de mettre en action l'individu. Les passions seraient donc le moteur de l'action dans le but de la satisfaction du plaisir. La raison et l'intellect seraient les moyens d'y parvenir. Sans la passion qui nous motive, la raison est incapable de nous motiver pour agir. « *La raison sert donc les passions qui nous motivent, en pourvoyant à l'identification des meilleurs moyens susceptibles de satisfaire les orientations que nous donnent nos passions* ⁶⁵. » On voit la relation entre rationalité et affectivité. Ici, David Hume ne nie pas le rôle de la rationalité

⁶¹ WEBER Max, *Économie et Société*. (traduction par un collectif dirigé par J. Chavy et E. de Dampierre), Plon, Paris, 1971.

⁶² DECHAUX Jean-Hugues. *Intégrer l'émotion à l'analyse sociologique de l'action*. Terrains/Théories, 2014. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/teth/208> ; DOI : 10.4000/teth.208. (Consulté le 5 septembre 2018).

⁶³ FEILDEL Benoît, 2010. *Espaces et projets à l'épreuve des affects. Pour une reconnaissance du rapport affectif à l'espace dans les pratiques d'aménagement et d'urbanisme* (Thèse). Géographie. Université François Rabelais - Tours.

⁶⁴ HUME David ([1739] 2006). *Traité de la nature humaine. Livre II : Des passions. Les classiques en sciences sociales*, 185 p.

⁶⁵ Id

dans l'action mais le limite en tenant compte du rôle des émotions dans l'action des individus.

Selon Jean-Hugues Déchaux, « *intégrer l'émotion à l'analyse sociologique de l'action, c'est reconnaître que nous sommes plus complexes que notre conscience. Le savoir dont on dispose pour agir est plus vaste que la connaissance épistémique que produit l'esprit, la volonté* ⁶⁶. » Ainsi l'affectivité n'est pas exclue de l'intellect, de la rationalité et donc de l'action.

Bernard Rimé évoque le « *guidage silencieux des affects* » pour traduire l'idée que « *la valence de l'expérience affective passée marque les éléments du milieu au point de devenir les « signaux les plus puissants qui soient* ⁶⁷. » A travers cette exemple de la promenade en apparence anodine, Bernard Rimé nous montre la puissance de l'affectivité dans la construction de l'action. Cela nous prouve que les stratégies, notamment le choix des cheminements, ne sont pas seulement du ressort de la raison mais peuvent être en grande partie liées à l'affectivité des personnes et à leurs expériences vécues. La psychologie environnementale nous propose un modèle d'action schématisé en lien avec la perception de l'espace liée à l'expérience vécu. Ainsi, « *l'écart entre l'image, les attentes qu'elle a de l'espace et ce qu'il permet réellement, elle [une personne] élabore un univers des possibles, c'est-à-dire les différentes possibilités de projection que lui offrent les caractéristiques de l'espace* ⁶⁸. »

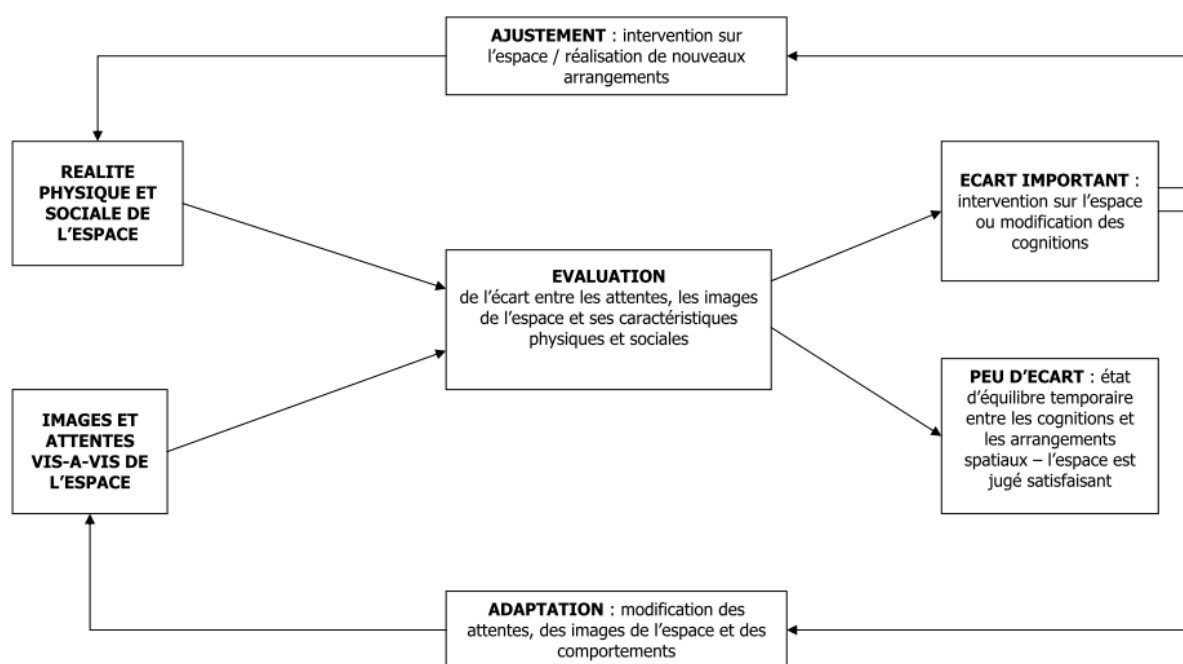


Figure 0: Représentation schématique du processus dynamique de L'expérience vécue de l'espace

Source : DUBOIS Nicolas, 2004. L'automobile : un espace vécu comme un autre chez-soi. Sciences de l'Homme et Société. Université de Nanterre - Paris X.

⁶⁶ DECHAUX Jean-Hugues. Intégrer l'émotion à l'analyse sociologique de l'action. Terrains/Théories, 2014. Disponible sur: <http://journals.openedition.org/teth/208> ; DOI : 10.4000/teth.208. (Consulté le 5 septembre 2018).

⁶⁷ RIME, Bernard. Le partage social des émotions. Paris : Presses Universitaires de France, 2005.

⁶⁸ DUBOIS Nicolas, 2004. L'automobile : un espace vécu comme un autre chez-soi. Sciences de l'Homme et Société. Université de Nanterre - Paris X.

Ce modèle pourrait expliquer les cheminements cyclistes et leurs évolutions dans le temps. Il explique également des processus d'habitudes qui peuvent se développer dans les pratiques quotidiennes. Selon l'évaluation de l'environnement, qui procède en grande partie de l'affectif, l'acteur aura le choix de s'ajuster, c'est-à-dire de changer d'itinéraire ou de s'adapter en modifiant ses comportements et sa pratique sans toutefois changer d'itinéraire, même si celui-ci induit des sensations désagréables (par exemple un stress induit par le trafic ou par le bruit). Il s'agira de voir à quel moment et pour quelles raisons les individus s'ajustent et s'adaptent.

Nous avons vu d'une manière globale la relation de l'homme à son environnement et les différents processus en jeu. Il s'agit maintenant de mettre tout cela en lien avec une pratique mobile spécifique : celle du vélo.

4- La mobilité dans l'approche interactionnelle avec l'environnement

Considérer la thématique du mouvement en ville dans sa dimension sensible et affective nécessite des précisions concernant le terme de mobilité. Qu'est-ce que cette notion recouvre et comment faisons-nous en usage ?

4-1 Définition et limites du concept de mobilité.

Le concept de « *mobilité* » est à manier prudemment. La géographie n'est pas la seule discipline qui s'est intéressée à la mobilité. Le concept est né tout d'abord en sociologie où il avait le sens de changement social. La mobilité sociale des individus est alors utilisée pour rendre compte de la transformation ou de la stabilité d'une organisation sociale. La science des trafics, née à la suite de la généralisation de l'automobile, parlait de mobilité pour qualifier les flux de transport qui correspondent aux transferts soit par un réseau, soit par un moyen de communication d'une grande quantité d'hommes, de véhicules, d'informations, de marchandises⁶⁹. Pour un géographe, la mobilité dans son acception la plus fréquente est « *un changement de lieu accompli par une ou des personnes*⁷⁰. » La polysémie du concept rend difficile la délimitation de la réalité qu'elle définit.

Ainsi pour la géographie, la mobilité est un franchissement de l'espace. Cependant, il faut être vigilant aux zones d'ombre que cette définition pourrait générer.

⁶⁹ GALLEZ Caroline, KAUFMANN Vincent. Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine, **In** : Flonneau M., Guigueno V. (dirs.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Etat des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 41-55.

⁷⁰ TABARLY Sylviane, CARNAT Jean-Louis Carnat «Glossaire: Mobilités, flux, transports ». In *Géoconfluences*. Disponible sur: <http://geoconfluences.enslyon.fr/glossaire/mobilite>. (Consulté le 20 avril 2018)

Tout d'abord, il existe souvent une confusion entre déplacement et mobilité. La mobilité ne doit pas être considérée, seulement, comme un déplacement spatial⁷¹. Le déplacement est l'action qui permet aux individus d'aller d'un point A à un point B⁷². La mobilité est, quant à elle « *une totalité englobant le mouvement lui-même, tout ce qui le précède, l'accompagne et le prolonge* ⁷³. » Cette définition est intéressante parce qu'elle considère l'action de se déplacer comme une dimension structurante de la mobilité, contrairement à la notion du déplacement qui s'intéresse seulement aux destinations et aux points de départs.

La mobilité traverse l'ensemble des sphères sociales. On se déplace le plus souvent dans le but d'accomplir une activité sociale comme aller au travail ou rejoindre des amis⁷⁴. Ces mobilités ne sont cependant pas sans conséquences sur les personnes : « *le passage d'une activité à l'autre nous fait changer de rôle, d'état, voire de statut. On se déplace pour emménager avec un partenaire, on se déplace aussi suite à un divorce* ⁷⁵. » Ainsi, selon Vincent Kaufmann, la mobilité est « *un phénomène socio-spatial à deux faces : le changement social et le franchissement de l'espace* ⁷⁶. » Pour mieux cerner la mobilité des individus dans cette étude, il sera important de tenir compte de la dimension sociale et notamment d'appréhender les interactions sociales à la base du déplacement ainsi que leurs conséquences sur la mobilité, voire même sur les états affectifs des personnes interrogées. Cela revient à se poser la question suivante : Pour quelles motifs les acteurs se déplacent ? Quels sont les impacts de ces motifs sur la mobilité, l'affectivité et sur les environnements traversés ?

Il existe plusieurs formes de mobilités. Peut-on regrouper sous la même bannière un individu qui déménage, une personne se déplaçant quotidiennement pour travailler et un migrant ? Il paraît évident que les dynamiques et les dimensions en jeu ne sont pas les mêmes. Dans ce travail, nous nous concentrons sur les mobilités quotidiennes qui prennent lieu dans l'espace vécu. Comme nous l'avons déjà démontré précédemment, la mobilité est un temps vécu. Les mobilités quotidiennes regroupent « *l'ensemble des pratiques de déplacement d'une population dans son cadre habituel* ⁷⁷. » Ces pratiques de déplacements sont délimitées par une échelle en termes d'espace-temps. Nous travaillerons ici avec une temporalité courte, c'est à dire le jour ou la semaine,

⁷¹ GALLEZ Caroline, KAUFMANN Vincent, 2009. Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine, **In** : Flonneau M., Guigueno V. (dirs.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Etat des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 41-55.

⁷² CRESSWELL Tim, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, Taylor & Francis, 2006, 327p.

⁷³ CATTAN Nadine, « Mobilité spatiale ». **In** Hypergé. Disponible sur : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article517> (consulté le 25 avril 2018).

⁷⁴ Id

⁷⁵ KAUFMANN Vincent, Mobilité . **In** : Forum vies mobiles.

Disponible sur : <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-446> (consulté le 25 avril 2018).

⁷⁶ Id

⁷⁷ BONERANDI Emmanuelle, De la mobilité en géographie. **In** : Géoconfluences

Disponible sur : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient.htm> (consulté le 25 avril 2018).

où se joue une succession d'activités et de rôles du quotidien. Nous utiliserons comme échelle spatiale le bassin de vie de la ville de Rennes.

4-2- Mobilité et approche sensible

La mobilité est une pratique corporelle car elle met le corps des individus en mouvement. Cela est encore plus vrai pour les piétons et les cyclistes car ils ressentent, par l'effort physique, le déplacement. Outre le fait que l'on utilise nos jambes pour se déplacer, on utilise aussi nos yeux, nos oreilles pour se repérer et se diriger au sein d'un milieu construit, qu'il soit connu ou non. Ainsi, la mobilité est aussi une expérience du sensible. C'en est même une dimension incontournable pour Cresswell⁷⁸. L'expérience sensible peut être définie comme l' « ensemble des états mentaux par lesquels un sujet conscient acquiert de l'information issue de son environnement⁷⁹. » Ainsi, les personnes ne sont pas déconnectées des milieux traversés lors de leurs déplacements.

Les modes de déplacements doux comme le vélo ou encore la marche « impliquent un rapport privilégié entre les personnes et l'espace dans lequel elles évoluent ». Selon Arnaud Piombini et Jean-Christophe Foltête, « le paysage visible, en tant qu'élément du cadre de vie pratiqué quotidiennement et perçu par le prisme de la perception, est donc un facteur pris en compte dans les choix de déplacement⁸⁰. » Ainsi les sens ne sont pas à considérer seulement comme un moyen de se déplacer dans un environnement, mais aussi comme un moyen de recevoir des émotions, des sensations agréables. La recherche de paysages mais aussi d'ambiances urbaines spécifiques peuvent-elles expliquer la construction des itinéraires cyclistes?

Pour Thierry Ramadier, « plus que l'expérience des lieux, c'est le parcours biographique en référence aux différents lieux investis qui permettrait alors de faire émerger des valeurs et des attitudes en rapport avec le monde physique⁸¹. » Ainsi l'expérience vécue, qui regroupe l'ensemble des lieux traversés en mémoire, entraîne une comparaison subjective des lieux, ce qui peut modifier les valeurs qui y sont associées et les actions qui y sont réalisées par les individus. Nous pouvons alors imaginer que l'expérience vécue modifie la construction des cheminements cyclistes et/ou leur comportement vis-à-vis de situations vécus lors d'un parcours.

Selon la proposition de Damien Masson, qu'ils soient en voiture, en train, ou à vélo, les acteurs traversent une série d'ambiances tout au long de leurs mobilités. Cet auteur a développé une approche sensible à l'échelle territoriale. Il va au-delà d'un sensible contextualisé à un lieu. Les

⁷⁸ CRESSWELL Tim, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, Taylor & Francis, 2006 327p.

⁷⁹ Expérience. **In** : Dicophilo. Disponible sur: <https://dicophilo.fr/definition/experience/> (consulté le 25 mai 2018).

⁸⁰ PIOMBINI Arnaud, Jean-Christophe Foltête. Vers une définition des ambiances urbaines favorables à la mobilité pédestre. 42ème congrès de l'AQTR, Apr 2007, Montréal, Canada. pp.12, 2007.

⁸¹ RAMADIER Thierry, Mobilité quotidienne et attachement au quartier : une question de position ?, **In** : *Le quartier*. Paris, La Découverte, « Recherches », 2007, p. 127-138.

ambiances perçus dans la mobilité seraient alors vu comme une « *réplication (prolongation, déroulement, étalement) par le mouvement du sensible localisé (contextuel, corporel, individuel)* »⁸². » Ainsi il met en relation mobilité et ambiances urbaines sous le concept de « *voyage urbain* ». Ce concept opératoire des ambiances est défini comme « *la caractérisation du temps du mouvement pendant lequel des ambiances de diverses natures et origines sont mises en contact pendant qu'elles sont traversées* »⁸³. Il s'agira dans ce travail de rendre compte du voyage urbain des cyclistes du quotidien et d'observer ce que les acteurs recherchent au sein de leurs parcours.

4-3- Spécificité du vélo.

Le choix de se centrer sur la pratique du vélo n'est pas anodin car elle dévoile au grand jour les stratégies des acteurs dans le voyage urbain. L'étude de Masson se focalise sur les ambiances parcourues dans les transports collectifs ferroviaires circulant en zone urbaine dense. Le trajet proposé par un train, un bus voire même une voiture est contraint notamment par un réseau prescrit. Les cyclistes (et les piétons) peuvent avoir une main mise plus importante sur les ambiances traversées du fait de la diversité des possibles permise par le vélo. En effet, le vélo permet d'aller pratiquement partout que ce soit sur des chemins piétons, des pistes cyclables ou des routes empruntées par les voitures.

De plus, le ressenti n'est pas le même que dans un train ou une voiture car ces modes de transport entraînent une barrière physique entre l'individu et son environnement. Les cyclistes sont soumis directement aux ambiances urbaines, que leur expérience soit positive ou négative. Tout comme les piétons, les cyclistes sont alors plus à même d'éprouver une ambiance et d'établir des stratégies selon leur expérience vécue.

Enfin, la vitesse propre au vélo permet de percevoir la ville de manière singulière. Selon Frédéric Bonnet⁸⁴, le vélo permet une perception du profil transversal du paysage : elle donne une vue sur l'ensemble du paysage. La pratique du vélo est également rattachée à une perception longitudinale, qui donne une indication sur le dénivelé. Ainsi, le vélo est révélateur de la topographie et des paysages globaux de la ville et de la campagne, contrairement à la marche ou à l'automobile. En effet, le moteur ne permet pas de ressentir le dénivelé et l'habitacle réduit le champ de vision. La marche est un mode de transport trop lent pour avoir une connaissance des pentes et garder en mémoire les paysages traversés pour en dégager une image globale. Le vélo apparaît donc comme le moyen de transport propre à évaluer la ville, à la construire.

⁸² MASSON Damien. Expériences sensibles de la mobilité urbaine. *Les Cahiers de la recherche architecturale/ Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, Paris : Ed. du patrimoine, 2012, pp.136-143.

⁸³Id

⁸⁴ BONNET Frédéric. Le cycliste topographe , *Tous urbains*, vol. 19-20, no. 3, 2017, pp. 5-7.

Après avoir discuté des spécificités du vélo, il s'agit de comprendre les motivations qui poussent les acteurs à choisir ce mode de transport. Avant de se déplacer, les personnes choisissent la façon dont ils veulent le faire en fonction de leurs capacités. Vincent Kaufmann a défini le concept de motilité comme la capacité d'une personne ou d'un groupe à être mobile, spatialement et virtuellement⁸⁵. « Être mobile suppose une diversité de compétences allant des plus incorporées (la cognition de l'espace) aux savoirs plus formels (comprendre une langue) et jusqu'aux pratiques expertes d'utilisation de la panoplie des machines (voitures, distributeurs de titres, etc.)⁸⁶. » Ce sont les prémisses du mouvement car cette potentialité plus ou moins grande peut être transformée en mobilité. Autrement dit, c'est la capacité des individus à avoir une plus ou moins grande liberté de choix dans les modalités de transport « à l'instar par exemple d'une personne habitant au centre d'une grande ville avec toutes les potentialités qu'offrent un tel contexte en termes d'équipements culturels, mais qui ne va que très rarement au cinéma, au théâtre ou au concert⁸⁷. »

Ainsi, on peut se demander quels sont les facteurs qui ont été décisifs dans le choix de privilégier l'usage du vélo chez une personne qui a une mobilité importante. Cela nous permettrait de comprendre les raisons de l'usage du vélo en tenant compte non seulement des facteurs économiques et d'accessibilité, mais en se focalisant surtout sur les dimensions sensibles et affectives.

Ici dans cette étude, nous nous sommes concentré sur les cyclistes optatifs au sens où Papon les a définis : « Nous appelons cyclistes optatifs les personnes qui se déplacent à bicyclette pour un motif autre que le sport ou la promenade, et qui ont accès à la conduite d'un véhicule immatriculé. Ces cyclistes choisissent donc de se déplacer à bicyclette pour un motif utilitaire, alors qu'ils auraient pu utiliser leur véhicule à moteur⁸⁸ ».

Synthèse :

Nous avons vu que la mobilité est un temps vécu et une pratique en prise avec le monde physique et autrui. A travers leurs cheminements, les personnes mobiles traversent un ensemble de lieux qui sont chargés de significations et de qualités physico-sensibles. Comment les ambiances

⁸⁵ KAUFMANN Vincent, De la mobilité à la motilité, **In** : BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes (collection science, technique et société), 2007, pages 94.

⁸⁶ LE BRETON Eric, Homo mobilis, **In** : BONNET Michel et AUBERTEL Patrice (dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, PUF, 2006, pages 26 et 30

⁸⁷ KAUFMANN Vincent, De la mobilité à la motilité, **In** : BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes (collection science, technique et société), 2007, pages 94.

⁸⁸ PAPON Francis, 2012. Le retour du vélo comme mode de déplacement (thèse). Sociologie. Université Paris Est.

urbaines sont évaluées par les cyclistes à travers leur capacité à éprouver le monde? Déterminent-elles la construction de leurs cheminements? Quelles sont les ambiances que les cyclistes privilégient et au contraire quels types d'environnements fuient-ils? Comment les cyclistes s'adaptent et s'ajustent dans un contexte de stress environnemental?

