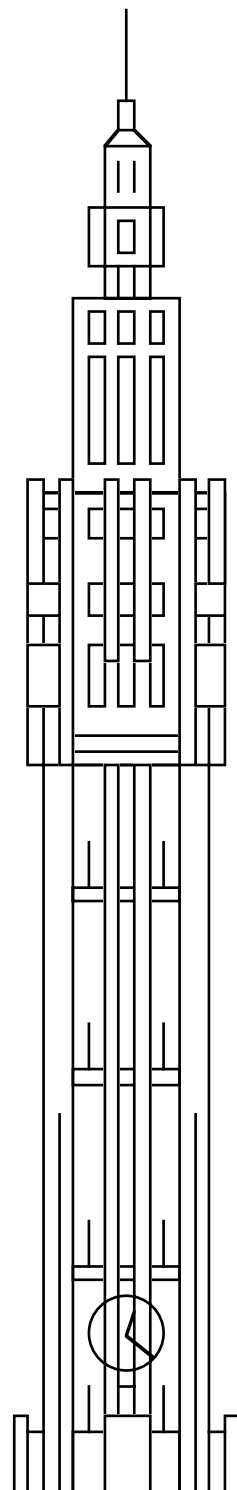
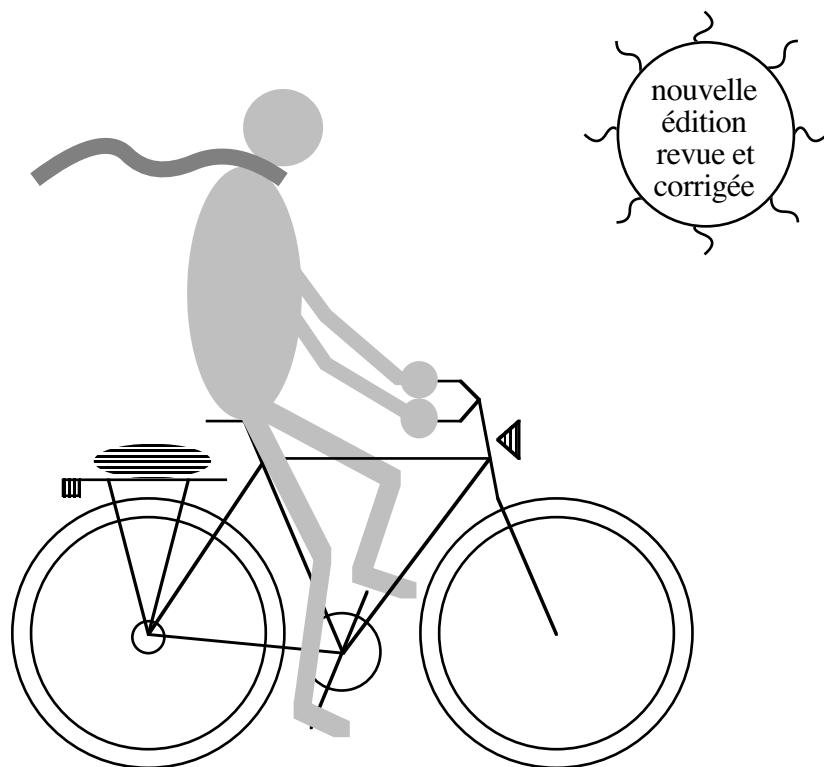


**ADAV** (Association Droit Au Vélo)  
23 rue Gosselet, 59000 Lille. Tél. 20 86 17 25.

**AIRAB Consultant**  
1 rond-point du Mimosa, 59143 Watten. Tél. 21 88 01 11.

# Lillàvélo

étude sur les conditions et les enjeux  
d'une transformation de Lille en ville cyclable  
rapport final — octobre 1992



---

Etude effectuée pour l'**Observatoire Communautaire de l'Environnement**  
(Communauté Urbaine de Lille) et financée par le Conseil Régional du Nord-Pas de Calais,  
l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (délégation du Nord-Pas de Calais)  
et l'Observatoire Communautaire de l'Environnement.

### **REMERCIEMENTS**

Nos remerciements vont d'abord à l'Observatoire Communautaire de l'Environnement et aux deux autres financeurs — le Conseil Régional du Nord-Pas de Calais et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie — qui ont accepté de confier cette étude à une association d'usagers.

Ils s'adressent ensuite aux très nombreux professionnels, élus et responsables d'association qui ont répondu de bonne grâce à nos questions les plus diverses. La liste trop longue à détailler ici se trouve en annexe.

Ils n'oublient pas enfin tous les cyclistes et non-cyclistes de l'agglomération qui ont aimablement accepté de remplir de longs questionnaires.

#### ONT COLLABORÉ À CETTE ÉTUDE :

- Véronique CHALON, Christel ERS et Maud LEBREC (sociologues) pour l'enquête sociologique (chapitre 3),
- Mohamed ABDESSELAM (ingénieur à AIRAB Consultant), pour le calcul des impacts et des coûts environnementaux (chapters 4 et 6),
- Frédéric HÉRAN (économiste, chercheur à l'IFRESI), pour les chapitres 1, 2, 4, 5 et 6.
- Philippe TOSTAIN (ingénieur-urbaniste à la DDE), principalement pour les chapitres 4 et 5.

Patrice LOUVEST et Anita PROVOST ont réalisé une bonne part des travaux de secrétariat. Michel CATTIAU, cycliste quotidien, a réalisé un bilan de l'état des pistes cyclables à Lille.

Frédéric HÉRAN a assuré la coordination de l'ensemble.

## SOMMAIRE

INTRODUCTION .....	4
CHAPITRE 1. MÉTHODOLOGIE.....	8
1. L'approche traditionnelle de la bicyclette à Lille.....	10
2. L'approche proposée par l'étude.....	13
CHAPITRE 2. HISTOIRE ET SITUATION ACTUELLE.....	17
1. Petite histoire de la bicyclette à Lille et dans le Nord .....	19
2. Les déplacements dans l'arrondissement de Lille .....	23
3. Les déplacements à bicyclette dans l'arrondissement.....	28
CHAPITRE 3. SOCIOLOGIE DE LA BICYCLETTE À LILLE .....	36
1. Présentation et méthodologie de l'enquête sociologique .....	38
2. Les tris à plat. premières constatations .....	49
3. L'image du vélo.....	58
4. Les obstacles à la pratique du vélo en ville.....	69
Annexes.....	80
CHAPITRE 4. LES RAISONS D'ENCOURAGER LA BICYCLETTE EN VILLE .....	87
1. Les principales raisons d'une politique en faveur de la bicyclette.....	89
2. Les nuisances des différents modes de transport.....	96
3. Les aspects économiques .....	111
CHAPITRE 5. VERS UNE VILLE CYCLABLE .....	118
1. Le concept de ville cyclable.....	120
2. Quelques exemples de villes engagées dans une politique de modération du trafic et d'aménagements cyclables .....	127
3. Propositions d'aménagements cyclables .....	137
CHAPITRE 6. UN SCÉNARIO DE VILLE CYCLABLE POUR L'AGGLOMÉRATION LILLOISE.....	152
1. Les deux scénarios de transfert modal possibles .....	154
2. L'impact sur les nuisances.....	173
3. L'impact économique .....	180
CONCLUSION.....	186
ANNEXES .....	188
L'enquête "Lille à vélo" .....	189
Histoires de cyclistes .....	192
Périphérique Est. Critiques et propositions en faveur des cyclistes.....	197
Glossaire.....	204
Abréviations utilisées.....	205
Liste des contacts .....	206
Bibliographie .....	207
Plan des pistes cyclables existantes à Lille.....	214
Plan des propositions d'aménagements cyclables à Lille .....	215
INDEX .....	216
TABLE DES MATIÈRES .....	221

# **Chapitre 3**

## **Sociologie de la bicyclette à Lille**

## RÉSUMÉ DU CHAPITRE 3

1. Pour mieux connaître les cyclistes et non-cyclistes lillois, une enquête sociologique a été menée auprès de 370 personnes sur 4 sites : un lycée, une piscine, un supermarché et un centre administratif. Pour construire le questionnaire, 9 entretiens non-directifs préliminaires ont d'abord permis de formuler deux hypothèses. 1/ Chaque lillois a reçu une "socialisation vélocipédique" au cours de son enfance, en général une approche utilitaire de la bicyclette, puis au cours de sa jeunesse, une approche liée aux modes dominantes de l'époque (par exemple, le vélo écolo au début des années 70). 2/ Il existe un "effet de génération" qui imprègne les représentations : les jeunes ont une image plutôt sportive et ludique du vélo, les 30-40 ans une image écolo et les plus âgés une image du vélo comme moyen de transport.

2. Le tri à plat de l'enquête révèle un certain nombre de résultats surprenants : 89 % des enquêtés ont pratiqué le vélo comme jeu étant enfant, 68 % l'ont utilisé à un moment ou l'autre de leur vie comme moyen de transport et 81 % avaient des cyclistes dans leur entourage au moment de leur adolescence. Cependant, la bicyclette est plutôt perçue aujourd'hui comme un moyen d'évasion (27 %) ou de se maintenir en forme (27 %). Parmi les obstacles à l'utilisation de la bicyclette, le danger de la circulation vient loin devant (68 %), puis le risque de vol (55 %) et enfin le désagrément des intempéries (53 %). L'image du vélo utilitaire semble encore étonnamment bonne puisque, notamment, 75 % des enquêtés refusent d'approuver l'idée que "pour faire ses déplacements à vélo, il faut être quelqu'un d'un peu marginal, original" (16 % étant d'accord et 9 % sans opinion).

3. En analysant l'image actuelle du vélo chez les Lillois, on constate que ce sont surtout les non-cyclistes qui le considèrent comme un moyen d'évasion. Pour eux, le vélo peut être à la rigueur un premier moyen de transport ou le "véhicule du pauvre", pour usagers "captifs". Ils en gardent cependant toujours un bon souvenir que ce soit à l'occasion de pratiques ludiques, de loisir ou utilitaires. Pour les cyclistes urbains, en revanche, le vélo est considéré comme un moyen astucieux de se déplacer, économe, fonctionnel. Quant aux autorités, elles ne veulent voir dans le vélo en ville qu'un choix purement individuel, justifiant ainsi leur inaction. Le vélo-nature — écologique, bon pour la santé et moyen de plaisir — semble être l'image actuellement la plus en vogue. Contribuera-t-elle à renforcer l'image du vélo-solution moderne aux problèmes urbains ?

4. En ce qui concerne les obstacles à la pratique du vélo en ville, le danger lié à la circulation est considéré par tous — cyclistes et non-cyclistes — comme le principal obstacle. Seuls les jeunes y sont moins sensibles. Le risque de vol est surtout craint par les cyclistes qui en viennent même à ne pas utiliser leur vélo pour se rendre en certains lieux. Les intempéries beaucoup citées sont nettement mieux tolérées par les cyclistes. Parmi, les obstacles plus mineurs, un bon quart des enquêtés évoquent le côté peu pratique et salissant qui nuit à leur look et les difficultés de rangement en lieu sûr.

Tous ces obstacles sont-ils suffisants pour interdire un retour à une pratique de la bicyclette à Lille ? Non. Car la causalité entre obstacles concrets et obstacles idéologiques n'est pas univoque mais réciproque si bien que le cercle pourrait se briser à la faveur de l'idéologie écologique montante ou d'une décision des élus en matière d'aménagements.

# 1. PRÉSENTATION ET MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE SOCIOLOGIQUE

Pour compléter l'information quantitative dont on dispose sur la bicyclette, nous avons essayé de déterminer plus précisément **qui sont les cyclistes lillois**. De plus, nous n'envisageons pas seulement la pratique cycliste en tant qu'actes directement observables, mais aussi sous l'angle des **représentations** et des **images** qui traduisent l'attitude des Lillois à l'égard de cette pratique. Enfin, nous avons tenté de mettre à jour les **différents obstacles au cyclisme urbain**. A la différence des études antérieures, la catégorie des non-cyclistes — considérés, jusqu'à un certain point, comme des cyclistes potentiels — a été prise en compte.

## *A- CONSTRUCTION DE L'OBJET*

La pratique du vélo en ville peut être considérée comme un aspect de la vie quotidienne. Comme tout ce qui relève de la sociologie de la vie quotidienne, un tel sujet d'étude est particulièrement exposé aux pièges de la familiarité et du sens commun.

"La science se constitue en construisant son objet contre le sens commun" (P. Bourdieu, J.C. Chamboredon, J.C. Passeron, 1968). Bourdieu nous rappelle la nécessité de procéder à une rupture épistémologique, c'est-à-dire au passage du savoir spontané au savoir construit. Au départ de la recherche, le sociologue est confronté à une connaissance intuitive du monde social. En ce qui concerne le cyclisme urbain, le sens commun se résume principalement à la constatation suivante : la pratique du vélo en ville est une question de choix individuel, elle découle d'une décision prise par quelques-uns selon leurs goûts et n'appelle donc aucun commentaire. Ce genre d'évidence "procure à trop bon compte l'illusion du savoir immédiat et de sa richesse indépassable" (ibid.). C'est ce que l'analyse sociologique veut éviter, notamment en prenant en compte les déterminismes sociaux qui pèsent sur les comportements humains et leur donnent des significations dont les individus n'ont pas une conscience nette.

Pour notre propos, il s'agit de montrer que le choix d'une pratique cycliste est déterminé et limité par des facteurs sociaux. Nous avons élaboré notre problématique en nous focalisant sur les quelques dimensions qui nous ont paru les plus pertinentes au début de nos investigations : le contexte culturel, la génération... (cf. infra). Ces éléments ont d'abord été transformés en

variables opérationnelles au sein du questionnaire, ensuite, l'analyse statistique nous a permis de distinguer les vraies corrélations des inductions spontanées.

## ***B- ETAPES DE LA RECHERCHE ET TECHNIQUES D'INVESTIGATION***

Cette section vise à décrire point par point la démarche poursuivie et les méthodes utilisées. Nous y glisserons quelques remarques critiques et nous tenterons de dégager l'articulation des différentes étapes de l'investigation. La plupart de celles-ci seront détaillées par la suite.

### ***PREMIÈRE ÉBAUCHE D'HYPOTHÈSE***

Envisager une réalité sociale nécessite au minimum qu'il y ait une idée, une théorie au départ. C'est à la faveur d'une observation comparée de la ville de Lille et de villes étrangères (Courtrai, Maastricht...) et de conversations avec des étudiants danois et hollandais que nous avons pu trouver une première piste de réflexion. Certaines régions, dont le relief et les conditions climatiques ne diffèrent guère de ceux de Lille réservent pourtant une place importante au vélo comme moyen de transport.

Ainsi, l'obstacle essentiel à la pratique du vélo en ville *serait* d'ordre culturel. L'utilisation du vélo comme moyen de transport ne fait pas partie des usages, du mode de vie des Lillois. Les facteurs qui découragent la pratique cycliste à Lille seraient donc principalement à rechercher à un niveau plus profond, échappant le plus souvent à la conscience individuelle. En effet, l'individu qui, d'une part, attribue difficilement la causalité des événements à des éléments extérieurs à sa volonté et qui, d'autre part, a tendance à considérer les particularités du contexte culturel dans lequel il évolue comme des caractéristiques universelles, ne peut être bien conscient du poids de ces déterminants sociaux.

La pratique utilitaire serait donc exclue des représentations que les Lillois se font du vélo. Cette hypothèse encore floue a constitué le point de départ de notre réflexion. Les entretiens non directifs nous ont permis d'élaborer des hypothèses plus claires.

### ***LA DÉMARCHE QUALITATIVE***

Cette étape de la recherche constitue une phase de repérage indispensable. Elle permet de récolter une information dense mais portant sur un nombre restreint de personnes. Nous avons opté pour la technique de **l'entretien non directif** dans une perspective exploratoire.

L'entretien non directif désigne une interaction d'assez longue durée (environ une heure dans notre cas) entre un enquêteur et un enquêté. Une consigne simple est donnée au départ à l'enquêté : *Parlez nous de vos rapports au vélo depuis vos premières années jusqu'à aujourd'hui*. Celui-ci va fournir des informations en procédant — pour une large part inconsciemment — à des associations successives. La brièveté du message du chercheur fait voir jusqu'où et en quoi les sujets étendent leurs vues : ils ont l'initiative pour la sélection des renseignements à fournir. Les données ainsi recueillies ont contribué à préparer ultérieurement un instrument d'investigation plus fortement structuré, en l'occurrence un **questionnaire fermé**.

Munies de dictaphones, nous avons ainsi réalisé **neuf interviews non directives auprès d'individus (cyclistes ou non)** personnellement sollicités, choisis en fonction de

différents critères (cf. l'échantillonnage). Nous les avons interrogés à leur domicile, ce qui nous a permis d'obtenir un complément d'information sur leur cadre de vie.

### **ANALYSE DES ENTRETIENS**

Pour traiter les informations recueillies par cette voie, nous avons procédé d'abord à la retranscription intégrale de chaque entretien. Après avoir analysé le contenu des entretiens suivant plusieurs grilles de lecture, nous avons tenté d'émettre des hypothèses<sup>1</sup> plus précises.

### **ELABORATION D'HYPOTHÈSES PLUS CLAIRES**

Les résultats des entretiens non directifs nous ont confortés dans notre première hypothèse selon laquelle l'image du vélo-moyen de transport ne prédomine pas dans les représentations des Lillois. Les associations auxquelles les sujets d'entretien ont procédé à partir du thème du vélo évoquaient surtout le vélo dans une perspective de loisir et d'évasion.

Nous avons supposé que la "non-pratique" du vélo à Lille avait une origine d'ordre culturel. Cependant il ne suffit pas d'envisager la forme négative du phénomène, son aspect positif présente un intérêt indéniable : les facteurs déterminant la pratique urbaine du vélo méritent tout autant d'être étudiés.

Ayant interviewé quelques cyclistes, nous avons pu élaborer l'hypothèse suivante :

Les individus qui se déplacent à vélo ont reçu une "socialisation vélocipédique".
---

Autrement dit, ces individus se seraient trouvés, à l'un ou l'autre moment de leur vie, en contact, ne fût-ce que par l'observation, avec des adeptes de la pratique du vélo utilitaire. On peut ainsi distinguer la socialisation primaire et la socialisation secondaire.

- **La socialisation primaire** désigne le processus qui permet l'intériorisation de la définition du monde social que les parents (ou ceux qui en jouent le rôle) ont transmis à l'enfant au travers du double filtre de leur situation sociale et de leur expérience individuelle. Dans notre cas, le vélo utilisé comme tel par les parents aurait été appréhendé par l'enfant comme appartenant à la catégorie des moyens de transport (plutôt que moyen de loisir, de sport, etc.).
- **La socialisation secondaire** intervient plus tard dans la vie de l'individu ; elle se superpose à la socialisation primaire et son contenu est beaucoup moins incrusté dans la conscience du sujet. Il s'agit de l'intériorisation de "sous-mondes" par l'intermédiaire de divers agents plus ou moins éloignés de l'individu, parfois de représentants anonymes d'institutions ou de mouvements idéologiques. En ce qui concerne la pratique du vélo, une mode passagère pourrait, par exemple, être à l'origine d'une socialisation vélocipédique secondaire.

