

ÉTUDES URBAINES

Rapport de recherche

n°3



Marie Mundler
Patrick Rérat (dir.)

“C'est la liberté !”

Étude des cours de vélo pour adultes en Suisse

Unil

UNIL | Université de Lausanne

Institut de géographie
et durabilité

Nous tenons à remercier chaleureusement les responsables des cours au sein de l'association PRO VELO. C'est grâce à leur soutien que cette recherche a été possible. Merci donc à Gabriella Bolliger, André Chappot, Julien Hutin, Christine Jeanneret, Ruth Jordan, Johanna Lott Fischer, Rebecca Müller et Anne Prongue Salvadé.

Merci aussi aux responsables au sein des associations partenaires de PROVELO, Johanna Thomann (Association Karibu - Zollikofen) et Daniela Lopes Monteiro (Espace Femme - Fribourg) pour les précieuses informations et le temps qu'elles nous ont offerts

Toute notre reconnaissance va également à tou·t·e·s les participant·e·s des cours qui nous ont accordé un peu ou beaucoup de leur temps et ont accepté de répondre à nos questions et de partager avec nous leur expérience.

Enfin, un grand merci à Daniel Baehler pour son aide précieuse dans la récolte de données et sa relecture attentive.

Cette étude a également fait l'objet d'un article:
Marie Mundler et Patrick Rérat (2018) Le vélo comme outil d'empowerment. Les impacts des cours de vélo pour adultes sur les pratiques socio-spatiales. Les Cahiers scientifiques du transport n°73, pp. 139-160.

La série *Etudes urbaines* publie des rapports issus de recherches menées au sein de l'Institut de géographie et durabilité de l'Université de Lausanne. L'objectif est de rendre publics et accessibles des résultats de projets traitant de l'urbain sous ses différentes facettes.

© IGD 2018
Institut de géographie et durabilité | IGD
Faculté des géosciences et de l'environnement | FGSE
Université de Lausanne | UNIL
Quartier Mouline - Bâtiment Géopolis
CH-1015 Lausanne
www.unil.ch/igd

La série *Etudes urbaines* est placée sous la responsabilité de Prof. Patrick Rérat, Coordinateur du groupe de recherche en Etudes urbaines.
Contact : Patrick.Rerat@unil.ch
Site web : www.unil.ch/igd/etudes-urbaines

ISSN 2624-8271 (Online)

Crédit photo de la couverture : © Marie Mundler

Table des matières

INTRODUCTION	6
1) LES COURS DE VELO POUR ADULTES EN SUISSE	8
1. ORGANISATION	9
A. Entité(s) organisatrice(s)	9
B. Appellation et public cible.....	10
C. Prix et financement.....	10
D. Logistique.....	11
2. DEROULEMENT	12
2) DEMARCHE DE RECHERCHE	15
1. DEUX CLEFS DE LECTURE : LA MOTILITE ET L'EMPOWERMENT	15
A. Motilité	15
B. Empowerment.....	18
C. D'un concept à l'autre	20
2. EXPLORER LES ENJEUX SOCIAUX DE LA MOBILITE ET DU VELO	22
A. Les cours de vélo pour adultes	22
B. Le vélo comme outil d'empowerment.....	23
C. L'enjeu social des mobilités	25
3. METHODOLOGIE	26
A. Entretiens avec les responsables des cours	27
B. Observation participante.....	28
C. Entretiens avec les participant·e·s	28
D. Limites méthodologiques	30
3) RESULTATS	31
1. PROFIL DES PARTICIPANT·E·S.....	31
A. Une majorité de femmes issues de la migration	31
B. La motilité des participant·e·s	33
C. Motivations à suivre ces cours	38
2. MOTILITE ET EMPOWERMENT : LES MULTIPLES EFFETS DE CES COURS	39
A. L'individu et ses capacités	39
B. L'individu dans son environnement proche.....	48
C. L'individu dans la société.....	51
CONCLUSIONS	55
LISTE DES REFERENCES	58
ANNEXES	60
1. GRILLE D'ENTRETIEN A DESTINATION DES RESPONSABLES DE COURS	60
2. GRILLE D'ENTRETIEN A DESTINATION DES PARTICIPANT·E·S PENDANT LE COURS.....	61
3. GRILLE D'ENTRETIEN A DESTINATION DES ANCIEN·NE·S PARTICIPANT·E·S.....	62

Introduction

Cette recherche est née d'une envie de mieux comprendre les effets (sociaux) du vélo dans le paysage urbain suisse. Pour cela, quoi de mieux que de s'intéresser à des personnes qui, loin d'être 'nées sur un vélo', font l'effort de cet apprentissage à l'âge adulte, malgré toutes les difficultés que cela représente ?

Depuis une dizaine d'années, PRO VELO, l'association de défense des intérêts des cyclistes en Suisse, propose dans plusieurs villes, des cours de vélo qui s'adressent à un public adulte. Ces cours ont lieu tous les ans, entre les mois de mars et septembre et se déroulent généralement sur 4 à 6 séances. Le nombre de participant·e·s varie fortement d'un cours à l'autre, allant d'une ou deux personnes à une vingtaine. L'objectif de ces cours est d'enseigner à des adultes comment rouler à vélo, d'abord dans des espaces protégés, puis dans la circulation.

Cette étude s'intéresse donc à ces cours et à leurs impacts :

- Pourquoi les participant·e·s décident-ils/elles de suivre ces cours ? Quels sont leurs motivations et leurs objectifs ?
- Quels effets ces cours ont-ils sur leur mobilité et plus largement sur leur pratique de l'espace, leur autonomie, leur accès aux différentes activités de la vie sociale etc. ?

Etudier ces cours, permet d'étudier le vélo dans toutes ses dimensions : c'est pour certain·e·s un simple moyen de transport, pour d'autres un symbole de liberté. Il est utilisé pour le sport, pour les promenades ou pour la vie de tous les jours. Il peut servir à être rapide, à être autonome et à profiter pleinement de la ville et de ses environs. Il peut aussi être un symbole d'intégration dans cette société où 'tout le monde' sait l'utiliser.

Afin d'explorer aussi finement que possible ces différentes dimensions, cette étude s'appuie sur un travail de recherche qualitatif (basé sur des entretiens et un travail d'observation participante), effectué sur une année, entre janvier 2016 et janvier 2017. Ce rapport en présente les résultats, à la lumière d'une grille de lecture originale, basée sur les concepts de motilité et d'*empowerment*.

Le fonctionnement des cours de vélo pour adultes en Suisse sera expliqué dans la première partie de ce travail. Puis, dans une deuxième partie nous introduirons les concepts ainsi que la méthode de recherche utilisée. Enfin, dans la troisième partie de ce rapport seront présentés les résultats. Nous aborderons ainsi dans un premier temps le profil des participant·e·s et leurs motivations et dans un second temps les impacts de ces cours sur les trois dimensions suivantes : (1) l'individu et ses capacités, (2) l'individu dans son environnement proche, (3) l'individu dans la société.

1) Les cours de vélo pour adultes en Suisse

Les cours de vélo pour adultes en Suisse semblent avoir fait leur apparition en Suisse en 2005. Ils se sont développés de manière parallèle dans plusieurs villes et existent aujourd'hui dans une dizaine de villes suisses, au moins¹. De nouvelles expériences continuent de voir le jour régulièrement.

La genèse de ces cours est dans la plupart des cas liée au constat d'un besoin ou d'une envie, de la part d'adultes (souvent des femmes issues de la migration), d'accroître leur mobilité et leur autonomie grâce à l'apprentissage du vélo.

A Bienne, par exemple, la responsable des cours raconte :

« Les cours de vélo pour les migrantes sont nés d'une nécessité. Une prof de langues m'a raconté l'histoire vraie d'une participante à ses cours qui arrivait souvent en retard : faute d'argent pour se payer le bus, elle devait faire une demi-heure de marche pour s'y rendre. Cette femme voulait se débrouiller seule, mais ses difficultés financières réduisaient fortement sa mobilité, se mettaient en quelque sorte en travers de son chemin. C'est ce que nous avons voulu changer. Ces cours répondent à un véritable besoin, et aident les migrants à sortir un peu de leur isolement, en faisant du vélo en ville ou dans la nature. »

(responsable du cours de Bienne)

[Citation issue du Manuel *Cours de vélo pour Migrants*]

Ces cours ont donc pour objectif de diffuser le vélo auprès d'un public jusque-là peu conquis, et d'offrir mobilité et indépendance à des personnes qui en ont envie ou besoin. Les participant·e·s sont le plus souvent débutant·e·s, cependant, certaines personnes qui savent déjà pédaler s'inscrivent également pour reprendre confiance ou apprendre à aller dans le trafic par exemple. Il existe des cours de niveau 'intermédiaire' ou 'avancés' destinés à ce public. Les cours de vélo

¹ Liste non-exhaustive des régions concernées (plusieurs cours existent dans certaines régions) : Aarau, Berne, Bienne, Emmental, Fribourg, Genève, Lausanne, Neuchâtel, Spiez, Thoune, Valais. PRO VELO dispense également des cours adultes privés, qui ne sont pas pris en compte dans cette étude.

s'appuient sur une vision du vélo comme mode de transport durable, comme loisir sportif et comme moyen de se sentir plus intégré à la société suisse.

Cette première partie a pour objectif de présenter ces cours et leur mode de fonctionnement.

1. Organisation

A. Entité(s) organisatrice(s)

Les cours étudiés dans le cadre de cette étude sont tous donnés par l'association PRO VELO². PRO VELO est l'association faîtière de défense des intérêts des cyclistes et est constituée de plus de 35 associations régionales. Ce sont ces associations régionales qui sont à l'origine des cours de vélos pour adultes, parfois en partenariat avec une autre association, travaillant par exemple auprès des femmes issues de la migration. De tels partenariats sont souvent fructueux. Ils permettent à PRO VELO de toucher un public plus large et d'offrir aux participant·e·s un milieu dans lequel elles se sentent en confiance.

Région de Berne - Zollikofen	PRO VELO en partenariat avec l'association KARIBU – association de rencontre et d'échanges interculturels destiné aux femmes
Région de Bienne- Nidau	PRO VELO en partenariat avec l'Université Populaire
Fribourg	PRO VELO en partenariat avec Espace Femmes - association de rencontre et d'échanges interculturels destiné aux femmes
Genève	PRO VELO en partenariat avec la ville de Genève dans le cadre des Samedis du Vélo
Lausanne	PRO VELO
Neuchâtel	PRO VELO en partenariat avec RECIF – association de rencontre et d'échanges interculturels destinés aux femmes

Tableau 1 - Entités organisatrices des cours étudiés

² Il est possible qu'il existe des cours similaires, donnés par d'autres organismes, mais ils ne sont pas inclus dans cette recherche.

B. Appellation et public cible

La plupart de ces cours s'intitulent « cours de vélo pour adultes ». Dans quelques cas, cependant, une appellation plus spécifique a été choisie : « cours de vélo pour migrant·e·s ». Une telle appellation peut être privilégiée pour des raisons de financement (par exemple pour avoir accès à des subventions) et signifie que les cours s'adressent à ce public en particulier.

