

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Titre :**

Des socialisations aux pratiques *in situ*, devenir « à l'aise » à vélo en ville

**Auteur(s) :**

Matthieu ADAM, Post-doctorant, UMR 5593 LAET, CNRS ENTPE-Université de Lyon,  
[matthieu.adam@entpe.fr](mailto:matthieu.adam@entpe.fr)

Nathalie ORTAR, Directrice de recherche, UMR 5593 LAET, CNRS ENTPE-Université de Lyon,  
[nathalie.ortar@entpe.fr](mailto:nathalie.ortar@entpe.fr)

**Mots-clés :**

socialisation, pratiques, cyclabilité

**Résumé :**

Cette proposition de communication part de l'hypothèse que la manière dont les cyclistes urbains construisent leur trajet de routine et se comportent *in situ* (à l'échelle de la rue, du carrefour) lorsqu'ils et elles se déplacent à vélo en ville dépend de contingences spatiales, matérielles, logistiques et économiques mais aussi des socialisations continues des individus à cette pratique. En d'autres termes, nous pensons que les différences observées dans les pratiques peuvent en partie s'expliquer par des socialisations différenciées. Nous proposons de discuter cette hypothèse à partir d'entretiens de réactivation conduits en France en 2018 et 2019 auprès d'habitants de Lyon et Saint-Étienne effectuant leurs trajets domicile-travail à vélo.

La socialisation se définit « l'ensemble des processus par lesquels l'individu est construit (...) modelé, façonné, fabriqué, conditionné, par la société globale et locale dans laquelle il vit, processus au cours desquels l'individu acquiert, apprend, intériorise, incorpore, intègre, des façons de faire, de penser et d'être qui sont situées socialement » (Darmon, 2006, p.6). Nombreux sont les travaux qui soulignent le rôle important des socialisations primaires comme secondaires dans les choix des modes et dans la construction des stratégies de déplacement (Baslington, 2008 ; Kaufman, Widmer, 2007 ; Oppenchain, 2016 ; Rau, Manton, 2016 ; Ortar et al. 2018). En ce qui concerne les mobilités cyclables, Aldred a mis en avant l'influence des apprentissages initiaux du vélo puis des expériences continues dans la montée en compétences des cyclistes urbains (2013) mais aussi dans la constitution de leur identité en tant que cyclistes (2013b). De son côté, Sayagh (2018) a montré comment la socialisation au vélo des enfants et des adolescents dépendait de leur genre (elle est moins variée et valorisée chez les filles) et de leurs origines sociales (elle est moins importante dans les milieux issus des classes populaires). Ces premiers travaux semblent indiquer que le contexte social et géographique importe dans les socialisations successives au vélo en ville, une entrée à privilégier pour éclairer les variations des pratiques entre individus. Ils complètent en ce sens les quelques travaux existants qui relient la pratique aux trajectoires individuelles des cyclistes (Freudendal-Pedersen, 2015 ; Füssl, Haupt, 2017) ou à leur genre (Song et al., 2018 ; Vogel et al., 2014).

Les travaux sur la socialisation invitent tant à travailler sur la socialisation primaire héritée à travers l'éducation reçue dans les familles qu'aux socialisations secondaires qui surviennent au cours de la trajectoire des individus (Darmon, 2006 ; Lahire, 2013). Notre méthodologie nous conduit surtout à nous concentrer sur les secondes puisqu'une partie de nos enquêtés s'est remise à pédaler après avoir arrêté le vélo pendant des années et que, étant adultes, leurs socialisations primaires ne nous sont accessibles qu'à travers le récit de leurs expériences d'enfants, souvent relativement flou.

Nous analyserons les données recueillies pour le projet de recherche Véléal. En cours, cette enquête s'appuie sur l'utilisation combinée de trois outils méthodologiques : la mesure des déplacements grâce aux traces GPS, l'analyse d'images mobiles issues de l'utilisation de caméras et l'entretien de réactivation, pour lequel les traces et vidéos servent de vecteur aux discours des cyclistes.

Mis en œuvre auprès de 40 cyclistes aux profils sociologiques variés, travaillant et habitant au sein des métropoles de Lyon et de Saint-Étienne, le protocole d'enquête a pris la forme suivante :

- L'équipement de cyclistes avec une caméra comprenant un GPS fixée sur le guidon. Il s'agissait pour eux de filmer et d'enregistrer la trace GPS de 10 de leurs trajets domicile-travail, conformément à ce que ce qu'ils auraient été sans la caméra, pendant une période d'une semaine.
- Le traitement cartographique et vidéographique des données.
- L'entretien de réactivation à partir vidéos tournées et de cartes sur laquelle sont représentés un de leur trajet sur fond neutre ou sur un fond de cyclabilité théorique du territoire pratiqué.