La socialisation prend toujours place dans un contexte historique spécifique. La socialisation des personnes qui sont nées au même moment a donc des chances de comporter des éléments communs. Cela nous amène à la notion de génération ainsi qu'à l'hypothèse suivante :

---

<sup>1</sup> Nous parlons d'hypothèses dans le sens de propositions douteuses que l'on tentera de vérifier.



A chaque génération correspondent des formes de pratique cycliste et des représentations du vélo particulières.

En effet (si on veut préciser le concept de génération) les individus appartenant à la même génération se caractérisent par leur situation analogue dans l'espace socio-historique, dans un champ des possibles déterminé, ce qui favorise un mode spécifique d'expérience et de pensée.

Ces hypothèses générales se décomposent en plusieurs hypothèses plus précises qui nous serviront à la construction de nos variables.

### *LA DÉMARCHE QUANTITATIVE*

Elle a pour but de mettre nos hypothèses à l'épreuve par la statistique. La création du questionnaire constitue en elle-même une étape importante dans la recherche, qui nécessite l'accomplissement de plusieurs opérations.

Il faut d'abord construire les variables, ce qui revient à exprimer plus concrètement les hypothèses que l'on veut tenter de vérifier et à en retirer quelques dimensions observables dans la réalité. A partir de ces variables opérationnelles (le terme "variables" n'étant pas employé ici dans le sens strict de variables quantitatives), on s'applique alors à la formulation d'un certain nombre de questions, en tenant compte du fait qu'elles devront être compréhensibles pour tous les sujets d'enquête.

Celles-ci sont ensuite agencées en une série de questions et le questionnaire est mis en page en attachant une attention particulière à la présentation s'il est destiné à être complété par écrit (cf. le questionnaire en annexe de ce chapitre). Après avoir testé et éventuellement corrigé le questionnaire, il ne reste plus qu'à en reproduire le nombre d'exemplaires désiré.

L'élaboration du questionnaire demande une attention constante : le chercheur doit être conscient des biais qu'il risque d'y introduire lors de chaque opération. A plus forte raison dans un questionnaire fermé (c'est-à-dire où l'enquêté doit choisir sa ou ses réponses parmi quelques propositions rédigées par le chercheur) puisque les schèmes d'interprétation de la réalité sont alors imposés au sujet par le chercheur, et les réponses préformées inévitablement simplifiées.

Nous avons donc essayé de prendre en considération tout ce qui aurait pu influencer les personnes interrogées dans leurs réponses. En plus de la composition du questionnaire, deux conditions d'enquête ont probablement joué un rôle. D'abord, notre enquête a eu lieu sur **quatre sites de nature différente : un lycée, un petit supermarché, un centre sportif et un lieu de travail** ; l'endroit et l'activité correspondante où se trouvait le sujet au moment où il a été sollicité pour répondre au questionnaire a peut-être orienté ses réponses, la situation d'enquête rendant certaines propositions plus saillantes que d'autres. Ensuite, le mode de passation (par écrit au lycée et dans l'entreprise, oralement au centre sportif et au centre commercial) a certainement eu quelque incidence quant à l'interprétation que les individus ont eue des questions. Dans le cas du face-à-face avec l'enquêtrice, ils pouvaient demander et parfois recevoir des précisions, ils justifiaient leur choix de réponse, etc.

Ayant finalement récupéré **370 questionnaires valides**, nous disposions d'une quantité d'informations considérable. En effet, le nombre de variables s'approchait de la cinquantaine. L'ordinateur est donc devenu un allié indispensable pour traiter les données.

### **LE TRAITEMENT STATISTIQUE DES DONNÉES**

La taille de notre échantillon et le caractère fermé des questions nous ont permis d'effectuer un traitement statistique des données sur ordinateur.

La première étape a été le codage du questionnaire. L'étape suivante a consisté à l'entrée des données sur ordinateur, questionnaire par questionnaire, pour finalement obtenir un tableau de 370 lignes et 144 colonnes. Dans un premier temps, nous avons obtenu des tableaux comprenant les totaux par colonne pour chacun des sites ainsi que les totaux généraux et les pourcentages correspondants (voir l'annexe). Nous avons ensuite réalisé quelques croisements entre variables afin d'obtenir quelques tableaux de fréquences.

A partir de ces tableaux, nous avons calculé des pourcentages (par ligne, par colonne). Ces chiffres ne pouvaient être interprétés et utilisés qu'avec de grandes précautions, ils nous fournissaient toutefois quelques informations de base et nous indiquaient des pistes de nouveaux croisements.

En plus de croiser simplement les variables, nous avons calculé des  $\chi^2$  nous permettant de distinguer les relations significatives de celles dues au hasard. Ces relations ont été examinées et confrontées à celles annoncées lors de l'analyse des entretiens. Nous verrons jusqu'à quel point nous avons pu vérifier (ou du moins affiner) les hypothèses qui ont guidé notre travail d'interprétation.

### **UN TRAVAIL D'OBSERVATION CONTINU**

Tout au long de notre travail, nous avons accompli un effort d'observation. Nous avons sillonné la ville de Lille, attentives à l'infrastructure routière, aux possibilités de stationnement... en bref, aux difficultés de circuler à vélo dans une ville où presque rien n'a été prévu pour les deux-roues.

### **C-HISTORIQUE DE LA PRATIQUE DU VÉLO ET PÉRIODE DE PRATIQUE DES INTERVIEWÉS**

L'essentiel de ce bref historique provient des lectures des thèses de Gaboriau (1980) et de Baudry et Tièche (1978).

La bicyclette se répand en France après l'exposition universelle de 1889. A ses débuts entre les mains de la bourgeoisie, elle est un signe supplémentaire mettant en évidence sa supériorité sur la classe ouvrière : on peut opposer, à la fin du XIXe siècle, la vitesse des riches à la lenteur des pauvres. Avec l'émergence du tourisme bourgeois, la bicyclette apparaît à l'origine du concept de loisir : la bourgeoisie s'organise en associations de cyclotouristes.

Au début du XXe siècle, les classes aisées tournent leur attention vers l'automobile. La bicyclette, démodée, voit son prix baisser et peut se répandre dans des populations plus modestes. Le vélo devient un instrument de travail qui permet à l'ouvrier de s'émanciper de la tutelle de l'usine en éloignant son habitation de son lieu de travail.

Avec le Tour de France (créé en 1903), le cyclisme se présente comme un moyen d'expression des valeurs populaires. Les ouvriers voient alors du vélo son côté sportif. L'image du vélo

comme moyen d'évasion sera également empruntée par les ouvriers dès lors que les congés payés (1936) leur permettront de prendre des vacances, par exemple de partir à la mer.

Pendant la deuxième guerre mondiale, faute de carburant, la haute bourgeoisie se déplace à vélo. Ensuite la pratique de la bicyclette se réduit pour toute la population. Les usagers sont principalement des "captifs" (c'est-à-dire qui ne dispose pas d'autres moyens de transport). Dans les années 55-60, la plupart des ouvriers s'équipent en vélomoteurs puis en voitures.

Dans les années 70, le vélo est remis à l'honneur. En mai 68, des "manifs" à vélo étaient organisées contre le "métro-boulot-dodo", le vélo symbolisant la liberté, l'anti-automobile, la communication restaurée. Du côté de la bourgeoisie, la lenteur du riche devient une nouvelle valeur associée à la mise en exergue d'un rythme de vie plus "naturel". Cette pratique du vélo se prolonge dans des mouvements associatifs à tendance "écologique". Les thèses d'I. Illich sur le vélo ont aussi eu une certaine influence dans les sphères intellectuelles. Dans la seconde moitié des années 70 (qui suivent la crise pétrolière), les projets d'aménagements cyclables sont nombreux.

Parallèlement au renouveau du vélo urbain, on assiste à un retour massif de la balade à vélo, mais qui semble retomber avec les années 80. Le bicross s'adresse surtout aux adolescents. Actuellement la pratique du VTT (vélo tout terrain) se développe, touchant une population très diversifiée. Cependant, les magasins de cycles se remplissent également de "city bikes" (vélos urbains importés des USA, sorte de VTT améliorés, équipés par exemple de garde-boue, de porte-bagages, etc.).

Existe-t-il une pratique urbaine nouvelle ? Depuis les années 80, un nombre non négligeable de villes françaises ont réalisé des aménagements importants en faveur des cyclistes, allant même jusqu'à bouleverser la circulation dans le centre urbain, comme dernièrement la ville de Strasbourg. Ceci est encore loin d'être réalisé à Lille.

Grâce à la perspective historique que nous avons empruntée en menant les interviews approfondies, et grâce à la répartition des individus interrogés dans différentes catégories d'âge, nous avons pu recueillir des informations précieuses concernant l'histoire de l'utilisation du vélo. En effet, les entretiens, en nous éclairant sur la place qu'occupait le vélo pour les enquêtés à différentes époques de leur vie, nous permettaient de déceler l'impact que peut avoir une situation historico-culturelle déterminée sur les comportements des individus.

Nous avons commencé par relever les périodes de pratique (ludique, sportive ou de balade) de chacun des enquêtés, de même que d'autres éléments susceptibles d'être intéressants pour notre recherche. Ensuite, ces informations ont été schématisées en une ligne du temps (voir page suivante). Cette opération nous a, en outre, permis d'élaborer les nouvelles hypothèses qui suivent.

## ***D- LES DEUX HYPOTHÈSES GÉNÉRALES***

L'analyse des entretiens non directifs nous ont ensuite permis d'affiner les deux hypothèses générales énoncées ci-dessus.

### ***LES FORMES DE SOCIALISATION***

Nous avons supposé que les personnes qui utilisaient le vélo pour effectuer leurs déplacements s'étaient trouvées à l'un ou l'autre moment de leur vie en contact avec des adeptes de la pratique

du vélo utilitaire. En effet, d'après le contenu des entretiens réalisés avec des cyclistes, chacun d'eux aurait subi cette **socialisation vélocipédique** dont nous avons déjà parlé :

- Dans certains cas, les agents de socialisation ont été les parents ou la famille proche. Dans ce cas, on peut parler de **socialisation primaire**. Un enquêté raconte :

*Je me suis mis à la bicyclette... d'abord, mon père, il allait au boulot à bicyclette, il avait une voiture de fonction mais pour lui, il se servait de sa bicyclette. (...) Quand il revenait à midi, je prenais la bicyclette et je roulais dessus, alors j'ai appris. Comme j'aimais beaucoup, je me dis, bon, je vais m'acheter ma bicyclette.*

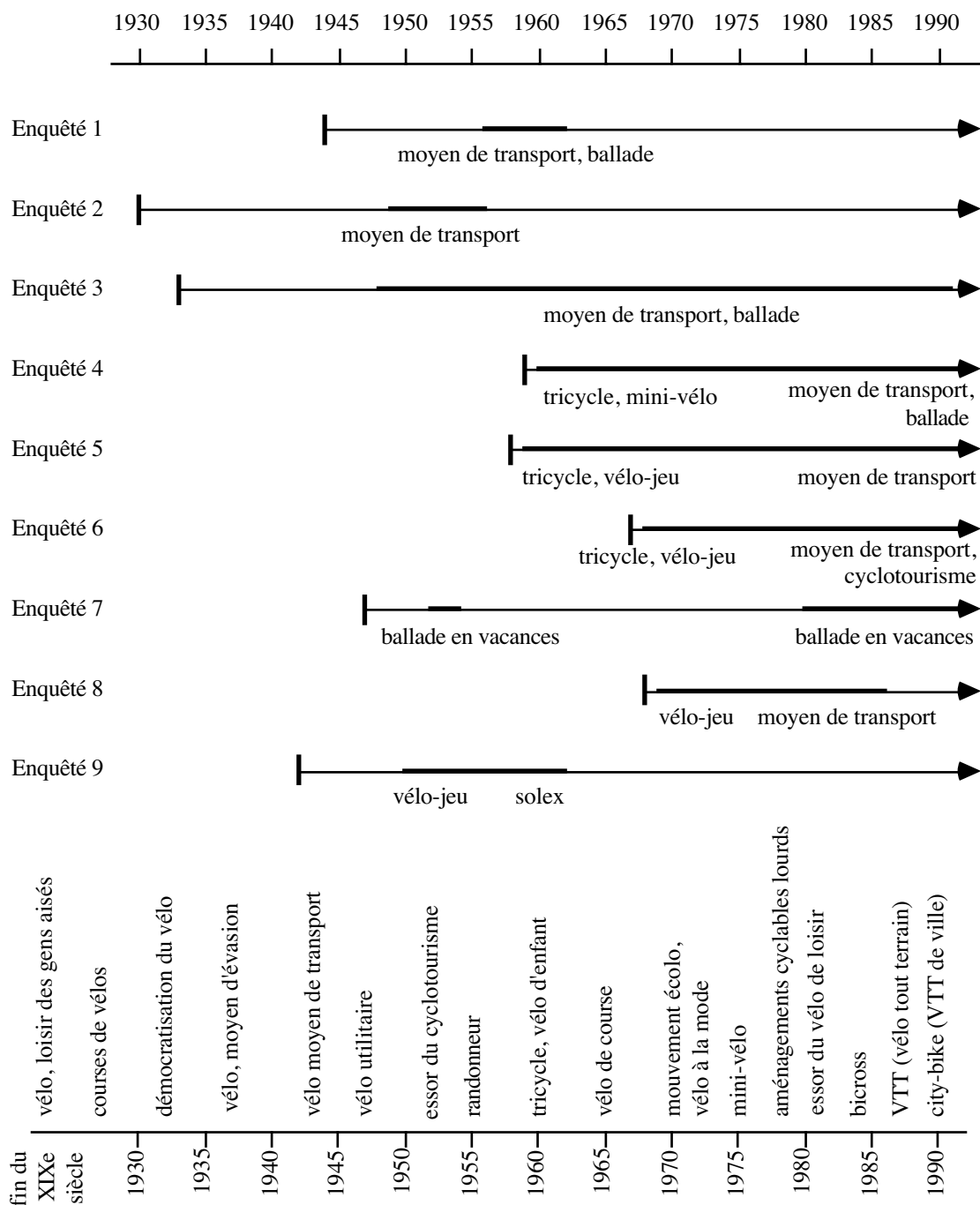
Remarquons que cet enquêté, dont le père, mais aussi les enfants, ont toujours roulé à vélo, suggère que le plaisir de se déplacer à vélo se transmet de père en fils :

*Au fond, ils (mes enfants) ont le même virus que moi. Alors dire pourquoi, là je dirais peut-être que c'est héréditaire. Comme mon père aimait la bicyclette et puis en a fait aussi, ben, je dirais que c'est héréditaire. Le diabète aussi d'ailleurs. Il y a beaucoup de choses héréditaires, la myopie et tout ça.*

Un autre déclare :

*Dans ma famille, beaucoup se déplacent exclusivement à vélo, bien souvent parce que la femme travaille ailleurs et qu'on lui laisse la voiture... Le mari se sacrifie, mais c'est toujours un plaisir pour eux (...) J'ai plusieurs de mes oncles qui travaillent le matin à quatre heures et ils prennent leur vélo.*

**La ligne du temps des interviewés**  
(en gras les périodes de pratique)



Nous avons en outre pensé que le vélo d'enfant, voire le tricycle (utilisés comme jouet) pouvaient jouer un rôle dans la socialisation vélocipédique de l'enfant. Il est à noter que cette hypothèse de socialisation à la faveur d'une pratique ludique dès l'enfance ne semble pas s'être confirmée au fil des entretiens. Nous la conservons toutefois afin de la tester dans le questionnaire. Dans les entretiens, seuls les enquêtés les plus jeunes nous ont déclaré avoir eu un petit vélo lorsqu'ils étaient enfants, nous avons donc supposé que le vélo comme jouet ne s'était répandu dans toutes les couches de la population que dans les années 50.

- Pour les autres enquêtés, **la socialisation s'est opérée plus tard** (à la fin de l'adolescence) à la faveur du mouvement idéologique à tendance écolo des années 70. Selon leurs propres mots :

*C'est certain que si j'avais pas milité dans des groupes écolos et ce type d'association, j'aurais peut être pas facilement pris le vélo. Mais bon, à l'époque, tous les gens que je côtoyais prenaient leur vélo, donc on est tous en groupe, on va tous en vélo. (...) C'était naturel, et puis j'ai continué parce qu'on prend l'habitude de prendre son vélo pour aller quelque part, bon, c'est tout ça.*

*Quand j'ai eu 17, 18 ans, il y avait la mode écolo, la sensibilité un peu gauchisante, c'était à la mode d'avoir des vélos et puis bon, ça me plaisait beaucoup. Je me suis acheté un vélo (...) et puis je suis revenue à Lille, j'étais étudiante et puis ça me plaisait bien de... Je trouvais ça très très pratique.*

Ces deux extraits nous permettent de supposer que les personnes qui ont été sensibles à cet aspect du mouvement idéologique des années 70 ont peut-être conservé l'habitude qu'ils avaient prise à ce moment-là : celle d'utiliser la bicyclette pour se déplacer. Ces dernières hypothèses nous conduisent au concept de génération.

### **L'EFFET DE GÉNÉRATION**

- Nous avons des raisons de penser que les personnes sensibles au mouvement idéologique en question appartiennent à une même génération. C'est-à-dire que les personnes ayant connu ce mouvement pendant la période de leur adolescence y auraient été particulièrement sensibles. A ce propos, A. Meillet, cité par Mannheim déclare : "L'enfant, l'adolescent, amené dans un nouveau milieu, est constamment susceptible d'ouverture à de nouvelles influences de cette sorte. Ils laissent sans problème s'infiltrer en eux des attitudes psychiques, des habitudes nouvelles inconscientes, ils changent de langue et de dialecte. L'adulte, transporté dans un nouveau milieu, transforme des aspects conscients, des façons de penser et de se comporter, mais ne s'acclime jamais de fond en comble de la même manière. Les façons de se comporter les plus fondamentales, le tréfonds psychique et, extérieurement, la langue et le dialecte s'immobilisent le plus souvent au stade de développement antérieur" (1990, p. 55).

Le fait d'avoir milité dans des associations renforce ce que Mannheim dénomme "l'unité de génération" : "En effet, la plupart du temps, les intentions fondamentales propres à une génération, qui portent son empreinte, qui sont nouvelles, partiales et prennent position, ne naissent pas dans le vide, sans contact personnel, mais dans des groupes concrets, où des individus se rencontrent dans une proximité vitale, se stimulent mutuellement psychiquement et spirituellement et font apparaître dans cette communauté de vie les intentions fondamentales (qui correspondent à la nouvelle situation). De telles intentions fondamentales, de telles tendances structurantes, une fois qu'elles sont apparues dans la liaison concrète entre individus isolés, sont susceptibles d'être reprises ultérieurement par ces groupes concrets ; elles ont une force qui agit à distance, qui recrute et qui rassemble" (1990, p. 65).