Certains cours ont également un public cible spécifique, non pas en raison de leur appellation mais du fait des associations avec lesquelles PRO VELO établit des partenariats. Ainsi, à Fribourg et à Zollikofen, les cours sont donnés en collaboration avec des centres de ressource et de rencontre, principalement destinés aux femmes issues de la migration, ce qui détermine en grande partie le public des cours de vélo. Néanmoins, comme nous le verrons par la suite, les femmes issues de la migration constituent une part importante du public de ces cours, quelles que soient l'appellation donnée et la structure organisatrice.

C. Prix et financement

Dans la plupart des cas, les participant·e·s aux cours payent leur inscription, mais la somme demandée est bien souvent symbolique (entre 30 et 50 CHF pour une série de 4 à 6 cours, par exemple). Le reste des frais peut donc être couvert par des subventions (publiques ou des œuvres sociales) ou être pris en charge, le cas échéant, par les associations partenaires grâce aux fonds dont elles disposent.

Le cas de Genève est une exception, puisque les cours de vélo ont lieu dans le cadre des Samedis du Vélo, une manifestation organisée tous les mois pendant la belle saison et financée par la Ville de Genève. Les cours sont donc gratuits.

Le mode de financement de ces cours et le budget disponible impactent leur organisation, puisqu'un budget restreint suppose de faire appel à des bénévoles. La plupart des cours sont donc donnés, au moins en partie, par des personnes bénévoles, ce qui pose la difficulté de trouver des personnes motivées et disponibles (en particulier lorsque les cours ont lieu en semaine, comme c'est le cas à Zollikofen, Nidau ou Fribourg).

D. Logistique

Les cours sont organisés sur 4 à 6 séances d'une durée d'1h30 à 3h et ont lieu entre les mois de mars et septembre. Ils suivent cependant des calendriers bien différents, puisque dans certains cas, ils ont lieu sur deux semaines consécutives, à raison de 3 cours par semaines, tandis que dans d'autres, ils ont lieu une fois par semaine ou une fois par mois.

L'organisation de ces cours implique de pouvoir fournir des vélos aux participant·e·s. Bien que certain·e·s participant·e·s se présentent aux cours avec leur propre vélo, la plupart ont besoin qu'on leur en procure un. Idéalement, un vélo pour être adapté à l'apprentissage doit être maniable et de petite taille (car les participant·e·s doivent pouvoir s'asseoir aisément sur la selle pour les premières phases du cours). Sa selle doit être facilement réglable et (dans certains cas) les pédales facilement dévissables. Afin de répondre à ce besoin, les responsables de ces cours ont élaboré différentes stratégies, en fonction de leurs moyens et des ressources à disposition : passer par des associations (telles que Genève Roule ou la Maison du Vélo³) ou bien constituer une flotte de vélos spécialement dédiés aux cours, qu'il faut bien sûr entretenir et stocker.

Les cours peuvent avoir lieu dans des cours d'école, des parcs, des infrastructures sportives, des jardins de circulation⁴, des maisons de quartier, ou simplement dans des rues piétonnes peu passantes. Plusieurs critères entrent en considération dans le choix du lieu : il faut que l'endroit soit facilement accessible, mais autant que possible protégé des regards, et qu'il rende possible des sorties dans des rues



Figure 1 - Cours de vélo dans le jardin de circulation de Nidau (photo : D. Bachler)

peu fréquentées. A l'idéal, le lieu doit offrir à la fois des espaces plats et des espaces en pente, un accès à des toilettes, et à un espace abrité (pour la partie théorique du cours). Par ailleurs, selon les cas, il doit se trouver à proximité de l'endroit où peuvent être empruntés ou stockés les vélos.

³ Genève Roule et La Maison du Vélo (Lausanne Roule), sont deux associations qui offrent des locations et prêts de vélo ainsi que des services de réparation. Les activités y sont, en partie, assurées par des personnes en réinsertion professionnelle.

⁴ Parc au sein duquel est reproduit un système de route miniature destiné à l'apprentissage des règles de conduite.

Etant donné le public de ces cours, la présence d'un système de garde d'enfants peut dans certain cas conditionner la capacité des participant·e·s à assister aux cours :

« Le fait qu'il y ait une garderie à disposition est très important pour qu'elles puissent participer au cours. »

(cheffe du secteur rencontre à Espace Femmes, Fribourg)

En effet, même dans les cas où les enfants sont suffisamment grands pour rester à proximité du cours, leur présence n'est pas simple à gérer. Un service de garde d'enfants est donc mis en place dans le cadre de plusieurs des cours.

2. Déroulement

L'apprentissage du vélo se passe différemment pour un adulte et pour un enfant. Les méthodes employées ne peuvent donc pas être les mêmes.

« Alors que les enfants aiment bien la nouveauté et se laissent volontiers guider dans le processus d'apprentissage, les adultes arrivent avec tout un bagage d'expériences – y compris négatives – et ont souvent besoin d'y aller pas à pas pour progresser. Autre caractéristique : les enfants sont plus patients que les adultes et ils sont habitués à attendre, par exemple en cas de différences de niveau entre camarades. Au contraire, les adultes qui ont une longueur d'avance n'ont pas envie d'attendre les autres, ils veulent aller de l'avant. Chez les adultes, le fossé se creuse plus vite. »

(responsable du cours de Bienne)

[Citation issue du Manuel *Cours de vélo pour Migrantes*]

Un Manuel de Cours, rédigé par Gabriella Bolliger, sert de base à l'organisation de plusieurs cours en Suisse, même si d'autres instructeurs ont également développé leur propre méthode. Chaque cours s'adapte ainsi au contexte et au public qui est le sien (nombre de participant·e·s, niveau, temps à disposition etc.).

Les cours commencent habituellement par un petit échauffement, et se poursuivent par une présentation de l'objet vélo : quelles en sont les différentes parties, comment fonctionne-t-il etc. Puis, les participant·e·s apprivoisent peu à peu leur vélo, soit en le poussant, soit en l'utilisant directement comme une draisienne ou comme une trottinette.



Figure 2 - Se familiariser avec le vélo
(photo : M. Mundler)



Figure 3 - Sans les pédales
(photo : G. Bolliger)

Dans certains cours, les pédales sont dévissées puis revissées le moment venu, tandis que dans d'autres, elles restent sur le vélo mais ne sont pas utilisées. Selon les contextes, une légère pente est également utilisée pour débiter. Ainsi à Genève et Lausanne, les participant·e·s utilisent l'inclinaison pour gagner la vitesse nécessaire à trouver l'équilibre.

Par la suite, le groupe peut être divisé en deux ou en trois si les niveaux deviennent trop hétérogènes. Au fur et à mesure des progrès, des jeux sont mis en place pour que les participant·e·s apprennent à maîtriser leur direction, à lâcher les mains ou à regarder en arrière.



Figure 4 - Apprendre à regarder en arrière
(photo : PRO VELO)

Les cours sont entrecoupés de pauses, puisque l'apprentissage est fatiguant et qu'il peut s'avérer dangereux de ne pas respecter ses limites.

Les cours ont également une partie théorique. Les explications théoriques peuvent être données grâce à différents supports (vidéos, dépliants, etc.) lors de séances dédiées, ou bien abordées de manière plus spontanée lorsque le besoin s'en fait sentir.

Les cours ont lieu en français à Fribourg, Genève, Lausanne et Neuchâtel, en allemand à Zollikofen et ils sont bilingues (français-allemand) à Nidau. Il est important de souligner que le niveau de maîtrise de ces langues par les participant·e·s est très variable. C'est notamment pour cette raison que les responsables recourent parfois à des images ou des vidéos pour les aspects théoriques du cours. De plus, ils essayent également de donner aux participant·e·s des éléments

de vocabulaire relatifs au vélo. Ainsi, à Nidau par exemple, des étiquettes nommant les différentes parties du vélo (en allemand d'un côté et en français de l'autre) sont distribuées aux participant·e·s qui doivent les placer au bon endroit sur le vélo. L'exercice peut être répété plusieurs fois afin que les participant·e·s s'approprient ce vocabulaire. Le choix de donner les cours dans une ou plusieurs des langues officielles, même si cela n'est pas toujours simple, correspond donc également à un objectif d'apprentissage.

Ces différents cours n'ont pas un fonctionnement homogène. Il semble néanmoins possible de les étudier de manière conjointe, notamment en raison des principes qu'ils partagent, tout en tenant compte des spécificités de chacun.

2) Démarche de recherche

Dans ce chapitre, nous commençons par définir les concepts utilisés comme clefs de lecture dans le cadre de ce travail. Puis, dans un deuxième temps, nous présentons la littérature sur laquelle s'appuie cette recherche. Enfin, nous détaillons la méthode de recherche utilisée.

1. Deux clefs de lecture : la motilité et l'*empowerment*

Le concept de motilité, et celui d'*empowerment*, sont utilisés ici comme clefs de lecture pour étudier les impacts des cours de vélo. Ils ont été choisis en raison de leur complémentarité, afin d'avoir une vision aussi exhaustive que possible des impacts sociaux et spatiaux de ces cours. Lorsqu'on s'intéresse aux cours de vélo pour adultes, il apparaît assez clairement que leurs impacts dépassent le seul champ de la mobilité. Il est donc nécessaire de se munir d'outils permettant de les appréhender de manière plus englobante. La pertinence de ces deux concepts nous semble confirmée par le discours des responsables de cours, à PRO VELO et au sein des associations partenaires. En effet, bien que les termes de motilité ou d'*empowerment* ne soient pas employés directement par ces acteurs, ils apparaissent en filigrane dans les différents entretiens réalisés et entrent ainsi en résonance avec la manière dont les cours sont pensés et organisés.

A. Motilité

Le concept de motilité, pour commencer, a été introduit dans les années 2000 par Vincent Kaufmann. Il est le résultat d'une démarche de remise en question de la manière dont était étudiée la mobilité dans les années 1980 et 1990. En effet, à l'époque, la mobilité était abordée uniquement dans sa dimension spatiale, par l'étude des déplacements réalisés, considérés d'un point de vue fonctionnel (origine-destination, coût, durée, motif etc.), sans tenir compte de la mobilité en tant qu'expérience ou imaginaire. Le concept de motilité a donc été introduit pour pallier à ces divers manques, en reliant la mobilité à sa dimension sociale, en traitant la mobilité latente et pas simplement les déplacements, et en prenant en compte l'expérience de la mobilité.

La motilité est définie comme « *l'ensemble des caractéristiques propres à un acteur qui permettent d'être mobile, c'est à dire les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les conditions sociales d'accès aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existants, les connaissances acquises comme la formation, le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc.* » (Kaufmann, 2014, p. 61).