L'objectif de la combinaison de la collecte de traces, de vidéos et de discours est de combler un double angle mort identifié : la mise en rapport des enseignements tirés de l'analyse spatiale et des images mobiles, d'une part, celui du rapport vécu des cyclistes à leurs pratiques, d'autre part. L'entretien de réactivation mobilise la capacité réflexive de l'enquêté pour atteindre les représentations qu'il se fait de ses pratiques de mobilité (Bailleul et Feildel, 2011). Utilisées comme supports de discussion lors de l'entretien, les traces de mobilité et vidéos conduisent les enquêtés à se questionner sur leurs pratiques cyclistes, les représentations qu'ils s'en font et les conditions matérielles de la réalisation de leurs pratiques. Ces entretiens visent la compréhension de ce qui, dans la situation comme dans la trajectoire sociale des enquêtés, explique leurs rapports à la ville, au vélo et finalement au vélo en ville. Outre l'entretien de réactivation à proprement parler, les entretiens comprennent une partie dédiée aux socialisations à la pratique. C'est le croisement, lors de l'analyse postérieure, des informations recueillies lors des étapes successives de l'enquête qui permet de relier socialisations et pratiques.

Les RFTM seront pour nous l'occasion de présenter les premiers résultats issus de cette enquête, dans l'objectif de mettre en évidence l'influence des apprentissages et expériences successives sur les pratiques observables en situation. Nous chercherons en effet à comprendre comment nos enquêtés sont devenus compétents à se déplacer en vélo en ville et plus ou moins « à l'aise » pour ce faire.

## Références bibliographiques

- Aldred, R (2013), « Incompetent or Too Competent? Negotiating Everyday Cycling Identities in a Motor Dominated Society », *Mobilities*, vol. 8, n° 2, p. 252-27.
- Bailleul, H., Feildel, B., (2011), « Le sens des mobilités à l'épreuve des identités spatiales : un éclairage par le récit de vie spatialisé et l'herméneutique cartographique », in : Depeau, S. et Ramadier, T. *Se déplacer pour se situer. Places en jeux, enjeux de classes*, Rennes, PUR, p. 25-55.
- Baslington, H. (2008), « Travel Socialization: A Social Theory of Travel Mode Behavior », *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 2, n°2, p.91-114.
- Darmon M. (2006), *La socialisation*, Paris, Armand Colin.
- Freudental-Pedersen, M. (2015a), « Whose Commons are Mobilities Spaces? The Case of Copenhagen's Cyclists », *ACME*, vol. 14, n°2, p. 598-621.
- Füssli, E., Haupt, J. (2017), « Understanding cyclist identity and related interaction strategies. A novel approach to traffic research », *Transportation Research Part F*, vol. 46, part. B, p. 329-341.
- Lahire, B. (2013), *Dans les plis singuliers du social. Individus, institutions, socialisations*, Paris, La Découverte.
- Kaufman, V., Widmer, E. (2007), « L'acquisition de la motilité au sein des familles. État de la question et hypothèses de recherche », *Espaces et sociétés*, n°120, p. 199-217.
- Oppenheim, N. (2016), *Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité*, Tours, PUF.
- Ortar, N., Vincent-Geslin, S., Boudreau, J.A., "The youth on the move: French and Canadian young people's relationship with the car", *Journal of Applied Mobilities*, 2018, DOI: 10.1080/23800127.2018.1468713
- Rau, H., Manton, R. (2016), « Life events and mobility milestones: Advances in mobility biography theory and research », *Journal of Transport Geography*, n°52, p. 51–60.
- Sayagh, D. (2018), *Pourquoi les filles ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents. Approche sociologique*, Thèse, Université Paris-Est Marne-la-Vallée.
- Song, L., Kirschen, M., Taylor, J. (2018), « Women on wheels: Gender and cycling in Solo, Indonesia », *Singapore Journal of Tropical Geography*, online first, en ligne : <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/sjtg.12257>, consulté le 8 octobre 2018.
- Vogel, M., et al. (2014), « From bicycle sharing system movements to users: a typology of Vélo'v cyclists in Lyon based on large-scale behavioural dataset », *Journal of Transport Geography*, vol. 41, p. 280-291.