Dans ce cas, on pourrait peut-être déceler un effet de génération chez les personnes actuellement dans la tranche d'âge des 30-40 ans, celles-ci ayant alors conservé une pratique qu'elles avaient éventuellement adoptée à cette époque.

- D'après les sources historiques sur le sujet (Gaboriau, 1980) et quelques éléments issus des entretiens, le vélo comme moyen de transport était très répandu à l'époque de la seconde guerre mondiale. Nous avons donc suggéré que les personnes qui ont actuellement une cinquantaine d'années avaient évolué dans un entourage favorable à l'intériorisation d'une image du vélo comme moyen de déplacement.

Un enquêté évoque ses souvenirs :

*Alors, pendant la guerre, mon père avait une bicyclette de sa société qu'il a peinte en vert... prudence ! comme ça, c'était un peu couleur de bicyclette allemande... etc. Puis il y avait peut-être aussi les copains puisqu'à l'époque, en 40, des bicyclettes, il y en avait quand même plus que des voitures, on allait plus souvent à bicyclette qu'en voiture, donc il y en avait beaucoup. C'est peut-être une des raisons, parce que je voyais tous les copains qui allaient à l'école à bicyclette.*

- Actuellement, avec l'expansion du VTT, une nouvelle pratique semble se répandre dans toutes les couches de la population. Essentiellement de cyclotourisme ou de balades-découverte de l'environnement, cette nouvelle pratique est peut-être à mettre en relation avec l'image d'un vélo-nature et l'idéologie actuelle de revalorisation de cet environnement.

## ***E- REPRÉSENTATIVITÉ DE L'ÉCHANTILLON***

Avant de présenter les résultats, il convient de préciser dans quelles mesures notre enquête est généralisable à l'ensemble de la population lilloise.

La composition de notre échantillon a été fortement déterminée par le terrain de l'enquête, c'est-à-dire les 4 sites choisis. Il s'agit du **lycée Faidherbe** (au sud de Lille), du **supermarché Match** (rue Solferino), de la **piscine Marx Dormoy** (quartier des Bois-Blancs) et du **centre administratif d'EDF** (près de l'Esplanade). L'objectif était d'interroger un public représentant une diversité de déplacements : aller à l'école, faire ses courses, se rendre dans un lieu de loisir et aller au travail. Ainsi, tout individu pris au hasard sur l'un des quatre sites pouvait entrer dans l'échantillon sans être soumis à aucun autre critère.

Nous nous sommes demandées à quel point les résultats de notre enquête étaient éventuellement généralisables à l'ensemble de la population lilloise. Pour s'en rendre compte, nous avons comparé des nombres obtenus à partir du tableau de base ou des tris à plat de notre enquête avec d'autres provenant du recensement de la population lilloise en 1991 par l'INSEE, à savoir : deux caractéristiques qui nous paraissaient d'une importance capitale : l'âge et le statut professionnel.

- Représentativité vis à vis de l'âge :

Age	Population lilloise	Population enquêtée
0-19	26,2 %	31,1 %
20-39	39,7 %	43,5 %
plus de 39	34,0 %	25,4 %

La population enquêtée est plus jeune que la population lilloise. Cela peut s'expliquer par plusieurs raisons :

- la principale provient évidemment du fait que notre échantillon comprend déjà d'office plus d'un quart de lycéens dont peu ont passé 19 ans ;
- le site de la piscine accueille certainement une proportion élevée de personnes jeunes (du moins en dessous de 39 ans) ;
- au Match comme à la piscine, les gens plus jeunes se prêtaient à l'enquête avec plus de complaisance.

• Représentativité vis à vis du **statut professionnel** :

Catégorie professionnelle	Population lilloise	Population enquêtée
Employés et professions intermédiaires	34,6 %	51,5 %
Cadres et professions libérales	22,1 %	45,0 %
Ouvriers	17,3 %	3,5 %

La population enquêtée semble avoir un statut professionnel plus élevé que la moyenne lilloise. De nouveau, nous pouvons trouver plusieurs origines à cette différence :

- le responsable des communications de l'E.D.F. n'a apparemment pas distribué nos questionnaires dans toutes les catégories de personnel ;
- le site de la piscine semble attirer un public plutôt aisé en proposant des activités assez onéreuses ;
- en outre, il est possible que certaines personnes interrogées (surtout oralement) aient tenté de se valoriser en se rangeant dans une profession d'un niveau supérieur. D'autres, hésitant quant au positionnement correspondant à leur métier, ont peut-être préféré se dire cadres qu'employés ou de professions intermédiaires...

Notre échantillon ne s'apparente donc pas à un échantillon de probabilité. Conscientes de ses limites, nous nous sommes lancées dans l'analyse des données dans l'intention d'en retirer tout ce qu'elles révélaient d'intéressant, mais en évitant d'attribuer aux résultats un statut abusif.



## 2. LES TRIS À PLAT. PREMIÈRES CONSTATATIONS

Penchons nous d'abord sur les lignes du tableau qui indiquent, pour chaque question posée, la répartition de notre échantillon entier (les 370 individus, indépendamment du site d'enquête). Les premières constatations sont déjà fort intéressantes et nous fournissent en outre des pistes de réflexion pour la suite (voir les réponses au questionnaire en fin de cette section).

### *LA POSSESSION D'UN VÉLO*

**69 % des enquêtés déclarent posséder un vélo.** Ce qui ne veut pas forcément dire qu'ils s'en servent, comme l'indiquent plus loin les chiffres sur la pratique actuelle du vélo : l'engin en question peut être en train de rouiller relégué dans un coin d'une remise depuis des années... On ne connaît rien non plus sur le type de vélo dont il s'agit : vélo de ville, de course ou tout terrain ? Cette question est cependant d'un intérêt mineur pour l'enquête. Il conviendra cependant de se demander quelles catégories d'individus possèdent un vélo.

### *LE VÉLO COMME JEU*

**89 % des enquêtés affirment qu'ils ont pratiqué le vélo comme jeu (tricycle, petit vélo) étant enfant.** Cette proportion est étonnamment élevée, d'autant plus que nous avons supposé, suite aux entretiens non directifs, que l'apparition du vélo d'enfant (du moins son expansion) remontait à la décennie suivant directement la seconde guerre mondiale. Comment se fait-il dès lors que la plupart des personnes, même fort âgées, aient répondu affirmativement à la question 2 ?

L'explication réside peut-être en partie dans le degré de qualité des souvenirs et le décalage entre les significations que les mots "vélo-jeu" et "enfance" revêtent pour des individus appartenant à des générations différentes. Ainsi une balade à bicyclette dans la campagne, entre jeunes gens, serait susceptible d'être perçue comme un épisode de "vélo-jeu" par une personne âgée, alors qu'un adolescent ne rangerait dans cette catégorie de pratique que les tours du jardin en tricycle.

Nous devons tout de même nous informer de la distribution des âges des sujets au vu de cette variable. Un autre aspect de celle-ci devrait mériter au moins autant d'attention : le contact précoce avec le vélo serait un élément certainement non suffisant, mais peut-être nécessaire, de

la socialisation vélocipédique primaire menant à une pratique cycliste ultérieure. Cette hypothèse sera également à revoir.

### **LA PRATIQUE DU VÉLO COMME MOYEN DE TRANSPORT**

C'est bien sûr une des variables-clés pour notre travail. Toutes les relations qu'elle pourrait entretenir avec d'autres critères discriminants en ce qui concerne nos sujets d'enquête seront examinées plus loin. Contentons-nous ici de constater que **68 % des individus interrogés affirment qu'ils ont utilisé le vélo comme moyen de transport à l'une ou l'autre période de leur vie** ; c'est surtout à l'adolescence (entre 12 et 17 ans) que cette pratique a eu lieu (53 % de oui, contre 26 % entre 18 et 28 ans et 8 % entre 29 et 45 ans...)

Notons cependant que les effectifs des colonnes correspondant aux périodes de pratique sont probablement réduits du fait de la sur-représentation des jeunes dans notre échantillon.

### **LA PRATIQUE DU VÉLO COMME SPORT**

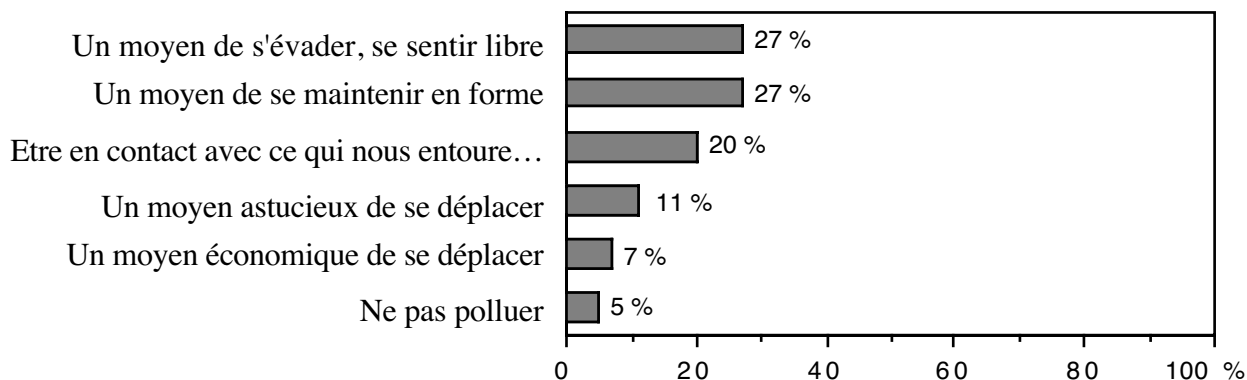
Cette pratique particulière ne fera l'objet d'aucun développement. C'est la forme de pratique la plus rarement citée (elle l'est seulement par 31 % des enquêtés), et la plus éloignée de celle qui nous préoccupe.

### **LA PRATIQUE DU VÉLO POUR SE BALADER**

**91 % des personnes enquêtées se sont baladées à vélo à l'une ou l'autre période de leur vie.** Comme on ignore si cette pratique était plutôt habituelle ou exceptionnelle, la forte proportion de "oui" à la question 5 n'a rien de surprenant. Cependant il n'est pas inutile de remarquer qu'elle est nettement supérieure à celle de la question 3 (sur l'utilisations du vélo comme moyen de transport). Cela suggère une conception du vélo comme un objet à ranger plus dans la sphère des loisirs que dans celle des déplacements fonctionnels. Nous retrouvons donc l'une de nos idées de départ. A l'instar du vélo utilitaire, le vélo-balade semble être plus prisé à l'adolescence (71 % de oui contre 45 % entre 18 et 28 ans, 22 % entre 29 et 45 ans...). Nous essayerons également de déterminer quelles variables sont corrélés d'une certaine façon avec cette pratique.

### **L'IMAGE DU VÉLO**

Nous avons tenté, en posant la question 6, de mettre à jour les côtés avantageux du vélo qui pouvaient correspondre le mieux aux représentations des gens.



**Les deux propositions qui ont récolté le plus d'adhésions (27 % chacune) sont celles qui présentent la bicyclette comme un moyen d'évasion ou un moyen de se maintenir en forme, c'est-à-dire qui évoquent le moins une utilisation urbaine du vélo.**

La bicyclette permettant d'être en contact avec ce qui nous entoure, de percevoir autrement son environnement, semble aussi intéresser les sujets d'enquête (20 % des choix). L'image suggérée est assez floue et peut renvoyer à différentes situations bien que le terme "environnement" soit souvent chargé d'une connotation "verte"...

11 % estiment que le vélo, c'est d'abord un moyen astucieux de se déplacer dans la circulation. Dans ce cas, c'est nettement du vélo urbain utilitaire qu'il est question.

Les options ayant le moins retenu l'attention des enquêtés sont celles qui mettent l'accent sur l'aspect économique du vélo (7 % des choix) ou son caractère non polluant (5 % des choix). On suppose que ces deux qualités de la bicyclette, si elles ne sont pas prioritaires dans les représentations, sont quand même prises en compte par certains à un niveau secondaire.

Il sera intéressant dans la suite de comparer les réponses des individus à cette question 6 selon leur pratique cycliste, leur âge, etc.

### *L'ENTOURAGE CYCLISTE*

**81 % de nos enquêtés déclarent que, pendant leur adolescence, leur entourage comportait l'une ou l'autre personne qui roulait à vélo.** Pour 25 % des sujets, il s'agissait de leurs parents, et pour 31 % d'entre eux, d'autres membres (ou amis) de leur famille, tandis que 66 % parlaient de copains (ou copines). En soi, ce renseignement offre peu d'intérêt. Une fois mis en rapport avec la pratique du vélo. Nous distinguerons quelquefois les socialisations primaire et secondaire selon que les agents en sont les parents (ou la famille) ou bien des copains (ou copines) de l'individu.

### *LES MOUVEMENTS ASSOCIATIFS*

La question 8, qui n'a de raison d'être qu'en relation avec d'autres variables importantes comme la pratique cycliste ou l'image du vélo, visait à déceler un effet de socialisation vélocipédique secondaire dû à une participation à quelque mouvement associatif "post 68 militant" pour la libération de la femme, la protection de la nature ou autre mouvement à tendance écolo au sein desquels nous avons cru comprendre qu'il était de bon ton de se déplacer à bicyclette. Mais on voit tout de suite, par un simple coup d'oeil sur la distribution des réponses à cette question, qu'elle nous informera peu sur la validité de cette hypothèse : premièrement, 57 % des individus de notre échantillon ont moins de 30 ans ; parmi les autres, 54 % disent avoir prêté peu d'attention à ce genre de mouvement, 32 % les considéraient d'un oeil favorable, mais seulement 10 % (c'est-à-dire 16 personnes en tout) y ont participé d'une façon ou d'une autre. Nous essayerons tout de même de croiser cette variable avec quelques autres.

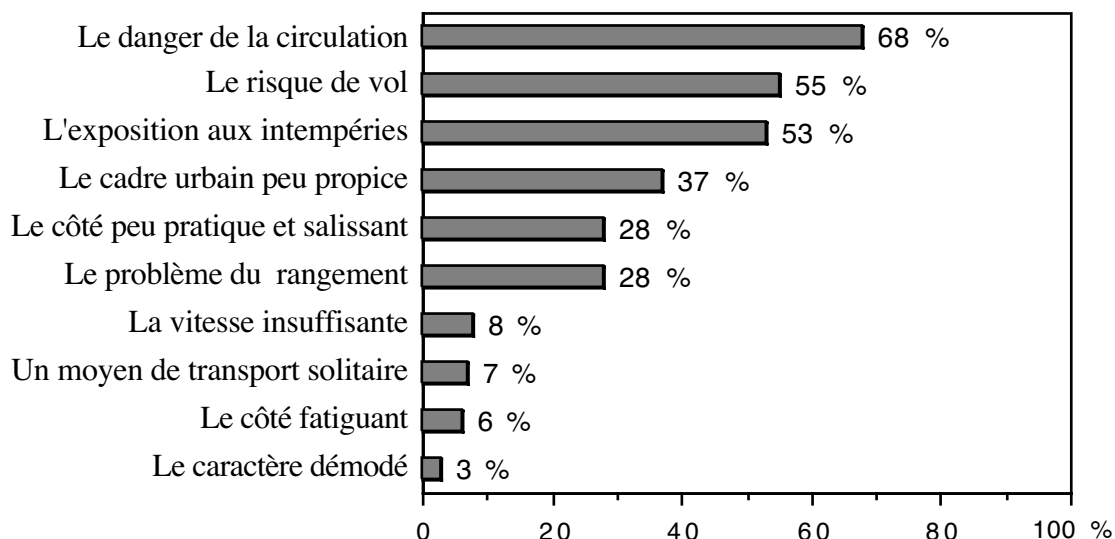
### *LES INCONVÉNIENTS DU VÉLO EN VILLE*

Nous pouvons établir une hiérarchie des inconvénients à la pratique du vélo en ville à partir des réponses que les sujets d'enquête ont fournies à la question 9. Les inconvénients dominants apparaissent clairement.

Examinons d'abord chacun des premier, deuxième et troisième choix des individus interrogés : **46 % des enquêtés ont coché le danger en premier lieu.** Ensuite viennent les intempéries et le cadre urbain avec seulement 12 % des choix chacun. **Pour ce qui est du deuxième inconvénient, c'est le vol qui a été le plus souvent cité : 24 % des choix ;** les intempéries suivent avec 19 % des choix devant le cadre urbain (15 % des choix).

Les intempéries ou le vol constituent aussi le troisième choix le plus fréquent (respectivement 21 % et 19 % des choix), suivi des problèmes de rangement et de confort (14 % des choix chacun) ; signalons que 6 % des enquêtés n'ont pas fait de troisième choix : la pratique du vélo en ville ne leur semblait pas poser tant de problèmes.

Superposons maintenant les trois résultats. Nous obtenons la série d'inconvénients suivante, selon la fréquence des choix :



On remarque que les trois premiers obstacles ont été choisis par plus de la moitié des individus et que les quatre derniers obstacles ne rencontrent l'adhésion que de moins de 10 % des individus.

La faible adhésion des enquêtés au dernier des inconvénients peut surprendre : sans doute faut-il nuancer ce résultat. Il n'est pas facile d'affirmer, même si on le pense, que le vélo est un moyen de transport démodé : se serait courir le risque d'être accusé de faiblesse de caractère. Il est possible aussi que le cyclisme urbain comme pratique désuète soit tellement ancré dans l'esprit des gens, qu'ils n'en auraient pas une conscience nette. Ce serait là le signe d'un obstacle culturel qui empêcherait les lillois de prendre la bicyclette pour leurs déplacements en ville.

Tout en gardant à l'esprit que les inconvénients à la pratique du vélo en ville, tels qu'ils sont présentés dans les propositions de réponse de la question 9, ne désignent probablement pas les mêmes phénomènes concrets pour chaque personne interrogée, nous nous attacherons à comparer les obstacles choisis selon qu'ils sont perçus par des cyclistes urbains ou par des non-cyclistes. Nous tenterons de voir en fonction de quels autres paramètres les choix des inconvénients varient.

### **LES REPRÉSENTATIONS DU VÉLO UTILITAIRE**

Il était ressorti des entretiens (surtout ceux réalisés auprès de non-cyclistes) que le vélo utilitaire était dépourvu de tout prestige. Certains individus l'avaient jugé en termes franchement négatifs. Cette image dévalorisée du vélo comme moyen de transport semble aller de pair avec la représentation que l'on fait des personnes qui se déplacent à vélo : à Lille, la présence incongrue de quelques bicyclettes serait le fait de "captifs" ou d'individus originaux, excentriques.