La motilité peut donc être comprise comme un capital de mobilité. La notion de capital est complexe et possède un héritage important. Le sociologue P. Bourdieu a mis en lumière trois formes de capitaux dont est doté chaque individu : le capital économique (fortune, revenu), le capital social (relations) et le capital culturel (diplômes, compétences) (Bourdieu, 1979). Pour lui, ce sont ces trois capitaux – et pas seulement le capital économique – qui permettent d'expliquer les stratifications de la société.

Bourdieu, sans complètement évacuer la dimension spatiale, n'en fait pas un capital à part entière mais considère qu'elle dépend des autres formes de capitaux. D'autres chercheurs, soulignant l'importance des phénomènes spatiaux, et en particulier de la mobilité, dans nos sociétés, ont souhaité faire de l'espace et de la mobilité des catégories d'analyse à part entière. Ils ont ainsi créé des concepts comme le capital spatial (Lévy, 2003), le network capital (Urry, 2007), ou la motilité (Kaufmann et al., 2004).

Ce dernier, qui est celui qui nous intéresse dans le cadre de ce rapport, s'articule autour de trois dimensions : les compétences, l'accès et l'appropriation ; résumées dans la Figure 5).

Les compétences, correspondent à des aptitudes qui directement ou indirectement sont nécessaires à l'appropriation d'un mode de transport. Il peut s'agir d'aptitudes physiques, comme c'est bien sûr le cas pour le vélo ; de savoirs acquis, c'est tout l'objectif de ces cours ; ou encore de compétences organisationnelles (planifier un trajet, un enchaînement d'activités etc.). Les cours de vélo étudiés dans le cadre de ce rapport ont principalement pour objet d'offrir ou améliorer certaines compétences. Le vélo nécessite en effet bon nombre de compétences, dont nous n'avons pas forcément conscience et qui sont loin d'être acquises par tous. Il y a bien sûr le fait de savoir pédaler et de disposer d'une certaine condition physique, mais d'autres compétences entrent également en jeu : la connaissance du code de la route, la gestion du stress

lié à la circulation, l'estimation des temps de déplacement, l'orientation dans l'espace et la planification d'itinéraires, etc.

L'accès correspond aux options de mobilité qu'un individu a à sa disposition. Il n'est pas seulement lié à la possession (d'une voiture, d'un deux-roues etc.), mais est également rendu possible grâce au prêt ou à la location (Mobility, vélos en libre-service) et bien entendu grâce aux infrastructures de transport et activités disponibles dans un lieu donné. L'accès est donc déterminé par le territoire, les moyens financiers, la position sociale etc. L'accès à un vélo peut sembler simple, mais demande en réalité de se confronter à plusieurs obstacles. Un premier obstacle est financier : si pour la plupart des ménages Suisses, l'achat d'un vélo n'est pas perçu comme un investissement majeur, cela peut malgré tout représenter un obstacle pour certaines personnes. Cela est d'autant plus vrai s'il s'agit d'un vélo électrique, ou d'un vélo de très bonne qualité, ce qui selon le contexte territorial peut s'avérer important. Puis, s'ajoute à cela la question des équipements : pour transporter des enfants ou des objets, un siège enfant ou un vélo cargo peuvent être essentiels. Finalement, le cas du vélo pose également une autre question : celle de l'entretien. Il est en effet important d'avoir accès à des moyens de réparation (que ce soit un magasin de vélo, une coopérative ou simplement une boîte à outil).

L'appropriation est définie comme la manière dont les individus perçoivent et sélectionnent les options de mobilités qu'ils ont à leur disposition (en fonction, donc, des accès et compétences). Cette appropriation dépend de nombreux facteurs tels que les besoins, les aspirations, les stratégies, les valeurs et habitudes. Il est tout à fait possible (et c'est bien souvent le cas pour le vélo), qu'un individu ait accès à un mode de transport, dispose des compétences nécessaires à son utilisation, mais ne l'utilise pas, parce que cela n'est pas adapté à ses besoins, ou simplement parce qu'il n'en a pas l'habitude. Comme nous le verrons par la suite, l'appropriation du vélo peut se faire de différentes manières, dans le cadre des loisirs ou des déplacements de la vie quotidienne.

Ces trois dimensions de la motilité ne forment pas un découpage parfait et se recoupent en certains points. Elles offrent cependant une grille d'analyse très utile pour ce travail.

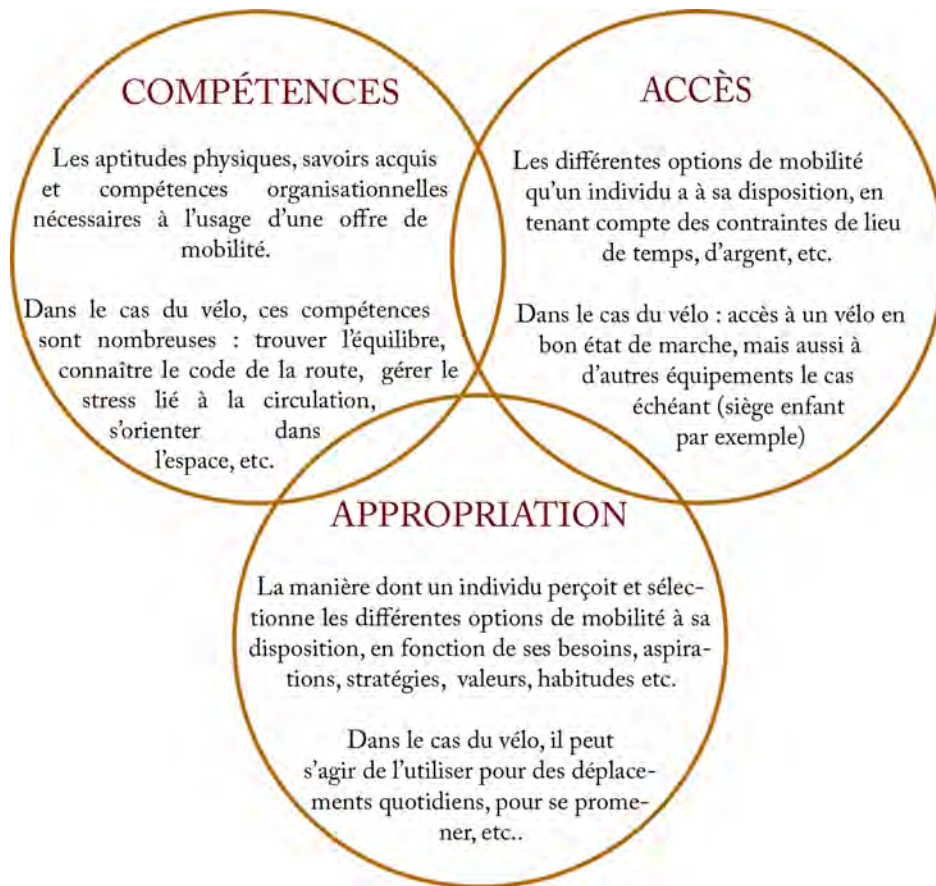


Figure 5 - Les dimensions de la motilité (inspiré de Kaufmann et al., 2004)

La motilité constitue un outil intéressant pour identifier les impacts des cours et les obstacles à l'usage du vélo à l'échelle individuelle. Il convient cependant de noter ici que d'autres dimensions entrent en jeu lorsqu'on s'intéresse à l'utilisation du vélo : il s'agit du territoire et de l'objet vélo lui-même (Mundler & Rérat, 2015). En effet, un territoire peut être plus ou moins adapté à l'usage du vélo (pistes ou bandes cyclables, vélostations, modération de la vitesse du trafic automobile, services de réparation etc.). C'est ce qu'on appellera ici la *cyclabilité* du territoire. D'autre part, les évolutions de l'objet vélo influencent aussi fortement son usage et contribuent à le rendre adapté à des situations et territoires de plus en plus divers. Ainsi, la diffusion du vélo électrique ou du vélo cargo, par exemple, ouvrent de nouvelles perspectives pour l'usage du vélo.

B. Empowerment

Le concept d'*empowerment* possède une histoire complexe. D'abord employé dans les années 1970 au sein de la société civile par divers mouvements militants notamment féministes, il renvoie à l'idée d'un processus participatif d'auto-prise en charge. Dans les années 1980, le

terme se diffuse aux professionnels du travail social, de la psychologie communautaire et du développement international (Bacqué & Biewener, 2013). Puis, dans les années 1990, des Etats et organisations internationales (ONU, Banque Mondiale etc.) se l'approprient, avec différentes interprétations. Le terme devient un incontournable des programmes de développement mais perd en grande partie sa portée radicale (Calvès, 2009). Par conséquent, le terme d'*empowerment* ne connaît pas de définition 'stable'. Chacun des champs dans lequel il est utilisé en a une ou plusieurs définitions.

En accordant une place centrale à l'*agency* (ou agentivité) des individus, c'est-à-dire à leur pouvoir d'agir, la notion d'*empowerment* porte une forme d'ambivalence qui permet une large appropriation. Les différentes interprétations impliquent cependant des visions de la structure sociale diamétralement opposées et ne donnent pas le même sens à ce pouvoir d'agir. Bacqué et Biewener (2013) les rassemblent sous trois grands modèles : néo-libéral, (social-)libéral et radical. Dans la vision néo-libérale l'*empowerment*, amène l'individu à « *trouver sa place dans l'économie de marché, être 'entrepreneur de sa propre vie'* » (Bacqué & Biewener, 2013, p. 17). Dans l'orientation (sociale)-libérale, il correspond à un processus d'intégration dans la société et dans la *community*, en luttant contre les inégalités sociales, mais sans remettre en question les structures responsables de ces inégalités. Enfin, dans le modèle radical, l'*empowerment* est un processus de transformation sociale visant l'auto-détermination ; il y a une remise en question de l'idée de pouvoir et des structures qui le (re)produisent.

C'est sur cette troisième approche que nous nous appuyons, notamment parce qu'elle autorise la plus riche réflexion autour du pouvoir : celui-ci n'est pas seulement un 'pouvoir sur' mais un 'pouvoir de', un 'pouvoir avec' et un 'pouvoir intérieur' (Calvès, 2009). C'est aussi l'approche radicale qui insiste le plus sur le lien entre la dimension individuelle et la dimension collective et sur « *la façon dont l'empowerment des individus peut contribuer à celui du groupe et la façon dont la montée en puissance d'un groupe peut améliorer le fonctionnement de chacun de ses membres* » (Gutiérrez, 1990, p. 150)⁵.