Pour répondre à l'ensemble de ces questions nous avons constitué une méthodologie et retenu un terrain d'étude que nous allons développer dans la partie suivante.

Partie 2 : Méthodologie

Dans un premier temps, à partir de cet état de l'art, nous sommes en mesure de fournir une problématique et des hypothèses associées. Dans un second temps, nous présenterons notre terrain et notre méthodologie afin d'infirmer ou de confirmer nos hypothèses de départ. Nous nous inscrivons donc dans une démarche hypothético-déductive.

1- Problématique et hypothèses :

Nous sommes partis d'une question de départ assez triviale : Comment les cyclistes construisent-ils leurs cheminements ? Qu'est-ce qui pousse un individu à prendre un chemin plutôt qu'un autre ? L'état de l'art nous a permis de mieux comprendre notre objet d'étude. Il s'agit alors maintenant de le conceptualiser.

Problématique : La dimension sensible et la recherche de l'agréable sont-elles des dimensions intervenant dans la construction du voyage urbain chez les cyclistes optatifs ?

À partir de cette problématique, nous avons formulé un ensemble d'hypothèses que nous allons infirmer ou valider à partir d'un travail de terrain où nous avons interrogé des personnes en lien avec la pratique du vélo au quotidien.

Hypothèse 1 : Comprendre les cheminements cyclistes c'est d'abord comprendre le choix du vélo dans leurs mobilités quotidiennes. Pourquoi les acteurs ayant une mobilité importante prennent-ils leur vélo au lieu d'un autre type de transport ? Nous posons l'hypothèse suivante : outre les valeurs associées au vélo, c'est la recherche d'une façon particulière de parcourir la ville et de la ressentir qui intéresse les cyclistes. La pratique du vélo serait à même de créer une ambiance spécifique. Ainsi, la vitesse, l'absence d'habitacle, la liberté des cheminements, le rapport au corps et à l'effort sont autant de pistes pour comprendre la volonté de faire du vélo dans les mobilités quotidiennes et en faire une expérience sensible.

L'objectif est de saisir la spécificité du choix du vélo pour les acteurs. Il s'agit également de saisir le rapport affectif et les représentations qui se rapportent à la pratique du vélo.

Hypothèse 2 : Nous posons l'hypothèse que les expériences sensibles ont des effets dans la construction des cheminements. Ainsi, un parcours agréable, vécu émotionnellement de manière positive, sera susceptible d'entraîner des régularités dans les parcours. Au contraire une expérience

émotionnelle négative sera susceptible de déboucher sur un changement de l'itinéraire, le vélo étant un mode de transport offrant une multitude de parcours potentiels.

L'objectif est donc de rendre compte de leurs parcours afin d'apprécier la qualité des lieux traversés. Il s'agira donc de saisir les ambiances préférentielles ou les environnements évités pour caractériser ce qu'est un parcours quotidien agréable en vélo. Il sera également intéressant de noter les changements et les habitudes qui se construisent autour des parcours pour révéler les motivations qui y sont associées. Sont-elles liées au sensible, à des raisons pragmatiques, ou encore aux interactions sociales ?

Hypothèse 3 : Nous avons vu dans notre première partie que les aménagements pouvaient participer à améliorer les qualités des ambiances d'un lieu même si elles ne pouvaient en aucun cas déterminer des usages spécifiques. Nous posons l'hypothèse que les aménagements cyclistes comme les pistes cyclables permettent à leurs utilisateurs de construire une expérience positive car elle produit un sentiment de sécurité. Les cyclistes se sentant en confiance sont alors plus réceptifs aux paysages traversés. Ainsi les cyclistes privilégient les aménagements cyclistes dans la construction de leurs cheminements.

L'objectif est donc de prendre en compte leurs avis, leurs pratiques et leurs comportements sur les aménagements mis à disposition dans la ville choisie et de déterminer si ceux-ci ont des conséquences positives dans l'expérience mobile des cyclistes.

2- Terrain et population d'étude.

Dans cette partie, il s'agit de présenter notre terrain d'étude et de justifier nos choix méthodologiques.

2-1- Le terrain

Pour notre terrain d'étude nous avons choisi le cadre de la ville. La pratique du vélo en tant qu'expérience vécue est une pratique réelle qui prend forme à l'échelle locale. Les métropoles concentrent toutes les activités sociales, que ce soit l'emploi, l'habitat ou les loisirs... Cette structure urbaine compacte favorise la mobilité à vélo. Mais la pratique du vélo n'est pas seulement cantonnée au territoire de la ville. Dans le cadre d'une autre étude, il serait intéressant de se concentrer sur les cyclistes métropolitains. Le projet d'un réseau express vélo métropolitain abordé par Rayon d'action, principale association d'usagers cyclistes de Rennes nous montre les nouveaux

enjeux de la mobilité cycliste⁸⁹. Dans cette étude, nous avons choisi de nous concentrer sur les mobilités urbaines à l'échelle de la ville.

Nous avons choisi de nous concentrer sur la ville de Rennes car c'est l'une des villes où la pratique du vélo est la plus importante en France. Selon une étude réalisée en 2000 alors que la moyenne de la part modal du vélo en France était de 2%, la ville de Rennes concentrait une part de 4,1%. De plus, les politiques urbaines de la ville de Rennes veulent mettre en avant la pratique du vélo « *afin de préserver la qualité de l'air, diminuer les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances sonores liées à la circulation automobile* »⁹⁰. Il s'agit donc d'une étude en adéquation avec les volontés des politiques rennaises qui souhaitent redonner une place au vélo dans la ville. Nous apportons notre pierre à l'édifice en essayant de comprendre les pratiques cyclistes.

Nous avons également choisi la ville de Rennes pour des raisons pratiques. En effet, étant donné que nous y habitons, il est plus facile d'y faire notre terrain d'étude et de faire appel à notre réseau pour d'éventuelles enquêtes. De plus, ayant nous-mêmes parcouru à vélo la ville de Rennes, il est plus facile de contextualiser les expériences des enquêtés à travers notre propre expérience des lieux.

2-2- La population choisie

Nous avons choisi une population en lien avec notre sujet, c'est-à-dire des cyclistes qui parcourent régulièrement la ville de Rennes. Nous nous sommes concentré sur des praticiens « experts ». Les enquêtés devaient habiter Rennes au moins depuis plus de 6 mois afin de pouvoir prendre en compte les évolutions dans la construction des cheminements cyclistes.

Nous avons donc contacté deux associations et fait appel à notre propre réseau. Les deux associations en question sont Rayons d'action et La petite Rennes. Rayons d'Action est une association rennaise créée en 2005. Ses objectifs sont la promotion de la bicyclette comme moyen de transport à Rennes Métropole et la représentation des usagers du vélo. Elle regroupe donc des usagers quotidiens du vélo. La petite Rennes est un atelier associatif et participatif d'autoréparation de vélos, où l'on apprend à réparer et entretenir soi-même son vélo. Cette association s'est créée en 2011. Contacter ces associations nous a permis d'être mis en relation avec des cyclistes réguliers.

Nous avons choisi un échantillon socialement diversifié. Ici, la constitution de l'échantillon dans une démarche qualitative est réalisée surtout pour éviter un point de vue unique sur l'objet

⁸⁹ RAYONS D'ACTION. Le réseau express vélo métropolitain, septembre 2017. Disponible sur : <http://www.rayonsdaction.org/le-reseau-express-velo-metropolitain-rev>. (Consulté le 12 Octobre 2018).

⁹⁰ RENNES METROPOLE. Développer la pratique du vélo. 2012. Disponible sur : <http://metropole.rennes.fr/politiques-publiques/transports-urbanisme-environnement/les-deplacements/developper-la-pratique-du-velo/>. (Consulté le 5 septembre 2018).

étudié. Selon Jean-Claude Kaufmann « *l'important est simplement d'éviter un déséquilibre manifeste de l'échantillon et des oublis de grandes catégories* »⁹¹.

Dans les tableaux ci-dessous, nous avons présentés notre population enquêtée. Dans un souci d'éthique scientifique, nous les avons rendu anonymes.

Tableau de l'échantillon :

Entretien	Prénom	Sexe	Age	PCS	Niveau d'étude
0 (test guide)	Stéphane	Homme	62	Employé	Bac
1	Frédéric	Homme	57	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Bac +11
2	Jean	Homme	33	Profession intermédiaire	-
3	Adèle	Femme	26	Etudiante	En doctorat
4	Charlotte	Femme	28	Employé	Bac +5
5	Odette	Femme	60	Employé	-
6	Clarisse	Femme	39	Employé	Bac +5

Suite tableau de l'échantillon :

Entretien	Taux de motorisation	Nombre d'année sur Rennes	Type de vélo
0	Rien	-	Vtc + Vélo de course
1	1 voiture	57 ans	Vtc
2	1 voiture	14 ans	Vtc
3	Rien	25 ans	Vtc
4	1 voiture	1 an	Vélo de ville
5	Rien	10 ans	Vtc
6	1 voiture	2 ans	Triporteur à assistance électrique

Pour étudier la construction des itinéraires cyclistes au sein de l'espace vécu, nous avons choisi d'avoir recours à la méthodologie de l'entretien semi-directif. Il s'agit de recueillir les perceptions des enquêtés sur leur environnement parcouru à travers leur ressenti et de comprendre les actions qui en découlent. « *Une ville attrayante n'est pas un phénomène abstrait d'expérience esthétique. Elle dépend de l'évaluation de ceux qui l'expérimentent régulièrement* »⁹².

⁹¹ KAUFMANN Jean Claude. L'entretien compréhensif. Paris : Nathan, 1996.

⁹² MOSER Gabriel et WEISS Karine (sous la direction de) : *Espaces de vie. Aspects de la relation Homme-environnement*. Paris, A. Colin, Sociétales, 2003, 396 p.

3- Outils de collecte des données

Ici nous avons choisi de recueillir des données en se centrant sur les individus et non sur le milieu physico-sensible. Nous avons donc opté pour une approche sociologique au sens de Chadoin. On se concentre sur « *le vécu des ambiances* », où « *l'observation des pratiques sociales, le recueil des perceptions et l'expression des représentations sont mis en œuvre pour mieux connaître et prendre en compte les usages dans la conception de notre habiter, qu'il soit architectural, urbain ou paysager* »⁹³.

3-1- L'entretien semi-directif

Dans une optique d'étude du « *vécu des ambiances* », nous avons choisi de nous centrer avant tout sur le discours des enquêtés. Comme nous l'avons vu avec le concept d'espace vécu, ce sont les enquêtés qui construisent leur géographie, donc leurs parcours dans la ville. L'entretien semi-directif est une technique qualitative de recueil d'informations permettant de centrer le discours des personnes interrogées autour de thèmes définis préalablement et consignés dans un guide d'entretien (Voir Annexe 1). Il permet notamment de recueillir des informations approfondies sur les valeurs, les faits et comportements des personnes interrogées. L'intérêt de ces entretiens dans le cadre de cette étude est de recueillir des informations sur le lien que les enquêtés construisent avec leur vélo. L'entretien semi-directif met également à jour les pratiques, les expériences et les comportements faces aux ambiances perçus et le lien des enquêtés avec les aménagements cyclables dans le but de recueillir l'évaluation de l'environnement parcouru.

Nous avons réalisé sept entretiens dont un exploratoire. Malgré le fait que l'entretien exploratoire n'a pas été réalisé avec un cycliste Rennais, nous l'avons gardé dans le processus d'analyse car des éléments intéressants ont pu être dégagés lors de cet entretien. Pour chaque enquêté, nous avons constitué un résumé de l'entretien. Vous pouvez les retrouver en annexe 2.

⁹³ CHADOIN Olivier, La notion d'ambiance : Contribution à l'examen d'une invention intellectuelle postmoderne dans le monde de la recherche architecturale et urbaine. *Les annales de la Recherche Urbaine*, n°106, 2010 pp.153-159

Contexte des entretiens :

Entretien	Contact	Date de l'entretien	Lieu de l'entretien	Durée de l'entretien
0 (Stéphane)	Réseau personnel	4 août 2018	Chez l'enquêté	45 min
1(Frédéric)	La petite Rennes	5 août 2018	Chez l'enquêté	45 min
2(Jean)	Rayons d'Action	5 août 2018	Chez l'enquêté	40 min
3(Adèle)	La petite Rennes	15 août 2018	Chez l'enquêté	1h
4(Charlotte)	Réseau personnel	24 août 2018	Chez l'enquêté	1h
5(Odette)	Rayons d'Action	24 août 2018	Locaux Rayons d'Action	35 min
6(Clarisse)	La petite Rennes	4 septembre 2018	Chez l'enquêté	45 min

3-2- Le parcours sensoriel

« *Les parcours sensoriels constituent une technique qui permet la collecte d'informations sensorielles et les associe de façon séquentielle à des espaces* »⁹⁴. Cette méthodologie est donc en lien avec le concept de « *voyage urbain* » développé par Damien Masson. Il s'agissait d'avoir une approche en termes d'ambiance. Ainsi, nous comptions accompagner nos enquêtés sur leurs trajets habituels afin de voir les ambiances parcourues, leurs motivations et leurs ressentis. Il s'agissait également d'observer leurs comportements sur le vélo selon les ambiances parcourues. Ainsi, cela nous aurait permis de rendre compte des ambiances associées à chaque lieu, de visualiser les contraintes et les lieux choisis par l'enquêté et d'observer sa manière de se comporter face à des situations, à des espaces. Ainsi, avant le départ, il s'agissait de leur demander ce qu'était une ambiance afin d'éviter toute ambiguïté sur les termes de l'enquête. La consigne était la suivante ; arrêtez-vous lorsque vous êtes interpellé par une ambiance tout en me décrivant l'ambiance et vos ressentis.

Mais la difficulté de cette technique notamment dans sa mise en place et sa dangerosité nous a détourné de cette méthode intéressante. Pour pallier à cela, nous avons réalisé un travail de cartographie associé à un travail de photographie.

Lors de l'entretien, nous avons donné une carte représentant avec exactitude la ville de Rennes. Il s'agissait de recenser les parcours quotidiens de nos enquêtés. Le caractère interactif de la carte nous a paru intéressant car il permet à nos enquêtés de décrire un site et de les mettre en lien avec d'autres sites, de les comparer. La carte encourageait l'enquêté à justifier son parcours le but

⁹⁴ MOSER Gabriel et WEISS Karine (sous la direction de) : *Espaces de vie. Aspects de la relation Homme-environnement*. Paris, A. Colin, Sociétales, 2003, 396 p.

étant de voir l'influence des ambiances des différents lieux dans la construction de l'itinéraire. La consigne était alors de tracer sur une carte de la ville de Rennes deux trajets à vélo quotidiens en justifiant pour chacun le choix du parcours tout en décrivant le ressenti au cours du cheminement. Nous avons mis à disposition en annexe l'ensemble des parcours cyclistes sur un ensemble de carte.

Par la suite, à partir des cartes, nous avons réalisé les trajets quotidiens de nos enquêtés. Il s'agissait d'un travail d'observation où nous avons pris un ensemble de photos en lien avec l'itinéraire des enquêtés afin d'essayer de faire partager au lecteur l'ambiance perçue.

Partie 3 : Résultats

Cette dernière partie a pour but de présenter les résultats que nous avons obtenus après avoir analysé l'ensemble de nos entretiens. À partir de ce travail de terrain, nous proposons de répondre à nos hypothèses.

1- Les cyclistes et leurs vélos

Dans cette partie, il s'agit de comprendre le choix du vélo. Qu'est-ce qui encourage les individus à prendre leur vélo plutôt qu'un autre moyen de transport au quotidien ? Nous avons posé l'hypothèse que l'expérience du sensible à vélo offre aux cyclistes une façon particulière de parcourir la ville encourageant alors la pratique.

1-1- Du pragmatisme à l'idéal du vélo

La pratique du vélo au quotidien semble apparaître sous certaines conditions. La distance est un élément à prendre en compte. Au-delà ou en deçà d'une certaine distance, les acteurs privilégient d'autres moyens de transport dans leurs mobilités domicile-travail. La voiture est alors utilisée pour de longs trajets, la marche pour des distances plus courtes.⁹⁵

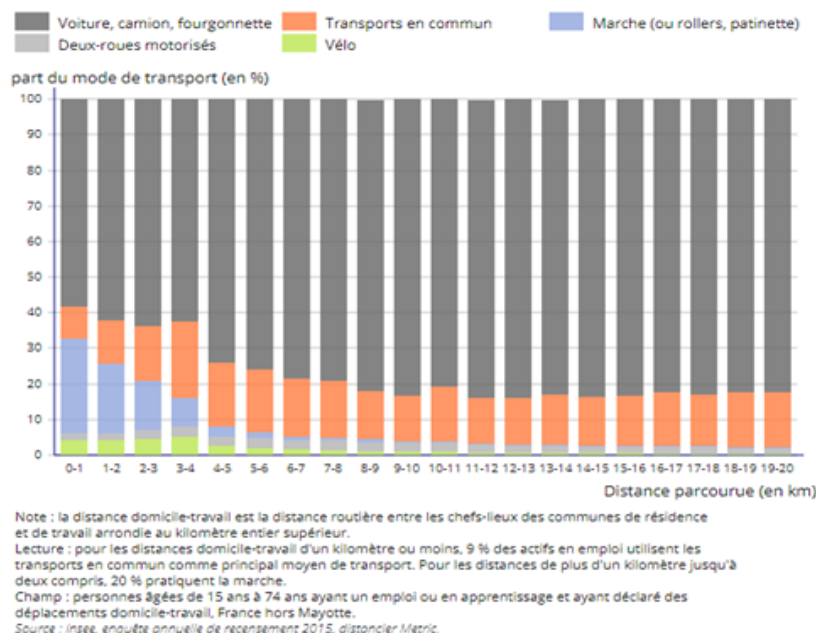


Figure 1: Part du mode de transport selon la distance domicile-travail effectuée par les actifs ayant un emploi en France
Source INSEE

⁹⁵ TALLET Frédéric, VALLES Vincent, « Partir de bon matin à bicyclette... », INSEE Première n° 1629, janvier 2017. Consulté le 30 septembre 2018. Disponible sur: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2557426>

D'après ce graphique réalisé par l'INSEE en France Métropolitaine, le recours au vélo augmente jusqu'à une distance domicile-travail de quatre kilomètres. La pratique du vélo décroît au-delà. « Pour des trajets de deux kilomètres ou moins, 4 % des travailleurs effectuant un déplacement se rendent à leur travail à vélo ; autour de quatre kilomètres, ils sont 5 %. Entre cinq et dix kilomètres, 1 à 3 % des personnes utilisent un vélo. Pour les distances de plus de quinze kilomètres, ils sont moins de 0,5 %⁹⁶. »

Les villes Françaises, qui concentrent habitation, emploi et loisirs, ainsi que les premières couronnes urbaines, semblent être les endroits les mieux adaptés pour une pratique quotidienne à vélo.

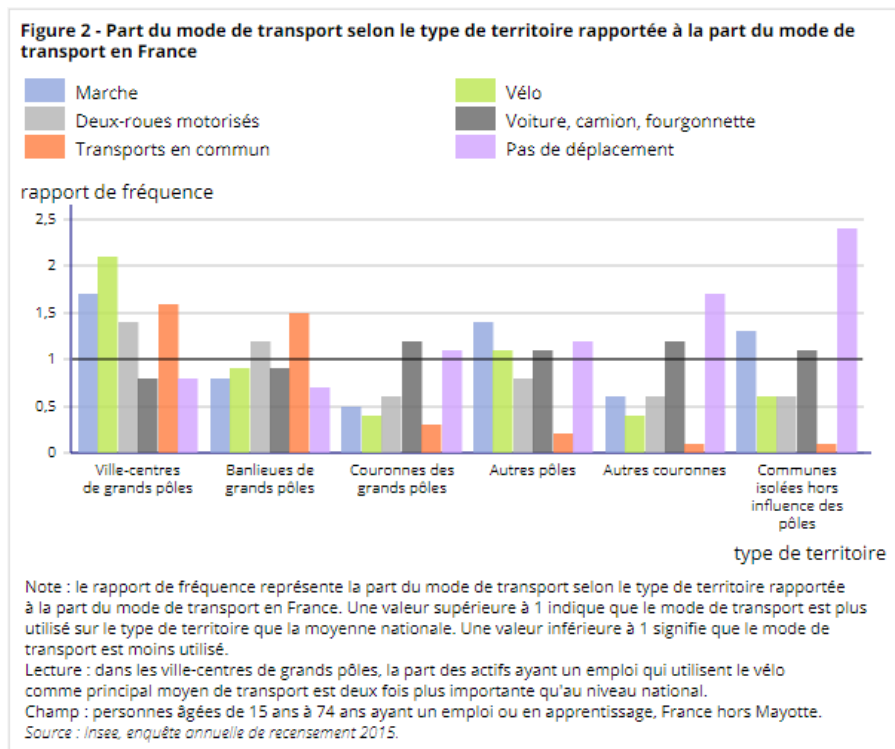


Figure 2: Part du mode de transport selon le type de territoire rapportée à la part du mode de transport en France

Chez nos praticiens experts, le vélo constitue la majeure partie et même parfois l'ensemble de leurs mobilités quotidiennes à quelques exceptions près, le plus souvent liées à des contraintes professionnelles, des problèmes de poids, d'encombrement, de vol ou de réparation. Comment comprendre ce choix de la quasi-exclusivité de ce moyen de transport ?