Les trois premières assertions de la question 10 avaient pour but de réaliser dans quelle mesure ces opinions étaient répandues. Seule une faible proportion d'enquêtés se sont dits "plutôt d'accord" avec les avis proposés : 16 % acquiescent si on leur affirme que "la majorité de ceux qui roulent à vélo, c'est vraiment qu'ils ne peuvent pas faire autrement", 23 % estiment qu'"il est normal d'abandonner le vélo lorsque l'on peut accéder à un véhicule motorisé", tandis que **75 % refusent d'approuver l'idée que "pour faire ses déplacements à vélo, il faut être quelqu'un d'un petit peu marginal, original"**. Nous n'en concluons pas hâtivement que la pratique utilitaire du vélo bénéficie d'une image plus favorable qu'il n'y paraît au premier abord. Il conviendra là encore de nuancer ce résultat.

"Si la plupart des Lillois se déplaçaient à vélo, vous le feriez aussi". Cet énoncé constituait la quatrième partie de la question 10. 38 % des personnes interrogées y ont souscrit, 28 % n'étaient pas d'accord, les autres (dont tous les cyclistes) se sont rangés dans la catégorie "sans opinion". Nous obtenons ici un indicateur du poids du modèle culturel : **une majorité des non-cyclistes se prétend cyclistes potentiels, en cas de présence de la bicyclette dans le mode de vie lillois.**

### ***LES SOLUTIONS AUX PROBLÈMES DES GRANDES VILLES (ENGORGEMENTS, POLLUTION)***

La question 11 nous fournit quelques éléments à propos des priorités des individus en cette matière. C'est l'option des transports en commun qui a été la plus prisée (32 % des choix). Remarquons que c'est celle qui permet le mieux de conserver une mobilité relativement rapide et confortable.

29 % des sujets d'enquête (donc presque autant) ont coché l'instauration de réseaux de pistes cyclables. Il est vrai que cet aménagement est le grand absent de la politique urbaine lilloise, par ailleurs assez variée (métro automatique, bus, tramway, rues piétonnes...).

19 % des enquêtés ont quand même sélectionné la transformation du centre ville en secteur piétonnier et 15 % ont donné leur préférence à la promotion de la voiture électrique, choix conservateur par rapport aux habitudes automobilistes actuelles, ne solutionnant nullement les problèmes d'engorgement. Enfin, 5 % ont osé déclarer que ce genre de problème ne les tracassait pas. Nous tenterons de mettre à jour les relations que cette variable entretient avec d'autres, notamment la pratique cycliste.

### ***LE CAS DE STRASBOURG***

La question 12 devait amener les enquêtés à prendre position sur un exemple concret.

**La majorité (51 %) d'entre eux sont d'avis que la nouvelle organisation de la circulation à Strasbourg serait un exemple à suivre.** Evidemment, les louanges médiatiques diffusées à ce moment ne sont peut-être pas étrangères à l'enthousiasme de nos enquêtés pour un tel projet d'aménagement urbain. Cependant 25 % des individus de notre échantillon n'étaient pas au courant de cet événement. 18 % admettent qu'il s'agit d'un progrès mais d'un progrès qui ne les arrangeait pas personnellement. 6 % sont contre ce qu'ils considèrent comme une entrave à la liberté.

Le déroulement de l'enquête ne permettait en général pas aux gens de réfléchir beaucoup, de peser le pour et le contre, d'où un décalage probable entre les opinions émises ici et leurs réactions s'ils s'étaient trouvés dans la situation des Strasbourgeois. Malgré tout, il aurait sans doute été intéressant de comparer ces opinions en fonction d'autres critères.

## LES RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE

1. Possédez-vous un vélo ? oui : 69 %  
non : 31 %
2. Avez-vous pratiqué le vélo comme jeu étant enfant (tricycle, petit vélo...) ? oui : 89 %  
non : 11 %
- |   |     | avant<br>12<br>ans | entre<br>12 et<br>17 ans | entre<br>18 et<br>28 ans | entre<br>29 et<br>45 ans | à plus<br>de 45<br>ans |     |
|---|-----|--------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------|-----|
| 3. Utilisez-vous ou avez-vous utilisé le vélo comme <u>moyen de transport</u> à l'une ou l'autre période de votre vie ? | Oui | 68 %               | 22 %                     | 53 %                     | 26 %                     | 8 %                    | 3 % |
| 4. Pratiquez-vous ou avez-vous pratiqué le vélo comme <u>sport</u> à l'une ou l'autre période de votre vie ?            | Oui | 91 %               | 5 %                      | 20 %                     | 13 %                     | 6 %                    | 2 % |
| 5. Utilisez-vous ou avez-vous utilisé le vélo pour des <u>ballades</u> à l'une ou l'autre période de votre vie ?        | Oui | 31 %               | 32 %                     | 71 %                     | 45 %                     | 22 %                   | 5 % |
6. Rouler à vélo, c'est d'abord (un seul choix) :
- s'évader, se sentir libre 27 %
  - être en contact avec ce qui nous entoure, percevoir autrement son environnemt 20 %
  - le moyen astucieux de se déplacer dans la circulation 11 %
  - un moyen de se dépenser et de se maintenir en forme 27 %
  - un moyen économique de se déplacer 7 %
  - ne pas polluer (ni gaz, ni bruit) 5 %
  - non réponse 3 %
  - Total 100 %
7. Etant adolescent, étiez-vous (ou êtes vous) entouré de gens qui roulaient (roulent) à vélo ?
- oui 81 %
- vos parents 25 %
  - d'autres membres (ou amis) de la famille 31 %
  - des copains (copines) 66 %
  - autre, précisez : .....
8. Si vous avez au moins 30 ans : Les années qui ont suivi mai 68 ont été caractérisées par des mouvements à tendance écologiste (retour à la nature, libération de la femme,...) :
- vous avez moins de 30 ans : 79 %
- vous y portiez peu d'attention 32 %
  - vous y étiez plutôt défavorable 2 %
  - vous y étiez plutôt favorable 19 %
  - vous y avez participé d'une façon ou d'une autre. 6 %

**9. Quels sont à votre avis, les principaux inconvénients de la pratique du vélo en ville ?**

Pouvez-vous lire attentivement les affirmations suivantes et cocher celles qui expriment le mieux ce que vous pensez ? Pouvez-vous en sélectionner 3 et les ordonner par ordre d'importance décroissante ?

	1er	2e	3e	Total
• C'est démodé, personne ne roule à vélo dans Lille.	1 %	1 %	1 %	3 %
• C'est dangereux de circuler à vélo dans Lille.	46 %	14 %	7 %	68 %
• C'est salissant, pas pratique et inconfortable quand on est bien habillé.	7 %	7 %	14 %	28 %
• On ne va pas assez vite à vélo.	2 %	3 %	3 %	8 %
• C'est un moyen de transport solitaire.	3 %	3 %	1 %	7 %
• C'est trop fatigant.	1 %	2 %	4 %	6 %
• Il faut avoir de la place pour ranger son vélo (à son domicile, son lieu de travail,...).	4 %	10 %	14 %	28 %
• On n'est pas à l'abri des intempéries.	12 %	19 %	21 %	53 %
• La ville n'est pas un cadre agréable pour s'y déplacer à vélo (paysage, pollution...).	12 %	15 %	11 %	37 %
• On risque toujours de se le faire voler.	11 %	24 %	19 %	55 %
Non réponse	-	1 %	6 %	
Total	100 %	100 %	100 %	

**10. Que pensez-vous des propositions suivantes ?**

	sans opinion	plutôt d'accord	plutôt pas d'accord	Total
• La majorité de ceux qui font du vélo, c'est vraiment parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement.	16 %	16 %	68 %	100 %
• Il est normal d'abandonner le vélo lorsque l'on peut accéder à un véhicule motorisé (mobylette, moto, voiture...).	14 %	23 %	63 %	100 %
• Pour faire ses déplacements à vélo, il faut être quelqu'un d'un petit peu marginal, original.	9 %	16 %	75 %	100 %
• Si la plupart des lillois se déplaçaient à vélo, vous le feriez aussi.	34 %	38 %	28 %	100 %

**11. Comme solution à l'engorgement et à la pollution dans les grandes villes, vous proposeriez en premier lieu (un seul choix) :**

• de développer encore les transports en commun (bus, métro,...)	32 %
• de transformer le centre en secteur piétonnier	19 %
• d'instaurer des réseaux de pistes cyclables	29 %
• de promouvoir et d'améliorer la voiture électrique	15 %
• ces problèmes ne vous tracassent pas.	5 %
Total	100 %

**12. Dans la ville de Strasbourg, on a récemment organisé la circulation de façon à réduire fortement le nombre de voitures et à favoriser les piétons et les cyclistes.**

• Vous n'êtes pas au courant de cela	25 %
• Vous estimez que c'est un exemple à suivre	51 %
• C'est peut-être un progrès mais personnellement ça ne vous arrangerait pas	18 %
• Vous êtes contre, c'est une entrave à la liberté.	6 %
Total	100 %

**13. Quel(s) mode(s) de transport avez-vous utilisé(s) pour venir jusqu'ici ?**

• Non réponse	15 %	• Vélo	6 %
• Voiture	39 %	• A pied	20 %
• Transport en commun	20 %	• Vélomoteur, moto	1 %

**QUI ÊTES VOUS ?**

A. Quel est votre âge ? moyenne : 31 ans

B. Êtes-vous un homme : 52 % une femme : 48 %

C. Quelle est votre profession ?

• cadre et profession libérale	18 %
• commerçant et artisan	2 %
• employé et profession intermédiaire	28 %
• ouvrier	2 %
• collégien ou lycéen	29 %
• étudiant	11 %
• sans emploi ou retraité	6 %
• autre	4 %
Total	100 %

E. La profession de votre père :

• cadre et profession libérale	29 %
• commerçant et artisan	11 %
• employé et profession intermédiaire	19 %
• ouvrier	21 %
• étudiant	- %
• sans emploi ou retraité	18 %
• agriculteur	2 %
Total	100 %

D. Quel est le dernier diplôme que vous avez obtenu ?

• sans diplôme	2 %
• le certificat d'études primaires	3 %
• le BEPC	34 %
• le CAP ou le BEP	17 %
• le baccalauréat	10 %
• Bac+2 ou Bac+3	17 %
• Bac+4 et plus	17 %
Total	100 %

F. Le nombre d'enfants à charge :

• 0 : 68 % • 1 : 14 % • 2 : 19 % • 3 ou + : 11 %

G. Où avez-vous vécu la plus grande partie de votre jeunesse (jusqu'à 18 ans) :

• à Lille	24 %
• dans une autre grande ville	15 %
• dans une ville plus petite	43 %
• à la campagne	18 %
Total	100 %

H. Actuellement où habitez-vous ?

• à Lille	44 %
• dans le reste de la Communauté Urbaine de Lille	43 %
- en zone urbaine	7 %
- en zone semi-urbaine	23 %
- à la campagne	13 %
• ailleurs	13 %
Total	100 %



### 3. L'IMAGE DU VÉLO

Comment perçoit-on le monde de la bicyclette actuellement ? Nous allons rendre compte, dans cette section, des types de représentations du vélo que nous avons discernées dans le discours des Lillois. Notons bien que les images que nous avons rencontrées ne sont pas toujours mutuellement exclusives, et se retrouvent à l'état d'hybrides (parfois surprenants) dans l'esprit des individus, dont les réponses au questionnaire ne forment pas automatiquement un ensemble cohérent. La classification ci dessous (§ A) provient donc de décompositions et de reconstructions de notre part. Les résultats de l'enquête proprement dits sont ensuite présentés sous forme de tableaux de fréquences commentés en détail (§ B).

#### ***A- CLASSIFICATION DES IMAGES DU VÉLO***

##### ***LE VÉLO-ÉVASION, UNE IMAGE PERSISTANTE***

Plus du quart des enquêtés se rallie à cette image (27 % des personnes interrogées estiment que le vélo, c'est d'abord s'évader, se sentir libre). D'après ce que nous avons entendu dans les entretiens, la seule pratique qui reste actuellement envisageable pour les enquêtés est justement celle qui permettrait de s'échapper du stress quotidien, de se détendre.

Quoi qu'il en soit, le vélo est perçu par les non cyclistes d'une manière beaucoup plus positive lorsqu'il est envisagé dans ce contexte particulier, en coupure nette par rapport à la vie quotidienne (et plus spécialement professionnelle) des enquêtés. Une enquêtée souligne cet aspect de la pratique :

*Moi, je vois ça... je mets le vélo-campagne ou montagne ou enfin bon, vous voyez... à la rigueur, à la mer, sur la plage parce que ça peut être sympa (...). Le vélo est associé à l'agrément, au divertissement, pas au moyen de transport.*

Un enquêté imagine :

*Eventuellement, j'envisagerais le vélo en résidence secondaire, dans un cadre très campagnard. Alors là, d'accord, pour aller chercher le pain ou le lait ou je ne sais trop quoi... le journal. Mais sinon, vraiment pas, non...*

Enfin, un dernier déclare :

*Le vélo, c'est prendre le temps, c'est ne pas aller vite, c'est pouvoir s'arrêter au bord du chemin parce qu'il y a une fleur qu'on veut ramasser, etc.*

L'image qui domine dans les représentations que les non-cyclistes ont du vélo est celle d'un moyen d'évasion, d'un instrument de loisir et de détente. Il est probable que cette image réponde à un désir de calme et de sérénité, à une nécessité de se défouler pour se libérer du stress d'un rythme de vie trop rapide. Il est probable que divers facteurs typiquement contemporains — une activité professionnelle intense, des trajets et des déplacements de plus en plus longs, une organisation de l'espace moins adaptée à l'épanouissement personnel — contribuent à développer chez certaines personnes un désir d'évasion.

Actuellement, le vélo-évasion semble correspondre à l'image du vélo-ballades, du vélo en vacances. On voit notamment que la proportion de cyclistes urbains ayant opté pour cette proposition est moindre. Mais il est flagrant que ce sont principalement les jeunes qui adhèrent à cette représentation (près de 40 % des moins de 21 ans, cyclistes ou non). On pourrait expliquer cette attitude en disant que le besoin de liberté est plus fortement ressenti par les jeunes qui aspirent à s'échapper du cocon familial. Ainsi, la bicyclette, par sa simplicité, donne un sentiment d'indépendance : pas de contraintes de carburant, on passe partout, on s'arrête où on veut...

#### **LE VÉLO-PREMIER MOYEN DE TRANSPORT, UNE IMAGE DÉVALORISANTE**

Les personnes qui évoquent le vélo de cette façon le relèguent au bas d'une hiérarchie des moyens de transport (et des moyens d'évasion aussi). Dans le même ordre d'idées, le cycliste se voit attribuer le statut dévalorisant de "**captif**", soit qu'il n'a pas l'âge de conduire un véhicule motorisé, soit qu'il dispose de revenus insuffisants pour s'en procurer un.

D'après un enquêté :

*Dans la ville, il est mal parti le vélo... (rires). Ceux qui font du vélo, c'est vraiment qu'ils peuvent pas faire autrement.*

Un autre, plus nuancé :

*Le vélo est associé au divertissement, pas au transport, pas à l'utile si vous voulez. Mais je conçois très bien que quelqu'un qui n'a pas de voiture par exemple, aille travailler en vélo. Par exemple à l'école, où mes enfants vont... il y a tout un carré pour ranger les bicyclettes.*

De même, celui-ci :

*C'est un choix pour se déplacer, il faut aussi pédaler, il faut aimer faire du vélo. Mais c'est peut-être un... Non, je dirais pas un choix forcé, je dirais plutôt un... choix choisi (en riant)... un choix... parce que, on supporte pas la promiscuité des transports en commun, parce qu'on n'a pas les moyens de s'acheter une voiture.*

Dans ces trois extraits (y compris dans le dernier où l'enquêtée parle de "choix choisi"), se déplacer en ville à vélo est vu comme **une contrainte**. Les enquêtés conçoivent difficilement que l'on puisse adopter une telle pratique par plaisir car elle est, pour eux, associée au stress, aux engorgements, à la pollution et à l'insécurité.

16 % des personnes interrogées acquiescent lorsque nous leur déclarons que "ceux qui se déplacent à vélo, c'est vraiment qu'ils ne peuvent pas faire autrement" et 23 % trouvent qu'"il est normal d'abandonner le vélo lorsque l'on peut accéder à un véhicule motorisé". Cette manière de voir serait en particulier celle d'individus qui ont vécu ou sont en train de vivre l'expérience d'une ascension sociale. Pour ceux-ci, l'importance d'affirmer leur nouveau statut plus élevé semble devoir passer par l'abandon de la bicyclette — "**véhicule du pauvre**" —

et d'affichage de signes extérieurs de richesse comme une voiture luxueuse, par exemple. Chez les autres personnes, cette conception existerait sous une forme plus nuancée.

### **LE VÉLO-SOUVENIR, UNE IMAGE SOUVENT TRÈS POSITIVE MAIS SANS AVENIR**

Au cours des entretiens approfondis que nous avons réalisés, **tous les non-pratiquants du vélo nous en on parlé en termes de bon souvenir**, souvenir qui a trait soit à l'enfance, la jeunesse de l'individu (ses jeux, ses premières sorties...), soit au contexte du "bon vieux temps" (moins de voitures, vie de quartier...).

Chez la plupart des enquêtés, on pouvait même déceler un brin de nostalgie lorsqu'ils se rappelaient leur premier vélo. Quelques enquêtés commençaient par évoquer la période de leur petite enfance où le petit vélo ou le tricycle avaient essentiellement une fonction ludique. Plus tard, la bicyclette a représenté pour certains le premier moyen de transport. Ainsi, un enquêté se souvient :

*J'ai eu un vélo, j'étais revenu du régiment, j'en avais besoin pour aller travailler (...) oui, j'avais 22 ans, j'étais très content d'avoir un vélo.*

Mais la bicyclette représente aussi la première possibilité de s'échapper de l'emprise familiale. Le vélo était alors associé aux escapades avec les copains et aux balades dans la campagne. Un enquêté raconte :

*Malgré ces chutes, ces crevaisons, c'est un très bon souvenir, même sous la pluie, j'allais à l'école en vélo, l'école qui était à 10 km.*

Un autre nous dit :

*Moi, j'étais rennais, donc on allait autour de Rennes, en campagne avec les copains pour se promener, c'était un moyen d'évasion.*

Un dernier nous confie :

*J'ai un souvenir inoubliable de mon premier vélo (...) c'était la liberté le vélo (...) c'est des images d'évasion que j'ai.*

Et plus loin :

*C'est vrai, j'oubliais la période de Soissons où j'étais adolescente ! Comme c'était une petite ville, mes parents me laissaient faire du vélo. Le vélo, c'était pour aller retrouver les garçons, alors le vélo, ça permettait d'aller loin de chez soi.*

Les souvenirs des personnes interrogées font référence à plusieurs types de pratiques (ludiques, de loisir, utilitaires) qu'ils ne semblent pas distinguer clairement mais qui se rapportent tous à une période où ils étaient jeunes et insoucians. Une enquêtée nous explique :

*Oui, ça fait partie de ma jeunesse, de mon adolescence, ça fait pas tellement partie de ma vie de femme (...). Ça évoque des lieux où j'ai été heureuse.*

Selon un autre enquêté :

*C'était les week-ends, mon moment de détente (...). J'étais tranquille au moins, loin de tout.*

Dans tous les cas, les personnes interrogées se réfèrent à une époque révolue : le vélo appartient au passé.