⁵ Texte original : « *how individual empowerment can contribute to group empowerment and how the increase in a group's power can enhance the functioning of its individual members* »

Dans sa dimension individuelle, l'*empowerment* renvoie au « processus qui permet à chaque individu de développer une 'conscience critique' et sa capacité d'agir. [Il] passe par la construction d'une image positive de soi, par l'acquisition de connaissances et de compétences favorisant une conscience critique de son environnement, par le développement de ressources individuelles et par l'élaboration de stratégies pour atteindre des objectifs personnels et collectifs »⁶. Dans une perspective collective, l'*empowerment* se joue à la fois à l'échelle interpersonnelle et institutionnelle ». « La dimension interpersonnelle, organisationnelle ou collective, désigne le développement de la capacité d'agir avec et d'agir sur. » Enfin, « la dimension politique ou sociale pose la question de la transformation de la société dans son ensemble, au travers de l'action collective » (Bacqué & Biewener, 2013, p.40)

C. D'un concept à l'autre

Comme nous l'avons vu, les deux concepts de motilité et d'*empowerment* proviennent de champs différents et possèdent deux histoires bien distinctes. Ils sont cependant liés de plusieurs manières (voir Figure 6) :

(a) ces cours constituent une forme d'intervention sociale liée à la mobilité, et à ce titre peuvent impacter l'estime de soi des participant·e·s et mettre en place une dynamique d'inclusion.

(b) la possibilité d'être mobile, même lorsque cette possibilité n'est pas mise en œuvre, est un aspect important du développement d'une capacité d'agir. On suppose ainsi qu'un gain de motilité, que ce soit par le biais de l'accès, des compétences ou de l'appropriation peut amener un gain d'estime de soi (van der Kloof et al., 2014), une (ré)appropriation de son corps et/ou un sentiment de liberté.

(c) ces cours peuvent permettre aux participant·e·s d'accroître leur mobilité et ainsi d'augmenter leur autonomie, de se (ré)approprier le territoire qui les entoure et éventuellement d'accéder (plus facilement) à des activités ou opportunités.

⁶ Le concept d'*empowerment* peut ainsi être rapproché de la théorie des capacités développée par Sen et renvoyant à la « liberté fondamentale dont [quelqu'un] bénéficie pour pouvoir mener le genre de vie qu'il ou elle a des raisons de valoriser » (Sen, 1999, p.87).

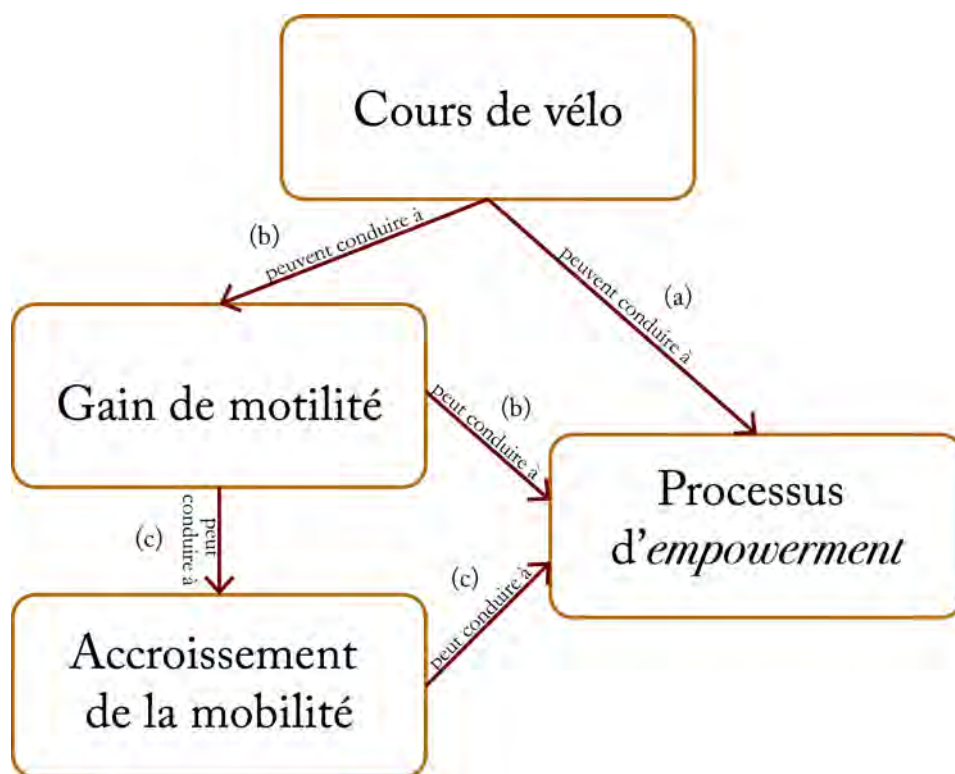


Figure 6 - Le lien entre les concepts

Les concepts d'*empowerment* et de motilité sont donc combinés ici dans le but de comprendre les impacts des cours de vélo. Le concept d'*empowerment*, apporte des éclairages sur le lien entre les échelles individuelles et collectives et sur la manière de penser un processus allant de la confiance en soi à la conscience critique et à l'action collective. Cependant, il insiste peu sur la dimension spatiale qui est incontournable lorsqu'on s'intéresse à la mobilité. C'est ce que permet le concept de motilité.

Afin d'articuler ces concepts dans une perspective opérationnelle et de les mettre en lien avec notre terrain, nous proposons de distinguer les trois dimensions suivantes :

1. L'individu et ses capacités : centrée sur la capacité de l'individu à être mobile (motilité), l'estime de soi et le rapport au corps.
2. L'individu dans son environnement proche : focalisée sur le sentiment de liberté, l'autonomie dans la mobilité et le rapport à l'espace.
3. L'individu dans la société : qui porte sur l'accès aux opportunités et activités de la vie sociale, sur l'aspect inclusif des pratiques de mobilité et enfin sur le rapport à la mobilité comme pratique individuelle reliant l'individu au corps social.

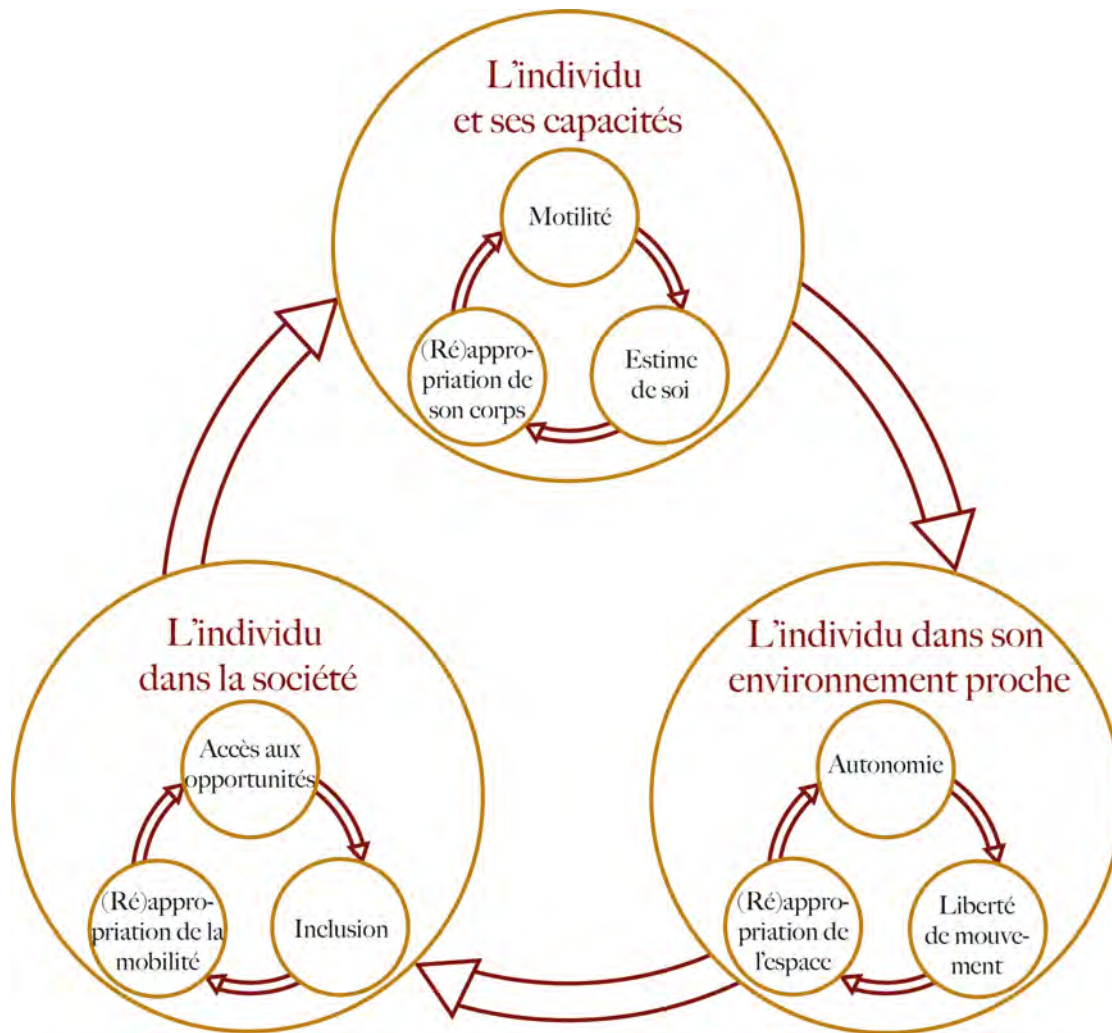


Figure 7 - Grille de lecture

2. Explorer les enjeux sociaux de la mobilité et du vélo

Cette section présente la littérature (scientifique et non scientifique) documentant le fonctionnement et les impacts des cours de vélo pour adultes, ainsi que celle traitant plus largement du vélo comme outil d'*empowerment* et des enjeux sociaux de la mobilité.

A. Les cours de vélo pour adultes

Les cours de vélo destinés plus ou moins directement à un public de femmes issues de la migration existent désormais dans de nombreuses villes en Europe et en Amérique du Nord et ont été l'objet d'un certain intérêt, notamment de la part des médias.

Un cours donné à Amsterdam a été documenté par une recherche (van der Kloof et al., 2014). Cette recherche se base sur une enquête et sur des entretiens afin d'explorer les impacts de ces cours sur la motilité des participantes et sur leur participation à différentes activités. Elle montre que les participantes aux cours de vélo développent leurs compétences mais que l'accès au vélo peut représenter un problème important. Certaines participantes parviennent à s'approprier le vélo dans leur vie quotidienne grâce aux cours, mais ne s'en servent pas forcément pour prendre part à de nouvelles activités. Les résultats de cette recherche mettent en lumière le fait que ces cours tendent à favoriser la confiance en soi et le sentiment d'indépendance chez les participantes. Cette recherche souligne l'importance de la dimension sociale des cours de vélo, perçue comme aussi importante que sa dimension technique.

Ces résultats, très intéressants, font partie des rares données qui existent à l'heure actuelle sur ce sujet. Il semble ainsi utile de se pencher sur les impacts de ces cours dans d'autres contextes que celui, très cyclable, de la ville d'Amsterdam.