Pour certains de nos enquêtés la pratique du vélo est une évidence, comme pour Frédéric et Odette, qui l'utilise depuis leur enfance :

⁹⁶ Id

« J'allais au lycée, enfin à l'époque on appelait ça le lycée mais c'est le collège, en vélo de chez mes parents et je rentrais le soir. Donc, j'avais 20 km par jour. Donc, j'ai toujours fait du vélo. Pour moi, c'est un moyen de transport qui tombe sous le sens. » Frédéric

« Ça a toujours été comme ça. J'ai toujours fait du vélo depuis ma jeunesse. J'habitais Landerneau et, à Landerneau, je me suis toujours déplacée à vélo parce que j'avais un vélo. C'était mon mode de déplacement et ça l'a toujours été. Pour quelles raisons ? Il n'y a pas vraiment de raison. Je dirai que c'est comme ça et pas autrement. » Odette

Mais la pratique quotidienne du vélo commence souvent par une motivation originelle de l'ordre du pratique comme dans le cas de Charlotte ou encore d'Adèle :

« Après mon bac, je suis allée habiter à Lille et Lille, c'est assez cyclable, donc beaucoup de gens à vélo. Mon copain de l'époque était à vélo. Je me suis achetée un vélo parce que c'était plus pratique et lui avait besoin de la voiture. Depuis je fais tout à vélo. » Charlotte

« Sur Edinburgh, le bus était cher et long [...] Le vélo est le mode de transport le plus rapide en ville de porte à porte et le moins cher. » Adèle

Elle est parfois liée à la contrainte comme nous le montre Stéphane :

« Je me suis orienté vers le vélo par défaut parce que ma voiture est tombée en panne et économiquement, je ne pouvais pas racheter une voiture tout de suite. Donc avec la proximité de mon boulot, je pouvais faire le trajet en vélo. C'est ce que j'ai fait. Je me lançais dans un projet immobilier donc j'ai opté pour une parenthèse vélo et j'y ai pris goût et économiquement, c'était plus facile pour moi. » Stéphane

En début de pratique, les motifs semblent être de l'ordre du pragmatisme. Pour des raisons économiques ou encore de rapidité du déplacement, une partie de nos enquêtés ont choisi le vélo. Mais un ensemble de valeurs se construit au fur et à mesure de la pratique. L'autonomie et, dans une moindre mesure, l'écologie sont mis en avant :

« Ce qui me plaît, c'est que ça ne coûte rien à part l'achat du vélo et quelques réparations. Ça ne pollue pas, à part la fabrication des matériaux dont j'ai besoin pour réparer mais dans l'immédiat, ça ne pollue pas. Je suis ultra libre. Si j'étais en voiture, il faudrait que je m'embête à trouver un stationnement, ça peut être loin, ça peut être payant. Là, je me gare, enfin je m'attache au poteau et je peux être à trois mètres de là où je vais. Donc c'est franchement cool. Le soir parfois, il n'y a pas de quoi s'attacher. Je peux mettre

le vélo chez des gens quand je vais chez des gens. Et puis enfin par rapport au bus par exemple, il n'y a pas d'horaires. » Charlotte

La pratique semble favoriser l'émergence de nouvelles motivations à faire du vélo. Au-delà des motifs économiques ou pratiques, certains enquêtés, comme Frédéric, projettent un ensemble de valeurs sur le vélo qui justifie alors sa pratique au quotidien.

« C'est un mode de transport écologique. Ce n'est pas pour ça que j'ai commencé, mais je trouve ça bien aussi d'avoir un mode de transport qui soit en cohérence avec ce que j'ai envie de vivre. Tout ça, ça me plaît. En plus, je trouve que c'est un mode de transport non-violent. » Frédéric

Si la construction de valeurs autour du vélo semble justifier le choix de ce mode de transport, il existe d'autres motifs à la pratique du vélo, liés cette fois-ci à sa dimension affective. Elle semble être plus déterminante dans la prolongation de la pratique du vélo au quotidien.

1-2- Une pratique hédoniste

Nous avons pu remarquer que la pratique du vélo dans la mobilité quotidienne est souvent associée à une pratique de loisirs chez les cyclistes urbains. Ainsi, lorsque qu'il y a une impossibilité de faire du vélo au quotidien, certains cyclistes n'abandonnent pas pour autant leur pratique, à l'image de Jean :

« J'ai eu plusieurs périodes en vélo. Ça dépendait où je travaillais en fait. Quand je travaillais en dehors de Rennes, je ne pouvais malheureusement pas prendre mon vélo. Donc je gardais ça pour les loisirs. » Jean

Ainsi, l'usage du vélo va au-delà d'une pratique utilitaire, il s'agit aussi d'une pratique récréative qui résulte de la satisfaction de rouler et du plaisir dégagé. Les possibilités offertes par la mobilité à vélo peuvent entraîner un état affectif positif comme chez Jean :

« Ce qui me plaît, c'est d'être beaucoup plus libre de mes mouvements, de ne pas être bloqué par les bouchons, de passer par des routes alternatives au gré de mes envies. Soit je passe par la route, soit je passe par les chemins de halage, soit par des parcs. Je peux vraiment aller partout du coup c'est beaucoup plus agréable. » Jean

La pratique du vélo apporte un sentiment de bien-être chez ses utilisateurs. Elle peut permettre une forme d'introspection ou de rêverie propice à la détente et à la déconnexion, à

l'image de Frédéric :

« J'ai l'impression de me laver de mon travail c'est-à-dire... C'est une vraie transition entre le travail et mon habitation, ma vie familiale, parce que je pense que le vélo c'est... Je ne sais pas, c'est une forme de méditation. C'est super, ça vide la tête. » Frédéric

L'activité sportive liée à cette pratique quotidienne peut aussi susciter du plaisir, procuré par le constat d'une meilleure condition physique.

« Après les avantages au quotidien, c'est un mode de déplacement qui me correspond parce que j'ai retrouvé la ligne. » Clarisse

« Ça fait un peu de sport. Ce n'est pas négligeable. C'est bon pour ma santé. » Charlotte

Il s'agit aussi d'une pratique en extérieur qui permet un contact direct avec la nature et l'urbain. Cette ouverture aux sens devient un intérêt majeur à la pratique. L'usage du vélo offre des moments de ressourcement et de bien-être, à l'image de Frédéric, pour qui le contact avec l'extérieur est devenu une réelle nécessité.

« Ce que j'aime aussi c'est d'être en connexion avec la nature... Même si c'est en ville. Je travaille dans un endroit où je ne vois pas le jour, où là en ce moment, il fait 30 degrés dehors. Dans l'endroit où je travaille, il fait 14 à 16 degrés. Voilà, c'est la lumière artificielle, ça ne ressemble à rien donc je suis content d'avoir un petit moment dehors. Je mets à peu près vingt à trente minutes entre le matin et le soir. Ça me fait presque une heure dehors. Moi, j'habite à la campagne et je regrette de ne pas avoir fait un métier où j'étais dehors en fait. J'aime bien mon métier mais c'est le seul regret que j'ai par rapport à mon métier. Avec le vélo, je suis au moins une heure dehors par jour et ça c'est hyper bien et ça m'emplit d'aise. » Frédéric

« J'aime pas trop être entassée, collée aux gens dans le bus. Le vélo, ça fait prendre l'air, on est à la lumière. C'est plus agréable. » Adèle

« Ce qui est cool aussi c'est que ça fait un peu de vent, un peu d'air. Quand il fait beau, c'est super agréable. » Charlotte



Figure 3: Cycliste sous le soleil

Les possibilités permises par le vélo en tant qu'objet utilitaire et récréatif semblent, dans certains cas, établir une appropriation forte entre l'objet et son propriétaire. On peut l'observer notamment par la personnalisation et l'entretien portés au vélo par certains de nos enquêtés.

« C'est mon copain (en parlant de son vélo), ouais c'est mon moyen de transport mais c'est aussi... Je ne sais pas si les gens avec des voitures ont le même rapport que moi avec le vélo mais, je ne me déplace pas sans mon vélo sauf à des occasions très rares ou quand je me déplace à pied. Ça me permet de faire des balades, de porter des trucs, des fois je le prête à des gens qui en ont besoin. » Charlotte

« Je l'ai un peu customisé. J'ai mis deux autocollants d'ampoules qui font genre « eh... j'ai une idée et en même temps ça lui fait des petits yeux. » Clarisse



Figure 4: Vélo de Clarisse

À travers l'expérience du vol, nous avons pu observer la connexion forte qui existe entre le vélo et son propriétaire. Le vélo est le témoin d'une expérience vécue, porteur de souvenirs d'une vie passée :

« Et puis là récemment, en février ou en mars, je me suis fait voler mon vélo. Donc là, pour le coup, j'étais obligé de prendre le bus. Et là j'ai mis un mois avant de trouver un bon vélo. Et un autre mois avant de me dire que ce nouveau vélo, c'était mon vélo et que je pouvais l'utiliser. J'ai mis un bon mois pour faire le deuil de mon vélo. Je croyais vraiment le retrouver dans la rue. J'y croyais. Il était vraiment cool. Il venait de Lille en plus, c'était ma bicyclette. Ça faisait un moment que je l'avais. J'avais un super porte bagage, une sonnette en cadeau. Il était bien. J'ai mis des autocollants, il avait une poignée en bois et l'autre n'avait pas de poignée. C'était super cool. » Charlotte

Ainsi les expériences liées à la mobilité cycliste quotidienne sont globalement vécues positivement par les individus. Cela permet d'en faire une pratique qui dure dans le temps, comme nous le montre Jean, malgré des éléments défavorables :

« Je vois énormément de voitures qui sont garées sur la piste cyclable et qui me gênent ou des comportements hyper dangereux même de cyclistes et ça, ça m'agace. Voilà mais globalement ça reste positif. Ça me permet de me détendre énormément. En termes de ressenti, j'ai quand même un sentiment de liberté, un sentiment aussi de faire du sport. Ça détend énormément, c'est ma séance de sport. » Jean



Figure 5: Camion garé sur la piste cyclable de la rue de Lorient



Figure 6: Chemin de halage au bord de la Vilaine

1-3- Une pratique dangereuse

Selon L'ONISR (l'observatoire national interministériel de la sécurité routière), le nombre d'accidents graves à vélo est largement inférieur en milieu urbain. Ainsi, « en 2014, 4,5 % des blessés, et 4,7 % des tués sont des cyclistes. Ces pourcentages restent quasiment stables d'une

année sur l'autre. La répartition des tués en ville et hors agglomération reste stable (également) : 2/3 décèdent hors agglomération. De même les blessures sont plus graves en cas d'accidents hors agglomération. La vitesse élevée des véhicules motorisés en est la principale cause⁹⁷. » Si les accidents graves sont relativement rares en ville, le risque d'accident est fréquent. Ainsi, les cyclistes font l'expérience de la vulnérabilité au quotidien comme en témoignent plusieurs de nos enquêtés :

« Tout est concentré pour la voiture. T'as l'impression que tu vas mourir, que tu es en danger de mort sur un site non adapté. T'as intérêt d'être vigilant, d'ouvrir les yeux et d'avoir des bons freins. » Stéphane

« La seule façon de prendre la route de Lorient tranquille c'est d'être au milieu. Et avec plein de voitures derrière qui font le forcing et qui sont hyper énervées parce que tu roules à trente et eux veulent rouler à cinquante. Je l'ai fait plusieurs fois c'est quand même... C'est stressant quoi. Je ne suis pas suicidaire non plus. J'ai déjà eu un accident l'année dernière sur la route de Lorient. Je me suis pris une voiture qui m'a coupé la route, ce n'est pas super quoi. J'étais allongé sur la route de Lorient, ce n'est pas une très bonne expérience. » Jean

« Je voue une haine envers les automobilistes qui ne font pas attention aux vélos. Disons qu'il y a eu plein de fois où j'ai failli avoir un accident et c'est juste que le mec, il n'a pas fait gaffe ». Charlotte



Figure 7: Proximité dangereuse avec une voiture

Ainsi, la pratique du vélo au quotidien ne semble pas destinée à tout le monde comme l'évoque Jean :

« De toute façon c'est clair, j'ai pas mal de gens autour de moi qui trouvent que c'est

⁹⁷ Fédération Française des usagers de la bicyclette. « Le vélo au quotidien : les accidents de vélo » Consulté le 30 septembre 2018. Disponible sur : <https://www.fub.fr/velo-ville/securite-routiere/accidents-velo>.

dangereux de rouler en vélo. Eux ne feraient pas ça parce que c'est trop dangereux, c'est dommage. » Jean

Selon l'observatoire de la mobilité active, dans leur rapport « *les Français et le vélo en 2012* »⁹⁸, 48 % des Français estiment que le risque d'accident est un frein majeur à la pratique quotidienne.

Nous avons pu constater chez nos enquêtés une certaine expérience du vélo, construite notamment durant l'enfance où déjà il y avait une pratique quotidienne pour se rendre à l'école. Nous supposons que cette expérience acquise durant l'enfance a permis le développement d'une certaine aisance à vélo chez nos enquêtés. Ils ont pu élaborer toute une série de capacités et de comportements comme l'attention, la vigilance, l'anticipation. Ceci a permis à nos enquêtés de dépasser l'obstacle du danger inhérent à la pratique du vélo au quotidien.

Nous avons vu que la pratique du vélo au quotidien rassemble une série de motifs. Les arguments économique ou de vélocité par rapport à la voiture ou aux transports en commun semblent être privilégiés en ville. L'expérience du vélo peut parfois favoriser le prolongement de la pratique, le vélo devenant ainsi un moyen de mobilité privilégié chez nos enquêtés. La pratique du vélo au quotidien est soumise à la condition d'aisance sur le vélo, qui permet de gérer la vulnérabilité et de ne pas ressentir constamment de la peur et du danger, ce qui rendrait l'expérience du vélo négative. La volonté de faire du vélo est liée à un rapport spécifique au monde et à soi. Il y a un rapport direct avec l'environnement. Le vélo permet de sentir la chaleur, la pluie, les sons et les odeurs... La vue se balade au gré des envies, la liberté des mouvements et des trajets procure un fort sentiment de liberté. Si globalement le sentiment de l'agréable est prépondérant dans la pratique cycliste quotidienne de nos enquêtés, celle-ci reste une pratique dangereuse qui engendre parfois de l'anxiété, même chez les plus experts.

Cela nous amène à formuler plusieurs questions : Les états affectifs des cyclistes sont-ils déterminants dans le choix des itinéraires ? Quelles sont les ambiances susceptibles d'influencer l'expérience cycliste ? Il s'agira dans la prochaine partie de voir le rôle des ambiances dans la détermination des cheminements.

⁹⁸ Observatoire des mobilités actives, les Français et le vélo en 2012, mai 2013. Disponible sur: http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/Enquete_Velo_Francais_CP_20130529.pdf (Consulté le 30 septembre 2018).

2- La construction des itinéraires

Dans cette partie il s'agit de répondre aux questions suivantes : les ambiances sont-elles décisives dans la construction des itinéraires ? Modifient-elles le comportement de l'acteur et de sa pratique mobile ? De plus il s'agira de voir comment l'expérience vécue modifie l'action des individus, le but étant de déterminer à quel point la construction des itinéraires est liée aux expériences sensibles et affectives.

2-1- La contrainte horaire dans la construction des parcours cycliste

Nous n'avons pas précisé la nature de la mobilité lorsque nous avons demandé à nos enquêtés de tracer sur la carte leurs parcours quotidiens. Tous ont choisi de présenter leurs trajets les plus fréquents et les plus représentatifs de leur mobilité : la mobilité domicile-travail, travail-domicile.

Nous avons remarqué que les itinéraires à vélo sont très différents d'une personne à l'autre. Chaque cycliste bricole son parcours. Si certains se déplacent essentiellement sur de petites boucles locales, d'autres se déploient sur de longs trajets pouvant atteindre le périurbain ; c'est le cas de Frédéric. Ainsi, la pratique du vélo au quotidien n'est pas seulement confinée aux frontières de la ville. Les cyclistes alternent parfois entre espaces bâtis denses et espaces naturels, plus propices à développer des ambiances particulières. Ainsi, les itinéraires cyclistes ne sont jamais linéaires, ils varient en fonction des ambiances traversées.

Chez un même cycliste, les cheminements sont aussi très changeants dans le temps et dans l'espace. Au sein d'une même vie nous avons plusieurs espaces vécus. Un changement d'emploi ou une union peuvent modifier l'espace vécu. Le choix de la mobilité, tout comme les itinéraires, se transforment alors car la destination ou le départ ne sont plus les mêmes qu'avant. Ainsi, Jean prenait sa voiture lorsqu'il travaillait encore à l'extérieur de Rennes.

Cependant, une stabilité des lieux de départ et de destination n'entraîne pas forcément une rigidité dans le parcours. Les cheminements sont fluctuants dans la mobilité cycliste. Nous avons remarqué que l'itinéraire pris pour se rendre sur son lieu de travail n'était pas le même à l'aller qu'au retour. C'est également le cas pour Clarisse, lorsqu'elle accompagne sa fille à l'école. La construction des itinéraires semble être dépendante de l'état d'esprit des cyclistes. Cela nous montre que l'ambiance est avant tout du ressort du sujet percevant.

On a pu observer que dès qu'il y avait une contrainte horaire, beaucoup de nos enquêtés cherchaient à gagner du temps sur leur parcours au détriment de leur ressenti vis-à-vis des

ambiances traversées. Ils recherchent la voie la plus directe, la plus évidente pour arriver à destination, limitant les choix possibles en termes d’ambiances parcourues.

« Bah en fait ça m’est plutôt imposé parce que du coup vu que j’habite ici, il y a une grande avenue (avenue Sergent Maginot) qui va jusqu’à mon travail. Je ne vais pas m’amuser à aller faire le tour de Rennes avant d’aller au travail. Donc je privilégie... Mon choix, je ne le focalise pas trop sur l’ambiance quoi parce si ça se focalisait sur l’ambiance, je ne passerais pas par la route de Lorient. Je passerais par euh... J’exagère, je caricature mais, je passerai par Betton. Non ce n’est pas possible. Je suis obligé de prendre la route de Lorient qui du coup est hyper violente. » Jean



Figure 8: Route de Lorient sur le parcours de Jean

Cependant il faut nuancer ce constat. Dans certains cas, le choix de l’itinéraire tient compte à la fois d’un impératif de vitesse et d’autres conditions (niveau de trafic, aménagements, dénivelé) qui permettent de rendre la pratique du vélo au quotidien plus sécuritaire et/ou confortable. Une rue calme, une piste cyclable, un chemin de halage peuvent être valorisés dans le choix du parcours, sous réserve de ne pas perdre trop de temps sur le parcours global. On peut évoquer l’exemple de Charlotte, qui préfère passer par le boulevard Chézy que par le Boulevard d’Armorique, car cela lui permet de bénéficier d’un aménagement cyclable de meilleure qualité, essentiel à son sentiment de sécurité.



Figure 10: Nouvelle piste cyclable bidirectionnelle Boulevard Chézy



Figure 9: Boulevard d’Armorique.
Source : Google maps

C'est également le cas pour Alice, qui n'emprunte pas le même chemin à l'aller ou au retour, malgré son caractère bucolique, car elle se retrouverait confrontée un important dénivelé. Elle préfère passer par la place des Lices, ce qui est tout aussi rapide.

Ainsi, l'itinéraire peut être construit pour favoriser une ambiance vécue positivement ou pour éviter une ambiance mal vécue lorsque la modification de l'itinéraire n'a pas un impact significatif sur le temps de trajet. Cette construction des cheminements reste liée aux itinéraires possibles à disposition. Ainsi, Jean se sent obligé de passer par la Route de Lorient qu'il considère « *hyper dangereuse* » car il ne dispose pas de meilleures alternatives.

« Les infrastructures ne sont pas adaptés. Là, ils viennent d'enlever la piste cyclable de la route de Lorient pour la dévier sur une route beaucoup plus loin qui est rue Manoir le Servigné. Donc ça fait tout le tour de la route de Lorient, ce n'est pas adapté. Je suis obligé de faire un gros détour sur une rue qui est hyper dangereuse sur une bande cyclable ridicule. » Jean



Figure 11: Rue Manoir le Servigné

Nous avons remarqué que dans un contexte où le cycliste est soumis à une contrainte horaire, il ne recherche pas l'inattendu. Beaucoup d'enquêtés essaient alors de maîtriser leurs parcours en faisant appel à leurs expériences quotidiennes, qui les renseignent sur les pièges associés au contexte typique d'une rue, d'une route, d'une piste. Cela peut avoir des conséquences sur la construction même du parcours.