*C'est vrai que ça reste... c'est presque une autre époque pour moi le vélo, ça évoque une autre époque, une autre vie, où on faisait les choses plus lentement.*

L'image du vélo en ville est donc aussi celle d'une pratique désuète.

### **LE VÉLO-VÉHICULE, L'IMAGE ÉVOQUÉE PAR LE CYCLISTE URBAIN**

Pratique, pragmatique, fonctionnel... ce sont les mots du cycliste quotidien pour nous expliquer sa pratique de la bicyclette : son vélo, il le voit comme un outil plus ou moins perfectionné (nombre de vitesses, état plus ou moins neuf, sécurisant, accessoires éventuels comme des sacoches, un siège pour enfants, etc.). **Ainsi, pour 22 % des cyclistes urbains, le vélo est d'abord "un moyen astucieux de se déplacer dans la circulation", et pour 11 % "un moyen économique de se déplacer"** (alors que respectivement 6 % et 5 % des non-cyclistes se représentent le vélo de cette façon).

L'image du "moyen astucieux" comporte un élément de plaisir ludique. Le cycliste déjouant les pièges de la circulation se perçoit lui-même comme le gagnant d'un jeu d'adresse. L'image du "moyen économique" se rapporte autant au faible coût en argent qu'au gain de temps réalisé en ville (par exemple en évitant les embouteillages). Tout cela apparaît dans les entretiens avec des cyclistes. Un enquêté nous dit :

*Alors, mon plaisir à moi, c'est de remonter toute la file de voitures et d'aller me mettre juste devant la première.*

Il poursuit :

*C'est un plaisir de rouler mais c'est un plaisir qui au fond... que je suis le plus malin, enfin, les cyclistes, ils sont quand même malins.*

Une enquêtée déclare :

*Ça fait des économies de gasoil, puis en plus, on n'use pas la voiture qui est vieille...*

Plus accessoirement, le vélo est perçu comme un moyen de se maintenir en forme, de "faire un peu de sport". Ainsi, une enquêtée déclare :

*D'ailleurs, je vais ramener mon vélo ici pour aller à la fac en vélo... plutôt que de prendre le métro, ça fait du sport en plus, c'est bien.*

Le vélo-véhicule, c'est aussi **un objet comme un autre** qui fait partie de l'univers normal de l'individu, à tel point que certains cyclistes en parlent comme "une paire de chaussures" ou "ses deux pieds pour marcher". C'est quelque chose d'évident à leur yeux. Cela souligne le poids de l'habitude sur le fait d'utiliser la bicyclette comme moyen de transport.

### **LE VÉLO-CHOIX INDIVIDUEL, UNE IMAGE CONSERVATRICE ET SUPERFICIELLE**

C'est une opinion bien confortable et, à première vue, assez répandue à Lille : le vélo, c'est **une affaire de goût**. Si l'image du vélo-signe de marginalité est rejetée par 75 % des Lillois de notre échantillon, et si on déclare en cours d'entretien que "le vélo en ville, c'est bien, c'est sympa", c'est surtout avec l'idée que le choix personnel de se déplacer à vélo est le choix que font (voire même que devraient faire) les autres.

**Cette image de décision libre et individuelle est conservatrice dans le sens où elle justifie l'état de fait actuel** : il y a peu de cyclistes à Lille parce que peu de Lillois aiment le vélo en ville. En disant cela, on ne cherche pas à saisir les raisons (et particulièrement, les déterminants socio-politiques) qui se cachent derrière cette aversion envers la bicyclette utilitaire. Cette conception transparaît dans une certaine mesure dans celle des décideurs potentiels.

### ***LE VÉLO-PRÉOCCUPATION MINEURE, L'IMAGE DES AUTORITÉS***

Le cyclisme urbain est un phénomène assez discret à Lille. A ce titre, il ne mérite pas d'être pris en compte en vue d'investissements importants : les personnes responsables d'éventuels aménagements sur les sites où nous avons enquêté l'expriment clairement.

Au niveau des autorités politiques, on ne voit pas non plus pourquoi on se lancerait dans des actions (peu médiatiques !) d'aménagements cyclables, d'autant plus que l'image des cyclistes correspondant à cette représentation du vélo-préoccupation mineure est souvent celle de marginaux, indisciplinés de surcroît. Ignorant la demande qui émane de ces derniers, les autorités ne songent même pas à créer une nouvelle demande. L'image qu'elles ont du vélo (qui ne rentre pas — ou si peu — dans le cadre du paysage lillois) se répercute dans la population : la présence de bicyclettes à Lille semble de plus en plus incongrue.

Il reste à signaler cependant que la récente image verte de la Région pourrait dans l'avenir infléchir ce genre d'opinion et ce, en harmonie avec l'image du vélo-nature dont nous traitons ci-après.

### ***LE VÉLO-NATURE OU LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT, LA SANTÉ ET LE PLAISIR, L'IMAGE DE DEMAIN ?***

L'image de vélo nature, en vogue dans les années 70, semble avoir régressé fortement avant de revenir aujourd'hui avec une énergie redoublée. Elle est constituée d'un amalgame de trois représentations du vélo, présentes à différents degrés : le respect de l'environnement, la santé et le plaisir.

L'idéologie actuelle qui prône le respect de l'environnement, qui valorise les relations sensorielles et l'exercice physique (Offner, 1987) contribue au succès du VTT (vélo tout terrain) et sert (quoique dans une moindre mesure) à la rationalisation de la pratique de la bicyclette en ville. Le vélo procure un plaisir sensuel : 20 % de nos enquêtés estiment que "rouler à vélo, c'est d'abord être en contact avec ce qui nous entoure, percevoir autrement son environnement". Le vélo procure aussi un plaisir physique par l'effort et c'est un moyen de garder la santé : "se dépenser, se maintenir en forme" par la pratique du vélo est la priorité de 27 % des Lillois interrogés. Enfin, le vélo ne pollue pas.

Une question importante est de savoir si le vélo-nature est l'image véhiculée seulement par les "cadres écologistes militants" (Offner, 1987), petit sous-groupe de la classe supérieure qui s'adonne au city-bike par souci de se distinguer, ou s'il s'inscrit dans les nouvelles valeurs "nature" qui se répandent actuellement dans toutes les couches de la société. Celles-ci sont peut-être à l'origine d'un certain dégoût que l'on éprouve envers la pollution et l'engorgement des villes. Remarquons que les individus, s'ils préfèrent s'abriter dans la petite case qu'est leur voiture, ne semblent pas réaliser qu'ils contribuent eux-mêmes à amplifier justement ce qui les écoeure

Seuls 5 % des enquêtés mettent en avant que "rouler à vélo, c'est d'abord ne pas polluer" ; mais cette proportion s'élève à 9 % en ce qui concerne les lycéens. Si c'est la jeunesse qui intériorise le plus facilement les nouvelles valeurs, et si c'est par elle que celles-ci se diffusent, ces chiffres pourraient-ils être pris comme annonciateurs d'une nouvelle image (revalorisée) du vélo ?

Il faut rester prudent : ces mêmes jeunes sont également les plus nombreux à penser qu'"il est normal d'abandonner le vélo lorsque l'on peut accéder à un véhicule motorisé" : 33 % des moins de 21 ans sont d'accord, pour 23 % de moyenne (toutes catégories d'âge confondues),

bien qu'une grosse majorité d'entre eux répondent un peu plus loin que "Strasbourg, c'est un exemple à suivre...".

Par ailleurs, en admettant que l'image du vélo-écolo gagne du terrain, il n'est pas dit que cette évolution affectera l'image du cyclisme urbain. Parallèlement à l'image verte du vélo-ballade, l'image du vélo utilitaire comme pratique d'une minorité (ceux qui aiment ça) subsistera peut-être encore longtemps, à moins que l'on ne pose sur la ville un autre regard, en important de l'étranger (Pays-Bas, Allemagne, Danemark) l'image du **vélo-solution moderne aux problèmes urbains**. Cette dernière réhabiliterait l'image du vélo-véhicule, et pas seulement celle du vélo-loisir.

Mais nous arrivons par là au problème de la double relation existant entre les décisions politiques et les modèles culturels. Ceux-ci en sont à la fois les causes et les conséquences, d'où la difficulté d'analyser les processus de changement, et de proposer un profil du futur.

## ***B- QUELQUES TABLEAUX COMPLÉMENTAIRES***

### ***LES REPRÉSENTATIONS DU VÉLO SELON LES CYCLISTES ET LES NON-CYCLISTES***

Il est plus facile de comparer les représentations du vélo présentes chez les cyclistes et les non-cyclistes actuels (au point de vue des déplacements) en regardant les fréquences exprimées en % par rapport à l'effectif de chacun de ces groupes d'enquêtés (voir tableau ci-après).

Les propositions a<sub>1</sub> et a<sub>2</sub> ont été choisies respectivement par 27 % et 20 % des sujets de l'échantillon. Quoique les proportions soient un peu plus faibles pour les cyclistes (23 % et 15 %), les images d'évasion et de contact avec l'environnement ne sont pas discriminantes ; elles ne semblent pas entrer en contradiction avec l'emploi de la bicyclette comme véhicule utilitaire. Rappelons que celui-ci s'accompagne le plus souvent d'une utilisation du vélo pour se balader.

Les deux sous-ensembles d'enquêtés se distinguent nettement selon leur fréquence d'adhésion aux propositions b, c et d :

**Tableau I. Les représentations du vélo selon la pratique du vélo utilitaire**

Image du vélo	Pratique actuelle du vélo comme moyen de transport		Cyclistes		Non- cyclistes		Total	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%
a = a <sub>1</sub> + a <sub>2</sub> (*)	3	3	9	3	12	3		
a <sub>1</sub> S'évader, se sentir libre	21	23	78	28	99	27		
a <sub>2</sub> Etre en contact avec ce qui nous entoure, percevoir autrement son environnement	14	15	60	21	74	20		
b Un moyen astucieux de se déplacer dans la circulation	20	22	19	7	39	11		
c Un moyen de se dépenser et de se maintenir en forme	17	19	84	30	101	27		
d Un moyen économique de se déplacer	10	11	16	6	26	7		
e Ne pas polluer (ni gaz, ni bruit)	6	7	13	5	19	5		
Total	91	100	279	100	370	100		

La probabilité d'indépendance est de 0,0018.

(\*) Certains enquêtés n'ont pas voulu choisir entre les items a<sub>1</sub> et a<sub>2</sub>. Leur nombre est négligeable.

Bien que 3 fois nombreux, les cyclistes ont considéré en plus grand nombre que les non-cyclistes (20 choix contre 19) le vélo comme moyen astucieux de se déplacer dans la circulation. Soit 22 % des cyclistes contre seulement 7 % des non-cyclistes. Notons que cette image du vélo est la seule qui le présente sous un jour favorable en tant que moyen de transport urbain.

Les non-cyclistes sont par contre bien plus attirés par l'image du vélo comme moyen de se dépenser et de se maintenir en forme : 30 % d'entre eux ont fait ce choix mais seulement 19 % (soit presque le 1/5) des adeptes de la bicyclette utilitaire ont souscrit à cette proposition, qui présente le fait de rouler à vélo comme ayant un intérêt intrinsèque. Pour les cyclistes, cette idée n'est manifestement pas du tout incompatible avec le fait de considérer le vélo comme un moyen de transport.

La représentation du vélo comme moyen économique de se déplacer semble finalement convenir relativement mieux aux cyclistes (11 % de ceux qui l'ont choisie) qu'aux autres (dont moins de 6 % ont fait ce choix). Cet aspect de la bicyclette qui constitue un argument en faveur de son utilisation urbaine est apparemment loin d'être essentiel dans l'image que l'on en a. Les individus qui se servent du vélo pour se déplacer sont cependant plus sensibles à cette qualité.

Quant à la dernière représentation du vélo — ne pas polluer — elle est à peine celle de 5 % des enquêtés : 6 cyclistes et 13 non-cyclistes ont sélectionné cette proposition, c'est-à-dire une très faible proportion dans les deux groupes d'enquêtés, proportions qu'il serait hasardeux de comparer.

**En conclusion,** on constate que **les représentations du vélo sont en général peu orientées vers le cyclisme urbain quotidien.** On suppose que représentations et pratique (ou non-pratique) agissent l'une sur l'autre et se renforcent mutuellement. Par conséquent, les usagers du vélo utilitaire considèrent la bicyclette comme un moyen de se déplacer adaptant leur conception à leur pratique et la justifiant. Et les non-cyclistes semblent avoir une image de la bicyclette plutôt tournée vers le loisir, conformément à leur absence de

pratique courante et justifiant ainsi leur comportement. Ceux-ci représentant les 3/4 des enquêtés, ils orientent l'opinion générale.

**LES REPRÉSENTATIONS DU VÉLO SELON L'ÂGE**

Nous allons tenter, pour chacune de nos six classes d'âge, de dégager les éléments principaux des représentations du vélo qui prédominent. Cet exposé s'appuie sur les tableaux II à IV qui se rapportent au vélo en général (question 6) et au vélo comme moyen de transport (questions 10b et 10c).

**Tableau II. Les réponses des enquêtés à la question 6 :  
"Rouler à vélo, c'est d'abord..."**

Image du vélo	Age < 21		[21-28]		[29-38]		[39-48]		[49-58]		> 58		Total	
	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%
a = a <sub>1</sub> + a <sub>2</sub> (*)	4	4	1	1	2	2	5	9	0	0	0	0	12	3
a <sub>1</sub> S'évader, se sentir libre	39	34	14	17	19	24	15	26	5	25	7	44	99	27
a <sub>2</sub> Etre en contact avec environnement...	13	11	15	19	24	30	15	26	5	25	2	13	74	20
b Un moyen astucieux de se déplacer	14	12	15	19	6	8	0	0	3	15	1	6	39	11
c Un moyen de se dépenser	28	24	27	33	23	29	15	26	4	20	4	25	101	27
d Un moyen économique de se déplacer	8	7	5	6	4	5	6	10	2	10	1	6	26	7
e Ne pas polluer (ni gaz, ni bruit)	9	8	4	5	2	2	2	3	1	5	1	6	19	5
Total	115	100	81	100	80	100	58	100	20	100	16	100	370	100

La probabilité d'indépendance est de 0,0146.

(\*) Certains enquêtés n'ont pas voulu choisir entre les items a<sub>1</sub> et a<sub>2</sub>. Leur nombre est négligeable.

**Tableau III. Les réponses des enquêtés à la question 10b :  
"Il est normal d'abandonner le vélo  
lorsqu'on peut accéder à un véhicule motorisé"**

Réactions	Age < 21		[21-28]		[29-38]		[39-48]		[49-58]		> 58		Total	
	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%
plutôt d'accord	38	33	12	15	15	19	12	21	4	20	3	19	84	23
plutôt pas d'accord	55	48	53	65	56	70	42	72	15	75	13	81	234	63
sans opinion	22	19	16	20	9	11	4	7	1	5	0	0	52	14
Total	115	100	81	100	80	100	58	100	20	100	16	100	370	100

La probabilité d'indépendance est de 0,0018.



**Tableau IV. Les réponses des enquêtés à la question 10c :  
"Pour faire ses déplacements à vélo,  
il faut être quelqu'un d'un petit peu marginal, original"**

Réactions	Age < 21		[21-28]		[29-38]		[39-48]		[49-58]		> 58		Total	
	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%
plutôt d'accord	14	12	7	9	14	17	17	29	5	25	1	6	58	16
plutôt pas d'accord	84	73	68	84	63	79	34	59	14	70	14	88	277	75
sans opinion	17	15	6	7	3	4	7	12	1	5	1	6	35	9
Total	115	100	81	100	80	100	58	100	20	100	16	100	370	100

La probabilité d'indépendance est de 0,0093.

Les tableaux III et IV donnent les réactions des enquêtés à des questions significativement liées à l'âge des sujets. La proposition 10a n'a pas suscité de réponses différentes selon l'appartenance à une classe d'âge : quelle que soit leur génération, environ 16 % des individus interrogés ont acquiescé à l'idée que : "la majorité de ceux qui roulent à vélo, c'est vraiment parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement", assimilant ainsi le cycliste à un "captif". Cette représentation du cyclisme utilitaire n'est donc pas très fréquente mais il est surprenant qu'elle le soit autant chez les jeunes générations que chez celles qui ont vécu une époque où, effectivement, la bicyclette était l'outil de l'ouvrier peu fortuné.

#### Les individus âgés de moins de 21 ans

On voit, dans le tableau II, qu'ils marquent une préférence plus nette que les autres pour la proposition "rouler à vélo, c'est d'abord s'évader, se sentir libre" (34 % d'adhésions contre 27 % en moyenne). Ces jeunes, dont la plupart sont lycéens ou étudiants, aspirent à l'indépendance. L'image de liberté, d'évasion, leur plaît en tant que telle puisqu'elle traduit cette inclination mais il n'est pas sûr qu'ils l'ont choisie en référence au vélo ; si nous leur avons proposé "rouler en voiture, c'est d'abord s'évader, se sentir libre", sans doute y auraient-ils adhéré au moins en aussi grand nombre. D'ailleurs, ces enquêtés ne roulent pas tous à vélo et de plus, les jeunes de moins de 21 ans sont relativement plus nombreux que les plus vieux à avoir acquiescé à l'assertion "Il est normal d'abandonner le vélo lorsque l'on peut accéder à un véhicule motorisé" : 1/3 d'entre eux sont pour, alors que dans chacune des autres classes d'âge, la proportion de sujets qui se sont dits d'accord ne dépasse pas 20 % (voir tableau III). On devine à nouveau ici une tendance à l'autonomie, que nous pensons plutôt inhérente à cette tranche d'âge que due à un effet de génération.

Cela étant, on perçoit une certaine influence de la génération correspondant à l'adolescence et à la jeunesse actuelle dans le fait que les enquêtés qui en font partie sont les plus nombreux (8 % contre 5 % en moyenne) à avoir opté pour la représentation du vélo comme véhicule non polluant, probablement plus sensibilisés à une représentation s'harmonisant avec les préoccupations écologistes qui se développent depuis quelques années.

#### Les individus âgés de 21 à 28 ans

1/3 d'entre eux (c'est-à-dire une proportion supérieure aux autres de 5 à 15 %) ont coché l'image "Rouler à vélo, c'est d'abord se dépenser et se maintenir en forme", une image du vélo qui, si elle intéresse particulièrement la jeunesse, reste très prisée par toutes les tranches d'âge.

Nous avons vu que la génération des 21-28 ans était celle qui comptait le plus de cyclistes actuels. Dès lors, on ne s'étonne pas qu'elle ait été fort attirée par la représentation du vélo comme moyen astucieux de se déplacer dans la circulation (18,5 % des choix, contre 11 % en

moyenne), et des plus récalcitrantes envers l'assertion "Pour faire des déplacements à vélo, il faut être quelqu'un d'un petit peu marginal, original" (voir tableau IV), 84 % n'étant pas d'accord (contre 75 % en moyenne).