B. Le vélo comme outil d'*empowerment*

Le vélo a souvent été décrit comme un outil d'*empowerment*. Il a en effet permis aux classes populaires d'accroître leur mobilité d'une manière jusqu'alors inédite. Mais c'est le rôle du vélo pour l'émancipation des femmes qui est généralement considéré comme particulièrement important. Dès la fin du XIX^e siècle, elles acquièrent grâce à lui une grande liberté de mouvement et ceci malgré les normes dominantes et de très fortes réticences : « *le vélo est individuel et échappe au contrôle. Il permet de circuler sans contrainte dans tout un territoire proche, c'est dire s'il paraît dangereux pour le système patriarcal et incroyablement libérateur pour les femmes* » (Paquot, 2009, p. 46). Le vélo rend possible de parcourir des distances bien plus grandes que la marche et donne aux femmes l'opportunité de « *sortir de leur isolement, d'élargir leurs horizons géographiques et sociaux* » (Héran, 2014, p. 31). La pratique du vélo amène aussi les femmes à réclamer l'abandon des habits traditionnels entravant leur liberté de mouvement. Selon Aronson, « *l'effet de la bicyclette sur les vêtements féminins a été réellement révolutionnaire – en deux ou trois ans la bicyclette a offert à la femme américaine la liberté d'habillement que les réformatrices avaient recherché pendant des générations* » (Aronson, 1952, p. 308). Or la question de l'habillement n'est pas anodine, comme le souligne S. de

Beauvoir dans *Le Deuxième Sexe* : « *Ses vêtements [de la femme] ont été primitivement destinés à la vouer à l'impotence et ils sont demeurés fragiles* » (Beauvoir, 1949, p. 437).

L'apprentissage du vélo est associé à l'attention, au sang-froid, à la détermination, au courage et à la volonté. L'une des personnages de Zola affirme que la bicyclette permet à une fille « *d'apprendre à se conduire dans la vie* », qu'il s'agit d'une « *éducation par l'expérience* », « *d'un continuuel apprentissage de la volonté, une admirable leçon de conduite et de défense* », (Zola, 1898, 418). Plusieurs militantes féministes soulignent ce potentiel comme Frances Willard qui estime, en 1893, que la femme qui réussira à maîtriser la bicyclette réussira à maîtriser sa vie (Willard et al., 1991, 33). Quant à Susan B. Anthony, avocate américaine du droit des femmes, elle affirme en 1896 que « *le vélo a fait plus pour l'émancipation des femmes que toute autre chose dans le monde. Je me réjouis chaque fois que je vois une femme à vélo. Cela lui donne un sentiment de liberté et d'autonomie.* » (Héran, 2014, p. 32).

Par ses différentes caractéristiques, le vélo constitue un « *outil convivial* » pour reprendre le terme d'Illich : « *L'outil est inhérent à la relation sociale. Lorsque j'agis en tant qu'homme, je me sers d'outils. Suivant que je le maîtrise ou qu'il me domine, l'outil me relie ou me lie au corps social. Pour autant que je maîtrise l'outil, je change le monde dans mon sens ; pour autant que l'outil me domine, sa structure me façonne et informe la représentation que j'ai de moi-même. L'outil convivial est celui qui me laisse le plus grand pouvoir de modifier le monde.* » (Illich, 1973, p. 44). Cette définition, qui, par les termes utilisés, renvoie à l'idée d'*empowerment*, permet d'envisager le vélo comme outil convivial, reliant l'individu au corps social et lui donnant prise sur le monde.

La notion d'*empowerment* est fréquemment sous-jacente dans la présentation des cours destinés aux adultes et plus spécifiquement aux femmes issues de la migration. Bien entendu, il ne s'agit pas ici d'être naïfs sur le rôle du vélo comme outil d'*empowerment*, qui plus est dans des territoires façonnés par et pour l'automobile, ou de négliger le rôle d'autres apprentissages comme l'acquisition du permis de conduire. Cependant, nous nous attachons ici à explorer la manière dont ces cours de vélo peuvent contribuer à un processus d'*empowerment*.

C. L'enjeu social des mobilités

De manière plus large, ce lien entre vélo et *empowerment* peut être rattaché à la problématique de l'enjeu social des mobilités. Il n'est jamais inutile de rappeler que ces enjeux sont à la fois nombreux et cruciaux, notamment en raison de la prédominance de l'automobile dans notre système de mobilité actuel.

La mobilité est centrale pour la vie sociale des individus (contact avec l'entourage, accès aux loisirs), ainsi que pour l'accès à l'emploi, à la santé et à bien d'autres infrastructures considérées comme essentielles. À ce titre, elle est nécessaire à l'inclusion sociale : « *C'est notamment parce qu'elles sont peu mobiles que les populations les plus démunies sont démunies* » (Lévy, 2000).

La mobilité automobile, en transformant en profondeur les modes de vie et les territoires, s'est rendue quasiment indispensable dans cette équation (Orfeuill, 2010; Webber, 1980) et a modifié en profondeur la perception de l'environnement proche et les modalités des interactions sociales. J. Urry dit ainsi : « *Et, au fur et à mesure que les voitures ont envahi presque tous les environnements, tout le monde s'est mis à éprouver ces environnements au travers de cet écran protecteur et les rues et places ont peu à peu été abandonnées à ces toutes-puissantes cages métalliques* » (Urry, 2007 - traduction des auteurs⁷). Le système de mobilité actuel, dominé par l'automobile, tend ainsi à créer une situation de « *monopole radical* » (Illich, 1973) c'est-à-dire que l'utilisation d'autres modes de transport devient difficile voire impossible. Il existe donc une situation de dépendance, à la fois pour les usagers de la voiture et pour les territoires.

Par opposition à celles de la voiture, les implications sociétales du vélo sont relativement mal connues. Le vélo est considéré comme un moyen de transport égalitaire, puisqu'il est « *un outil peu coûteux, à l'achat comme à l'usage, qui ne nécessite que l'énergie musculaire de son utilisateur et qui est suffisamment simple pour être le plus souvent réparé par lui-même* » (Héran, 2014). Il offrirait une émancipation individuelle sans nuire à l'émancipation collective, permettant à l'individu d'être mobile, sans « *usurper l'espace-temps et le rythme biologique d'autrui* » (Illich, 2004, p.422). Par ailleurs, il se distingue par son rapport au réel « *De*

⁷ Texte original : « *And as cars have increasingly overwhelmed almost all environments, so everyone experiences such environments through the protective screen and increasingly abandons streets and squares to omnipotent metallic iron cages.* ».

nombreux auteurs considèrent que le cycliste développe des rapports intimes à l'espace et au temps, un peu comme le piéton et au contraire de l'automobiliste » (Héran, 2014).

Parmi ces auteurs, il convient de présenter ici R. Aldred (2010). Elle explore, à partir d'entretiens réalisés auprès de cyclistes dans la ville de Cambridge, la manière dont, « *au sein de pays fortement motorisés, la pratique du vélo peut influencer la perception de soi par rapport aux environnements naturels et sociaux* » (traduction des auteurs⁸) et introduit la notion de « *cycling citizenship* ». La citoyenneté cycliste, si on peut le traduire ainsi, articule quatre dimensions : le lien à la communauté, l'attention portée à l'environnement, l'attention portée à la proximité et, enfin, la bienveillance envers soi. Ces quatre dimensions, qui caractérisent le rapport particulier que les cyclistes entretiennent à leur environnement et à la société sont assez proches, comme nous l'avons vu, de celles qui caractérisent l'*empowerment*.

3. Méthodologie

Ce rapport s'appuie sur des données qualitatives récoltées grâce à un travail d'observation participante ainsi que par le biais d'entretiens.

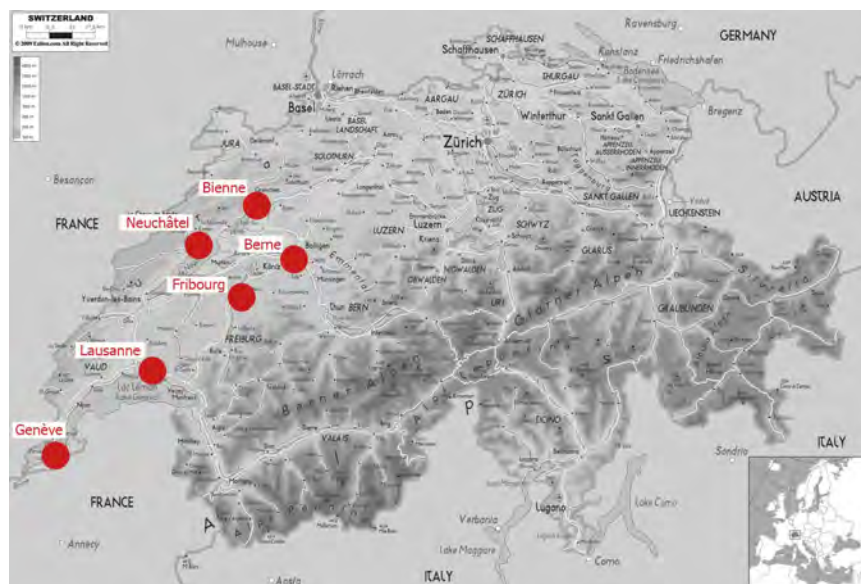


Figure 8 - Localisation des villes étudiées

⁸ Texte original : « *within heavily-motorized countries, the practice of cycling might affect perceptions of the self in relation to natural and social environments.* »

Dans un premier temps, 6 villes ont été sélectionnées comme terrain d'étude : Berne (région), Bienne (région), Fribourg, Genève, Lausanne et Neuchâtel⁹

A. Entretiens avec les responsables des cours

La première étape de la recherche a consisté à rencontrer dans chaque ville les personnes responsables des cours de vélo (adultes) à PRO VELO. L'objectif de ces entretiens était de comprendre le fonctionnement de ces cours, d'en savoir plus sur leurs objectifs et leur public ; et également de définir la méthodologie employée pour le reste de la recherche (grille d'entretien en annexe).

Les personnes suivantes ont donc été interrogées :

- responsable PRO VELO des cours pour femmes migrantes de Zollikofen
- responsable PRO VELO des cours pour adultes débutant·e·s de Nidau
- responsable PRO VELO des cours pour adultes débutant·e·s de Fribourg
- responsable PRO VELO des cours pour adultes débutant·e·s de Genève
- responsable des cours de vélo à PRO VELO Genève
- responsables PRO VELO des cours pour adultes débutant·e·s de Lausanne
- responsable PRO VELO des cours pour adultes débutant·e·s de Neuchâtel

Par la suite, nous avons également eu l'opportunité de rencontrer, le cas échéant, les responsables des cours de vélo au sein des associations partenaires de PRO VELO. Ces entretiens nous ont, d'une part, aidés à mieux comprendre le profil et les motivations des participant·e·s, puisque les personnes travaillant au sein des associations les côtoient régulièrement ; et d'autre part, permis de saisir la manière dont ces cours s'inscrivent dans une démarche plus large pouvant être reliée à la notion d'*empowerment*, comme c'est parfois le cas explicitement.

Dans ce cadre, deux personnes ont été interrogées :

- la directrice de l'Association Karibu à Zollikofen

⁹ La ville de Neuchâtel a été intégrée à l'étude dans un premier temps, et la responsable des cours a donc fait partie des personnes interrogées pour l'élaboration de ce rapport. Cependant, il ne nous a pas été possible de suivre les cours donnés dans cette ville, ce qui explique l'absence de cette étude de cas dans la suite de cette recherche.