« Puis ça c'est tellement agréable le long du canal c'est vachement sympa. Par contre le matin, si je crève par exemple ici (rive gauche des prairies Saint Martin), il faut que je fasse tout ça à pied en courant pour retomber jusque-là (CHP Saint-Grégoire) et je vais arriver en retard donc je peux pas ». Frédéric

Cette volonté de maîtriser son trajet entraîne pour beaucoup de cyclistes une rigidité relative dans les parcours, comme en témoignent Charlotte ou Stéphane :

« C'est vachement l'humeur qui décide mais comme j'ai un objectif, c'est d'être à l'heure à mon travail, c'est rare que je change de truc parce que j'ai mes repères. Je sais à quelle heure je serais là, à tel endroit. Je connais les circonstances de chaque moment de mon parcours. Un moment où il y a un feu rouge, un moment où il n'y en a pas. Je connais tout le parcours avec l'habitude. Je change très peu mais ça m'arrive. » Stéphane

« C'est mon trajet tous les matins. Il ne change pas. Il ne change jamais parce que je vais au boulot et je ne veux pas être en retard. » Charlotte

Cette rigidité est relative dans le sens où elle ne détermine pas une fois pour toute un itinéraire. Un ensemble de facteurs peuvent le modifier comme l'humeur mais aussi des éléments plus objectifs comme des travaux, qui contraignent les acteurs à prendre une autre route momentanément ou durablement. Ces changements remettent en cause les habitudes et encouragent les cyclistes à explorer et à découvrir un peu plus la ville en cherchant une alternative à leur premier parcours.

« La route de Lorient tant qu'il y avait une piste cyclable je l'empruntais. Maintenant, je risque de passer par le manoir du Servigné mais, on verra à l'usage. » Jean

« J'ai modifié au fur et à mesure parce qu'il y a un moment, je ne passais pas par là. Il y a eu un moment parce qu'il y avait des travaux quelque part mais, je ne sais plus où. Et du coup je passais par Alphonse Guérin, même le matin. » Odette

Par le biais d'une autre pratique de mobilité, Charlotte a pu changer son itinéraire du matin de façon durable. La découverte semble avoir été un élément essentiel à l'évolution de son parcours domicile-travail.

« Avant, je passais comme ça et je tournais vers l'Éboratoire comme ça.

- Pourquoi t'as changé ?

- Parce qu'en fait, j'ai pris le bus quand mon vélo a été volé. Le bus, il prend par là. Je me suis rendu compte que ce n'était pas beaucoup plus long, que c'était pareil en fait. Et c'est plus sympa parce que là en fait c'est long, tu as l'impression que tu vas jamais y arriver. Pourtant, il y a une piste cyclable aussi et un endroit où il y a un très large trottoir. Tu peux facilement le prendre sans emmerder tout le monde. C'est quai Richemont jusqu'au pont de Strasbourg. Au pont de Strasbourg, je tourne à droite (vers

Boulevard Villebois Mareuil). Le parcours par la route de Saint Héliier est cool même si ça monte parce que ça descend après, du coup c'est agréable. C'est peut-être un peu plus rapide aussi. Le quartier est nettement plus joli là puis ça change et puis comme ça je passe et je fais mes courses ». Charlotte



Figure 13: Avenue Sergent Maginot
Source Google Maps



Figure 14: Rue Saint Héliier
Source : Google Maps.

Dans le cas d'Adèle, la découverte d'un nouvel itinéraire s'est fait suite à un échange avec un ami qui lui a montré une alternative possible pour son retour.

« Un copain m'a montré un chemin qui passe par le cours d'eau (Rue des Tanneurs). Depuis, je passe par là à mon retour mais je ne prends pas ce chemin à l'aller parce qu'il y a une trop grosse côte pour moi ». Adèle



Figure 15: Montée dans la rue des Tanneurs
Source Google Maps

Cela nous montre que les parcours cyclistes se bricolent dans une ambivalence entre confort et rapidité du parcours. Les itinéraires changent de nature lorsqu'ils ne sont plus soumis à une contrainte horaire. La construction met alors plus l'accent sur le confort.

2-2- Le détour confortable

Nous rappelons que les cyclistes ont un rapport spécifique avec les espaces qu'ils traversent. Il n'y a aucune interférence entre eux et leur environnement. Ils sont traversés par des bruits divers, des odeurs. Ils ont un œil sur le paysage, la vie urbaine et ressentent directement à travers la peau le vent, la fraîcheur, la chaleur... Ceci leur permet d'avoir un regard particulier sur la ville comme nous le montre Jean.

« Il y a plein de trucs qu'on voit à vélo que l'on ne voit pas en voiture. Les oiseaux, plein de détails de la ville, des graphes, des gens que l'on voit tout le temps, des vélos que l'on croise régulièrement. On voit en vélo, on voit les choses et si on prend notre temps du coup, c'est vraiment sympa, c'est une balade. On est beaucoup plus attentif. C'est normal, on est dehors. On a tous les sons, on a notre champ visuel qui n'est pas du tout altéré. C'est plutôt bien ». Jean.



Figure 16: Un oiseau sur le trajet de Clarisse

Le rapport direct avec l'ambiance a des conséquences dans l'élaboration des parcours. Lors du retour, les cyclistes mettent l'accent sur le caractère agréable de l'ensemble ou d'une partie du parcours. Le retour semble alors se rapprocher de la balade. Certains de nos enquêtés n'hésitent pas

à faire de longs détours comme Frédéric et Clarisse :

« Je prends tout le canal (Saint-Martin) et là c'est hyper agréable et en plus au bout il y a la piste cyclable ici et c'est sympa. Mais là ça fait presque 8 km. Je reviens par les quais ou même plutôt la rue Poullain Duparc ou la rue de la Chalotais d'abord parce qu'elles sont en sens unique pour les vélos ; ça c'est sympa. Et puis la rue Poullais Duparc débouche directement pour aller chez moi. Elle est piétonne après c'est bien. C'est tellement agréable le long du canal c'est vachement sympa. » Frédéric

« Mon premier itinéraire, il fait trois kilomètres cinq cents. Si je fais cette boucle-là et que je rentre par là, ça fait six kilomètres, ce n'est pas rien. » Clarisse

Dans la plupart des cas, les cyclistes essaient de limiter le désagréable lorsque c'est possible comme en témoigne Charlotte :

« En fait, il (le parcours) change pas mal à la fin. Pour le retour, je ne prends pas cette rue de Saint-Malo qui est... Il y a énormément de monde même en week-end et même pendant les vacances parce que c'est là, il y a le centre commercial ici. Il y a la rocade pour aller à la mer ou je ne sais pas quoi. Il y a tout le temps du monde et il n'y a pas de pistes cyclables. Il y a plein de bosses et de trous et elle (la route) est en montée. Ça fait beaucoup et du coup, je prends... par où je prends... par là. Par Anatole France. Donc là, ça monte aussi mais ça se fait. Je descends là et ici je prends un petit bout de trottoir, ce n'est pas bien, et là je prends cette petite... Ce n'est même pas une rue (rue Saint Joseph Lotte), c'est piéton. Il n'y a aucune voiture qui peut passer. » Charlotte



Figure 17: Parcours Charlotte.
Source openstreetmap

— Parcours Retour Charlotte

📍 Prise de vue



Figure 18: Rue Saint Joseph Lotte



Figure 19 : Rue de Saint Malo

Dans la recherche d'une expérience positive, les cyclistes évitent le plus possible les routes trop circulantes, qu'elles soient automobiles ou piétonnes, pour favoriser les chemins de halages et les rues calmes. Le trafic semble être décisif dans la perception des ambiances chez les cyclistes. L'absence de trafic modifie en profondeur la capacité des individus à être réceptifs aux paysages et aux ambiances car leur attention n'est plus dirigée uniquement sur la circulation.

« Surtout en revenant, j'ai envie de prendre 5 min en plus pour me balader, rouler moins vite, ne pas regarder s'il y a des voitures et prendre un chemin de halage (Bord de Vilaine, Promenades des Bonnets rouges). » Jean

« J'essaie aussi d'éviter les heures de pointe le soir et le fait qu'il y ait moins de voitures me permet plus facilement de relâcher mon attention de la route pour penser à d'autres sujets. S'il fait beau et que l'ambiance sonore est calme, cela m'aide à me détendre. » Adèle



Figure 20: Cycliste dans la circulation près du Roazhon Park



Figure 21: Promenades des Bonnets rouges

Les cyclistes favorisent des environnements physiques particuliers comme les cours d'eau et les espaces naturels, à l'image de Charlotte :

« Je privilégie le bord de l'eau dans mes parcours parce que c'est toujours agréable même s'il fait moche. » Charlotte

Cependant, même si nous avons parfois observé des points communs entre tous les cyclistes dans leur recherche du confort et de l'agréable, il ne faut pas oublier le caractère subjectif des ambiances. Ainsi la subjectivité de Frédéric prend corps dans sa perception du bâti. Des espaces trop étriqués vont avoir pour effet l'évitement d'une rue au profit d'une autre. Ces préférences l'amènent à rechercher des espaces ouverts dans ses parcours :

« Du côté droit de cette rue-là, il y a un grand mur à l'arrière du musée. De l'autre côté, il y a un grand mur qui est l'arrière du lycée. Après, il y a des toilettes et le truc de l'église. Ça fait une espèce de grand couloir et ça manque d'espace. Moi, j'aime bien quand il y a de l'espace, c'est pour ça que j'évite de prendre cette rue-là (Rue de la Pré Botté) ». Frédéric



Figure 22: Rue de la Pré Botté

Mais Frédéric doit parfois composer avec un environnement que se transforme et qui devient désagréable à sa vue.

« J'aimais bien la route pour aller à mon travail parce qu'elle était naturelle aussi. Elle passait près du cimetière qui finalement est un endroit calme et naturel. Et ensuite, on est dans la campagne. C'est de moins en moins vrai parce que les villes s'entourent de cette espèce de cancer périphérique de magasins moches. » Frédéric



Figure 23: Parcours Frédéric pour aller au travail. Avenue Gros Malhon

Si les cyclistes privilégient des environnements spécifiques, la quête de l'agréable passe également par l'évitement du désagréable. Ainsi, le cheminement peut être lié à un évitement d'une topographie un peu trop abrupte qui demande un effort considérable et participe parfois à une expérience vécue négativement, comme en témoigne Odette :

« Ça m'arrive de la monter (rue Gambetta)... Ça m'est arrivé de la monter, mais je peux aller par ailleurs donc... Je me suis fait avoir une fois, parce que j'ai pris la rue de Paris en me disant que j'allais éviter cette côte sauf que la rue qui arrive à la préfecture... Cette petite portion là est encore pire. Dans ma tête j'avais complètement zappé ce petit bout là et arrivée devant ah oui... bah non... Parce qu'à l'époque je travaillais rue d'Antrain. » Odette.



Figure 24: Cycliste dans la côte du Boulevard de la Duchesse Anne

Si l'environnement physique a des conséquences sur le choix des itinéraires, il ne faut pas sous-estimer la dimension temporelle. Ainsi, selon l'heure, la congestion urbaine est plus ou moins importante. Adèle, qui peut avoir une certaine souplesse dans ces horaires, essaie d'éviter ce phénomène en s'organisant.

« J'essaie aussi d'éviter les heures de pointe le soir et le fait qu'il y ait moins de voitures me permet plus facilement de relâcher mon attention de la route pour penser à d'autres sujets. » Adèle

La construction des itinéraires peut être dépendante des saisons, comme pour Charlotte, qui recherche l'ombre dans un contexte de chaleur.

« Des fois pour le retour, c'est la même chose. Juste que je prends de l'autre côté de la place de la République sauf en ce moment où des fois je prends le boulevard de la Liberté qui va vers la place de Bretagne parce qu'il y a plus d'ombre. Là, il y a zéro ombre. Je termine à midi et demi. Vers treize heures, là

c'est une horreur. Du coup, il fait trop chaud et je prends par là parce qu'il y a quelques arbres. » Charlotte



Figure 25: Ombres sur le retour de Charlotte

Mais l'hiver amène le froid. L'ambiance change radicalement. Le vélo semble être beaucoup plus contraignant. Les personnes doivent s'équiper pour assurer une protection minimum contre le froid, comme en témoigne Stéphane :

« L'hiver c'est beaucoup plus dur. Il fait froid, il faut s'habiller, tu es engourdi dans tes vêtements. Quand tu arrives, il faut te déshabiller. Il faut être plus vigilant aux voitures parce qu'il fait un peu nuit. Il peut y avoir de la neige, du verglas. C'est une autre discipline le vélo l'hiver que l'été. » Stéphane

Charlotte nous parle du vélo la nuit. Elle évoque son mal-être lorsqu'elle est amenée à rouler tard dans la soirée :

« Le soir (la nuit) j'évite (de passer par là à vélo) [...] parce là ça craint pas mais ce n'est pas toujours... Enfin... Ce n'est pas agréable de te faire alpaguer par un gars qui dit qu'il veut se marier avec toi. C'est le genre de truc que j'évite. Voilà ça m'arrive très peu ici mais dans le Nord, ça m'arrivait tous les jours. » Charlotte

Ici nous voyons bien que l'expérience négative à Lille a conduit Charlotte à détester les parcours en pleine nuit. Elle ne se sent pas rassurée même si à Rennes, elle n'a pour l'instant jamais rencontré ce type de situation. Nous voyons alors une faille s'entrouvrir. Les relations entre usagers semblent déterminantes dans la perception des ambiances.

2-3- La dimension interactionnelle au cœur de la pratique cycliste au quotidien

La spécificité du cycliste est d'être en lien direct avec l'espace public. L'interaction avec les autres usagers est une dimension majeure pour comprendre l'expérience vécue des cyclistes et leurs perceptions des ambiances, qui influent directement sur leur ressenti.

« Des fois je suis énervée. Ça dépend des interactions avec les autres, des fois il n'y en a pas. Des fois on se fait klaxonner ou engueuler. Donc on est énervé, ou bien il y a du stress aussi ou bien juste... Je ne suis pas énervée parce que ça ne sort pas à l'extérieur, c'est l'environnement à l'extérieur qui m'énerve. Je suis grognon. Je n'ai pas le sentiment de plénitude que je peux avoir tous les matins ou tous les midis quand je passe la sur la piste... Sur le quai sur le boulevard Chézy. » Charlotte

Le cycliste fait partie des usagers de la route. Le contact avec la voiture est donc quasi permanent, car ils se partagent la même chaussée. Mais cette omniprésence de la voiture auprès des cyclistes impacte leur sensorialité, comme nous le montre Adèle :

« Par exemple, je recherche plutôt des endroits calmes où il n'y a pas de voitures parce que je n'aime pas les bruits des voitures. Il y a aussi les odeurs. Par exemple j'évite la rue Legraverend, parce que la pollution, lorsqu'elle est élevée, peut se traduire par des odeurs nauséabondes. » Adèle



Figure 26: Rue Legraverend

La présence de la voiture a aussi des effets sur leur sensibilité. Le comportement des automobilistes a systématiquement un effet sur l'ambiance perçue par le cycliste. L'ambiance peut être vécue de manière positive, comme en témoigne Odette, qui a pratiqué quelque temps le vélo à Bordeaux.

« Bordeaux c'est très bien. On est respecté des automobilistes. C'est assez surprenant, souvent à Rennes, on se fait invectiver par les automobilistes. À Bordeaux même dans les ruelles étroites à double sens, les voitures s'arrêtent et laissent passer s'il n'y a pas de place pour tout le monde. Ici ce n'est pas du tout la même mentalité. On sent à Bordeaux que le vélo est entré dans les mœurs même si j'imagine qu'au quotidien ce n'est pas... Il y a sûrement des choses à améliorer j'imagine, mais je trouve, au niveau des comportements des uns et des autres, je trouve que c'est plutôt bien. » Odette

L'ambiance perçue reste cependant négative dans la plupart des cas. Le différentiel de vitesse entre la voiture et le vélo et le partage d'une même chaussée entraîne des conflits. Tandis que la voiture roule à cinquante kilomètres par heure, le vélo alterne sa vitesse selon le dénivelé et l'effort fourni par son utilisateur. Elle peut varier entre vingt et trente kilomètres par heure. De plus nous avons montré précédemment que la pratique du vélo est une pratique liée à l'expérience de la vulnérabilité, car le cycliste n'a rien pour se protéger, contrairement aux automobilistes. La taille du vélo semble impacter sur le ressenti de la vulnérabilité. Ainsi, Clarisse, qui roule en triporteur, ressent beaucoup moins la pression exercée par les automobilistes, car son vélo est beaucoup plus massif qu'un vélo ordinaire et peut s'imposer sur la chaussée.

À Rennes, il semble que beaucoup de nos enquêtés soient obligés de faire face à des comportements automobilistes qui les mettent parfois dans des situations périlleuses. Les cyclistes éprouvent un stress répété à cause des refus de priorité ou du manque d'espace lié au doublement sur la chaussée, au changement de direction des automobilistes sur un carrefour, ou encore à l'occupation de l'espace réservé au cycliste.

« Ce que je n'aime pas dans le vélo c'est quand les automobilistes font n'importe quoi. Quand ils oublient de me voir, quand ils ne mettent pas leur clignotant, quand ils m'engueulent quand je n'ai rien fait ». Charlotte

« La seule façon de prendre la route de Lorient tranquille c'est d'être au milieu. Et avec plein de voitures derrière qui font le forcing et qui sont hyper énervées parce que tu roules à trente et eux veulent rouler à cinquante. Je l'ai fait plusieurs fois et c'est quand même... C'est stressant quoi. » Jean



Figure 27: Cyclistes gênés par une voiture positionné sur la bande cyclable sur l'Avenue Aristide Briand

L'énervement et l'impatience des automobilistes semblent atteindre profondément le ressenti des cyclistes. Cela nous montre à quel point les ambiances sont créées par les usagers eux même. Les situations stressantes subies par les cyclistes ont des conséquences sur leur façon de se comporter à vélo. Si dans des environnements plaisants, le rythme des cyclistes a tendance à baisser légèrement pour mieux profiter du cadre, les situations stressantes en rapport avec des comportements automobilistes parfois dangereux semblent accélérer la fréquence de pédalage.

« Si l'endroit ne me plaît pas avec des voitures et tout ça, je vais me sentir plus nerveux et à la limite, je vais aller plus vite. » Frédéric.

Face à ces situations stressantes, les interactions entre les usagers peuvent devenir conflictuelles, laissant la colère succéder à la peur. Les revendications des cyclistes sont alors en lien avec l'affirmation de leur existence face à certains automobilistes qui semblent parfois les considérer comme des usagers illégitimes de la route :

« Ce n'est pas parce que je suis en vélo que je veux qu'on interdise les voitures mais par contre il y a certains comportements qui me poussent parfois à gueuler assez fort. Ne pas me laisser marcher sur les pieds puis faire comprendre qu'on ne peut pas faire n'importe quoi. L'ambiance joue pas mal là-dessus. Il y a des jours où tout se passe bien et d'autres où rien ne va. » Jean

La confrontation peut être plus pacifique, comme en témoigne Charlotte :

« Sinon, j'essaye au mieux d'être la plus tolérante possible même s'il (un automobiliste) a fait une connerie, je l'engueule, je ne lui dis pas de gros mots, enfin je ne suis pas insultante parce que je me dis que mon attitude va peut-être lui faire changer son regard envers les autres cyclistes soit en bien, soit en mal. Soit, il va se dire : « elle m'a insulté machin... Les cyclistes, c'est tous des cons » ou à l'inverse il va se dire :

« j'ai failli lui rentrer dedans, mais elle était gentille, elle m'a souri. » [...] Tu souris et les gens, ils sont contents. C'est bête mais c'est bien d'apporter des choses positives aux gens. » Charlotte

Certains cyclistes sont alors conscients que s'énerver contre un automobiliste peut être contre-productif en donnant une mauvaise image du cycliste et en alimentant une mauvaise ambiance générale. Cela nous montre que certains cyclistes ont conscience de participer à la mise en ambiance de la ville. Nous pouvons dire que les cyclistes, comme les autres usagers, sont des créateurs d'ambiance sur la route. Ils essaient parfois de pacifier les rapports tendus avec les automobilistes, avec pour objectif d'apaiser les relations sur la route et de trouver une harmonie possible entre deux catégories mobiles qui semblent s'opposer.

Lorsque les cyclistes n'ont pas le choix, ils s'adaptent au mieux à la présence de la voiture en fonction de leur expérience, par l'élaboration de comportements. Ces comportements peuvent soit répondre à une logique de retrait face aux automobilistes, comme en témoigne Frédéric, ou au contraire répondre à une volonté de s'approprier la route, comme le montre Jean.

« Je considère qu'il est dangereux et je me considère comme non prioritaire par rapport à la voiture comme ça j'évite des accidents. C'est-à-dire que même si j'arrive de droite, que la voiture arrive de gauche et qu'il y a une priorité à droite, je vais le laisser passer. Je préfère parce qu'il y en a un sur deux qui ne va pas te laisser passer. » Frédéric

« Enfin il y a un moment où la route est aussi à tout le monde et s'il faut prendre la route de Lorient et rester au milieu de la route sans qu'on te double, je le ferai. » Jean

Ainsi, Jean est prêt à se mettre au milieu de la route afin de limiter le stress éprouvé lors des doublages. D'autres cyclistes sont prêts à empiéter sur l'espace piéton pour se garantir plus de sécurité, parfois au détriment des piétons.

