



Résumé non spécialisé

Vélos! Caméra! Action? Explorer les comportements quotidiens des cyclistes urbains pour mieux informer les planificateurs d'infrastructures

Alexander Nurse & Richard Dunning (Géographie et planification, Université de Liverpool, Royaume-Uni, Royaume-Uni)

Bikes! Camera! Action? Exploring the everyday behaviours of urban cycling to inform lessons for infrastructure planners

Alexander Nurse and Richard Dunning (Geography and Planning, University of Liverpool, United Kingdom)

✉ Alexander Nurse: anurse@liverpool.ac.uk

PRESENTATION GENERALE

- La technologie des caméras est un outil précieux pour comprendre comment les cyclistes se déplacent sur les routes et les infrastructures cyclables dédiées.
- Notre étude révèle que les cyclistes n'empruntent les infrastructures cyclables dédiées que lorsqu'elles leur sont utiles. Ils les évitent lorsqu'elles ne leur sont pas utiles.
- Les cyclistes de différents niveaux donnent des explications différentes à leurs comportements et adoptent donc des comportements différents. De ce fait, les planificateurs des transports qui souhaitent concevoir des infrastructures utiles doivent à la fois essayer de comprendre ces explications et ces comportements, et adapter leurs solutions en conséquence.

DOI: <https://doi.org/10.16997/ats.1350>

[Accéder à l'article complet ici.](#)

Steer a soutenu la publication de ce résumé simplifié, qui donne un aperçu des principales conclusions d'un article académique publié dans la revue avec comité de lecture à libre accès, Active Travel Studies. Les résumés sont disponibles en anglais, français, espagnol, chinois et arabe.

steer

www.activetravelstudies.org



UNIVERSITY OF
WESTMINSTER
PRESS

Dans notre article, nous avons cherché à comprendre comment les cyclistes « de tous les jours » se déplacent dans une ville afin de mieux adapter les infrastructures à leurs besoins.

Nous avons mis à jour une méthode utilisée pour la première fois à Londres qui consistait à utiliser une technologie vidéo pour observer comment les cyclistes appréhendent les infrastructures telles qu'ils les trouvent. Conscients que la plupart des études sur le cyclisme ont tendance à se concentrer sur des lieux très médiatisés, nous avons voulu explorer comment ces idées fonctionneraient dans ce que nous avons appelé une ville « non exemplaire ». Nous avons décrit cette ville comme un lieu où les autorités tentent d'améliorer les infrastructures cyclables, mais où elles ne sont pas reconnues comme étant les plus avancées en termes de développement du cyclisme. Nous avons choisi Liverpool comme cadre de notre étude - une ville dans laquelle la part modale des cyclistes est similaire à la moyenne britannique et qui manque d'infrastructures cyclables significatives par rapport à d'autres grandes villes.

Notre approche

Afin de saisir les activités quotidiennes de déplacement, nous avons utilisé une approche novatrice consistant à équiper les vélos des participants de caméras et de microphones montés à l'avant et à l'arrière. Nous avons également fourni des compteurs de vélo équipés d'un GPS afin d'enregistrer leurs choix d'itinéraires. Au-delà des instructions sur l'utilisation de la technologie, nous avons donné à nos participants une consigne simple: emprunter leur itinéraire habituel pour se rendre

au travail, idéalement à l'heure à laquelle ils se déplacent normalement, et enregistrer les deux trajets.

Il est important de noter que nous n'avons pas donné d'instructions sur la manière de se comporter. En procédant ainsi, nos attentes étaient que les cyclistes se déplaceraient de manière naturelle, comme ils le font habituellement. L'objectif était donc de capturer l'expérience « quotidienne » de ces cyclistes. Cela comprenait:

- Quels itinéraires empruntaient-ils et pourquoi?
- Utilisaient-ils ou non des infrastructures dédiées aux cyclistes, et pourquoi?
- Quels incidents considéraient-ils comme importants, et pourquoi?

Nous avons ensuite complété les enregistrements par un entretien avec chaque cycliste. Cet entretien portait sur les questions que les participants considéraient comme importantes pour eux et pour leur choix d'itinéraire.

Notre analyse a pris en compte ces réponses en s'appuyant sur la théorie de la pratique, qui nous permet d'étudier le comportement des cyclistes à travers le prisme des matériaux (par exemple, les vélos, les infrastructures physiques), des compétences (c'est-à-dire les aptitudes que les cyclistes possèdent ou non) et des valeurs (c'est-à-dire les valeurs que les individus accordent à des éléments spécifiques). Pour en savoir plus, consultez le document complet.

Nous avons recruté six cyclistes pendulaires pour notre étude et enregistré 12 trajets - un nombre similaire à celui de l'exemple londonien. Nous avons fait appel à des cyclistes de niveaux différents, allant

de ceux qui se décrivent comme des « novices » à ceux qui ont de nombreuses années d'expérience. Nos participants ont utilisé différents types de vélos standard, notamment des vélos pliants, de randonnée, de montagne et de course. Cinq d'entre eux étaient des hommes et un était une femme.

Résultats

L'enregistrement des comportements quotidiens des cyclistes a révélé plusieurs aspects fascinants sur la manière dont les cyclistes utilisent l'espace.