- la cheffe du secteur rencontres à Espace Femmes à Fribourg

Aucun de ces entretiens n'a été enregistré et les citations qui en sont tirées sont donc basées sur la prise de note uniquement.

B. Observation participante

L'observation participante s'est déroulée de mars à septembre 2016, selon le calendrier des différents cours. Comme expliqué plus haut, les cours ne suivent pas tous les mêmes temporalités, certains étant concentrés dans le temps (trois cours par semaines pendant deux semaines par exemple) tandis que d'autres se déploient sur plusieurs mois (un cours par mois pendant six mois).

Le travail d'observation « participante » s'est déroulé différemment d'un cours à l'autre en fonction de la possibilité de s'intégrer à l'équipe de moniteurs et monitrices. En effet, certains cours n'emploient pas de bénévoles pour des raisons d'assurance par exemple. Ainsi, certains cours ont été observés « de l'intérieur » tandis que d'autres ont été observés « de l'extérieur ». Ces deux cas de figure ont offert des perspectives complémentaires.

Le fait d'endosser ou non le rôle de formateur·trice ne mène pas au même type d'interaction avec les participant·e·s. Ainsi, en tant que formateurs·trices, nous avons été amenés à effectuer moins d'entretiens, à la fois par manque de temps et aussi en raison de l'ambiguïté créée par cette « double casquette », qui ne permettait pas de mettre clairement en avant notre rôle de chercheur·e·s. Cependant, le rôle de formateur·trice a aussi été l'opportunité de se familiariser réellement avec le processus d'apprentissage du vélo et de mieux comprendre les difficultés rencontrées par les participant·e·s. Cette connaissance « de l'intérieur » a été importante pour comprendre et situer les autres observations et entretiens.

C. Entretiens avec les participant·e·s

Les entretiens avec les participant·e·s des cours ont été effectués en deux étapes. Une première étape a consisté à interroger les participant·e·s durant le cours. Dans ce cas, les entretiens se sont déroulés pendant les pauses, ou dans les interstices de temps avant le début du cours ou à la

fin de celui-ci. L'idée était d'apprendre à connaître ces participant·e·s « sur le vif », et de comprendre autant que possible leurs motivations et leurs objectifs quant à ce cours. En raison de ce contexte particulier, les personnes interrogées avaient un temps très variable à consacrer à l'entretien, et se trouvaient dans des états d'esprit divers (stress, fatigue, soulagement, joie etc.), ce qui nous a conduit à opter pour des entretiens non structurés. Nous avons ainsi interrogé les gens sur un ou deux points précis (voir grille en annexe), mais nous les avons ensuite laissés orienter la conversation comme ils le souhaitaient, en les interrompant parfois avec des questions courtes afin d'obtenir des précisions. Par ailleurs, afin de ne pas entraver la discussion, ces entretiens n'ont pas été enregistrés et le travail de prise de note était effectué seulement à la fin des entretiens.

Ces entretiens constituent une riche source d'information et une base de connaissance et de compréhension qui nous a permis notamment d'orienter la dernière phase de la recherche, à savoir les entretiens avec les ancien·ne·s participant·e·s.

Pour cette dernière phase de travail, le nombre des villes étudiées a été réduit au nombre de trois : Bienne, Genève et Lausanne. Ce choix a été effectué pour des raisons linguistiques (possibilité de conduire les entretiens en français) et en fonction de la facilité à obtenir le contact des ancien·ne·s participant·e·s. En effet, les personnes interrogées ont pu être contactées grâce aux adresses mail ou numéros de téléphones donnés par les responsables des cours à PRO VELO ou au sein des associations partenaires.

Les entretiens avec les ancien·ne·s participant·e·s, se sont déroulés entre juin 2016 et janvier 2017. Nous avons ici privilégié un mode d'entretien semi-directif (voir grille d'entretien en annexe) et les entretiens ont été (à une exception près) enregistrés et retranscrits mots à mots.

	Participant·e·s pendant le cours	Ancien·ne·s participant·e·s
Fribourg	3	-
Genève	17	4
Lausanne	2	2
Nidau (région de Bienne)	4	2
Zollikofen (région de Berne)	2	-
Total	28	8

Tableau 2 – Répartition des entretiens par localités

D. Limites méthodologiques

Une limite importante de cette recherche est la question de la langue. En effet, une bonne partie des participant·e·s aux cours n'avaient pas une grande maîtrise ni de l'allemand, ni du français, ni de l'anglais, en particulier dans les cas où les cours sont donnés en lien avec une association travaillant auprès des femmes migrantes. La langue s'est ainsi fréquemment transformée en barrière.

Plutôt que de faire appel à un traducteur ou une traductrice, nous avons choisi de travailler autant que possible avec les langues citées précédemment – même si cela a parfois signifié renoncer à des entretiens. Nous avons fait ce choix d'une part pour des raisons pratiques, car il ne s'agissait pas d'une mais d'une variété de langues, ce qui rendait difficile l'organisation d'une traduction ; et aussi parce que nous pensions qu'il serait difficile d'obtenir des informations aussi « fines » en passant par un traducteur ou une traductrice.

Il semble probable que ce problème linguistique nous a amenés à interroger principalement les personnes les plus « intégrées », au sens où une méconnaissance de la langue du pays d'accueil constitue une situation isolante pour les personnes immigrées. C'est donc un biais dont il faut tenir compte lorsqu'on prend connaissance des résultats de cette recherche.

3) Résultats

Notre recherche avait pour objectif de mieux comprendre les impacts des cours de vélo et le profil des personnes qui y participent. Pourquoi ces personnes décident-elles de suivre ces cours ? Que leur apporte l'apprentissage du vélo ? Quel impact cela a-t-il pour elles en termes de motilité et d'*empowerment*. C'est à ces questions que ce chapitre cherche à répondre. Nous allons nous intéresser dans un premier temps au profil des participant·e·s et à leurs habitudes de mobilité avant d'analyser les impacts que les cours de vélo ont pour elles/eux.

1. Profil des participant·e·s

Le public de ces cours est loin d'être homogène, et dépend dans certains cas de l'intitulé choisi pour le cours ou des organisations partenaires.

A. Une majorité de femmes issues de la migration

Comme nous l'avons vu, certains de ces cours ont des public cible particuliers, notamment lorsqu'ils sont donnés en partenariat avec une association (par exemple les associations de rencontre et d'échange destinées aux femmes migrantes). Il est surprenant de constater que même lorsque ces cours ne s'adressent pas à un public spécifique (c'est le cas à Genève, Lausanne et Nidau par exemple), la majorité des participant·e·s sont des femmes issues de la migration.

Si les participant·e·s au cours de vélo sont majoritairement des femmes issues de la migration, leur profil n'en sont pas moins divers. Ils regroupent ainsi des personnes d'origine, d'âge et de milieux sociaux très divers, certaines arrivées récemment, et d'autres installées en Suisse depuis des décennies. Par ailleurs, il convient de rappeler qu'un certain nombre d'hommes et de personnes qui ne sont pas issues de la migration sont également présentes au sein de ces cours, dans une proportion minoritaire mais non négligeable. Ils représentent $\frac{1}{4}$ des personnes interrogées dans le cadre de ce travail. Le Tableau 3 permet de se faire une idée du profil des participant·e·s qui ont été interrogé·e·s.

Variable	Modalité	Nombre
Sexe	Femme	29
	Homme	7
Âge (donné ou estimé)	25 ans ou moins	2
	26 - 35 ans	12
	36 – 45 ans	14
	46 – 55 ans	4
	Plus de 56 ans	4
Origine ¹⁰ (plusieurs réponses possibles)	Afrique du Nord	3 (Algérie, 1 ; Maroc, 2)
	Afrique sub-saharienne	8 (Bénin, 1 ; Congo, 1 ; Erythrée, 2 ; Ethiopie, 1 ; Kenya, 2 ; Sénégal, 1)
	Amérique latine	5 (Argentine, 1 ; Brésil, 1 ; Colombie, 1 ; Pérou, 2)
	Amérique du Nord	1 (Etats-Unis, 1)
	Asie du Sud	3 (Afghanistan, 1 ; Inde, 1 ; Sri Lanka, 1)
	Asie de l'Ouest	3 (Azerbaïdjan, 1 ; Syrie, 1 ; Turquie, 1)
	Europe de l'Est	2 (Roumanie, 1 ; Ukraine, 1)
	Reste de l'Europe	4 (Italie, 1 ; Royaume-Uni, 1 ; Suisse, 2)
	Non connue	5
Total		36

Tableau 3 - Profil des participant•e•s

¹⁰ Selon les Codes standard des pays et des zones à usage statistique de l'ONU.

B. La motilité des participant·e·s

La plupart des participant·e·s à ces cours ne semblent pas avoir de problèmes de mobilité majeurs, au sens où leurs choix ne paraissent pas contraints par un manque d'option ou des options hautement insatisfaisantes (cf. Tableau 4). Les participant·e·s sont ainsi nombreux·ses à posséder le permis de conduire (16 sur les 20 ayant répondu à cette question¹¹) même si tous ne possèdent pas une voiture (11 sur les 22 ayant répondu à cette question). Ils sont également un bon nombre à utiliser régulièrement les transports publics (18 sur les 25 personnes ayant répondu à cette question).

		Participant·e·s pendant le cours	Ancien·ne·s participant·e·s	Total
Permis	Oui	8	8	16
	Non	4	0	4
	<i>Sans réponse</i>	16	0	16
Voiture	Oui	5	6	11
	Non	9	2	11
	<i>Sans réponse</i>	14	0	14
Transports Publics (régulièrement)	Oui	12	6	18
	Non	5	2	7
	<i>Sans réponse</i>	11	0	11

Tableau 4 - Utilisation des autres modes de transport

Le cas de quelques participant·e·s constitue cependant une exception à cette affirmation. Il semble qu'au moins deux des personnes interviewées dans le cadre de cette recherche n'avaient pas d'alternative satisfaisante à l'usage du vélo, par exemple parce qu'elles habitaient dans des communes périphériques mal desservies par les transports en commun et, ne disposant pas du permis de conduire, étaient donc contraintes à de longs trajets à pied¹².

¹¹ Le nombre parfois élevé de 'sans réponse' est à lier à des questions méthodologiques (expliquées plus haut), à savoir le choix d'effectuer des entretiens non structurés avec les participant·e·s interrogé·e·s pendant le cours.

¹² Nous faisons ici attention à distinguer ces personnes de celles qui effectuent de longs trajets à pied par choix, parce qu'elles ont du plaisir à le faire, ce qui était le cas de certain·e·s participant·e·s à ces cours.