« La piste cyclable avant était sur le trottoir et là ils (les aménageurs) ont enlevé la moitié du trottoir et ils ont mis la piste cyclable sur la route. J'ai remarqué que mes collègues cyclistes, ils vont sur le trottoir du coup alors qu'il y a des piétons. » Frédéric

Si la plupart du temps, il y a peu de contacts entre les cyclistes et les piétons, il peut y avoir des situations de rencontre. Les trottoirs, parfois empruntés par les cyclistes, mais aussi les rues piétonnes ou les passages cloutés, sont des lieux d'interaction avec les piétons. La plupart du temps,

nous avons remarqué un respect des cyclistes enquêtés vis-à-vis des piétons qui sont conscients de leur différentiel de vitesse. Leurs relations semblent beaucoup plus pacifiées comparées à celles qu'ils entretiennent avec les automobilistes. Cela peut s'expliquer par le partage d'une situation analogue. Tous deux font face à l'ambiance sans intermédiaire et partagent l'expérience de la vulnérabilité.

« Je fais toujours attention aux piétons. Je considère toujours que le piéton est prioritaire par rapport à moi. Sur le trottoir, si je suis sur le trottoir, je m'arrête pour les laisser passer, je fais très attention. Donc mes rapports sont plutôt courtois avec eux. » Frédéric

Cependant ce constat est à nuancer. La méfiance des piétons vis-à-vis des vélos peut être liée à des expériences mal vécues pour les piétons.

« Des fois on sent qu'ils ont peur des vélos parce qu'ils ne savent pas comment réagir. Ils ont peut-être l'impression qu'on va les écraser. » Adèle

Certains de nos enquêtés semblent les éviter le plus possible. Il existe une méfiance des cyclistes vis-à-vis des piétons. Le caractère imprévisible de leurs mouvements entraîne des situations potentiellement dangereuses pour les deux catégories d'usagers. Cela a des conséquences dans la construction des parcours cyclistes. Un certain nombre d'entre eux évitent alors les rues piétonnes et les trottoirs.

« Parce que c'est quand même assez dangereux les interactions piétons cyclistes, ils ne regardent pas quand ils traversent, ils ont un casque sur les oreilles. Il faut faire beaucoup plus attention en fait. Voilà, il suffit d'adapter sa vitesse. Pour moi un vélo, c'est sur la route enfin voilà, ce n'est pas sur les trottoirs. Je considère le vélo comme un véhicule à part entière. » Jean

Entre cyclistes les relations sont majoritairement cordiales à part dans le cas d'Odette et de Jean qui ont eu une mauvaise expérience avec un de leur pair. Néanmoins la plupart du temps, les cyclistes se sourient entre eux, se saluent, ont des regards de connivence et humanisent les rapports. Toutefois, il est important de noter que ce n'est pas systématique.

« Les gens qui se croisent en vélo se font un petit signe, un petit coucou ou un petit sourire alors qu'en voiture t'es enfermé, isolé. Les autres en face c'est des ennemis presque. » Stéphane

« Avec les autres vélos c'est assez cordial. Au feu rouge on peut se parler. C'est assez incroyable

d'ailleurs. Je n'ai jamais vu d'automobilistes parler autrement que pour s'engueuler. Mais là, on se parle des fois. Ça m'est même arrivé... Il y avait des flics à vélo et je trouvais qu'ils allaient assez vite alors que c'était des VTT et je leur ai demandé si c'était bien. Un des flics m'a dit : « si vous voulez jusqu'au feu rouge on peut échanger. » J'ai trouvé ça sympa. » Frédéric

Le vélo peut parfois être vecteur de sociabilités entre cyclistes, ceux-ci n'hésitant pas à échanger et à partager leurs expériences.

« Ça permet de rencontrer des gens des fois. On papote autour du vélo, on fait la même promenade, on se retrouve des fois sur le chemin du boulot. » Charlotte

Nous avons vu dans cette partie que les cyclistes inventent leurs cheminements avec ce qui est mis à leur disposition, alternant parfois rue piétonne, trottoir, route, piste cyclable, chemin de halage, chemin de traverse. Ils traversent une série d'espaces urbains qui incluent des monuments urbains, des quartiers, des zones commerciales ou encore des espaces naturels. Ce « bricolage » rend chaque parcours subjectif et non linéaire. Si le choix des itinéraires est en lien avec les préférences des usagers, le cycliste peut parfois traverser des lieux qu'il n'apprécie pas forcément afin de gagner du temps, sous la contrainte d'obligations horaires, qu'elles soient professionnelles ou personnelles. Les cheminements sont beaucoup plus libres lorsque l'acteur n'est pas soumis aux contraintes horaires et semble dépendre uniquement de ses envies, de son humeur, de la saison et de la météo. Il peut alors privilégier la rapidité du parcours, son confort ou faire un compromis entre les deux. Les ambiances sont également le résultat de la relation avec les autres usagers, qui sont inhérentes à la pratique du vélo au quotidien. Alors que les relations cyclistes ont tendance à participer à une vision positive de l'ambiance perçue, les interactions entre voitures et cyclistes sont parfois mal vécues. Les cyclistes adoptent alors une série de comportements afin de mieux gérer la proximité avec les automobilistes. Les aménagements cyclistes tentent de répondre aux conflits liés au différentiel de vitesse qui existe entre la voiture et le vélo ainsi qu'au partage d'une même chaussée. Ils ont pour rôle d'assurer la sécurité du cycliste en lui dédiant un espace réservé sur la chaussée. Aujourd'hui, les aménagements cyclistes sont au cœur des enjeux des politiques urbaines des villes, qui souhaitent encourager les mobilités douces. Mais ces aménagements sont-ils systématiquement utilisés par les cyclistes ? Quels sont leurs ressentis face à ces aménagements ?

3- Le rôle de l'aménagement dans la perception des ambiances

Dans cette dernière partie, nous allons voir comment les aménagements influencent la mobilité cycliste, notamment en participant à l'ambiance ressentie. Il s'agit de mieux cerner les attentes des cyclistes.

3-1- Le revêtement comme critère de confort dans la mobilité cycliste au quotidien

L'itinéraire des cyclistes est composé d'une multitude de chemins, des routes goudronnées aux pistes sablées en passant par les chemins de traverse en terre. Le revêtement de la route joue un rôle non négligeable dans la construction des itinéraires et la façon de vivre son parcours. La particularité du cycliste est qu'il est sensible au relief du sol. Le revêtement est important pour comprendre les ambiances cyclistes. Pour éviter la chute, la crevaison ou l'inconfort lié aux secousses, le cycliste préférera modifier son parcours quitte à renoncer à un bâti plaisant, élément participant à une ambiance vécue de manière positive.

« J'adore la toute petite rue Hoche qui passe à côté du Parlement de Bretagne sauf que c'est des gros pavés avec des trous. La Place du Parlement elle est horrible pour les vélos. Il y a pleins de trous partout, c'est dangereux ». Frédéric

« Par exemple dans le centre j'évite les pavés parce que je trouve ça désagréable. Donc j'évite tout ce qui est place du parlement ». Odette



Figure 28: Un cycliste préfère passer au milieu de la Place Hoche pour éviter les rues pavées bordant la place



Figure 29: Rue pavé Place du Parlement

Les pavés semblent être l'ennemi principal des cyclistes, mais ce n'est pas le seul. Certaines pistes cyclables présentent des surélévations de quelques centimètres à l'entrée ou à la sortie et peuvent faire tressauter le cycliste, rendant l'expérience désagréable. C'est également le cas des passages piétons pavés.

« Dans la rue de Saint-Malo, il n'y pas de pistes cyclables. Là, il y a des passages pour piétons qui sont surélevés avec des petits morceaux de... comment ça s'appelle... des petits pavés. En fait les pavés sont eux même encerclés par d'autres pavés d'une autre matière. Du coup avec le soleil et la pluie ça s'abîme. C'est normal et du coup c'est horrible ça fait mal au dos, à la tête, ça raisonne. J'ai pété des rayons et je crois que c'est dû à ça parce qu'il y en a trois d'affilé. En plus du coup dans le bitume il y a des culs de poules. Ils les ont rebouché, mais il y en a qui sont de nouveau abîmés. » Charlotte.



Figure 30: Bordure pavé sur entrée de piste cyclable Avenue MGR Mouezy



Figure 31: Passage piéton pavé sur le parcours aller de Charlotte

Certains types de voies sont plus valorisés en été qu'en hiver et réciproquement. Les routes

sablées et les pistes en constituent un exemple. Elles sont évitées par temps de pluie afin d'écartier le risque de glissade, par exemple.

« C'est plus par rapport au roulant que je change d'itinéraire.

- Le roulant ?

- Le sol, si c'est par exemple le bord de l'eau c'est du sablé, je n'y vais pas lorsqu'il vient de pleuvoir. Enfin du moins si je ne vais pas me promener. Si par exemple je vais dans mon magasin je n'aime pas trop arriver trop sale donc je fais attention. » Odette.



Figure 32: Piste sablé Promenade des Bonnets Rouges

Pour un confort de route, une piste lisse semble être le modèle le plus adapté pour les cyclistes, à l'image du nouveau revêtement de la piste cyclable boulevard Chézy.



Figure 33: Revêtement de la nouvelle piste cyclable Boulevard Chézy

La conception des aménagements cyclistes est décisive pour les cyclistes, car ils les mettent

à l'abri des dangers de la voiture. Elle contribue à diminuer le stress subi par les cyclistes. Cependant ces aménagements répondent-ils systématiquement aux attentes des cyclistes ?

3-2- Des aménagements parfois inadaptés à la pratique du vélo au quotidien

Il existe une multitude d'aménagements cyclables comme les pistes cyclables, les bandes cyclables, les voies vertes, les couloirs mixtes bus-vélo... Il s'agit de savoir comment est vécue l'utilisation de ces aménagements, qui se succèdent l'un après l'autre dans le voyage urbain, par les cyclistes. Que recherche le cycliste dans sa pratique quotidienne ?

Nous avons remarqué que les cyclistes préféraient emprunter les aménagements qui leur sont dédiés, car ils offrent un espace qui leur est propre, propice à une certaine sécurité, même si celle-ci paraît parfois relative. Certains aménagements sont considérés comme fiables, à l'image de la piste cyclable du boulevard Chézy, qui délimite physiquement la frontière entre voie destinée aux véhicules motorisés et voies cyclables. Cet aménagement est souvent considéré comme un modèle chez nos enquêtés.



Figure 34: Nouvelle piste cyclable Chézy

Cependant, du point de vue des enquêtés, certains aménagements récents sont inadaptés à leur pratique. Un changement d'aménagement, d'une piste cyclable à une voie partagée de bus, a eu un impact sur le ressenti de Frédéric vis-à-vis de son parcours.

« Ce qui était bien, c'est que c'était un petit chemin sur le côté de la route (avenue Gros Malhon). C'était séparé par les arbres, c'était complètement individualisé. Maintenant, on se retrouve avec les bagnoles. Du coup c'est moins sympa ». Frédéric



Figure 35: Voie partagée bus vélo Avenue Gros Malhon

Nous avons observé des comportements de déviance dans la pratique du cycliste. Ceux-ci sont intéressants, car ils mettent à jour les usages des utilisateurs et leurs attentes. Ils permettent donc de mieux comprendre l'expérience positive de la mobilité cycliste.

Lorsque la route n'offre pas suffisamment de sécurité du point de vue du cycliste, le trottoir peut être utilisé. Elle est souvent la conséquence d'une absence d'aménagement.

« Les gens ne se sentent pas en sécurité à vélo et notamment les débutants. Les débutants sont remarquables dans la circulation. On voit bien qu'ils ont peur. Ils ne se sentent pas en sécurité. Du coup, ils font des bêtises. Ils ne se comportent pas bien et c'est encore plus dangereux. Mais c'est la peur qui les fait avoir ces comportements-là, tout comme c'est la peur qui les fait aller sur les trottoirs alors qu'on a normalement pas le droit d'aller sur le trottoir ». Odette



Figure 36: Cycliste sur le trottoir rue de Lorient

Ces comportements peuvent donc être liés à un fort sentiment d'insécurité. Ainsi, malgré la présence d'un couloir mixte bus et vélos, voie réservée aux bus et ouverte aux cycles à deux ou trois roues, certains usagers préfèrent prendre le trottoir.

« Avant, la piste cyclable était sur le trottoir et là ils ont enlevés la moitié du trottoir et ils ont mis la piste cyclable sur la route (avenue gros Malhon, voir illustration). J'ai remarqué que mes collègues cyclistes, ils vont sur le trottoir du coup alors qu'il y a des piétons. C'est un peu bête parce qu'il y a la piste cyclable à côté. Mais je pense que c'est... Ça a été mal étudié, on n'a pas demandé aux cyclistes ce qui les intéressait ». Frédéric

Les voies partagées avec les bus sont plutôt mal vécues par l'ensemble de nos enquêtés pour deux raisons majeures. Elles peuvent mettre le cycliste dans une situation de péril notamment lorsque le bus double un peu trop près de l'utilisateur. De plus, comme le bus s'arrête régulièrement pour prendre de nouveaux passagers, cela provoque un arrêt, un ralentissement et/ou un effort de vigilance chez le cycliste pour doubler le bus qui dans quelques mètres va redoubler le cycliste, le remettant dans une situation stressante.

« Quand je sais que je vais bloquer un bus pendant 300 mètres ou 500 mètres et qu'il va essayer de me doubler en me rasant, ça ne va pas forcément me plaire beaucoup ». Charlotte



Figure 37: Proximité avec un Bus Rue de Lorient

La fluidité du cycliste paraît donc essentielle pour une bonne expérience de la mobilité. Comme nous l'avons évoqué précédemment, la rapidité est l'une des raisons essentielles à la pratique du vélo au quotidien, comme en témoigne Jean :

« Il y a un gain de temps quand même en ville, lorsqu'on roule à vélo. C'est indéniable, on gagne vraiment du temps ». Jean

Le vélo prend son sens dans son mouvement fluide. Les arrêts semblent désagréables.

« Il y a plein d'endroit où la piste cyclable s'arrête brutalement, par exemple rue Saint-Héliér, la piste cyclable s'arrête. Alors évidemment tu es obligé de laisser passer les voitures. L'effort pour redémarrer à vélo, il est bien supérieur à l'effort pour redémarrer en voiture » Frédéric.

Les aménagements doivent donc répondre au besoin de fluidité des cyclistes pour être empruntés ou être respectés.

« C'est un peu chiant. Il y a des fois où tu te dis bah là c'est bon le feu, je peux le griller soit parce que je tourne à droite et qu'ils ont oublié de mettre un permis de tourner à droite soit parce qu'il n'y a personne. Et en fait, quand il fait chaud et même quand il pleut, dans tous les cas c'est chiant de s'arrêter à vélo parce que tu es en plein effort ». Charlotte

« J'aime pas les feux rouges, je trouve que ça casse le rythme. C'est plus dur pour moi de m'arrêter puis de repartir [...] Ça m'arrive de les griller ». Adèle

Certains ajustent leur itinéraire en empruntant une voie plutôt qu'une autre. Ainsi, Jean évite tout simplement la piste cyclable du Mail François Mitterrand, qui cumule des éléments perçus négativement, au profit de la voie de bus. En plus de son revêtement pavé et du manque de visibilité, la piste impose l'arrêt car elle traverse des routes perpendiculaires.

« Par exemple ce qu'ils ont fait au mail François Mitterrand, c'est très bien pour le dimanche mais au final tous les gens que je croise qui empruntent quotidiennement cette route, ils prennent la voie de bus parce que c'est plus pratique. Il y a moins de bosses, d'intersections, c'est plus direct parce que la voirie est de bonne qualité, parce qu'il n'y a pas de rainures sur laquelle on peut glisser. Il n'y a pas... Puis si on prend l'itinéraire cyclable du Mail François Mitterrand, on est obligé... Je crois qu'on a trois intersections avec une visibilité des voitures qui est hyper limitée. C'est dangereux et prendre ça tous les jours, bah c'est chiant. Donc moi, je prends la voie de bus comme beaucoup de gens en fait parce que c'est direct. Il n'y a pas d'intersection, on s'arrête au feu et puis voilà. On double les voitures parce qu'on va plus vite qu'elles ». Jean



Figure 38: Voie Mixte Bus vélo Mail François Mitterrand



Figure 39: Voie Piéton cycliste Mail François Mitterrand

Nous avons vu dans cette partie que les aménagements sont vécus de manière différente selon leur conception. Ils rendent la pratique du vélo très hétérogène, en fonction de la perception du voyage urbain. Les cyclistes peuvent être amenés à rouler sur une piste cyclable à double sens, provoquant chez eux un sentiment de bien-être, et déboucher ensuite sur une route sans piste cyclable qui les met dans une position stressante et désagréable, du fait du contact avec les voitures. Plusieurs éléments, comme la sensibilité au relief, la sécurité et la fluidité, sont indispensables à la bonne expérience des cyclistes. Ces éléments peuvent expliquer l'utilisation, le détournement ou encore le contournement de certains aménagements. Il faut ajouter que le vélo et la voiture sont deux types de mobilités très différentes, car elles sont régies par des attentes distinctes. Cependant, dans certaines conceptions des aménagements, la voiture semble primer sur le vélo. Le dos d'âne ci-dessous est un exemple parmi tant d'autres d'une incohérence entre les aménagements dédiés à la voiture et le vécu des cyclistes. Le dos d'âne est un aménagement qui a pour but de ralentir les voitures et non les vélos. La perception accrue des reliefs rend les dos d'ânes désagréables pour les cyclistes.



Figure 40: Dos-d'âne sur la piste cyclable bidirectionnelle (rue de Lorient)

Conclusion générale.

Dans cette étude nous avons vu que le choix du vélo peut être lié à un basculement dans la vie de l'acteur. Un changement de ville, une perte matérielle ou une volonté d'éviter la congestion urbaine ont conduit certains usagers à faire du vélo de manière régulière. La pratique du vélo peut aussi être la conséquence d'une habitude de vie dès la jeunesse. Nous avons constaté qu'elle se conforte dans le temps, notamment grâce aux multiples avantages que semble apporter le vélo aux acteurs. Il offre une forte autonomie et un rapport spécifique à soi et au monde. Il permet de se sentir en bonne santé, mais également d'être à l'air libre, de sentir la chaleur, le vent...

Le choix de l'itinéraire est profondément subjectif et ne répond pas à une logique unique. Plusieurs éléments peuvent être mis en avant selon la personnalité des cyclistes, leurs humeurs et leurs obligations. Des facteurs contextuels comme un trafic important, qu'il soit piéton ou automobile, les désagréments en lien avec la pollution ou la proximité avec la nature peuvent déterminer le choix des itinéraires. Cependant, nous avons remarqué que le plus souvent, c'est la recherche de rapidité qui prédomine dans la construction des parcours.

Nous avons vu que quasiment l'ensemble de nos enquêtés empruntaient des parcours relativement fixes. La présence de travaux peut amener les cyclistes à modifier l'itinéraire qu'ils empruntent habituellement. Dans la mobilité domicile-travail, l'itinéraire aller et le retour sont souvent différents. À l'aller, le choix du cheminement est réalisé en fonction du gain de temps. Cependant, une portion moins circulante peut être privilégiée à condition que le détour éventuel ne fasse pas perdre trop de temps au cycliste. La plupart du temps, nous avons pu voir que certains cyclistes s'adaptent à des situations stressantes souvent liées à la proximité des voitures, conséquence d'une absence ou d'une insuffisance d'aménagements cyclables. Le choix du trajet retour est plus propice à une recherche de l'agréable ou, au moins, une limitation des désagréments. Les cyclistes recherchent alors à éviter un dénivelé important et privilégient les chemins de halage ou les voies très peu circulantes afin de prendre le temps de rêvasser, de se détendre et de porter un regard sur le paysage.

Le sensible semble venir agrémenter le parcours des cyclistes. Les itinéraires empruntant les voies de halage sont plus propices à l'observation des oiseaux et permettent de réduire les odeurs d'échappement et le bruit des voitures, vécus comme des gênes.

La météo peut également influencer sur le parcours des cyclistes. Si la pluie ne semble pas décourager les cyclistes, qui s'équipent en fonction, la chaleur peut être un prétexte pour prendre une route plus ombragée.

Il faut noter toutefois que l'environnement sensoriel est moins mis en avant dans le voyage urbain des cyclistes que la relation entretenue avec les autres usagers ou la qualité des

aménagements en place, qui garantissent un sentiment de sécurité.

La proximité avec les voitures est parfois vécue négativement. Ainsi, selon la configuration de la route, si elle n'offre pas d'aménagement séparé de la circulation automobile, le stress répété engendré par des situations anxiogènes peut déboucher à un conflit entre les usagers. La revendication des cyclistes est alors de bénéficier d'une plus grande visibilité face aux comportements parfois indifférents des automobilistes.

Les aménagements tels que les pistes cyclables offrent un espace uniquement dédié au vélo et sont préférés dans la pratique quotidienne, car ils offrent un sentiment de sécurité au cycliste. Ils leur permettent d'avoir leur propre espace sur la chaussée, à distance des voitures. De plus, le revêtement est important pour les cyclistes car ils sont sensibles aux reliefs. Une route lisse et adhérente est privilégiée afin d'écarter le risque de glissades et de chutes. Mais certains aménagements ne semblent pas conformes aux attentes des cyclistes. Les entrées et sorties de voies, dont les bordures sont parfois surélevées, en sont un exemple. Les voies mixtes bus-vélo semblent également mettre les cyclistes dans des situations parfois périlleuses lors du doublement d'un bus, les contraignant à les doubler à nouveau après quelques mètres, quand le bus doit s'arrêter.