Choix de l'itinéraire

L'une des principales conclusions est que les participants ont choisi les itinéraires qui leur convenaient le mieux. Ils ont emprunté les itinéraires recommandés et les infrastructures dédiées lorsque cela leur convenait, et les ont évités lorsque ce n'était pas le cas. La plupart des participants ont emprunté un itinéraire direct et ont utilisé les infrastructures dédiées lorsqu'elles correspondaient à cet itinéraire. Dans ce cas, nous avons constaté que les infrastructures stratégiques mises en place aux points de convergence des itinéraires étaient très utilisées.

Cependant, nous avons observé de manière générale que les autres itinéraires signalés (par exemple, le réseau national de pistes cyclables) n'étaient utilisés que lorsqu'ils coïncidaient avec les principaux itinéraires empruntés. Si les itinéraires étaient indirects, imprécis ou sinueux, les cyclistes avaient tendance à les éviter (voir l'illustration 1, dans laquelle James choisit un itinéraire comportant beaucoup moins de virages que la Quietway).

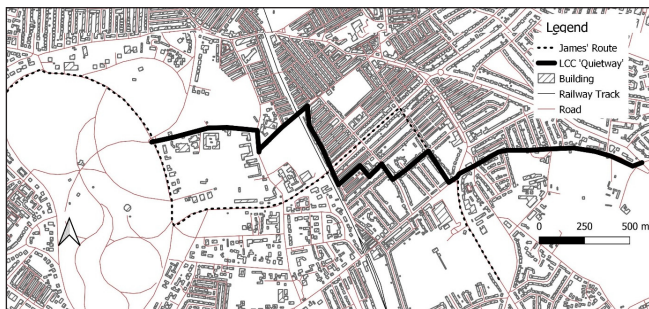


Illustration 1: L'itinéraire direct par rapport à l'itinéraire indirect « Quietway »

Les expériences de nos participants suggèrent qu'ils n'étaient pas prêts à renoncer à quelques minutes de gain de temps pour utiliser un réseau qu'ils admettaient être plus sûr. En d'autres termes, les infrastructures doivent être implantées là où les cyclistes ont besoin d'aller. Nous avons tiré deux conclusions à ce sujet. Premièrement, le fait de ne pas faciliter la pratique du vélo le long des itinéraires souhaités peut dissuader les cyclistes potentiels qui mentionnent le manque d'infrastructures comme un obstacle majeur. Deuxièmement, si les infrastructures sont mal implantées et donc pas utilisées, cela peut saper la confiance du grand public.

Espaces de fin de trajet

Une autre question importante identifiée dans nos conclusions concerne la transition entre le début et la fin du trajet - à proximité du domicile et du lieu de travail.

Bien que nous n'ayons observé aucun cycliste roulant sur les trottoirs le long des routes principales, certains de nos participants roulaient (même brièvement) sur le trottoir près de leur domicile pour

atteindre leur porte d'entrée. Dans certains cas, nous avons également observé des cyclistes roulant à contresens dans des rues à sens unique pour rejoindre leur domicile. Les participants soulignaient ici les avantages en termes de sécurité de ne pas emprunter un réseau routier conçu pour les voitures.

Nous avons particulièrement observé des cyclistes ayant des difficultés à effectuer la transition entre la route et leur lieu de travail. Certains cyclistes ont choisi de rouler dans les zones piétonnes. D'autres se sont arrêtés sur la route, ont descendu de leur vélo et ont marché avec leur vélo. Nous avons constaté qu'il n'y avait pas de consensus clair sur la manière de se comporter dans ces espaces et que les cyclistes donnaient donc leur propre interprétation et leurs propres « règles » sur la manière de poursuivre leur trajet.

Une fois mordu, deux fois prudent

Enfin, nous avons observé que, bien que la plupart des trajets se déroulent sans incident, de nombreux cyclistes identifiaient des « points chauds » clés. Il s'agissait souvent d'endroits qu'ils appréhendaient, généralement liés à un événement passé plutôt qu'à un moment précis.

Leçons pour les décideurs politiques

Alors que la politique cycliste met inévitablement l'accent sur le matériel et les compétences qui permettent de faire du vélo, une part importante de l'activité cycliste est fortement influencée par la perception qu'en ont les cyclistes individuels.

Nous avons observé comment, en l'absence d'infrastructures adaptées, les cyclistes empruntent

des itinéraires en fonction de leurs propres compétences et interprétations. Certains cyclistes trouvaient des justifications à des comportements « immoraux » (par exemple, rouler sur les trottoirs). À l'inverse, les cyclistes moins confiants s'arrêtaient s'ils trouvaient les infrastructures difficiles à utiliser, ce qui pouvait les exposer à des situations plus risquées (par exemple, en descendant de leur vélo sur la route).

Trouver le juste équilibre entre les besoins des cyclistes plus ou moins confiants est un défi pour les planificateurs des transports. Notre principale conclusion est que les infrastructures doivent être utiles et pratiques pour que les cyclistes les utilisent. Ce n'est qu'en comprenant - et donc en prenant en compte - les différentes perceptions des cyclistes que les concepteurs peuvent répondre à un large éventail de compétences et donc à la plus grande diversité possible de cyclistes.

Steer, un cabinet de conseil international spécialisé dans les services et infrastructures critiques qui font fonctionner notre monde, a soutenu la création de ce résumé. Notre objectif est de permettre aux praticiens du déplacement actif de s'épanouir en rendant la recherche universitaire plus accessible. Pour plus d'informations, visitez le site www.steergroup.com.