Quelle que soit leur motilité, les participant·e·s ont en commun de ne pas maîtriser le vélo. Chaque personne possède une histoire personnelle qui explique que cet apprentissage n'ait pas eu lieu. Notre analyse met en avant trois facteurs qui expliquent au moins partiellement cette tendance. Ces trois facteurs s'entremêlent dans les récits des participant·e·s, parfois énoncés de manière explicite, parfois de manière plus implicite. Il s'agit de :

- la culture vélo (entendue ici comme à la fois l'image du vélo et la *cyclabilité* du territoire¹³)
- le genre
- les moyens financiers.

Ces trois facteurs interviennent à trois niveaux différents :

- au niveau individuel
- au niveau familial
- au niveau sociétal.

Ainsi, certains pays ou certaines villes n'ont (ou n'avaient pas) une forte culture vélo. Dans ce cas-là, le vélo ne correspond pas à un apprentissage naturel de l'enfance :

« J'ai grandi dans une ville du Sud de l'Italie et personne ne faisait de vélo en ville. Il y avait juste une étrangère et aussi un ami à moi et tout le monde pensait qu'il était fou... »

(participant au cours de Genève, 2016)

[Retranscrit sans enregistrement]

Mais l'image du vélo peut aussi être « genrée ». Dans certains pays, en effet, il n'est pas considéré comme acceptable pour une femme de faire du vélo. Une participante, originaire d'Algérie, témoigne ainsi :

« On ne voit pas souvent des femmes à vélo. Je ne sais pas c'est culturel. Toute petite oui. Quand j'étais jeune je montais à vélo, je sortais jouer avec mes copines à vélo. On faisait des ballades et tout. Mais à partir de la

¹³ Pour une définition de la *cyclabilité*, voir partie 2.1.A

puberté c'est difficile de voir une jeune fille à vélo. C'est culturel c'est comme ça, on n'accepte pas. J'ai arrêté et j'ai repris ici. »

(participante au cours de Genève, 2013)

Dans ce témoignage, on voit se dessiner le lien entre la question du genre et celle de la culture vélo. Dans certains contextes, l'utilisation du vélo est tout à fait acceptable pour les hommes (et les enfants) mais pas pour les femmes. Ce sont alors des questions morales (éventuellement liées à la religion) qui sont mises en avant.

Dans d'autres contextes, c'est le facteur économique qui entre en interaction avec le facteur du genre. Deux participantes originaires du Kenya expliquent ainsi :

« Au Kenya, seuls les garçons des familles riches apprennent à faire du vélo. Les filles peuvent éventuellement emprunter le vélo de leur frère s'il est d'accord. Mais pour les familles plus pauvres, acheter un vélo n'est pas une option »

(participantes au cours de Genève, 2016)

[Retranscrit sans enregistrement – traduit de l'anglais]

Comme on le voit au travers de ce témoignage, ces différents facteurs interviennent également à l'échelle de la famille. Dans une même société, les moyens financiers, la culture vélo et la perception du genre varient d'une famille à l'autre.

La responsable PRO VELO à Genève explique ainsi qu'il est important de prendre en compte la culture familiale :

« Il y a la question de la culture, mais il y a également la question de la culture familiale. J'ai une amie par exemple, qui n'a pas appris le vélo car elle était fille unique dans une famille peu ouverte et elle n'a pas eu l'occasion d'apprendre. »

(responsable des cours à PRO VELO Genève)

[Retranscrit sans enregistrement]

Ainsi, même dans des pays où il existe une culture cycliste, le vélo peut rester étranger au sein du cercle familial, parce que les parents ne le pratiquent pas, ou parce qu'ils ont peur de voir leurs enfants l'utiliser etc. Or cette dimension familiale est apparue comme importante dans l'histoire de plusieurs participant·e·s.

« Petite je n'ai pas appris, je crois que mes parents avaient peur de me laisser aller toute seule dans la rue. Je n'avais pas une grande autonomie de mobilité. »

(participante au cours de Genève, 2016)

[Retranscrit sans enregistrement]

Enfin, il convient de prendre en considération l'échelle individuelle. Plusieurs personnes n'ont pas appris le vélo en raison d'un « incident de parcours » personnel : un accident, une condition physique particulière, etc. Une participante brésilienne témoigne :

« Quand j'étais petite, ma sœur est tombée à vélo et elle s'est blessée et ça m'a traumatisée. C'est pour ça que je n'ai pas appris »

(participante au cours de Lausanne, 2016)

[Retranscrit sans enregistrement]

Cependant, ces histoires personnelles peuvent aussi être lues au prisme du genre. L'une des participantes interrogées établit ainsi un lien entre son histoire personnelle – le fait que ses parents l'aient considérée comme trop petite et trop fragile pour apprendre le vélo – et la prédominance de femmes dans le cours de vélo qu'elle a suivi :

« Les hommes sont plus susceptibles d'apprendre quand ils sont jeunes. Ils pratiquent plus le vélo pendant leur enfance. Mais les femmes qui se sentent fragiles, ou qui ont eu la même histoire que moi avec mes parents. Peut-être qu'on leur a dit qu'elles ne peuvent pas faire de vélo, qu'elles sont trop petites ou qu'elles risquent de se blesser ».

(participante au cours de Genève, 2014-2015)

[Traduit de l'anglais]

On peut supposer qu'en raison de l'importance du genre dans la socialisation, un même « incident de parcours » n'aura pas nécessairement les mêmes conséquences pour un garçon ou pour une fille. Le témoignage d'un participant amène néanmoins à nuancer cette hypothèse : élevé par sa grand-mère, il n'a pas appris car cette dernière avait peur qu'il ne se blesse.

Le schéma ci-dessous permet de mettre en lumière les différents facteurs qui peuvent expliquer le fait que les participant·e·s n'aient pas appris le vélo dans leur enfance :

	Echelle individuelle	Echelle familiale	Echelle sociétale
Facteur «culture vélo»	Perception du vélo au niveau de l'individu et de la famille		Perception du vélo dans la société & cyclabilité du territoire
Facteur genre	Image de soi - confiance en ses propres capacités à apprendre et utiliser le vélo	Décision de laisser ou non les filles de la famille apprendre et pratiquer vélo	Acceptabilité de l'utilisation du vélo par les femmes dans la société
Facteur économique	Représentations liées au genre au niveau de l'individu et de la famille	Possibilité d'avoir accès à un vélo - en particulier pour les femmes	Représentations liées au genre dans la société - normes sociales
	Manque de moyens économiques au niveau de l'individu et de la famille		Fonctionnement du système de mobilité

Figure 9 - Facteurs de non-apprentissage du vélo pendant l'enfance

Ces facteurs permettent d'expliquer en partie la surreprésentation des femmes issues de la migration parmi les participant·e·s des cours, même si bien d'autres facteurs peuvent entrer en jeu.

C. Motivations à suivre ces cours

Tout comme le profil des participant·e·s, les motivations à suivre ces cours sont variées. Il est très intéressant de comprendre ce qui amène une personne à suivre ce cours, à un moment précis de sa vie.

La présence d'enfants, en particulier lorsque ceux-ci commencent à apprendre le vélo ou seraient en âge de la faire est un facteur clairement déterminant pour plusieurs participant·e·s. Ces personnes décident ainsi d'apprendre pour pouvoir enseigner le vélo à leurs enfants ou simplement pour pouvoir en faire avec eux.

Pour d'autres la motivation se trouve dans leur entourage : un conjoint, des amis, des colocataires, etc., afin de pouvoir se déplacer ensemble ou profiter avec eux du vélo comme loisir.

La décision de suivre le cours peut aussi être liée à un besoin de mobilité, par exemple lié à une activité professionnelle.

Certains changements importants dans la vie des participant·e·s, comme un déménagement, ou un changement dans la situation familiale (séparation, divorce, deuil) permettent également d'expliquer la décision de s'inscrire au cours. L'environnement change et devient plus propice au vélo, ou bien certains moyens de transport qui étaient disponibles ne le sont plus. Les habitudes se modifient et cela conduit à essayer de nouvelles choses, dont le vélo fait partie. Dans certains cas, l'apprentissage du vélo peut aussi correspondre à une forme de reconstruction personnelle.

Enfin, l'apprentissage du vélo fait parfois partie d'une sorte de 'liste des choses à réaliser dans sa vie' et l'envie d'apprendre peut donc être présente depuis longtemps. Dans ce cas, le fait de découvrir l'existence des cours, que ce soit par le biais des médias ou grâce aux récits d'un·e proche, peut servir d'élément déclencheur :

« Moi j'avais entendu ça à la radio que ça existait les cours pour adultes pour apprendre à faire du vélo et puis je me suis intéressé. (...) Quand j'avais 20 ou 22 ans, je voulais faire avec les roues de côtés et tout ça. J'avais acheté les roues, tout pour faire et c'est vrai que ça me gênait (...) Et puis après le temps passe et puis

cette fois comme j'avais entendu qu'il y avait des cours pour adultes, je me suis dit 'pourquoi pas... ? c'est l'occasion !' »

(participant au cours de Lausanne)

2. Motilité et *empowerment* : les multiples effets de ces cours

Grâce au travail d'observation participante et aux entretiens menés dans le cadre de cette recherche, nous avons pu percevoir les nombreux impacts des cours de vélo pour adultes et femmes migrantes. Afin de mieux comprendre ces impacts et de les analyser, nous avons constitué une grille de lecture qui repose sur les concepts de motilité et d'*empowerment* et met en relation ces concepts avec le contexte spécifique des cours de vélo (voir partie 2.1.C). Cette grille de lecture se décline en trois dimensions : l'individu et ses capacités ; l'individu dans son environnement proche et enfin l'individu dans la société.

A. L'individu et ses capacités

Notre travail de terrain nous a permis de mettre en lumière un triple impact de ces cours au niveau de l'individu et de ses capacités. Les cours amènent les participant·e·s à accroître leurs compétences de mobilité et leur motilité. Ils peuvent avoir un impact sur le sentiment de confiance en soi. Enfin, ils peuvent permettre aux participant·e·s une forme de (ré)appropriation de leurs corps.

Motilité

Comme évoqué plus haut, le concept de motilité n'est pas utilisé directement par les personnes que j'ai interviewées, néanmoins on remarque que les trois dimensions de la motilité sont, quant à elles, bien présentes dans le discours des responsables de cours et sont prises en compte dans les formations offertes.

Les cours de vélo proposés par PRO VELO ont pour objectif de permettre aux personnes qui les suivent d'apprendre à pédaler et de pouvoir se servir du vélo pour leurs loisirs ou leur mobilité quotidienne. Cependant, les recherches existantes montrent que la mobilité réalisée n'est pas la seule qu'il importe de prendre en compte pour comprendre les impacts de ce type de projets. Les participant·e·s, même s'ils/elles n'utilisent pas le vélo régulièrement, peuvent

acquérir de nouvelles compétences, accéder à un nouveau moyen de transport, qu'ils/elles s'approprieront ou non par la suite. Ce sont ces mécanismes que nous allons étudier ici.

- Les compétences :

C'est par les compétences que nous commencerons ici, puisque cette dimension est inhérente aux objectifs de ces cours, qui cherchent avant tout, à offrir de nouvelles compétences aux participant·e·s.