Une autre image gagne du terrain auprès des personnes de 21 à 28 ans : le vélo "pour être en contact avec ce qui nous entoure, percevoir autrement son environnement" : 19 % d'entre elles y ont adhéré, tandis que 17 % ont préféré l'image d'évasion, de liberté. Cette concurrence entre les deux représentations du vélo proviendrait en partie de la coexistence, dans la même tranche d'âge, d'individus qui, à l'instar des plus jeunes, désirent échapper à la tutelle parentale et d'autres qui, ayant dépassé ce stade, voient dans le vélo non plus une fuite hors du milieu familial mais une entrée, un contact avec l'environnement extérieur. Ceci n'est évidemment qu'une hypothèse.

### *Les individus âgés de 29 à 38 ans*

Ils restent fort attachés à l'image du vélo comme moyen de se dépenser et de se maintenir en forme (29 % des choix). Cependant, ils mettent au premier rang celle qui prône la bicyclette "pour être en contact avec ce qui nous entoure, percevoir autrement notre environnement" : 30 % d'entre eux ont opté pour cette dernière (c'est d'ailleurs la proportion la plus forte par rapport aux autres classes d'âges la moyenne étant de 20 %). Cette génération avait été exposée, dans son adolescence, aux idées de retour à la nature des années 70, comme elle l'est actuellement à l'idéologie de protection de l'environnement. Cette représentation du vélo lui a donc plu et lui convient mieux qu'aux plus jeunes, car elle fait appel à un sens de l'esthétique probablement plus présent chez des individus ayant atteint une certaine maturité.

### *Les individus âgés de 39 à 48 ans*

19 % d'entre eux ont adhéré à la représentation du vélo-évasion, à celle du vélo-contact avec l'environnement et à celle du vélo-santé. Ils partagent cette répartition égale dans les catégories correspondant aux trois images les plus choisies avec la génération suivante (celle des 49-58 ans, dont on sait qu'il faut se méfier puisqu'elle ne contient que 20 personnes de l'échantillon), de même que leur proportion un peu plus élevée de choix de la représentation du vélo comme moyen économique de se déplacer (10 % des choix pour chacune, contre 7 % en moyenne).

Ces individus ont peut-être un souvenir d'une utilisation contrainte de la bicyclette lorsqu'ils étaient jeunes, ce qui pourrait expliquer, maintenant qu'ils sont installés dans une position sociale stable, qu'ils voient d'abord le cycliste comme un "captif" ou bien comme quelqu'un "un petit peu marginal, original". En effet, parmi les personnes appartenant à ces tranches d'âge, respectivement 29 % et 25 % (contre 16 % en moyenne) se sont déclarés d'accord avec la proposition 10c...

### *Les individus âgés de 49 à 58 ans.*

Ils ne se distinguent des précédents que pour le choix des obstacles à la pratique du cyclisme urbain : après le danger, c'est surtout le risque de vol qu'ils ont retenu (6 choix sur 20).

### *Les individus âgés de plus de 58 ans.*

En mettant une dernière fois le lecteur en garde contre les interprétations à partir d'une classe de 16 personnes nous regrettons de ne pas avoir pu interroger assez de personnes âgées pour déceler un effet de génération que nous pouvons à peine soupçonner. 7 de ces enquêtés se sont arrêtés sur l'image du vélo pour s'évader, se sentir libre. Aspire-t-on de nouveau à la liberté lorsqu'on devient plus âgé ? Nous avons plutôt supposé que ces gens, qui ne sont plus

cyclistes, évoquaient des souvenirs de jeunesse — par exemple leurs premières sorties — d'une époque où il y avait peu de voitures. La génération la plus âgée s'est opposée fortement aux assertions 10b et 10c (13 et 14 personnes pas d'accord) qui offrent une image quelque peu dévalorisée du vélo comme moyen de transport, mais a opté, comme les autres, pour le danger en tant qu'inconvénient principal (7 choix).

Nous venons de passer en revue bon nombre d'éléments intéressants à propos des représentations du vélo telles qu'elles apparaissent dans différentes classes d'âges. Si nous avons trouvé quelques traces d'effets de génération, **les images du vélo semblent plutôt corrélées avec l'âge de l'individu en tant qu'indicateur de son mode de vie actuel**. Cette relation nous a menées à l'une ou l'autre hypothèse nouvelle, qui ne va pas spécialement dans le sens de notre hypothèse de départ : par exemple, la génération de ceux qui sont adolescents actuellement n'est pas seulement la génération "pro-environnement" ou "anti-pollution" même si ces idées sont dans l'air du temps ; ce sont aussi des adolescents qui, indépendamment de l'époque qu'ils vivent, ont soif d'émancipation et trouvent normal d'abandonner le vélo dès qu'ils pourront accéder à un véhicule motorisé. De même, la génération des 28-39 ans n'est pas uniquement celle des mouvements associatifs des années 70, ce sont aussi de jeunes adultes qui, en pleine ascension professionnelle et ayant charge d'enfants, ne conçoivent plus de se déplacer à vélo...

**En conclusion**, quelle que soit la génération à laquelle ils appartiennent, nos sujets d'enquête ont globalement en commun de vivre actuellement dans un contexte où la bicyclette est conçue comme un objet de détente, de loisir et pas du tout comme véhicule utilitaire. Même les individus qui ont reçu une socialisation vélocipédique efficace doivent s'adapter à un contexte qui s'oppose à l'habitude qu'ils avaient prise ainsi qu'à leurs représentations du vélo et il est difficile du moins au moyen d'un questionnaire, de voir quels facteurs sont à l'origine de l'abandon ou de la poursuite d'une telle habitude. Ce qui est certain, c'est que **la socialisation spécifique à la génération, même si elle contenait des éléments favorables au vélo, ne suffit pas pour contrer l'action du milieu ambiant lillois, hostile au vélo comme moyen de transport**.

## 4. LES OBSTACLES À LA PRATIQUE DU VÉLO EN VILLE

Les différents obstacles à la pratique du vélo en ville ont été maintes fois mentionnés par les militants et les techniciens. Il n'est pas surprenant de retrouver ces mêmes obstacles (risque de vol, danger de la circulation...) dans le discours des personnes que nous avons interrogées. Notre objectif n'est pas simplement de les énoncer une nouvelle fois. Nous les avons plutôt envisagés comme **des justifications a posteriori d'une "non-pratique"** dont les véritables raisons seraient profondément ancrées dans les mentalités. Ces dernières, associées à un contexte historico-culturel particulier, paraissent influencer l'adoption d'un certain style de vie. Dans l'agglomération lilloise, la pratique du vélo comme moyen de transport serait exclue du mode de vie actuel. Ceci expliquerait le peu d'intérêt que manifestent les autorités pour une politique en faveur des cyclistes. Toutefois, cette pauvreté en matière de décision, de même qu'une attitude généralement peu favorable de la population vis à vis de ce mode de transport, ne sont pas non plus sans impact. A leur tour, par un effet qu'on pourra qualifier de "rétroactif", elles renforcent la norme sociale dominante.

L'adoption d'un tel point de vue n'empêche pas la prise en compte du discours des personnes interrogées. L'information que nous avons recueillie de cette manière nous permet de hiérarchiser et d'expliquer chacun des obstacles les plus cités.

Dans un premier temps, nous pouvons distinguer au moins deux types d'obstacles :

- **Les obstacles "objectifs"** (par exemple le risque de vol, les intempéries, le danger de la circulation...). Cette catégorie se compose d'obstacles qui existent indépendamment des personnes qui y sont exposées. Ils peuvent toutefois être perçus différemment par les individus suivant leur personnalité, leur âge, leur classe sociale...
- **Les obstacles "subjectifs"** (par exemple l'image négative de ce moyen de déplacement...). Ceux-ci sont fortement liés aux valeurs qui dominent dans la société ou dans un groupe donné et apparaissent en général d'une manière moins manifeste que les obstacles dits "objectifs".

## **A- LES OBSTACLES OBJECTIFS IMPORTANTS**

### **LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LA CIRCULATION. L'OBSTACLE MAJEUR**

Les 2/3 des personnes interrogées considèrent l'insécurité dans la circulation comme l'obstacle majeur.

Le thème du danger, abordé très fréquemment dans les entretiens, est la plupart du temps associé à la pratique du vélo en ville. L'élément le plus cité par les enquêtés pour expliquer ce sentiment d'insécurité est la densité du trafic dans le centre ville et plus particulièrement le peu d'attention que les automobilistes manifestent à l'égard des deux-roues. Le sentiment d'insécurité que semblent éprouver les individus interrogés résulte donc de ces faits directement observables. Néanmoins, des différences apparaissent parmi les enquêtés dans leur appréciation de ces phénomènes "objectifs".

- **Les non-cyclistes appréhendent en général l'utilisation du vélo en ville, en exprimant une angoisse diffuse, mal définie.** Celle-ci, qui ne peut être la conséquence d'expériences récentes directement vécues en tant que cyclistes, proviendrait plutôt d'une certaine représentation qu'ils ont du vélo (ce dernier étant envisagé comme un mode de déplacement précaire plaçant l'usager dans une position vulnérable par rapport à celle qu'il occupe lorsqu'il utilise d'autres moyens de transport).

Des éléments de socialisation tels que des contacts avec des usagers de la bicyclette peuvent avoir une certaine importance dans la formation des représentations qu'un individu se fera ensuite de cette pratique : comme il se pourrait que des éléments de socialisation agissent de manière à développer une image positive du vélo, on peut supposer qu'une personne qui a été particulièrement exposée à des informations présentant le vélo d'une manière négative ait elle-même une image négative du vélo. Remarquons que cette hypothèse, simplifiée à l'excès, permet surtout d'illustrer l'application à notre objet d'étude du mécanisme de formation des représentations sociales. Pour un individu donné, ces représentations seraient acquises par rétention sélective de l'information à laquelle il est exposé (Jodelet, 1989). Les extraits suivants issus d'un entretien permettront d'éclairer le mécanisme qui est en jeu dans le cas présent :

*C'est dangereux le vélo, c'est très dangereux. J'ai deux de mes collègues qui... il y en a un qui s'est fait tuer, (...) justement en faisant une promenade à vélo. Vous avez vu les statistiques d'accident ? Les deux-roues en général sont victimes de ces accidents. Moi, ce qui m'a frappé, c'est tous les accidents qu'il y a eu dans la boîte où je travaille... Dites donc, ça fait drôle ! ... Je suis breton d'origine, et la Bretagne est un pays où il y a eu effectivement beaucoup de coureurs cyclistes. (...) J'ai vu souvent des courses cyclistes qui passaient dans les patelins et à l'époque, quand j'étais jeune, on suivait le tour de France et tout ça... et pour moi, ça a toujours été ponctué d'accidents. Bon, maintenant, autour de moi, il y a eu ces accidents et j'entends autour de moi les gens qui disent : "il y a eu un accident cardiaque sur un vélo"...*

Cet enquêté a visiblement une attitude extrêmement défavorable vis-à-vis du vélo :

*Franchement, je vois mal le vélo en ville, et puis en plus, c'est dangereux, c'est dangereux au-dessus de tout, c'est très dangereux. Les voitures également, ça cohabite mal avec les vélos.*

Dans ce cas particulier, nous avons lieu de supposer que ses souvenirs de jeunesse, les rapports qu'il a pu avoir avec une certaine pratique (celle de ses collègues notamment) ont joué un rôle important dans la manière dont il appréhende le vélo actuellement.

Cette dernière interprétation qui relève plutôt de la psychologie sociale peut toutefois éclairer notre point de vue puisqu'elle nous permet de comprendre un mécanisme qui peut être généralisé à tout un ensemble d'individus. Dans ce cas, ce ne sont plus les singularités biographiques qui joueraient le rôle de déterminants dans la formation des représentations mais plutôt les informations diffusées ou véhiculées par ce que nous appellerons "les agents de socialisation". C'est ainsi que, d'un point de vue sociologique, on peut lancer l'hypothèse selon laquelle le vélo est généralement présenté (que ce soit par les médias — dans les faits divers et à travers les statistiques d'accidents — ou par d'autres moyens), comme un mode de transport peu sûr et mal adapté à la circulation en ville. Le risque certainement réel de circuler à vélo en ville se retrouverait donc d'une manière amplifiée dans les représentations des non-cyclistes. Cette dernière hypothèse a pu être élaborée à la faveur d'une comparaison entre la conception du danger qu'ont, d'une part, les cyclistes et, d'autre part, les non-cyclistes.

- En effet, les représentations que les cyclistes se font de la pratique du vélo semblent se présenter d'une manière différente. **Pour les cyclistes**, le sentiment d'insécurité est associé à des expériences qu'ils ont directement vécues. **Il n'y a pas d'angoisse diffuse comme chez les non-cyclistes mais une peur ponctuelle** : peur à des endroits précis, dans des circonstances particulières. Un enquêté nous explique son cas :

*C'est vrai que pour moi, ça a toujours été une catastrophe, quand on longe les voitures, que les portes s'ouvrent. (...) J'ai toujours eu cette hantise-là, alors je regardais s'il n'y avait pas quelqu'un dans les voitures, j'étais prudent, alors j'observais et puis je prenais mes distances...*

Comme cet extrait le montre, les cyclistes s'arrangent simplement pour éviter ou surmonter ce qui peut générer leur angoisse. Notons en outre que l'attitude des cyclistes face au danger de la circulation est en général plus mitigée et sûrement moins extrême que celle adoptée par les non-cyclistes.

Suite à cette réflexion, nous pouvons formuler l'hypothèse suivante : outre la socialisation favorable à l'utilisation du vélo qu'il a certainement déjà subie, le cycliste, de par son expérience et son contact réel avec les embûches de la circulation, dépasse l'image angoissante de la pratique du vélo en ville qui est généralement véhiculée et adopte dès lors une attitude moins craintive face à ces phénomènes.

**Le questionnaire montre que la proportion d'individus pour qui cet inconvénient est le principal est similaire dans le cas des cyclistes (44 % des choix) et des non-cyclistes (46 % des choix). Cependant, cette similarité masque vraisemblablement une différence qualitative dans l'appréhension du danger de la circulation**, différence qui se manifestait plus clairement dans les entretiens non directifs.

Par ailleurs, on peut considérer que chaque individu a des besoins particuliers en matière de sécurité ; certains ayant un goût du risque plus prononcé que d'autres. Cependant, le goût du risque provient en grande partie de la socialisation reçue. Nous rejoignons donc notre hypothèse sur l'importance de la socialisation vélocipédique.

Enfin, les individus les plus jeunes (moins de 21 ans) semblent moins sensibles au danger (36 % de choix du danger en premier lieu contre une moyenne de 46 %). C'est peut-être parce qu'ils ont toujours connu, depuis leur socialisation primaire, la ville encombrée par des flux de voitures, à l'inverse des générations plus anciennes qui gardent le souvenir d'un trafic urbain beaucoup moins dense. Il se pourrait aussi que les jeunes fassent preuve d'un goût du risque plus prononcé.

### **LE VOL. UN OBSTACLE TRÈS PRÉOCCUPANT**

Le risque de vol apparaît également comme un des inconvénients principaux à la pratique du vélo en ville : **54 %** des personnes interrogées l'ont mentionné. **Parmi celles-ci, proportionnellement, beaucoup plus de cyclistes que de non-cyclistes.** Une partie d'entre eux paraît en effet avoir été confrontée à cet incident (plus de la moitié selon l'enquête de l'ADAV auprès de ses adhérents et sympathisants, cf. en annexe). **Alors que le danger ne paraissait pas empêcher les cyclistes de se déplacer dans la ville, le vol semble pouvoir décourager le cycliste régulier d'utiliser son vélo pour se rendre à certains endroits** (marché de Wazemmes, Grand Place...) :

*Mais c'est vrai qu'il y a des endroits où je ne vais pas à vélo. Bon, aller bosser à vélo, je le fais parce que je le mets dans une pièce fermée. (...) Par contre si je dois aller au marché de Wazemmes, ah non, je prends la voiture ! Je suis désolée, j'ai pas envie de m'en racheter un comme ça, qui vaut quand même 2500 balles, (...) faut pas tenter le diable ! Un vélo comme ça, même avec 3 ou 4 antivols, c'est pas la peine !*

Le degré de fréquentation du lieu et les antivols ne suffisent apparemment pas à décourager le voleur de vélos.

Les problèmes de vol se posent différemment dans les quatre sites de passation du questionnaire. C'est au lycée Faidherbe et à la piscine Max Dormoy qu'ils se posent de la manière la plus aiguë. Le lycée Faidherbe possède un garage à vélos mais celui-ci n'est pas surveillé. Plusieurs élèves nous ont déclaré avoir été victimes de vols à l'intérieur même de l'établissement. A la piscine Max Dormoy, le problème se présente d'une manière semblable. Il n'y a pas de garage, mais des râteliers disposés devant la piscine permettent le stationnement d'une dizaine de bicyclettes. Le directeur de la piscine admet lui-même que ces aménagements ne suffisent pas pour empêcher le vol ou les actes de vandalisme. Le seul moyen d'éviter ceux-ci serait de faire surveiller le parking. En revanche, le centre administratif d'EDF possède un parking pour deux-roues à l'intérieur de l'établissement et le supermarché Match dispose de râteliers devant l'entrée qui est surveillée, aussi la crainte du vol y est-elle moindre.

Nous trouvons intéressant de connaître les **réactions de la police** en cas de vol de vélo. Pour cela, l'une de nous s'est rendue dans un commissariat de quartier de Lille, déclarant avoir été victime d'un vol de vélo. Bien que les policiers aient retenu la déclaration de vol, ils semblaient en faire peu de cas, celle-ci n'étant apparemment qu'une formalité. Ils ont reconnu qu'il y avait peu de chance de le retrouver et ont conseillé de se rendre au marché de Lille le dimanche suivant afin de voir s'il n'y était pas revendu. Les policiers semblent considérer le vélo comme un objet de peu de valeur et nous supposons qu'ils ne mettent pas tout en oeuvre pour le récupérer. C'est peut-être une des raisons qui augmentent la peur du vol chez les cyclistes et chez les non-cyclistes, et qui les dissuadent d'utiliser la bicyclette pour se rendre à certains endroits.

### **LES INTEMPÉRIES. UN INCONVÉNIENT TRÈS DIFFÉREMMENT TOLÉRÉ SELON LES INDIVIDUS**

Cet inconvénient paraît revêtir une certaine importance aux yeux des usagers et des non-usagers. **52 %** des enquêtés le citent comme étant l'un des principaux inconvénients.