Les cyclistes recherchent une certaine fluidité dans leurs déplacements. Outre le fait qu'ils privilégient le trajet le plus direct garantissant un minimum de sécurité, les cyclistes évitent les parcours où ils doivent faire face à des arrêts fréquents. Le redémarrage à vélo est perçu comme un moment parfois difficile et donc désagréable. Cela a une influence sur les aménagements empruntés mais aussi sur les comportements, comme nous l'avons vu à travers le non-respect des feux rouges par certains cyclistes.

Lorsque le cycliste se sent en danger sur la route, il n'hésite pas à transgresser le code de la route en montant sur les trottoirs, parfois en dépit des piétons. Ainsi sur les trottoirs ou dans les rues piétonnes, les cyclistes modèrent leur allure afin d'éviter l'incident. Mais ces situations semblent être des exceptions chez les cyclistes aguerris. La coprésence des piétons est évitée, jugée trop imprévisible. Quant à la relation entre cyclistes, elle est dans la plupart des cas cordiale. Ils se sourient, se saluent et discutent parfois de vélo entre eux. Cela participe à une ambiance vécue de manière positive.

Limites et perspectives de notre étude :

Nous avons fait le choix de nous concentrer sur les cheminements quotidiens parcourus par les cyclistes aguerris qui utilisent le vélo dans un cadre utilitaire au sein de la ville. Cela a eu un impact sur nos résultats : on peut imaginer que l'ambiance est perçue différemment par des cyclistes sportifs qui n'ont pas de contraintes horaires et qui font du vélo seulement dans le but de la

recherche de plaisir. Nous pouvons alors facilement imaginer que les ambiances et le cadre sensible sont beaucoup plus déterminants dans la construction des itinéraires.

De plus nous nous sommes concentrées exclusivement sur des cyclistes qui avaient une pratique urbaine. Or aujourd'hui, de plus en plus de cyclistes viennent des couronnes urbaines ou de la métropole pour venir travailler sur Rennes. On peut facilement imaginer que les environnements traversés ne sont pas les mêmes. Alors qu'au sein d'une ville la vitesse des véhicules est limitée au maximum à cinquante kilomètres heures, certaines routes périurbaines peuvent aller au-delà de cette limitation. De plus le contraste entre campagne et ville doit être beaucoup plus marqué.

Nous avons vu à travers l'exemple de Clarisse que le vélo lui-même pouvait changer la perception des ambiances. La taille imposante de son vélo l'a rendue plus visible et moins sujette aux stress éprouvé vis-à-vis des automobilistes. De plus l'assistante électrique lui permet de se soustraire de la contrainte du dénivelé. Ainsi, le type de vélo change le rapport à l'environnement immédiat. Une étude spécifique sur les vélos cargos auraient sans doute modifié nos résultats.

Du point de vue de notre méthodologie, il aurait été intéressant de faire des parcours commentés ou sensoriels afin de mieux appréhender les sensations des cyclistes lors de la succession des ambiances qu'ils traversent. En effet, nous avons réalisé que le discours des enquêtés ne suffisait pas pour traiter des ambiances, car elles sont le résultat d'une confrontation entre le vécu des acteurs et l'environnement physique, social et temporel. Il aurait été intéressant de mettre en place tout un dispositif numérique afin de rendre compte du voyage urbain des cyclistes. Dans ce mémoire, nous avons réalisé quelques photos pour traduire les ambiances vécues. Mais les photos sont limitées, car elles n'informent pas sur les mouvements, les sons... Cela nous questionne sur le format de ce mémoire. Nous nous sommes rendu compte au fil de notre avancement que le format papier n'était pas idéal pour traiter des ambiances. Un dispositif vidéo allié avec un dispositif de carte interactive aurait été intéressant à mettre en place.

Bibliographie

Ouvrages et dictionnaires :

AMPHOUX Pascal. « La notion d'ambiance. Un outil de compréhension et d'action sur l'espace public. » *L'espace public urbain : de l'objet au processus de construction*. PU du Mirail, 2007, p.71-81.

ASCHER François. *Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs. Essai sur la société contemporaine*, Ed. De l'Aube, 2000, 300 pages.

AUGE Marc. *Éloge de la bicyclette*. Paris, Payot, 2008, 94 pages.

AUGOYARD Jean-François. *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*. Paris, Ed. du Seuil, 1979, 186 pages.

BAILLY Antoine. *La Géographie du bien-être*. Paris, Economica-Anthropos, 2014, 152 pages.

BONERANDI Emmanuelle, « De la mobilité en géographie ». **In** : *Géoconfluences*. Disponible sur: <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient.htm> (consulté le 25 avril 2018).

CATTAN Nadine, « Mobilité spatiale ». **In** : *Hypergéogé*. Disponible sur: <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article517> (consulté le 25 avril 2018).

CRESSWELL Tim. *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Taylor & Francis, 2006, 327 pages.

DE LA BLACHE Vidal. *Tableau de la géographie de la France, Table ronde*, [1re édition 1908] 1994, 560 pages.

FISHER Gustave-Nicolas. *Psychosociologie de l'environnement social*. Paris, Dunod, 1997, 204 pages.

FREMONT Armand, *Géographie et espace vécu*. **In** : *Les espaces de l'homme*. Odile Jacob, 2005, p. 102-103

FREMONT Armand. *La Région, espace vécu*. Paris, Flammarion, 1976, 288 pages.

GALLEZ Caroline, KAUFMANN Vincent. *Aux racines de la mobilité en sciences sociales: Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine*. **In** : FLONNEAU, Mathieu. *GUIGUENO, Vincent. De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* Presses Universitaires de Rennes, 2009, p.41-55.

HUME David. *Traité de la nature humaine. Livre II : Des passions. Les classiques en sciences sociales* [1re édition 1739], 2006, 185 pages.

KAUFMANN Jean Claude. *L'entretien compréhensif*. Paris [1re édition 1996] Nathan, 2016, 128 pages.

KAUFMANN Vincent. De la mobilité à la motilité. **In** : BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent. *Enjeux de la sociologie urbaine*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2007, 94 pages.

LE BRETON Eric, Homo mobilis, **In** : Michel Bonnet et Patrice Aubertel (dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, PUF, 2006, p. 26-30.

MERLEAU-PONTY Maurice. *Phénoménologie de la Perception*, Paris, Gallimard, coll. « Tel », [1re édition 1945], 1976, 552 pages.

MOSER Gabriel et WEISS Karine. *Espaces de vie. Aspects de la relation Homme-environnement*. Paris, A. Colin, Sociétales, 2003, 396 pages.

PUMAIN Denise, PAQUOT Thierry, KLEINSCHMAGER Richard. *Dictionnaire La ville et l'urbain*. Paris, Economica-Anthropos, 2006, 320 pages.

RAMADIER Thierry. Mobilité quotidienne et attachement au quartier : une question de position ? **In** : *Le quartier*. Paris, La Découverte, « Recherches », 2007, p. 127-138.

RIME Bernard. *Le partage social des émotions*. Paris : Presses Universitaires de France, 2005, 420 pages.

SAINT-JULIEN Thérèse. La région. **In**: *Hypergéogéographie*. Disponible sur: <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article14> (Consulté le 20 août 2018).

TABARLY Sylviane, CARNAT Jean-Louis Carnat. *Glossaire: Mobilités, flux, transports*. **In** : *Géococonfluences*. Disponible sur: <http://geoconfluences.enslyon.fr/glossaire/mobilite>. (Consulté le 20 avril 2018)

THIBAUD Jean-Paul. *La ville à l'épreuve des sens*. **In** : *Ecologies urbaines : états des savoirs et perspectives*. Paris, Economica-Anthropos, 2010, p. 198-213.

THIBAUD Jean-Paul. L'énigme des ambiances en partage. **In** : THIBAUD, Jean-Paul. ROSE DUARTE Cristiane. *Ambiances urbaines en partage. Pour une écologie sociale de la ville sensible*, Genève, MétisPresses, 2013, p. 7-19.

WEBER Max, *Économie et Société*. (traduction par un collectif dirigé par J. Chavy et E. de Dampierre) Paris, Plon, 1971.

Articles :

BAILLY Emeline, MARCHAND Dorothée. « La ville sensible au cœur de la qualité urbaine », **In** : *Métropolitiques*, 20 avril 2016. Disponible sur: <https://www.metropolitiques.eu/La-ville-sensible-au-coeur-de-la.html> (Consulté le 10 Octobre 2018)

BERTRAND Jean . « Les espaces humains d'un paysage ». *L'Espace géographique*, 1974, 3-2, p. 147-148

BONNET Frédéric. « Le cycliste topographe. » *Tous urbains*, vol. 19-20, no. 3, 2017, p. 5-7.

BOURICHE Boumédienne. « Émotions et dynamique des représentations sociales », *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, vol. numéro 102, no. 2, 2014, p. 195-232.

CARRE Jean-René. « Le vélo dans la ville : un révélateur social », Les cahiers de médiologie, vol. 5, no. 1, 1998, p. 151-164.

CHADOIN Olivier. « La notion d'ambiance : Contribution à l'examen d'une invention intellectuelle postmoderne dans le monde de la recherche architecturale et urbaine. » Les annales de la Recherche Urbaine, n°106, 2010 pp.153-159

DECHAUX Jean-Hugues. « Intégrer l'émotion à l'analyse sociologique de l'action. » Terrains/Théories n°2.

Disponible sur: <http://journals.openedition.org/teth/208> ; DOI : 10.4000/teth.208. (Consulté le 5 septembre 2018)

DI MEO Guy. « Les territoires de la localité, origine et actualité. » L'Espace géographique, n°4-93, p. 306-307.

FEILDEL Benoît, « Vers un urbanisme affectif. Pour une prise en compte de la dimension sensible en aménagement et en urbanisme », *Norois*, 227, 2013, p. 55-68.

GRESILLON Lucile, Sentir et ressentir Paris. L'exemple du quai du RER B à Châtelet-les Halles. *Norois*, 227 | 2013, p. 11-24.

KAUFMANN Vincent, « Mobilité ». **In** : Forum vies mobiles.

Disponible sur: <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-446> (Consulté le 25 avril 2018).

MARTOUZET Denis, « Introduction. Une ville, cinq sens, trois traitements : sensoriel, cognitif et affectif », *Norois*, 227 | 2013, p.7-10.

PEREA François, et LEVIVIER Marc. « Nommer/énoncer l'affect », *La lettre de l'enfance et de l'adolescence*, vol. 87, no. 1, 2012, p. 71-86.

THIBAUD Jean-Paul. « Petite archéologie de la notion d'ambiance ». **In** : *Communications*, 90, 2012. Les bruits de la ville p. 155-174.

THOMAS, Rachel. « La marche en ville. Une histoire de sens », *L'Espace géographique*, vol. tome 36, no. 1, 2007, p. 15-26.

Mémoires et thèses

CROZAT Dominique, 1998 . Géographie du bal en France – Diversité régionale. Production culturelle de l'espace local, acteurs (thèse). Géographie, aménagement et urbanisme. Université Lyon 2. Disponible sur: <http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.1998.dcrozat&part=2712> (Consulté le 20 août 2018).

DUBOIS Nicolas, 2004. L'automobile : un espace vécu comme un autre chez-soi (thèse). Sciences de l'Homme et Société. Université de Nanterre - Paris X.

Disponible sur : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00004639/document> (Consulté le 6 août 2018).

FEILDEL Benoît, 2010. Espaces et projets à l'épreuve des affects. Pour une reconnaissance du rapport affectif à l'espace dans les pratiques d'aménagement et d'urbanisme (Thèse). Université François Rabelais - Tours.

FEILDEL Benoît, 2004 Le rapport affectif entre l'individu et la ville (Mémoire). Géographie, aménagement et urbanisme. Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement de Tours.

Disponible sur :

https://www.researchgate.net/publication/240476114_Le_rapport_affectif_a_la_ville_Construction_cognitive_du_rapport_affectif_entre_l'individu_et_la_ville (Consulté le 20 août 2018).

MARREC Sébastien, 2017. Vers des écosystèmes cyclables à l'échelle métropolitaine (mémoire), Université Rennes 2.

MASSON Damien, 2009. La perception embarquée : analyse sensible des voyages urbains (thèse). Urbanisme Architecture. Université Pierre Mendès France (Grenoble).

PAPON Francis, 2012 . Le retour du vélo comme mode de déplacement (thèse). Sociologie. Université Paris Est.

THOMAS Rachel, 2000. Ambiances publiques, mobilité, sociabilité : approche interdisciplinaire de l'accessibilité piétonnière des villes (thèse). Architecture/sciences humaines et sociales, université de Nantes.

Autres articles et présentation en congrès / colloques :

PIOMBINI Arnaud, Jean-Christophe Foltête. Vers une définition des ambiances urbaines favorables à la mobilité pedestre. 42ème congrès de l'AQTR, Apr 2007, Montréal, Canada. pp.12, 2007.

THOMAS Rachel. *Qualifier les ambiances architecturales et urbaines*. 1st International Congress on Ambiances, Grenoble 2008, Sep 2008, Grenoble, France. pp.37-40, 2011.

Documents d'urbanisme :

CHELKOFF Grégoire, BARDYN Jean-Luc. Une approche qualitative de l'éclairage public. [Rapport de recherche] 17, CRESSON; GEG. 1990, p.167.

RENNES METROPOLE, Développer la pratique du vélo. 2012.

Disponible sur : <http://metropole.rennes.fr/politiques-publiques/transports-urbanisme-environnement/les-deplacements/developper-la-pratique-du-velo/>. (Consulté le 5 septembre 2018).

RENNES METROPOLE, Un réseau express pour mieux circuler à vélo à Rennes, 22 février 2018.

Disponible sur : <http://metropole.rennes.fr/actualites/urbanisme-deplacements-environnement/deplacements/un-reseau-express-pour-mieux-circuler-a-velo-a-rennes/> (Consulté le 10 mars 2018).

RENNES METROPOLE, Lettre d'info, février 2018.

Disponible sur : <http://circulation.rennesmetropole.fr/wp-content/uploads/2018/02/PDB.pdf> (Consulté le 10 mars 2018).

RENNES METROPOLE, Un plan «Vélo Rennes 2020» pour développer encore l'usage du vélo à Rennes. 2015.

Disponible sur : <http://metropole.rennes.fr/actualites/institutions-citoyennete/institution/un-plan-velo-rennes-2020-pour-developper-encore-lusage-du-velo-a-rennes/> (Consulté le 25 mars 2018)

Sites internet :

Rayons D'Action : <http://www.rayonsdaction.org/>

Fédération des Usagers de la Bicyclette : <https://www.fub.fr/>

Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques : <https://www.insee.fr/>

L'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière: <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere>

Annexe 1 : Le guide d'entretien.

1- Rapport au vélo :

Comment avez-vous commencé et quels étaient vos premières motivations à faire du vélo au quotidien ?

Déterminer l'expérience, la connaissance de l'utilisateur avec la pratique du vélo.

Connaître le moment et l'origine de la pratique quotidienne. Pratique familiale, pratique en autonomie ? Dans l'enfance, pendant les études ?

Identifier l'évolution de la pratique cycliste au quotidien ; déterminer les arrêts dans la pratique quotidienne et les motifs

Connaître les motivations premières à faire du vélo au quotidien aujourd'hui :

- Économique

- Pragmatique (ex : le vélo est aussi voire plus rapide que la voiture en ville)

- Liées à des valeurs écologiques

- Liées aux caractéristiques du vélo (ex. la liberté d'entreposer son vélo un peu

partout...)

- Liées aux ambiances urbaines, au sensible (ex : sentir le vent sur le visage...)

Présentez-moi brièvement l'ensemble de vos mobilités qu'elles soient à vélo ou avec d'autres moyens de transport ?

Visualiser l'ensemble des mobilités quotidiennes, motorisées ou non avec leur fréquence et leurs motifs.

Évaluer la place des mobilités cyclistes dans cet ensemble.

Identifier pour quel type de trajets et dans quelles conditions les enquêtés utilisent le vélo.

Regarder si le vélo est une pratique multi-modale (changement du vélo pour un autre mode de transport lors d'un itinéraire ?)

*Constater le taux de motorisation des cyclistes (correspond à la **part des cyclistes disposant d'au moins une voiture**)*

Pour vous qu'est-ce qui fait la spécificité du vélo par rapport à d'autres moyens de transport ?

Mis à jour de représentations et de valeurs à propos du vélo.

Les freins à la pratique du vélo.

Entrevoir le type de vélo utilisé (triporteurs, vélo électrique, vélo pliant, vélo classique...)

2- Rapport aux ambiances urbaines.

Indiquez moi sur la carte 2 trajets à vélo quotidiens avec la fréquence, la raison, et le moment, tout en justifiant pour chacun le choix du parcours. Décrivez dans le même temps les milieux traversés et votre ressenti au cours de votre cheminement.

Recenser les chemins empruntés

Observer si l'activité sociale visée (ex. aller au travail) et l'état d'esprit des enquêtés ont des conséquences sur la construction des cheminements et la perception de l'ambiance.

Identifier les ambiances perçues positivement et négativement, les valeurs associées aux lieux.

Visualiser les ressentis associés à la traversée d'ambiances urbaines particulières

Entrevoir la place des interactions sociales et de la dimension temporelle dans l'ambiance perçue.

Déterminer les sens privilégiés dans le parcours cycliste : la vue, l'ouïe, l'odorat...

Avez-vous été amené à changer d'itinéraire sur vos parcours ? Quelles en sont les motifs et les moments ?

Entrevoir les évolutions des parcours afin de déterminer la place de l'ambiance dans la construction des parcours.

Identifier les ajustements et les adaptations liés à l'expérience vécue cycliste.

Place de la découverte dans l'expérience cycliste.

Quelles sont vos interactions avec les autres usagers de la route ? Contribuent-elles à modifier l'ambiance ?

Visualiser les interactions avec :

les automobilistes

les bus

les cyclistes

les piétons

Constater l'impact de ces interactions sur l'ambiance perçue des cyclistes.

Entrevoir si les cyclistes ont conscience de participer à la mise en ambiance de la ville par leurs interactions avec les autres.

À quels moments et pour quels motifs, votre vitesse, votre comportement, votre regard sur l'environnement changent-ils à vélo ?

Identifier les motifs des arrêts et d'un changement de rythme, de vitesse des cyclistes.

Identifier les adaptations liées à la traversée d'ambiance.

Voir les répercussions du ressenti sur la disponibilité sensible avec le paysage et les ambiances urbaines.

Les aménagements cyclistes ont-ils une influence sur votre pratique du vélo et votre ressenti ?

Expérience des enquêtés sur les aménagements cyclistes

Conséquence sur l'action et la construction d'itinéraires.

Déterminer les ressentis associés à l'utilisation d'aménagements cyclistes.

Prise en compte de la position des cyclistes sur les aménagements et politiques urbaines en lien avec le vélo.

Avez vous eu l'occasion d'expérimenter d'autres villes à vélo ? Si oui, pouvez-vous confronter votre expérience avec celle de Rennes ?

Évaluation de manière globale de l'expérience de la mobilité cycliste à Rennes.

Dégager une spécificité rennaise de l'expérience cycliste s'il en existe.

Annexe 2 : Résumés et cartes des entretiens

Frédéric :

Frédéric est anesthésiste et utilise son vélo pour se rendre à son travail. Il change régulièrement ses itinéraires au gré de ses envies. Le vélo est nécessaire à son bien être, car il lui permet d'être à l'air libre.

Historique et pratique du vélo :

- Pratique du vélo depuis le collège. Il faisait 20 km par jour pour aller à l'école.
- Depuis, il a toujours fait du vélo. Pour lui c'est « *un moyen de transport qui tombe sous le sens* »
- Utilisation de la voiture simplement pour un usage professionnel (anesthésiste urgentiste) ou lorsqu'il a des charges lourdes. Il fait 800 km par an en voiture.
- Utilisation du vélo en intermodalité (train-vélo) dans des contextes professionnels et de loisirs. Le vélo lui « *permet d'explorer la ville. À pied, on n'a pas le temps de visiter lorsqu'on est là juste pour une journée* ».
- 1h de vélo par jour pour 12 km en moyenne.

Les motifs du choix du vélo et ses représentations :

- Le vélo est associé à des valeurs de libertés (horaires, stationnement, découverte de la ville).
- Ce moyen de transport lui permet également d'avoir un contact avec le dehors et d'interagir avec les autres. Il accorde beaucoup d'importance au contact avec l'extérieur que lui offre le vélo, car son métier exige de rester dans un environnement cloisonné.
- Le vélo est essentiel à son bien être. Il lui permet de faire du sport et de décompresser de son travail. Pour lui, « *le vélo c'est une sorte de méditation* »
- Rien ne lui déplaît dans le vélo mis à part la présence des voitures qu'il qualifie de dangereuses.
- Le vélo est en adéquation avec ses propres valeurs : « *c'est un transport non violent en cohérence avec ce que j'ai envie de vivre* ».