Le cycliste est en contact direct avec l'extérieur et n'est donc pas à l'abri des intempéries. A nouveau, si les intempéries constituent un phénomène objectif et directement observable, il n'en reste pas moins qu'elles peuvent être perçues et tolérées tout-à-fait différemment suivant les personnes qui y sont exposées. Dans les entretiens, une différence apparaît déjà entre cyclistes et non-cyclistes. En effet, ceux qui circulent régulièrement à vélo semblent être plus tolérants vis-à-vis des intempéries. Certains déclarent même qu'ils les apprécient. Une enquêtée affirme :

*Je fais du vélo par tous les temps, même l'hiver, à part quand il gèle, c'est dangereux. (...) Quand il pleut c'est vachement agréable, quand il ne pleut pas trop fort, c'est vachement chouette, t'es toute mouillée, c'est chouette, c'est bien !*

Par contre, les non-cyclistes ne peuvent envisager la pratique du vélo que dans des conditions climatiques idéales. Quelques exemples étrangers (notamment le Danemark, les Pays-Bas), et même la Belgique flamande, viennent appuyer cette constatation. Dans ces pays, où le climat ne diffère guère de celui de Lille et où la pratique du vélo occupe une place importante dans la vie quotidienne des habitants, on remarque que la tolérance aux intempéries semble élevée. Nous pouvons dès lors supposer (ce sera à vérifier) que les usagers réguliers de la bicyclette souffriraient moins du mauvais temps que les autres, notamment, par rapport à ceux qui utilisent fréquemment la voiture. Nous pensons qu'à ce sujet, il existe une concurrence directe entre le vélo et d'autres moyens de transport plus confortables. Il en est par exemple ainsi de la voiture : l'image du confort aujourd'hui véhiculée par les médias et en particulier par les messages publicitaires semble accroître l'écart entre la voiture (au confort que l'on ne cesse d'améliorer) et la bicyclette. A la voiture luxueuse, chauffée et insonorisée, et au service de transport en commun de plus en plus performant, s'oppose l'image du vélo exposé à toutes les perturbations extérieures. Ce thème de la concurrence entre les différents moyens de transport est omniprésent dans le discours des personnes interrogées.

## **B- QUELQUES OBSTACLES MOINS IMPORTANTS**

### **LA VILLE COMME LIEU INADAPTÉ POUR LE VÉLO**

**38 %** des enquêtés pensent que la ville n'est pas un cadre agréable pour se déplacer à vélo. **14 %** des non-cyclistes urbains et **8 %** des cyclistes (c'est-à-dire une proportion diminuée presque de moitié) ont sélectionné cet inconvénient comme le principal. La pollution, l'engorgement et le manque d'aménagements pour les cyclistes semblent en être la cause. Le vélo est alors plutôt envisagé comme moyen de détente et on l'utilise de préférence à la campagne ou pendant les vacances. Cette pratique renvoie à l'image du vélo-évasion développée plus haut.

### **LE "LOOK" OU LA DIFFICULTÉ D'ÊTRE ÉLÉGANT ET PROPRE À VÉLO**

Pour plusieurs enquêtés — **28 %** —, la pratique du vélo semble entrer en contradiction avec leur souci de présenter une bonne image d'eux-mêmes. Ce thème a été abordé de deux manières différentes.

Certains déclarent qu'il faut avoir une tenue vestimentaire pour chaque activité : la tenue que l'on porte pour rouler à vélo n'est pas celle que l'on porte pour aller travailler. Pour ceux-là, il n'est pas envisageable de se déplacer à vélo pour aller travailler, ou même simplement pour se rendre dans le centre ville. Une enquêtée déclare :

*Je peux pas dire "c'est un outil de travail" (le vélo). Non parce qu'en ville... Puis il y a aussi la tenue de vacances, on n'est pas bien, on ne peut pas aller... Enfin moi, j'ai un métier... je pourrais pas en tailleur faire du vélo, par exemple. Le vélo, ça demande une tenue décontractée. Pour moi, le vélo c'est les cheveux dans le vent, c'est le pantalon ou la jupe très large".*

Les autres sont plutôt préoccupés par l'image qu'ils donnent d'eux-mêmes sur un vélo. Ainsi, certains enquêtés semblent très fiers d'avoir un "beau vélo". Une autre nous dit :



*Alors, j'ai eu un nouveau tout beau, j'ai revendu le vieux. Un bon vélo qui va bien comme ça, on peut faire des balades familiales. J'ai un vélo fiable, etc.*

Certaines personnes font appel à l'image que l'on donne de soi lorsque l'on se déplace à vélo. Sans plus mettre en question la tenue vestimentaire, ces personnes ont conscience que cette image n'est pas toujours la plus avantageuse. C'est ce qu'une enquêtée nous explique :

*Bon, c'est vrai qu'en vélo, j'ai encore plus tendance à regarder les gens et je vois qu'ils me regardent parce qu'on est là, on bouge devant eux, on fait des gestes qu'on n'a pas l'habitude de faire, on ne maîtrise pas son attitude. (...) Moi, j'ai tendance, quand je fais du vélo, quand je suis un peu essoufflée et tout ça, à me moquer un petit peu de moi parce que j'ai pas forcément l'image que je voudrais présenter aux gens.*

En ce qui concerne ce dernier thème, nous avons des raisons de supposer qu'il a plus d'importance qu'il n'y paraît de prime abord. Même si les non-cyclistes interrogés ne le reconnaissent pas ouvertement (soit qu'ils n'osent pas l'avouer, soit qu'ils n'en ont pas vraiment conscience), dans leur discours transparait l'idée que le vélo utilisé comme moyen de transport les dévaloriserait aux yeux des personnes de leur entourage. C'est le cas de cet enquêté, qui parle de sa fiancée :

*Quand je l'ai connue, elle habitait Lambersart, j'aurais pu y aller en vélo... non, j'allais en métro ! Non, c'est pas très... Et puis j'aime pas aller en vélo chercher une copine quoi !... C'est aussi le style quoi !*

L'un des enquêtés, lorsqu'il donne son avis sur la pratique des autres, évoque sans le savoir le phénomène de la "consommation ostentatoire" de Veblen.

*Vous savez, maintenant, le look c'est important, il y a des jeunes maintenant, ils préfèrent rouler dans une petite voiture pourrie que sur un vélo tout neuf. (...) Souvent, on achète quelque chose parce que c'est cher.*

Enfin, une dernière enquêtée dévoile également sa préoccupation de donner une image d'elle-même qui s'accorde avec son statut, notamment lorsqu'elle évoque ses vacances dans une station balnéaire belge :

*Moi, j'aime bien me sentir un tout petit peu à l'étranger, j'ai pas envie de retrouver les gens que je fréquente ici, enfin, les Français, etc. Donc je me sens très bien dans ce milieu-là où on ne me connaît pas, où je ne connais personne et là justement, j'ai eu envie d'en louer un... parce que les gens font beaucoup de vélo...*

Cet extrait laisse entrevoir que l'enquêtée désire n'être vue par aucune de ses connaissances lorsqu'elle utilise le vélo, sans doute afin de ne pas ternir l'image qu'elle donne d'elle-même à son entourage.

Cet obstacle n'est apparemment pas le plus important pour la population interrogée (28 % l'ont mentionné). Toutefois, il est intéressant de comparer cette proportion à celle des employés de l'EDF qui ont opté pour cet obstacle (37 %). Ceci peut s'expliquer par le fait qu'ils ont été interrogés sur leur lieu de travail où ils sont soumis à des impératifs de "standing". On peut dès lors supposer qu'ils ont associé plus facilement "vélo en ville" à "moyen de transport pour aller travailler". Au cours de notre entretien avec la personne responsable dans ce domaine, nous nous sommes renseignées pour savoir si des aménagements existaient pour que le personnel puisse se changer avant de commencer à travailler (douche, vestiaires...). Aucun de ces aménagements n'a été prévu car aucune demande à ce sujet n'a été formulée jusqu'alors. Il nous a déclaré que de tels aménagements seraient envisageables à condition que la demande émane d'au moins quelques personnes.

### **LE MANQUE DE PLACE POUR RANGER SON VÉLO. UN PROBLÈME PRATIQUE**

Cet inconvénient, comme le précédent, a été mentionné par **28 %** des Lillois interrogés. Il se pose surtout dans les immeubles à plusieurs étages où il n'y a pas toujours la place nécessaire pour ranger des vélos. Directement lié au risque de vol, le problème du rangement de sa bicyclette se pose également sur le lieu de travail, de loisir, d'étude.... Nous avons déjà décrit les aménagements qui ont été prévus dans les différents lieux de passation du questionnaire.

### **B- DES OBSTACLES MINEURS**

#### **LE VÉLO COMME VÉHICULE LENT. PAS EN VILLE !**

Cet obstacle, très peu mentionné, si ce n'est par quelques non cyclistes, certainement peu avertis, ne semble pas être associé au vélo en ville où le cycliste, se faufilant habilement entre voitures et autobus, souffre moins que tout autre des embouteillages.

#### **LE VÉLO COMME MOYEN DE TRANSPORT SOLITAIRE. DES AVIS PARTAGÉS**

Cet inconvénient est apparu plusieurs fois à travers les entretiens non-directifs. Il était surtout évoqué par des parents ayant à charge des enfants encore jeunes. Ils abordaient le problème du transport de toute une famille, selon eux impossible ou trop dangereux, à vélo.

On voit encore que, sur les 11 individus qui ont opté pour cet obstacle en premier choix, un seul est un cycliste urbain. Dans le questionnaire, l'aspect solitaire du vélo n'a été souligné de manière négative que par 7 % des individus interrogés. D'autres pensaient qu'il s'agissait au contraire d'un avantage. Remarquons encore que dans les entretiens approfondis, le vélo a été qualifié de "convivial" dans le sens où lorsqu'on est en groupe, il est facile de communiquer.

#### **LA FATIGUE PHYSIQUE. UN OBSTACLE TRÈS PEU CITÉ**

Les cinq personnes qui ont désigné cet inconvénient comme le principal sont des non cyclistes. Au même titre que la solitude, cet inconvénient ne fait l'adhésion que de 7 % des enquêtés. Il a été évoqué dans les entretiens non-directifs et choisi dans les réponses au questionnaire par des personnes ayant atteint un certain âge.

Cependant, chaque enquêté aborde le thème de l'effort physique d'une manière ou d'une autre, le vélo étant, comme le définit I. Illich, un mode de locomotion qui se fonde sur l'énergie métabolique de l'homme. Toutefois, le fait de devoir pédaler ne pose pas grand problème dans une ville sans relief telle que Lille. Comme pour la marche à pied, il se pose néanmoins, d'une manière plus aiguë lorsque l'on atteint un certain âge.

Remarquons que pour certains enquêtés, l'effort physique est un avantage, que ce soit pour se maintenir en forme ou pour le simple plaisir qu'il procure. Une enquêtée s'exclame :

*Je crois qu'être battue par le vent, transpirer... de l'exercice, je n'en fais jamais, j'aime pas du tout. Mais là, du vélo, j'ai l'impression de me défouler : je transpire, j'étouffe, et alors c'est génial, ça donne l'impression de vivre !*

Une autre remarque :

*(...) à la place de prendre le métro, ça fait du sport en plus !*

Cette conception n'est pas très répandue dans la société actuelle où l'effet bénéfique de la pratique du vélo sur la santé des gens n'est reconnue que dans le cas du vélo-balade (ou sport) dans la nature. Au contraire, lorsqu'il s'agit des déplacements urbains, l'accent est mis sur le confort, la facilité, voire le moindre effort.

### **LE VÉLO COMME MOYEN DE TRANSPORT DÉMODÉ. UN OBSTACLE CULTUREL QU'ON N'OSE PAS AFFIRMER**

Cet inconvénient rejoint les représentations que la population a du vélo. Il se classe donc plutôt dans les obstacles dits "subjectifs".

**Seulement 3 % des personnes interrogées l'ont mentionné.** Avant d'en déduire que le vélo n'est pas considéré comme désuet par la majorité des Lillois, il convient de nuancer la faible adhésion des enquêtés à cette proposition. Il est apparu, notamment à travers les entretiens approfondis, que si le vélo n'était pas vraiment considéré comme démodé, il était en tout cas souvent **associé à un passé révolu**. Aussi, il est probable que les enquêtés aient minoré leur opinion en remplissant le questionnaire, et ce, pour plusieurs raisons :

- Il n'est pas évident que les enquêtés qui pensent que le vélo est démodé osent vraiment affirmer qu'il s'agit, pour eux, d'un inconvénient majeur.
- Il est en outre très possible que cet inconvénient soit ancré dans l'esprit des enquêtés et constitue un réel obstacle à la pratique mais sans que ceux-ci en aient une conscience nette. Cette supposition rejoint, d'une part, l'information obtenue dans les entretiens et d'autre part, celle que nous fournit le pourcentage d'adhésion à une proposition semblable plus loin dans le questionnaire. En effet, 38 % des personnes interrogées nous déclarent que si tout le monde faisait du vélo, ils en feraient aussi (remarquons que cette proposition mérite également d'être envisagée avec énormément de précautions).

Par ce dernier inconvénient à la pratique du vélo en ville, nous rejoignons notre hypothèse de départ : les obstacles à la pratique du vélo en ville ne se situent pas uniquement à un niveau conscient de l'esprit de la population interrogée. En nous basant sur le discours des individus, nous avons été informés sur les obstacles les plus concrets. Nous avons tenté de voir comment ils étaient perçus en les rapportant éventuellement à d'autres déterminants sociaux. Toutefois, la suppression de ces obstacles ne suffirait pas à peupler Lille de cyclistes. Encore faut-il que soit levé un autre obstacle, bien plus important, qu'on pourrait appeler l'obstacle idéologique : celui des mentalités.

C'est lors des entretiens que les non-cyclistes ont envisagé pour la première fois l'éventualité de se déplacer à vélo, ils n'y avaient apparemment jamais réellement songé auparavant. Un peu pris au dépourvu, ils ont commencé par justifier leur "non-pratique" en avançant qu'il existe d'autres moyens de transport qu'ils considèrent comme plus commodes. Nous retrouvons ici l'idée de concurrence entre le vélo et la voiture dont nous avons parlé précédemment. Quelques extraits d'entretiens permettent de l'illustrer :

*C'est vrai que pour moi, c'est pas quelque chose d'utile (le vélo), de nécessaire. (...) Comme vous avez vu tout à l'heure, vous m'avez vue arriver en voiture... je marche, mais pas beaucoup ici à Lille pour faire mes courses, ou alors je suis en voiture, ou en métro à la rigueur.*

*Travaillant sur Lille, ça m'embêterait d'aller en vélo à mon travail. Enfin, je suis peut-être devenu dépendant par rapport à la voiture... Reprendre le vélo pour aller au travail, bon, ça, je ne le ferais pas ! Je préfère encore à pied à la limite.*

A travers ces extraits, nous percevons la difficulté qu'éprouveraient les enquêtés à se séparer de leur voiture. Cela apparaît d'autant plus difficile que ces personnes sont installées dans un certain mode de vie dont les aspects (notamment celui des déplacements) sont imbriqués les uns dans les autres d'une manière logique et cohérente. **Lorsque nous parlons du vélo, les individus interrogés tentent de le greffer à leur mode de vie tel qu'il est organisé actuellement. Il ne peut qu'y avoir "rejet" puisque le vélo n'obtiendrait une place qu'à la faveur d'un bouleversement de ce que nous appellerons leur "système d'habitudes".** Sans cela, une multitude d'obstacles surgissent inévitablement. Ainsi, plusieurs enquêtés nous déclarent par exemple qu'il leur serait impossible d'aller faire leurs courses de la semaine dans le grand complexe commercial qui se trouve à quelques kilomètres de chez eux ! Nous pouvons supposer que ce "système d'habitudes" est assez stable dans le temps et qu'il présente donc une résistance au changement assez importante. Il ne s'agit que de suppositions qui mériteraient d'être explicitées dans le cadre d'une recherche plus approfondie.

Notons que le mode de vie des habitants de Lille dépend fortement de l'organisation et de l'aménagement global de la ville. Cette organisation peut être considérée également comme un reflet de la culture locale. Outre le peu d'aménagements prévus pour les cyclistes, on peut remarquer une série d'éléments à première vue incompatibles avec l'utilisation du vélo comme moyen de transport (les grandes surfaces en périphérie et la suppression de la vie de quartier, les habitations de plus en plus éloignées du lieu de travail, etc.)

Quoi qu'il en soit, quelques personnes persistent à se déplacer à vélo dans la ville de Lille. Leurs habitudes sont organisées en rapport avec cette pratique et ils semblent s'accommoder à une organisation de l'espace et à un mode de vie général où le vélo n'occupe qu'une place insignifiante. C'est notamment en mettant à jour les caractéristiques propres à ce petit groupe d'individus que nous pourrions formuler de nouvelles hypothèses.

**Comme nous l'avons signalé, la causalité entre obstacles concrets et obstacles idéologiques n'est pas univoque mais réciproque si bien que le cercle pourrait se briser à la faveur de l'idéologie écologique montante ou d'une décision des élus en matière d'aménagements.**

Pour illustrer tout ce qui vient d'être dit, le tableau ci-dessous croise les deux variables correspondant à la pratique du vélo comme moyen de transport et au premier inconvénient choisi dans le questionnaire.

Pratique actuelle du vélo comme moyen de transport	Cyclistes		Non- cyclistes		Total	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%
1. C'est démodé	0	0	4	1	4	1
2. C'est dangereux	40	44	129	46	169	46
3. C'est salissant, pas pratique, inconfortable	6	7	21	7	27	7
4. On ne va pas assez vite	1	1	8	3	9	3
5. C'est solitaire	1	1	10	4	11	3
6. C'est trop fatiguant	0	0	5	2	5	1
7. Il faut de la place...	5	6	11	4	16	4
8. Intempéries	15	16	28	10	43	12
9. La ville n'est pas un cadre agréable	7	7	38	14	45	12
10. Risque de vol	16	18	25	9	41	11
Total	91	100	279	100	370	100

La probabilité d'indépendance est de 0,0483.

Ensuite le dernier tableau met le premier inconvénient choisi en rapport avec l'âge des individus. La hiérarchie des obstacles à la pratique du vélo en ville est sensiblement la même de l'avis des cyclistes et des non-cyclistes.

Premier in-convénient choisi	Age < 21		[21-28]		[29-38]		[39-48]		[49-58]		> 58		Total	
	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%
1. C'est démodé	2	2	0	0	0	0	1	2	1	5	0	0	4	1
2. C'est dangereux	42	37	34	42	49	61	28	48	9	45	7	43	169	46
3. C'est salissant, pas pratique, inconfortable	8	7	9	11	4	5	5	9	1	5	0	0	27	7
4. On ne va pas assez vite	2	2	4	5	2	2	0	0	1	5	0	0	9	3
5. C'est solitaire	6	5	2	2	1	1	1	2	0	0	1	6	11	3
6. C'est trop fatiguant	1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	2	13	5	1
7. Il faut de la place...	4	3	4	5	3	4	4	7	0	0	1	6	16	4
8. Intempéries	13	11	11	14	8	10	9	15	1	5	1	6	43	12
9. La ville n'est pas un cadre agréable	21	18	5	6	10	13	6	10	1	5	2	13	45	12
10. Risque de vol	16	14	10	13	3	4	4	7	6	30	2	13	41	11
Total	115	100	81	100	80	100	58	100	20	100	16	100	370	100

La probabilité d'indépendance est de 0,0443.