Construction des itinéraires :

- Selon le temps, la saison, l'humeur, l'activité sociale.
- Pragmatisme à l'aller pour aller au travail. Il choisit un trajet plutôt direct, car il a peur d'être en retard. Il évite de passer par un chemin plus agréable (canal Saint Martin) mais plus susceptible de faire crever son vélo.
- Pragmatisme moins présent au retour durant lequel il peut prendre son temps et faire des détours selon ses envies de nature.
- Il évite dans la mesure du possible :

Les rues pavées bien qu'il apprécie la place du Parlement, la place Hoche. Il se sent secoué,

ralenti et angoissé à l'idée de tomber.

Les endroits oppressants.

Les zones commerciales qu'il qualifie de « *cancer périphérique de magasins moches* ».

Les rues avec une forte circulation automobile. Il subit la proximité des voitures. Lorsqu'il n'a pas le choix, il s'adapte mais se sent nerveux et a tendance à aller plus vite pour sortir du tronçon avec beaucoup de circulation. Il lui arrive de prendre le trottoir pour se sentir plus en confiance.

— Il aime être proche des cours d'eau et des environnements naturels lui rappelant la campagne où il a vécu son enfance.

Relation avec les autres usagers de la route :

— Relation cordiale et même plaisante avec les cyclistes. Anecdote à propos d'une discussion avec des gendarmes à vélo.

— Relation cordiale avec les piétons, car il fait très attention à eux et les considère comme prioritaires

— Il est très acerbe envers les automobilistes et s'en méfie. Il ne se considère jamais prioritaire face à une voiture. Il est en conflit régulièrement avec eux.

— Il est aussi méfiant envers les bus et dit se faire régulièrement « *coincer* ». Ce n'est pas une expérience très agréable.

— Son idéal serait une ville sans voiture qui instaurerait le calme entre les usagers et les habitants.

Lien avec les aménagements :

— Il recherche la sécurité dans les aménagements. Pour lui cela passe par un terre plein séparant les automobilistes des vélos.

— Il passe par une route qui est devenue désagréable suite à un changement dans les aménagements : le terre-plein a été supprimé pour créer une voie partagée entre les cyclistes et les bus. La traverser est stressant pour lui, car les bus s'approchent un peu trop près de lui lors des dépassements. Son rythme devient saccadé notamment par les arrêts réguliers du bus.

— Il déplore la non priorité des pistes cyclables. Pour lui, c'est un effort supplémentaire de redémarrer en vélo. Il considère la fluidité comme une dimension importante à laquelle certaines pistes cyclables ne répondent pas.







— Il s'adapte et se débrouille avec ce qu'il a.

Itinéraire quotidien de Frédéric



Source : Réalisation par Hugo Ruellou à partir d'Umap et des données Open Street Map

Légende

-  Itinéraire aller
-  Itinéraire aller alternatif
-  Itinéraire retour
-  Itinéraire retour alternatif
-  Lieu de travail
-  Domicile

Jean :

Jean est gérant d'un magasin de musique. Il prend habituellement son vélo pour se rendre au travail malgré l'insécurité sur la fin de son parcours : sur la route de Lorient. Pour lui, utiliser son vélo est un énorme gain de temps. Le jour où nous l'avons interrogé, il prenait sa voiture car il s'était fait voler son vélo quelques jours auparavant.

Historique et pratique du vélo :

- Il a pratiqué le vélo dès son enfance. Il allait au collège en vélo.
- Quand il a travaillé en dehors de Rennes, il faisait du vélo seulement comme un loisir. Il utilisait sa voiture pour aller au travail.
- Aujourd'hui le vélo est devenu son véhicule principal. Il prend la voiture occasionnellement pour des raisons professionnelles, quand il est amené à se déplacer à l'extérieur de Rennes.
- Il est équipé pour la pluie.
- On lui a volé son vélo récemment ; il utilise donc sa voiture pour le moment.
- Il fait 1h de vélo par jour.

Choix du vélo et représentations :

- Il apprécie la liberté de mouvement avec son vélo. Il peut éviter les bouchons et choisir ses chemins en fonction de ses envies. La pratique du vélo lui confère un sentiment de liberté.
- Sa motivation principale est qu'il « *gagne du temps* ». Il va plus vite en vélo qu'en voiture pour aller à son travail.
- La pratique du vélo lui permet de faire du sport régulièrement.
- Il considère le vélo comme une pratique dangereuse. « *Il y a le côté un peu dangereux mais au final quand on fait attention, il y a pas de raison d'avoir plus d'accident que les autres* ».
- Ce qui lui déplaît dans le vélo c'est le manque de sécurité lié à l'infrastructure.
- Son idéal correspondrait à un « *moit-moit* » dans le partage de la route. Il considère le vélo comme un transport qui a sa place sur la route mais qui est différent de la voiture.

Construction de ses itinéraires :

- Il prend le même chemin. Il prend la voie la plus directe. Il cherche avant tout dans ses trajets à gagner du temps.
- Son choix d'itinéraire est « *imposé* ». S'il faisait le choix de l'ambiance, il ne passerait pas par la route de Lorient qu'il considère comme dangereuse.
- Au retour, il prend parfois la promenade des Bonnets Rouges ou les bords de la Vilaine pour « *se détendre* ». Dans ces cas-là, il roule moins vite et il n'a pas à regarder s'il y a des voitures.
- Change d'itinéraire lorsqu'il y a des travaux.
- Il comptait changer la fin de son parcours domicile-travail parce que la bande cyclable sur la route de Lorient a été supprimée. Cela le contraint à faire un détour par un chemin qu'il considère aussi dangereux (circulation moindre mais sorties de camions, rue du Manoir de Servigné).

— Il continue sur la route de Lorient malgré son caractère dangereux. Il ne compte pas arrêter sa pratique malgré le danger et son accident de la route. Il se considère dans son droit. Il est prêt à rouler « *au milieu de la route pour ne pas se faire doubler* » et garantir sa sécurité.

Interactions avec son environnement :

— Remarque sur les détails de la ville : il est amené à croiser des visages qu'il rencontre au quotidien et à percevoir « *des choses que l'on ne voit pas en voiture* ».

Interactions avec les autres usagers.

— Globalement, il se sent bien en vélo et c'est pour cette raison qu'il continue. Il a des interactions agréables avec les autres usagers en temps normal mais parfois il croise des gens tendus, nerveux qu'ils soient en voiture ou à vélo, ce qui le rend nerveux à son tour. Ainsi l'ambiance perçue a une influence sur son interaction avec les autres usagers. Soit, il est plus tolérant soit, il va entrer en conflit avec des usagers qui ont eu un comportement dangereux.

— Il se sent nerveux lorsqu'il voit des comportements dangereux qu'il soit à vélo ou en voiture et face aux voitures qui se garent sur les pistes cyclables, les klaxons, la circulation dense. Il qualifie alors l'atmosphère comme délétère.

— Il évite les interactions avec les piétons. Pour lui le vélo est un mode de transport qui à sa place sur la route. Il est vigilant lorsqu'il est amené à prendre une voie piétonne. Il ralentit son rythme, car il ne sait pas à quoi s'attendre avec les piétons.

Rythme :

— Il essaie d'avoir une pratique linéaire dans le vélo. Selon lui, être énervé peut rendre moins attentif. Il a tendance à aiguïser son attention quand il est énervé afin de faire remarquer aux autres usagers le non-respect du code de la route.

Lien avec les aménagements :

— Il les considère « *hypers importants* ». Il trouve agréable les aménagements dédiés aux cyclistes notamment lorsqu'ils sont sans interruption.

— Il considère que le centre est « relativement » mieux aménagé qu'avant. Il permet de limiter la gêne occasionnée par les voitures.

— Mais pour lui, les aménagements sont le plus souvent inadaptés à sa pratique quotidienne, comme par exemple :

Route de Lorient.

Le Mail François Mitterrand : il préfère prendre la voie de bus que la piste cyclable, car sur cette dernière, il doit s'arrêter à chaque intersection et il y a un manque de visibilité. La présence de rainures est un risque d'accident majeur pour lui.

Place de Bretagne : il trouve que les aménagements ne permettent pas une fluidité pour les piétons et les cyclistes.

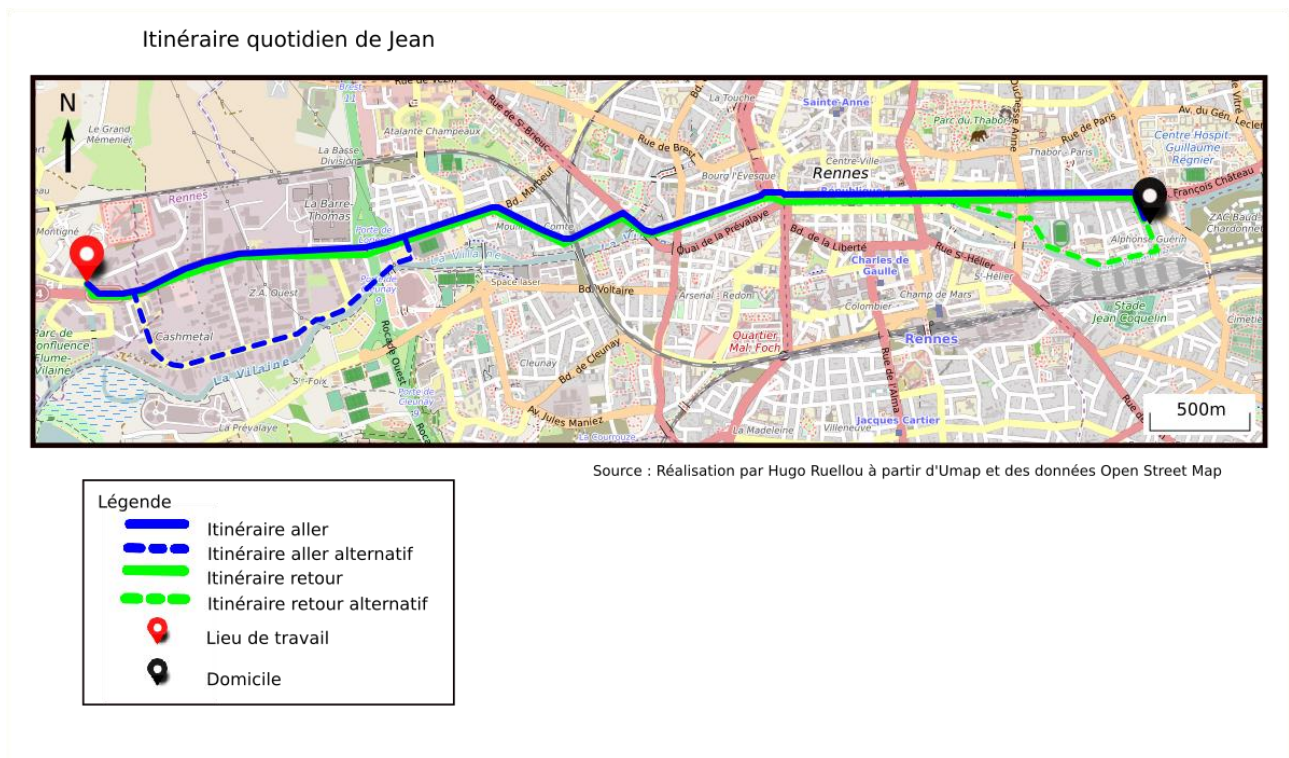
Il évite les voies de bus partagées avec les vélos.

Il est satisfait de l'aménagement du boulevard Chézy.

Il est insatisfait des ronds points qu'il considère comme dangereux.
Globalement pour lui, les aménagements pour les vélos sont construits en fonction de la voiture.
Pour lui, les aménageurs limitent la gêne occasionnée des pistes cyclables en faveur de la voiture.

Autres expériences en dehors de Rennes :

— Dans le sud de la France, il a emprunté une vélocicée qui était située sur la nationale, auprès des voitures. L'expérience était « *Trop dangereuse, je ne le referais pas* ».



Adèle :

Doctorante, elle prend son vélo pour se rendre à l'université Science Politique Rennes ou à l'université Rennes 2. Le vélo est devenu son mode de transport privilégié même lorsque ses activités l'emmènent en dehors de Rennes. Elle n'hésite pas alors à prendre son vélo pliable pour parcourir les villes.

Historique et pratique du vélo.

- Elle a pratiqué le vélo étant jeune à travers un club de vélo loisirs.
- Elle a vraiment commencé lorsqu'elle habitait à Edinbourg. « *Sur Edinbourg, le bus était cher (raison économique), long, et j'aime pas trop être entassée, collée aux gens. Le vélo, ça fait prendre l'air, on est à la lumière. C'est plus agréable* ».
- Utilisation d'un autre moyen de transport quand elle doit faire des longs trajets, ou lorsque son vélo est à réparer.
- Elle utilise son vélo pliant dans une pratique d'intermodalité (train-vélo) lorsqu'elle voyage à Paris pour des raisons militantes ou pour les vacances.
- L'ensemble de ses mobilités quotidiennes sont réalisées à vélo.

Motifs choix du vélo :

- Le vélo est le mode de transport le plus rapide en ville de porte à porte et le moins cher.
- Le vélo est un moyen de faire de l'exercice physique : il participe à son bien être.
- Dimension sensible du vélo : « *Sentir le soleil, le vent, rien ne me déplaît dans le vélo à part peut-être le vélo sous la pluie* ».

Construction des itinéraires

- À l'aller, elle fait au plus vite malgré la circulation dense qui la ralentit.
- Cela lui arrive de penser à autre chose lorsqu'elle roule.
- Elle est plus attentive à l'environnement le soir. « *le trajet de retour est un moment privilégié pour se vider l'esprit. Les cours d'eau ou les espaces verts peuvent y aider. J'essaie aussi d'éviter les heures de pointe le soir et le fait qu'il y ait moins de voitures me permet plus facilement de relâcher mon attention de la route pour penser à d'autres sujets* ».
- Le retour semble être un moment de détente : « *S'il fait beau et que l'ambiance sonore est calme, cela aide à se détendre* ».
- Son itinéraire domicile-travail s'est transformé depuis qu'un ami lui a présenté une nouvelle alternative. Cependant, ce changement d'itinéraire est valable seulement pour le retour. « *J'évite de prendre cet itinéraire à l'aller parce qu'il y a une grosse côte* »
- Elle recherche plutôt des endroits calmes où il n'y a pas de voitures. Pour elle, les voitures font du bruit et dégagent des odeurs nauséabondes. C'est pour cela qu'elle évite la rue Legraverend, car elle est plus susceptible de retenir des odeurs liées à la circulation automobile.
- Elle évite les côtes et affectionne les cours d'eau.

Relation avec les aménagements.

- Les pistes cyclables lui donnent un sentiment de sécurité « *Parce que quand il n'y a pas de piste cyclable, on ne sait pas trop où se mettre* ».
- Elle n'aime pas les feux rouges car cela la contraint à s'arrêter.
- Elle évite également le boulevard de la Liberté parce qu'il n'y a pas d'aménagement vélo et trop de circulation.

Rythme et comportement

- Quand elle ne se sent pas à l'aise, quand il y a trop de voitures, elle va au plus vite et prête peu attention à son environnement. Au contraire quand il n'y a pas de voitures et qu'elle se sent en sécurité elle va plus facilement regarder le paysage autour d'elle.

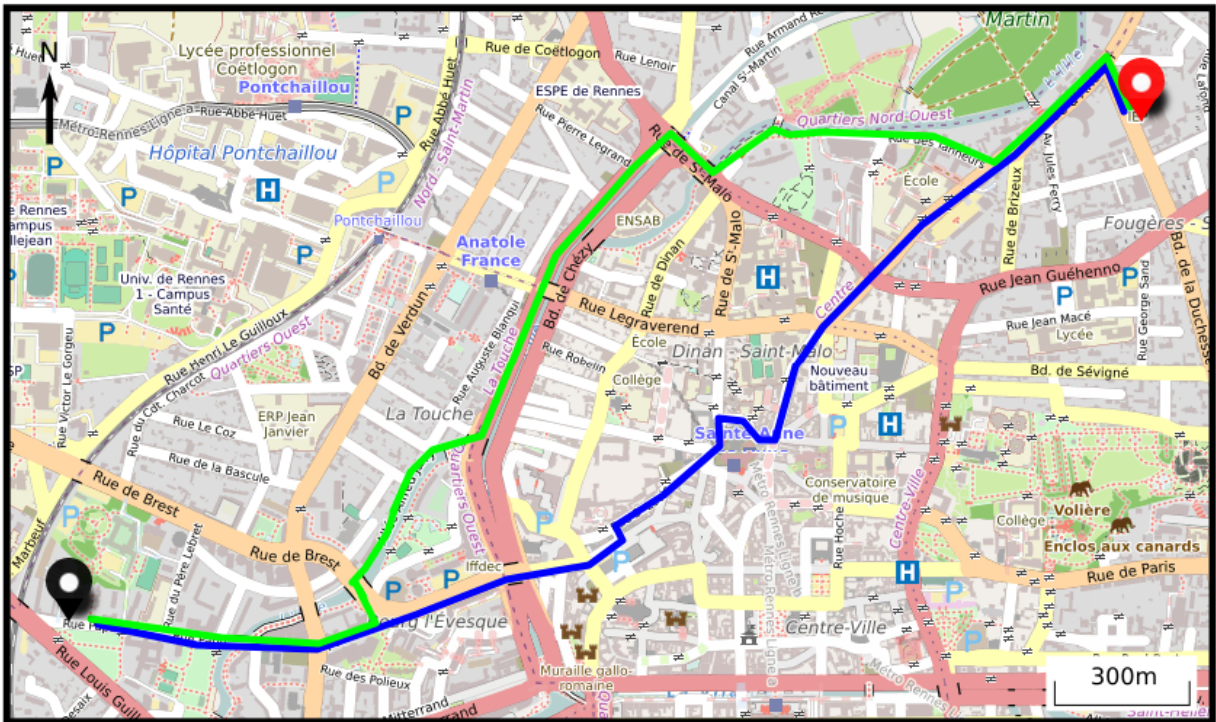
Relation avec les autres usagers de la route.

- Entre cyclistes, elle n'a pas de relations particulières.
- Elle n'aime pas les voitures même si elle n'a jamais eu de problème avec eux.
- Elle n'a pas vraiment de contact avec les piétons. Des fois, elle a l'impression « *qu'ils ont peur des vélos parce qu'ils ne savent pas comment réagir. Ils ont peut-être l'impression qu'on va les écraser* ».
- Globalement pour elle, l'anticipation du comportement des autres usagers est difficile.

Autres expériences en dehors de Rennes.

- Bristol : « *superbes aménagements cyclables, de nombreux cyclistes mais encore beaucoup de circulation automobile (de jour comme de nuit)* ».
- Glasgow « *c'était pas terrible* » peu d'aménagements cyclables et beaucoup de circulation automobile.
- Paris soit les aménagements sont « *cools soit il n'y a rien du tout* ».
- Rennes « *plutôt pas mal notamment parce que c'est quand même aménagé, mais il y a moins de circulation qu'à Bristol* ».
- Utrecht : « *le paradis sur terre des cyclistes encore mieux qu'Amsterdam. Des aménagements cyclables partout dans la ville et hors de la ville, avec une belle continuité et des indications directionnelles bien pensées, de nombreux cyclistes et très peu de circulation automobile* ».

Itinéraire quotidien de Adèle



Source : Réalisation par Hugo Ruellou à partir d'Umap et des données Open Street Map



Charlotte :

Pour aller à son travail mais aussi dans ses activités quotidiennes Charlotte prend son vélo. Pour elle, il est plus qu'un outil pour se déplacer. C'est un compagnon de voyage.

Historique et pratique du vélo :

- A utilisé le vélo dès l'enfance pour aller au collège.
- Après son bac, elle a vécu à Lille. Son compagnon faisait du vélo et elle a vite considéré Lille comme une « *ville cyclable* ». Elle s'est donc mise au vélo et a ensuite continué une fois à Rennes.
- Elle a délaissé le vélo lorsqu'elle était interne au lycée. Son second lycée était trop loin pour y aller en vélo. Elle prenait donc la voiture.
- Elle a un lien affectif avec le vélo. « *C'est mon copain à moi* ». Elle le répare, le personnalise.
- Vol de son vélo qu'elle avait à Lille. Elle a mis du temps avant d'en prendre un autre. « *j'ai mis un bon mois à faire le deuil de mon vélo* ». Il représentait pour elle un bout de vie lilloise.
- Elle prend sa voiture lorsque le temps est pluvieux, car son métier ne lui permet pas de se présenter mouillée.

Les motifs du choix du vélo et représentations :

- Économique : « *ça coûte rien* »
- Écologique : « *ça pollue pas* »
- Autonomie : possibilité de se stationner un peu partout, pas de contrainte horaires, rythme pas imposé.
- Le vélo lui permet d'être dehors et de sentir « *un peu de vent, un peu d'air* ». « *quand il fait beau c'est super agréable* ».
- Utilisation du vélo pour le sport et son bien être.
- Le vélo permet de faire des rencontres notamment avec d'autres cyclistes. « *on parle autour du vélo* ».
- Frein à la pratique du vélo : le temps pluvieux mais surtout son expérience avec les automobilistes : « *les automobilistes font n'importe quoi quand ils oublient de me voir, quand ils ne mettent pas leur clignotant, quand ils m'engueulent quand j'ai rien fait* ».