## ANNEXES

### *QUELQUES RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES*

Les notions de génération et de socialisation telles que nous les concevons sont indissociables : la similarité de situation dans l'espace socio-historique expose les individus d'une génération au même contexte culturel, dans lequel la bicyclette occupe une place déterminée du double point de vue des pratiques et des représentations. Ce contexte culturel les oriente d'une part par l'intermédiaire de leurs parents qui leur transmettent une première image "naturelle" du monde (cf. la socialisation primaire) et d'autre part plus directement en se traduisant par différents courants sociaux, phénomènes de mode, mouvements intellectuels... (cf. la socialisation secondaire).

Nous évoquerons juste au moyen du tableau suivant, le fait d'avoir eu des parents qui roulaient à vélo (cas particulier de la variable "entourage à l'adolescence").

Age	< 21		[21-28]		[29-38]		[39-48]		[49-58]		> 58		Total	
	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%	x	%
Parents cyclistes														
Oui	17	15	18	22	19	24	19	33	11	55	8	50	92	25
Non	98	85	63	78	61	76	39	67	9	45	8	50	278	75
Total	115	100	81	100	80	100	58	100	20	100	16	100	370	100

La probabilité d'indépendance est de 0,0006.

La proportion d'individus dont les parents roulaient à vélo est significativement plus élevée pour les générations les plus âgées puisqu'elle passe de 15 % pour les enquêtés de moins de 21 ans à plus de 50 % pour les sujets dépassant 48 ans.

Lieu d'habitation d'enfance	Lille		Autre grande ville		Petite ville		Campagne		Total	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%
Pratique du vélo entre 12 et 17 ans										
Balades et déplacements	32	36	21	38	78	49	27	41	158	43
Balades uniquement	25	28	13	24	45	28	20	31	103	28
Déplacements uniquement	11	12	6	11	14	9	7	11	38	10
Aucune pratique	22	24	15	27	23	14	11	17	71	19
Total	90	100	55	100	160	100	65	100	370	100

Il est intéressant de comparer les cas extrêmes du point de vue de la pratique cycliste : les proportions d'adolescents non-cyclistes absolus sont plus élevées dans les grandes villes (24 % pour Lille et 27 % pour les autres grandes villes) que dans les petites villes (14 %) ou les campagnes (17 %). De même, les proportions des adolescents employant la bicyclette à la fois pour se déplacer et pour se balader sont plus faibles dans les premières (36 % et 39 %) que pour les secondes (49 % et 41 %).

Une variable aidant au dépistage de la socialisation primaire vélocipédique est l'entourage à l'adolescence. Il nous reste à vérifier si les enquêtés dont les parents, la famille ou les amis roulaient alors à vélo sont eux-mêmes plus cyclistes que les autres. Le tableau suivant nous fournit les premiers renseignements :

Entourage cycliste à l'adolescence	Oui		Non		Total	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%
Pratique du vélo entre 12 et 17 ans						
Balades et déplacements	142	48	16	22	158	43
Balades uniquement	79	26	24	34	103	28
Déplacements uniquement	33	11	5	7	38	10
Aucune pratique	45	15	26	37	71	19
Total	299	100	71	100	370	100

Une interaction significative existe entre le fait d'être en contact avec les cyclistes et la pratique du vélo entre 12 et 17 ans, surtout s'il s'agit du vélo comme moyen de transport (la probabilité d'indépendance est nulle dans ce dernier cas, alors qu'elle est de 0,0045 lorsqu'on parle du vélo balade). Parmi les enquêtés ayant eu un entourage cycliste, 48 % se déplaçaient et se baladaient à vélo alors que 15 % étaient tout à fait non-cyclistes. Pour les autres enquêtés les fréquences correspondantes sont de 22 % et 37 %. Si on considère uniquement la bicyclette comme véhicule utilitaire, la proportion de cyclistes s'élève à 59 % pour les premiers [(142 + 33) : 299] et tombe à 30 % — ce qui équivaut à la moitié — pour les seconds [(16 + 5) : 71].

A première vue, la socialisation par l'entourage à l'adolescence semble efficace pour encourager une pratique du vélo à cette période. Mais il convient de nuancer : cette relation entre les variables n'est pas forcément à sens unique ; des personnes utilisant le vélo avaient probablement tendance à fréquenter plus de copains cyclistes. D'un autre côté, il importe de savoir si les personnes qui roulaient à vélo lorsqu'ils étaient adolescents ont continué ensuite.

## LE QUESTIONNAIRE

Devant chaque case, se trouve le code utilisé dans les tableaux complets des résultats par site ci-après.

1. Possédez-vous un vélo ? **1**  oui  non
2. Avez-vous pratiqué le vélo comme jeu étant enfant (tricycle, petit vélo,...) ? **2**  oui  non
3. Utilisez-vous ou avez-vous utilisé le vélo comme moyen de transport à l'une ou l'autre période de votre vie ? **3**  oui  non
- Si oui, quand ? **3a**  avant 12 ans  
**3b**  entre 12 et 17 ans  
**3c**  entre 18 et 28 ans  
**3d**  entre 29 et 45 ans  
**3e**  à plus de 45 ans
4. Pratiquez-vous ou avez-vous pratiqué le vélo comme sport à l'une ou l'autre période de votre vie ? **4**  oui  non
- Si oui, quand ? **4a**  avant 12 ans  
**4b**  entre 12 et 17 ans  
**4c**  entre 18 et 28 ans  
**4d**  entre 29 et 45 ans  
**4e**  à plus de 45 ans
5. Utilisez-vous ou avez-vous utilisé le vélo pour des ballades à l'une ou l'autre période de votre vie ? **5**  oui  non
- Si oui, quand ? **5a**  avant 12 ans  
**5b**  entre 12 et 17 ans  
**5c**  entre 18 et 28 ans  
**5d**  entre 29 et 45 ans  
**5e**  à plus de 45 ans
6. Rouler à vélo, c'est d'abord : (un seul choix)
- 6a1**  s'évader, se sentir libre  
**6a2**  être en contact avec ce qui nous entoure, percevoir autrement son environnement  
**6b**  le moyen astucieux de se déplacer dans la circulation  
**6c**  un moyen de se dépenser et de se maintenir en forme  
**6d**  un moyen économique de se déplacer  
**6e**  ne pas polluer (ni gaz, ni bruit).
7. Etant adolescent, étiez-vous (ou êtes vous) entouré de gens qui roulaient (ou roulent) à vélo ? **7**  oui
- 7a**  vos parents  
**7b**  d'autres membres (ou amis) de la famille  
**7c**  des copains (copines)  
 autre, précisez : .....
8. Si vous avez au moins 30 ans : Les années qui ont suivi mai 68 ont été caractérisées par des mouvements à tendance écologiste (retour à la nature,
- 8**  vous avez moins de 30 ans  
**8a**  vous y portiez peu d'attention  
**8b**  vous y étiez plutôt défavorable  
**8c**  vous y étiez plutôt favorable



libération de la femme,...) :

9. Quels sont à votre avis, les principaux inconvénients de la pratique du vélo en ville ? Pouvez-vous lire attentivement les affirmations suivantes et cocher celles qui expriment le mieux ce que vous pensez ?

8d  vous y avez participé d'une façon ou d'une autre.

1  C'est démodé, personne ne roule à vélo dans Lille.

2  C'est dangereux de circuler à vélo dans Lille.

3  C'est salissant, pas pratique et inconfortable quand on est bien habillé.

4  On ne va pas assez vite à vélo.

5  C'est un moyen de transport solitaire.

6  C'est trop fatigant.

7  Il faut avoir de la place pour ranger son vélo (à son domicile, son lieu de travail,...).

8  On n'est pas à l'abri des intempéries.

9  La ville n'est pas un cadre agréable pour s'y déplacer à vélo (paysage, pollution,...).

10  On risque toujours de se le faire voler.

Maintenant pouvez-vous en sélectionner 3 et les ordonner par ordre d'importance décroissante

a b c

Le code s'obtient en combinant le numéro de la question (ici 9), l'ordre du choix (a, b ou c) et le numéro de l'item (de 1 à 10)

10. Que pensez-vous des propositions suivantes ?

La majorité de ceux qui font du vélo, c'est vraiment parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement.

10a  sans opinion

10b  plutôt d'accord

10c  plutôt pas d'accord

Il est normal d'abandonner le vélo lorsque l'on peut accéder à un véhicule motorisé (mobylette, moto, voiture,...).

10d  sans opinion

10e  plutôt d'accord

10f  plutôt pas d'accord

Pour faire ses déplacements à vélo, il faut être quelqu'un d'un petit peu marginal, original.

10g  sans opinion

10h  plutôt d'accord

10i  plutôt pas d'accord

Si la plupart des lillois se déplaçaient à vélo, vous le feriez aussi.

10j  sans opinion

10k  plutôt d'accord

10l  plutôt pas d'accord

11. Comme solution à l'engorgement et à la pollution dans les grandes villes, vous proposeriez en premier lieu :  
(un seul choix)

11a  de développer encore les transports en commun (bus, métro,...)

11b  de transformer le centre en secteur piétonnier

11c  d'instaurer des réseaux de pistes cyclables

11d  de promouvoir et d'améliorer la voiture électrique

11e  ces problèmes ne vous tracassent pas.

12. Dans la ville de Strasbourg, on a récemment organisé la circulation de façon à réduire fortement le nombre de voitures et à favoriser les piétons et les cyclistes.

12a  Vous n'êtes pas au courant de cela

12b  Vous estimez que c'est un exemple à suivre

12c  C'est peut-être un progrès mais personnellement ça ne vous arrangerait pas

12d  Vous êtes contre, c'est une entrave à la liberté.

13. Quel(s) mode(s) de transport avez-vous utilisé(s) pour venir jusqu'ici ?

(13n  Non réponse)

13a  Voiture

13b  Transport en commun

13c  Vélo

13d  A pied

13e  Vélomoteur, moto

**Qui êtes vous ?**

- A. Quel est votre âge : .....
- B. Êtes-vous :                                   **h**  un homme    **f**  une femme
- C. Quelle est votre profession ?
- 1**  cadre et profession libérale
  - 2**  commerçant et artisan
  - 3**  employé et profession intermédiaire
  - 4**  ouvrier
  - 5**  collégien ou lycéen
  - 6**  étudiant
  - 7**  sans emploi ou retraité
  - 8**  autre
- D. Quel est le dernier diplôme que vous avez obtenu :
- 1**  sans diplôme
  - 2**  le certificat d'études primaires
  - 3**  le BEPC
  - 4**  le CAP ou le BEP
  - 5**  le baccalauréat
  - 6**  Bac+2 ou Bac+3
  - 7**  Bac+4 et plus
- E. La profession de votre père :
- 1**  cadre et profession libérale
  - 2**  commerçant et artisan
  - 3**  employé et profession intermédiaire
  - 4**  ouvrier
  - 5**  étudiant
  - 6**  sans emploi ou retraité
  - 7**  agriculteur
- F. Le nombre d'enfants à charge :
- 0**  0
  - 1**  1
  - 2**  2
  - 3**  3 ou +
- G. Où avez-vous vécu la plus grande partie de votre jeunesse (jusqu'à 18 ans) :
- 1**  à Lille
  - 2**  dans une autre grande ville
  - 3**  dans une ville plus petite
  - 4**  à la campagne
- H. Actuellement où habitez-vous?
- I1 I2 I3...**  à Lille, précisez le quartier : .....  
(chaque nombre représente un quartier)
- u s c**  dans le reste de la Communauté Urbaine de Lille, précisez : .....  
(u = urbain, s = semi-urbain, c = campagne)
- n**  ailleurs

## RÉSULTATS COMPLETS DU QUESTIONNAIRE PAR SITE

Légende des 4 sites :    MA = supermarché Match                    LY = lycée Faidherbe  
                                   PI = piscine Marx Dormoy                    ED = centre administratif EDF

NB : Pour les 3 premiers sites où le nombre de questionnaires retenus est exactement de 100, chiffres bruts et pourcentages coïncident. Pour EDF où le nombre de questionnaires est de 70, on a séparé "ED en %" et "Total ED". (Tot. gé. % = Total général en %.)

Question	1	2	3	3a	3b	3c	3d	3e	4	4a	4b	4c	4d	4e	5	5a	5b	5c	5d	5e
Total MA	54	88	67	23	48	35	10	7	22	1	14	12	2	1	86	25	69	56	17	8
Total PI	74	87	72	26	56	29	11	4	42	9	26	24	11	3	92	31	69	57	26	5
Total LY	77	93	58	18	46	7	0	0	27	7	23	1	0	0	92	44	80	13	0	0
EDF en %	73	87	80	19	66	34	13		31	3	16	17	11	3	97	29	61	57	56	9
Tot. gé. %	69	89	68	22	53	26	8	3	31	5	20	13	6	2	91	32	71	45	22	5
Total EDF	51	61	56	13	46	24	9	0	22	2	11	12	8	2	68	20	43	40	39	6
Total généré	256	329	253	80	196	95	30	11	11	19	74	49	21	6	338	120	261	166	82	19

Question	6a	6a1	6a2	6b	6c	6d	6e	7	7a	7b	7c	8	8a	8b	8c	8d
Total MA	1	20	23	17	25	9	5	75	34	39	68	45	29	3	18	5
Total PI	3	27	19	10	36	4	1	80	23	28	63	54	14	3	22	7
Total LY	3	36	10	9	25	8	9	81	13	24	62	100				
EDF en %	7	23	31	4	21	7	6	90	31	33	76	19	61		14	6
Tot. gé. %	3	27	20	11	27	7	5	81	25	31	66	79	32	2	19	6
Total EDF	5	16	22	3	15	5	4	63	22	23	53	13	43	0	10	4
Total généré	12	99	74	39	101	26	19	299	92	114	246	212	86	6	50	16

Question	9a	9a1	9a2	9a3	9a4	9a5	9a6	9a7	9a8	9a9	9a10	9b	9b1	9b2	9b3	9b4	9b5
Total MA	0	0	39	7	5	1	4	6	12	11	15	1	0	14	3	3	4
Total PI	0	1	49	5	2	3	0	5	11	14	10	4	0	14	9	3	3
Total LY	0	2	39	8	2	6	1	2	11	17	12	0	2	20	11	6	4
EDF en %		1	60	10		1		4	13	4	6			7	4		
Tot. gé. %		1	46	7	2	3	1	4	12	12	11	1	1	14	7	3	3
Total EDF	0	1	42	7	0	1	0	3	9	3	4	0	0	5	3	0	0
Total généré	0	4	169	27	9	11	5	16	43	45	41	5	2	53	26	12	11

Question	9b6	9b7	9b8	9b9	9b10	9c	9c1	9c2	9c3	9c4	9c5	9c6	9c7	9c8	9c9	9c10
Total MA	4	10	18	21	22	9	0	7	15	6	2	6	17	19	8	11
Total PI	0	12	19	16	20	12	0	7	8	2	0	3	15	14	15	24
Total LY	2	6	9	12	28	2	3	4	11	3	2	4	14	31	9	17
EDF en %	1	14	37	9	27		1	10	23		1		6	17	13	29
Tot. gé. %	2	10	19	15	24	6	1	7	14	3	1	4	14	21	11	19
Total EDF	1	10	26	6	19	0	1	7	16	0	1	0	4	12	9	20
Total généré	7	38	72	55	89	23	4	25	50	11	5	13	50	76	41	72

Question	10a	10b	10c	10d	10e	10f	10g	10h	10i	10j	10k	10l	11a	11b	11c	11d	11e
Total MA	5	13	82	10	17	73	4	19	77	33	35	32	34	16	28	16	6
Total PI	19	18	63	13	17	70	7	16	77	29	49	22	33	20	39	6	2
Total LY	24	19	57	19	36	45	17	12	71	42	34	24	21	22	25	25	7
EDF en %	19	11	70	14	20	66	10	16	74	30	34	36	41	16	24	14	4
Tot. gé. %	16	16	68	14	23	63	9	16	75	34	38	28	32	19	29	15	5
Total EDF	13	8	49	10	14	46	7	11	52	21	24	25	29	11	17	10	3

Total géné	61	58	251	52	84	234	35	58	277	125	142	103	117	69	109	57	18
------------	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	----	-----	----	----

Question	12a	12b	12c	12d	13n	13a	13b	13c	13d	13e
Total MA	32	44	12	12	0	32	5	12	50	1
Total PI	19	65	12	4	0	77	14	1	8	0
Total LY	24	56	17	3	23	7	48	7	15	0
EDF en %	23	36	34	7	46	40	9	3	1	1
Tot. gé. %	25	51	18	6	15	39	20	6	20	1
Total EDF	16	25	24	5	32	28	6	2	1	1
Total géné	91	190	65	24	55	144	73	22	74	2

Question	A	Bh	Bf	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
Total MA	37	60	40	23	4	25	5	1	22	18	2	6	6	10	10	19	27	22
Total PI	32	58	42	35	1	25	2	5	18	6	8	3	5	11	13	7	29	32
Total LY	18	42	58					100					0	99	1			
EDF en %	38	47	53	14	1	76					9			7	56	17	9	11
Tot. gé. %		52	48	18	2	28	2	29	11	6	4	2	3	34	17	10	17	17
Total EDF	39	33	37	10	1	53					6	0	0	5	39	12	6	8
Total géné	31	193	177	68	6	103	7	106	40	24	16	9	11	125	63	38	62	62

Question	E1	E2	E3	E4	E6	E7	F0	F1	F2	F3	G1	G2	G3	G4
Total MA	41	15	23	10	6	5	76	7	12	5	19	19	43	19
Total PI	30	13	13	30	13	1	56	14	16	14	22	17	41	20
Total LY	24	4	13	28	31	0	100				41	5	42	12
EDF en %	17	13	29	16	26		26	23	34	17	11	20	49	20
Tot. gé. %	29	11	19	21	18	2	68	14	19	11	24	15	43	18
Total EDF	12	9	20	11	18	0	18	16	24	12	8	14	34	14
Total géné	107	41	69	79	68	6	250	37	52	31	90	55	160	65

Question	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H110	Hlx	Hu	Hs	Hc	Hn
Total MA	0	37	0	1	1	1	0	25	9	3	0	1	9	3	10
Total PI	7	7	0	1	3	5	3	6	6	6	0	8	16	19	13
Total LY	0	1	0	2	13	7	0	6	0	1	6	5	36	11	12
EDF en %		3		1			3	1				16	34	23	19
Tot. gé. %	2	13		1	5	4	1	10	4	3	2	7	23	13	13
Total EDF	0	2	0	1	0	0	2	1	0	0	0	11	24	16	13
Total géné	7	47	0	5	17	13	5	38	15	10	6	25	85	49	48

Vérification de la cohérence des données :

Question	MA	PI	LY	ED
Total MA	100			
Total PI		100		
Total LY			100	
EDF en %				100
Tot. gé. %	100	100	100	100
Total EDF				70
Total géné	100	100	100	70