Construction des itinéraires :

- Elle prend le même chemin tous les jours à l'aller, car elle a peur d'être en retard à son travail.
- Le retour est changeant par rapport à l'aller et dépend des humeurs et de la météo. Par forte chaleur, elle a construit son itinéraire en fonction des routes ombragées.
- Elle n'apprécie pas du tout son début de parcours, car il y a beaucoup de circulation « *tu te prends tous les pots d'échappement* ». De plus, il n'y a pas de piste cyclable et il y a beaucoup de nids de poules. Sur la route de Saint-Malo, elle prend le trottoir, car elle se sent plus rassurée. Le seul point positif est que la route est en descente car « *ça fait du vent et on a pas besoin de faire d'effort* ». Elle se sent plus à l'aise l'été, car la circulation est moins dense.

— Même si elle n'apprécie pas du tout la rue de Saint-Malo, elle se sent obligée de l'emprunter pour passer par le centre où il y a un aménagement cyclable qu'elle apprécie : « *S'il y avait pas de piste cyclable sur le quai, j'aurai pris un autre chemin* ».

— Au retour, comme elle n'a pas de contrainte horaire, elle évite la rue de Saint-Malo et préfère un autre chemin (Anatole France) qui est beaucoup plus calme et moins pentu.

— Lorsqu'elle est arrivée à Rennes, elle se promenait pour se repérer et découvrir la ville. Dès qu'elle a eu son travail, elle a construit son itinéraire à partir d'une carte (Google Map) en allant au plus simple et au plus rapide.

— Il y a eu une évolution dans son itinéraire par son expérience en bus. Elle a découvert un autre chemin (Saint-Hélier) qu'elle considère tout aussi rapide mais plus sympa, plus agréable, avec un léger dénivelé qui rend le parcours moins monotone. De plus cet itinéraire lui permet de faire ses courses. L'ancien parcours (avenue Sergent Maginot) est présenté comme étant plat, long et interminable.

— Elle évite les rues où il y a trop de monde que ce soit des voitures : « *ça fait du bruit, ils sont plus gros que moi, ils font peur et sont souvent énervés, ils polluent, ils puent, enfin bon, c'est pas bon pour la santé, c'est stressant* » ou des piétons, car ces derniers « *ne font pas gaffe, traversent sans regarder* ».

— Elle évite les rues « *trop pourries* » où la route est cahoteuse.

— Lorsqu'elle fait du vélo la nuit, elle préfère être accompagnée, car elle a eu des mauvaises expériences nocturnes sur Lille.

— Apprécie de suivre les cours d'eau à vélo.

Rythme et comportement.

— Lorsqu'elle est énervée, elle modifie son interaction avec les autres : « *Je vais être moins tolérante* »

— Quand elle se sent en sécurité, elle roule moins vite, « *elle prend le temps de vivre* »

— Elle considère les arrêts à vélo comme « *pas très agréables* ». Cela lui arrive de passer au feu rouge pour éviter de s'arrêter et de redémarrer.

— Être chargé change sa façon de rouler : « *Je suis plus attentive car c'est plus casse gueule* ».

Relation avec les autres usagers de la route :

— Expérience où elle a failli être accidentée. Maintenant elle ne se sent plus prioritaire face à la voiture et s'en méfie. « *Plein de fois j'ai failli avoir un accident à cause d'un mec qui a pas fait gaffe* ».

— Elle essaye d'être le plus tolérante possible avec les automobilistes. Elle souhaite donner une bonne image du cycliste.

— Elle est surprise par certains piétons qui ont une certaine appréhension vis-à-vis des cyclistes.

— Elle a un rapport courtois avec les cyclistes : « *Je leur fais des sourires* ».

Lien avec les aménagements :

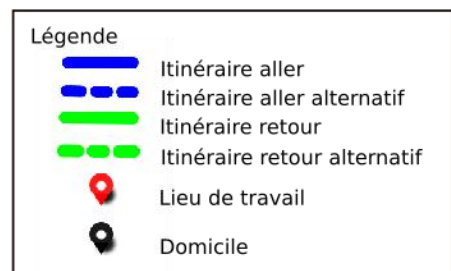
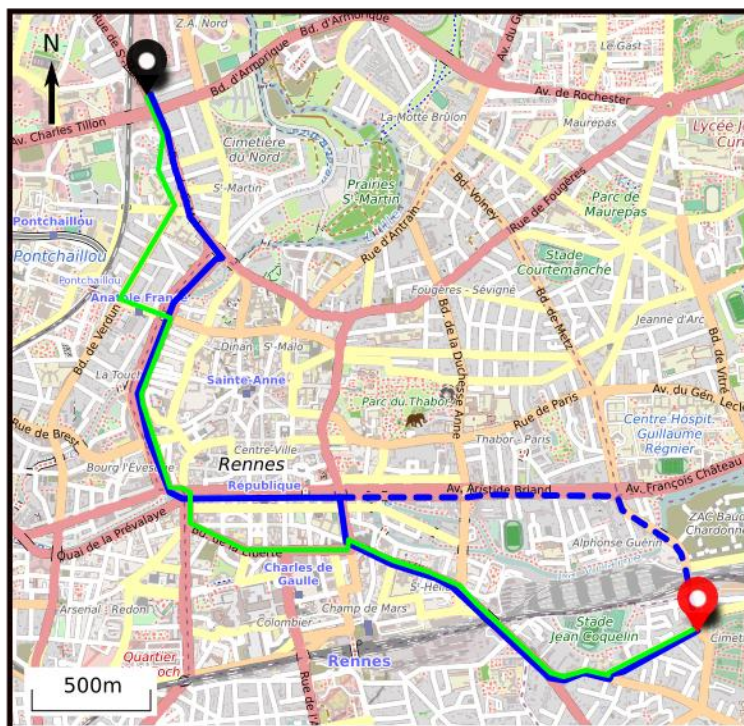
— Elle privilégie les aménagements cyclables dans ces parcours. Elle est très satisfaite du Boulevard Chézy.

- Elle prend le trottoir quand elle n'a pas le choix (absence de piste cyclable ou gros détour) ou qu'elle ne se sent pas à l'aise sur la route.
- Selon elle « *Avant la fin des travaux, place de Bretagne, c'était compliqué. On était obligé de rouler sur le trottoir avec les piétons. Maintenant c'est beaucoup mieux* ».
- Elle n'apprécie les sas cyclables, car ils ne sont pas respectés. Elle les considère comme « mal foutus » car ils la mettent en danger. Cela influe sur son humeur.
- Point de vue sur les voies partagées bus-vélo : situation stressante parce qu'elle se retrouve à proximité des bus lors du dépassement. De plus, son rythme devient saccadé par les arrêts fréquents du bus. Elle se retrouve avec la fumée d'échappement qui n'est pas très agréable.
- Parfois des bouts de verre sur les pistes cyclables qui la contraignent à aller sur la route ou sur le trottoir.

Autres expériences en dehors de Rennes.

- Comparatif avec Lille : Selon Charlotte, à Lille l'ambiance est globalement plus stressée, plus énervée, car il y a un plus grand nombre de personnes. Certains quartiers à Lille « *craignent* ». Elle n'a pas encore ressenti ça à Rennes. Elle considère que « *la conduite à Rennes est plus sereine comme la vie* ». A Lille, selon elle, les usagers font moins attention à l'un et à l'autre.

Itinéraire quotidien de Charlotte



Source : Réalisation par Hugo Ruellou à partir d'Umap et des données Open Street Map

Odette :

Elle est auxiliaire de vie scolaire et bénévole dans l'association Rayon d'Action, Elle s'est toujours déplacée à vélo. Il est devenu un réflexe. Elle prend son vélo, même pour des trajets de moins de 500 mètres. Pour elle, c'est avant tout une habitude de vie.

Historique et pratique du vélo

- Le vélo est depuis sa jeunesse son moyen de déplacement. C'est « *une habitude de vie* »
- Elle a arrêté le vélo lorsqu'elle habitait à la campagne et devait emmener ses enfants à l'école car sur la route, le différentiel de vitesse était trop élevé.
- Elle utilise son vélo même quand il pleut. Elle est équipée pour ces circonstances.

Motifs choix vélo :

- Le vélo est un transport mais aussi un loisir.
- Elle est attirée par la liberté que procure le vélo. Elle a dû prendre le bus, car elle s'est cassée le coude. Elle a détesté car « *on ne maîtrise rien du tout* ». Avec le vélo, il n'y a pas de contraintes horaires et elle peut se faufiler partout même dans des rues en travaux.
- Elle qualifie le vélo de déstressant et agréable.

Construction des itinéraires

- Elle recherche des itinéraires calmes où il y a peu de circulation.
- Elle a construit son itinéraire « *au fur et à mesure* ». Les travaux ont été un bon moyen pour découvrir la rue Alphonse Guérin qui est une zone 30 parallèle à l'Avenue Sergent Maginot.
- Elle évite le centre, car les routes sont pavées, ce qu'elle trouve désagréable.
- Son itinéraire reste le même à l'aller et au retour sauf quand elle a « *une course à faire* ».
- Les saisons ne la contraignent pas à modifier ses itinéraires. Par contre, quand elle est amenée à emprunter une voie sablée quand il pleut, elle détourne son itinéraire pour éviter les désagréments : « *J'aime pas trop arriver trop sale* ».
- Elle évite les dénivelés trop importants (Rue de Paris, Rue Gambetta). Elle préfère faire un détour.
- Dans la rue Alphonse Guérin, elle a vu des enfants investir la rue. Cela lui a plu car « *la voiture n'était plus toute puissante* ».
- Tout au long de ses parcours, il y a des aménagements cyclistes qui participent à son sentiment de sécurité.
- Elle trouve « *suicidaire* » d'emprunter le pont de Nantes.

Relation avec les autres usagers de la route.

- Elle n'aime pas les automobilistes qui sont parfois agressifs.

— Elle se sent parfois en danger vis-à-vis des voitures qui ne modèrent pas leur vitesse. « *Les voitures ne font pas attention pour la plupart* »

— Elle a eu un accident avec un cycliste lors d'un dépassement par la droite. Elle est agacée par ce type de comportement. Aujourd'hui, elle est méfiante vis-à-vis des cyclistes.

— Elle voit de nombreux débutants cyclistes ayant des comportements inadaptés lorsqu'ils paniquent. Elle les voit prendre les trottoirs qu'elle considère réservés aux piétons.

Rythme et comportement

— Quand il y a beaucoup de circulation qu'elle soit piétonne (rue Maréchal Joffre) ou automobile, elle est très attentive à la route.

— Dans un contexte où elle se sent en danger, elle est attentive, la main sur les freins.

— Lorsqu'elle prend les rues piétonnes, elle ralentit son rythme, mais ça ne la dérange pas et trouve ce comportement nécessaire « *pour vivre en bonne intelligence* »

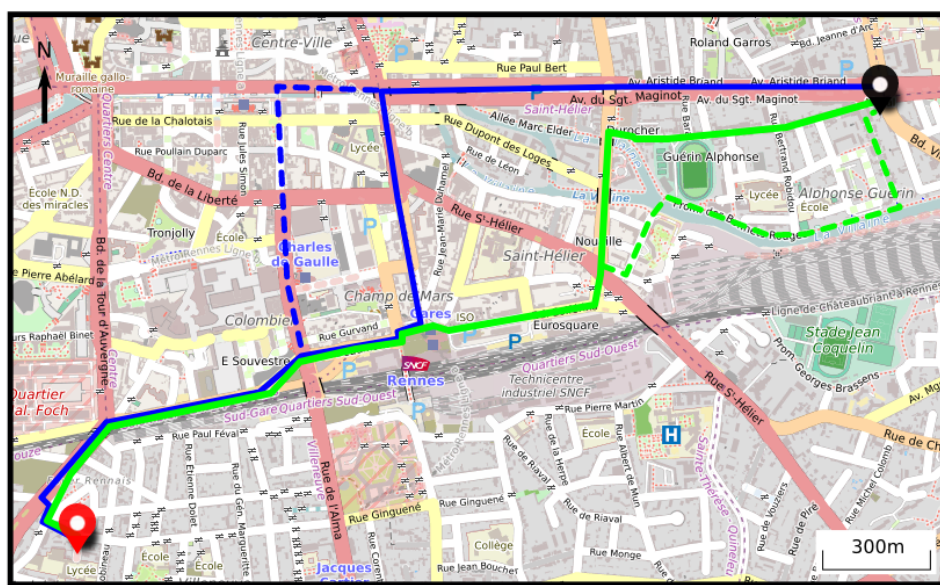
— Il lui arrive de rouler sur les trottoirs dans un souci pratique. Dans ce cas, elle modère son allure.

Autres expériences en dehors de Rennes.

— Très bonne expérience du vélo à Bordeaux. « *A Bordeaux, on est respectés des automobilistes* »

Contrairement à Rennes : « *A Rennes, on se fait invectiver régulièrement* »

Itinéraire quotidien d'Odette



Source : Réalisation par Hugo Ruellou à partir d'Umap et des données Open Street Map

Légende	
	Itinéraire aller
	Itinéraire aller alternatif
	Itinéraire retour
	Itinéraire retour alternatif
	Lieu de travail
	Domicile

Clarisse :

Clarisse a 39 ans. Elle est assistante maternelle. Sa profession l'amène à parcourir la ville avec des enfants dans son vélo-cargo à assistance électrique. Elle les transporte à l'école et aussi dans les parcs de Rennes. Dans ses itinéraires, elle privilégie le cadre naturel.

Historique et pratique du vélo.

- Lorsqu'elle était adolescente, elle allait régulièrement à l'équitation en vélo, qui était alors à 8 km de son domicile, par des routes peu fréquentées en hiver mais à forte circulation en été.
- Elle n'a pas continué la pratique lors de ses études à Rennes car « *c'était pas trop mon truc* ». – Lorsqu'elle était à Paris, elle s'est fait voler son vélo. Elle a donc opté pour le métro et le RER.
- Quand elle est revenue à Rennes, de par sa situation géographique à proximité du centre, elle est devenue piétonne. Elle utilise à nouveau son vélo depuis seulement un an.
- Elle utilise sa voiture lorsqu'elle doit faire des courses importantes ou qu'elle doit voir de la famille en dehors de Rennes.
- Elle utilise un triporteur cargo à assistance électrique depuis un an.
- Elle a du l'utiliser deux ou trois fois avant de pouvoir le maîtriser. La prise à la route et au vent est selon elle très différente d'un vélo traditionnel.
- Elle utilise son vélo à 80 % pour un usage professionnel mais aussi en dehors par exemple pour se balader avec sa fille le week-end.
- Beaucoup de difficulté à faire réparer son vélo par les vélocistes rennais car elle ne l'a pas acheté chez eux : « *Je me suis retrouvé la tête dans l'eau* ».

Motifs choix du vélo :

- Des motivations professionnelles l'ont conduite à pratiquer le vélo. Elle devait trouver un mode de transport allant de chez elle à l'école en transportant 4 enfants.
- Elle n'a pas opté pour l'option voiture car « *c'est une perte de temps sur mon trajet* ». De plus, elle trouve la voiture trop dangereuse pour transporter des enfants qui ne sont pas à elle.
- Le vélo cargo lui permet d'aller dans les parcs, car il fait « *poussette* » pour les enfants.
- Un mode de transport qui lui a permis de « *retrouver la ligne* » et de retrouver une meilleure santé : « *J'ai moins mal au dos* »
- C'est un mode de transport original qui lui permet de susciter l'intérêt des promeneurs qu'elle croise lors de ses parcours.

Construction des itinéraires.

- Elle adore faire du vélo en pleine nature. Elle privilégie les chemins de halages, les voies vertes peu fréquentées (canal Saint Martin, La coulée verte).
- En sortant de chez elle, elle prend le trottoir s'il n'y a pas de voitures garées dessus car elle est en contre-sens de la piste cyclable qui n'est pas bidirectionnelle dans la rue Saint Martin.
- Lorsqu'elle est pressée, elle coupe par la rue de la Motte Brulons qui reste assez calme.
- Le retour, s'il fait beau, il lui arrive de faire un long détour sur le canal Saint Martin notamment

pour observer les animaux.

— Ses itinéraires dépendent de la météo, du temps et du niveau d'excitation des enfants qu'elle transporte.

— En hiver, elle emprunte le chemin de halage, car il est entretenu et « *pas si salissant que ça* ».

— Elle a découvert ses parcours quotidiens « *en se perdant dans la ville* ».

— Elle a du mal à aller au-delà des ponts dans le sud Rennes, car elle trouve les ponts « *anxiogènes* ».

— Le mercredi midi, elle est obligée de prendre l'avenue Général Georges S. Patton et la rue d'Antrain, car elle est pressée mais ne se sent pas rassurée à cause de la circulation. « *T'as tout le monde qui est derrière toi, c'est un moment angoissant* »

— Le mercredi matin, elle fait régulièrement de longues balades à vélo avec une amie. Il lui arrive de faire des boucles de 25 km mais pas au-delà, car sa batterie se décharge. Difficulté à pousser son vélo lorsque la batterie est à plat.

— Elle aime bien le paysage urbain et découvre toujours de nouvelles choses. Elle emprunte souvent les rues avec les maisons en colombage quand elle en a l'occasion.

— Pas de changement d'itinéraire lorsque le dénivelé est important, car elle a une assistance électrique qui l'aide lors d'une montée.

— La spécificité de son vélo la conduit à changer son itinéraire afin d'éviter les dévers. « *Pour aller au Thabor, je préfère passer par Antrain et la place Hoche que la rue de Vincenne parce qu'elle a un devers énorme et moi, en tant que cargo, il faut que je compense. Il faut que j'ai une assise plutôt à gauche ou à droite* ».

Relation avec les autres usagers de la route.

— Les automobilistes se méfient de son cargo et lui laisse beaucoup plus d'espace ce qui la rassure. Elle ne se sent pas agressée.

— Selon elle, il existe deux types de cyclistes. Ceux qui empruntent le chemin de halage, les cyclistes voyageurs. Elle essaie de leur sourire, car elle a l'impression de participer à une communauté. Sinon elle n'a pas trop de contacts avec les cyclistes urbains sauf lorsqu'ils font preuve de curiosité par rapport à l'originalité de son vélo.

— À force de fréquenter les mêmes lieux, de parcourir les mêmes itinéraires, Clarisse a noué des contacts avec plusieurs personnes de son quartier.

Relation avec les aménagements

— La place de Bretagne n'est pas adaptée pour son vélo. Certains endroits ne sont pas assez « *robotés* » au niveau des feux pour vélos.

— Le Mail Mitterrand est traversé par des routes perpendiculaires qui ne la rassurent pas. Elle les qualifie de « *carrefours vicieux* »

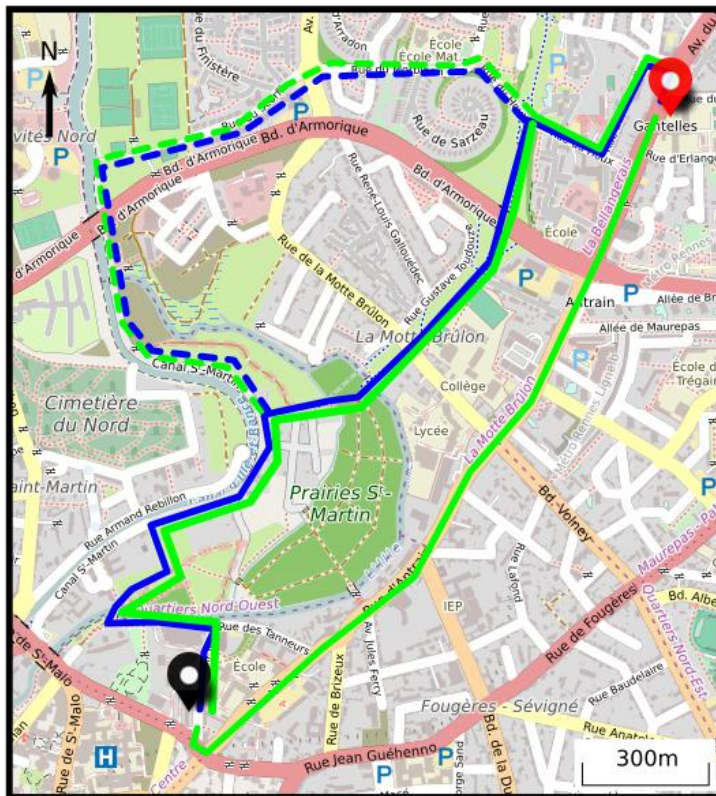
— Elle n'utilise pas beaucoup les bandes cyclables, car elle a choisi un parcours en grande partie en chemin de halage.

— Elle se sent bien dans les voies mixtes bus vélo, car elle a de l'espace et peut anticiper les nids de poules, les voitures mal garées.

Autres expériences en dehors de Rennes

- Quiberon : Très anxiogène sur certaines parties de ses parcours dû au différentiel de vitesse. Les voitures peuvent rouler à 70, 90 km/h.
- Morlaix : Elle ne prenait pas de vélo même pour faire 500 mètres parce que le dénivelé dans cette ville est trop important.

Itinéraire quotidien de Clarisse



Légende

- Itinéraire aller
- - - Itinéraire aller alternatif
- Itinéraire retour
- - - Itinéraire retour alternatif
- 📍 Ecole
- 📍 Domicile

Source : Réalisation par Hugo Ruellou à partir d'Umap et des données Open Street Map