Ces compétences sont diverses, et peuvent être résumées de la manière suivante, chaque compétence « principale » pouvant être développée par des compétences « complémentaires » :

- savoir pédaler (trouver l'équilibre, comprendre le fonctionnement du vélo, développer un certain niveau d'habileté et de force)
- pouvoir rouler dans le trafic (connaître le code de la route, gérer le stress lié à la situation, réagir rapidement et sans hésitation)
- pouvoir utiliser le vélo dans ses activités quotidiennes (se repérer, planifier un itinéraire, estimer les distances et temps de trajet)

Les responsables des cours rapportent les résultats suivants en matière de gain de compétences : à la suite du cours, entre 80 et 100% des participant·e·s peuvent pédaler, tandis qu'entre 10 et 50% parviennent à rouler dans le trafic.

Sur les six ancien·ne·s participant·e·s rencontrées plusieurs mois ou plusieurs années après qu'elles aient suivi le cours¹⁴ :

- Cinq pouvaient à l'issue du cours pédaler dans le trafic, certain·e·s sur des routes calmes, d'autres quelles que soient les conditions.
- Deux avaient appris à pédaler dans des zones protégées et l'une d'elles pédale désormais sur des routes calmes, tandis que l'autre continue de profiter du vélo dans les parcs
- Un n'avait pas réussi à apprendre à pédaler pendant le cours mais à force de persévérance, peut maintenant pédaler sans problème, y compris dans le trafic. Il témoigne :

¹⁴ Ces résultats ne correspondent pas aux statistiques indiquées par les personnes responsables de ces cours, mais cela est peu surprenant puisque les personnes ayant accepté notre invitation à un entretien étaient sans doute parmi celles ayant une motivation et une implication forte.

« Moi au bout de 4 vendredis [jour des cours] c'était pas encore ça, et puis comme j'habite un peu en dehors de Lausanne, (...) j'ai acheté un vélo (...) et je mettais le vélo dans la voiture et puis je partais un peu dans la forêt dans les champs. Je me suis exercé, exercé, exercé (...) et puis après j'ai commencé un peu tout seul à rester en équilibre (...). J'ai insisté, j'ai insisté et après ça a commencé à venir un peu tout seul, pour moi c'était un peu une délivrance, c'était une joie. Et puis voilà après petit à petit je faisais même tous les weekends. Parce qu'au départ je mettais le vélo dans la voiture (...) ensuite je le poussais un petit peu puis après une fois que ça allait il fallait pédaler (...). Et puis après, les derniers temps, ça doit faire 3, 4 mois comme ça, j'ai pris le vélo tout seul, j'allais pas avec la voiture, je sortais de la maison en allant à vélo. Et j'ai fait un dernier cours, il y avait un cours avancé pour aller dans la circulation. »

(participant au cours de Lausanne, 2015)

Ces résultats montrent que les compétences des participant·e·s continuent d'évoluer après le cours, pour peu qu'ils/elles persévèrent. Par ailleurs, l'existence de cours plus avancés donne parfois l'opportunité de parfaire les connaissances acquises et d'en développer de nouvelles.

- L'accès

Le premier objectif de ces cours n'est pas de résoudre la question de l'accès au vélo¹⁵. Cette dimension est néanmoins très importante pour que les compétences acquises puissent se concrétiser en une pratique réelle du vélo. Plusieurs obstacles liés à l'accès peuvent se poser : des problèmes d'ordres financiers, tout d'abord, puisque la somme que représente l'achat d'un vélo, même d'occasion peut être source de découragement pour certaines personnes ; mais aussi des barrières plus psychologiques. Ainsi, les entretiens effectués montrent que si les personnes ne se sentent pas assez en confiance à la fin du cours, elles hésiteront souvent à investir dans un vélo, de peur de ne pas l'utiliser. Or, ne pas avoir accès aisément à un vélo peut constituer un frein à leur progression par la suite.

¹⁵ Il ne s'agit pas ici de la question de l'accès à un vélo pour le cours, qui comme expliqué précédemment est garanti dans le cadre de tous ces cours.

L'expérience des responsables de cours les a amenés à prendre en compte la dimension de l'accès. Cette prise en compte se fait donc de différentes manières, là encore en fonction de leurs moyens et des logiques intrinsèques à chaque cours.

A Fribourg, par exemple, le responsable du cours essaie d'offrir un vélo à chacun·e·s des participant·e·s du cours :

« Avec le cours, j'essaie aussi de procurer des vélos en retapant les vélos que les régies jettent normalement car ils restent dans les appartements. L'année dernière, j'ai ainsi pu donner des vélos à presque toutes les participantes, et même parfois à leurs enfants. Car le problème, c'est que la bourse au vélo¹⁶ a lieu avant le cours au printemps, donc si les personnes doivent attendre un an, généralement elles ne reprennent pas. »

(responsable du cours à Fribourg)

Dans d'autres cas, les participant·e·s ont la possibilité d'acheter le vélo avec lequel elles ont appris, au prix de 200 CHF. Si pour certaines personnes, cela n'est pas un problème, pour d'autres, cela représente malgré tout une somme conséquente. Afin que cela ne soit pas un blocage, les responsables offrent alors parfois la possibilité de payer cette somme en plusieurs fois.

« Et puis elle [la responsable des cours] m'a même fait facilité de paiement. J'ai pas payé cash, elle m'a dit combien tu peux ? J'ai dit je peux 50 CHF par mois. Elle m'a donné les bulletins de versement et j'ai payé 50 CHF par mois. »

(participante au cours de Nidau, 2016)

Enfin, lorsque il ne leur est pas possible de fournir un vélo directement, les responsables de cours peuvent aider sur le choix du vélo, en se rendant sur les lieux de vente avec les participant·e·s ou simplement en donnant des conseils. Cet accompagnement est important pour surmonter les éventuels obstacles psychologiques à l'achat d'un vélo.

¹⁶ Les bourses au vélo sont des ventes de vélos de seconde main. Elles sont dans certains cas organisées également par l'association PRO VELO.

« Nous avons aussi organisé parfois des visites à la bourse aux vélos »

(responsable du cours dans la région de Berne)

« Et puis c'est eux qui m'avaient conseillé sur ce que je devais prendre comme vélo. Une dame très gentille, elle m'a conseillé parce qu'elle avait le même je crois. »

(participante au cours de Genève, 2013)

- L'appropriation

La question de l'appropriation est un aspect central de la motilité. Il se peut très bien qu'une personne acquière la compétence de faire du vélo, ait accès à un vélo, mais ne l'utilise jamais car cela n'entre pas dans ces projets, ne correspond pas à ses besoins, ou ne rentre pas dans ses habitudes. Un tel cas de figure semble rare parmi les participant·e·s de ces cours, néanmoins, on constate que ces derniers s'approprient le vélo de différentes manières : le vélo peut être approprié comme loisir (pour faire des promenades ou du sport) ou comme moyen de transport (ces deux modes d'appropriation ne s'excluant pas mutuellement).

	Souhaitée Participant·e·s pendant le cours	Réelle Ancien·ne·s participant·e·s	Total
Utilisation comme loisir	9	3	12
Utilisation comme transport	8	0	8
Utilisation comme loisir et transport	7	5	12
<i>Sans réponse</i>	4	0	4

Tableau 5 - Modes d'appropriation du vélo

Parmi les personnes qui utilisent ou souhaitent utiliser le vélo comme moyen de transport, les motifs d'usage sont variés. Il peut s'agir d'aller au travail, de faire des courses, de transporter ses enfants, etc.

« Pour le moment, j'utilise beaucoup la voiture pour des petits trajets alors ce serait bien de pouvoir prendre le vélo à la place. Par exemple pour emmener

les enfants à la crèche, avec la remorque. Et aussi pour remplacer des trajets à pied... par exemple, pour aller à la Migros car c'est à dix minutes à pied »

(participante au cours de Genève, 2016)

[Retranscrit sans enregistrement]

L'appropriation du vélo comme moyen de transport résulte d'une comparaison plus ou moins consciente avec les autres modes de transport que ces personnes ont à leur disposition. Elles décrivent ainsi le vélo comme moins cher, plus rapide ou encore plus agréable que leurs autres options de mobilité.

« J'utiliserai le vélo pour aller au travail... parce que c'est moins cher que les transports publics »

(participante au cours de Zollikofen, 2016)

[Retranscrit sans enregistrement – traduit de l'anglais]

« J'aimerais utiliser le vélo pour tout, pour faire des ballades, pour aller faire les courses, pour aller au travail... au lieu de prendre le bus, parce que c'est plus agréable »

(participante au cours de Genève, 2016)

[Retranscrit sans enregistrement]

« Si j'ose, j'aimerais bien l'utiliser pour faire des trajets, aller au travail par exemple, parce qu'avec les TPG cela me prend 50 minutes, alors qu'avec le vélo cela prendrait seulement 20 minutes... »

(participante au cours de Genève, 2016)

[Retranscrit sans enregistrement]

On peut noter ici que certains facteurs extérieurs peuvent constituer des barrières à l'appropriation du vélo. La pente, par exemple, semble être un facteur dissuasif pour plusieurs des participant·e·s au cours de Lausanne, les empêchant d'envisager le vélo comme un moyen de transport à part entière. Dans d'autres cas, c'est la circulation – le trafic automobile – qui limite la possibilité d'appropriation du vélo et incite les participant·e·s à circonscrire leur usage du vélo

aux parcs et autres espaces protégés. Ceci dépend souvent de la présence d'infrastructures adaptées et peut également être relié à la question de la compétence à gérer le stress lié au trafic.

Il est possible d'accompagner cette appropriation, comme l'illustre l'histoire de L., participante au cours de Genève :

« Ensuite ça a été le stade d'achat du vélo électrique. Ce qu'il faut comprendre c'est que chaque pas me demandait beaucoup d'effort. Je me demandais si j'étais capable de faire du vélo électrique... Finalement, je l'ai commandé dans un magasin, et il fallait deux mois pour qu'il arrive. Je me suis dit ouf, je ne vais plus en entendre parler pendant deux mois... et puis au bout de deux mois, je reçois un coup de téléphone... le vélo était arrivé... Je suis allé le chercher... j'avais peur. Le vendeur avait proposé d'aller faire un tour pour prendre confiance. (...) On est allé sur un chemin très difficile et puis il m'a ramenée jusqu'à chez moi. Je ne sais pas si j'aurais osé aller toute seule. Maintenant je vais au travail avec »

(participante au cours de Genève, 2013)

[Retranscrit sans enregistrement]

Afin de favoriser le processus d'appropriation, les moniteurs emmènent les participant·e·s, autant que faire se peut, sur la route. Ces sorties sont bien sûr liées à l'acquisition des compétences mais elles sont aussi un accompagnement vers un usage autonome de cet outil.

Confiance en soi

Les cours de vélo donnent à certain·e·s participant·e·s un sentiment de confiance en elles/eux, qui peut apparaître dès les premières heures de cours, lorsque les personnes découvrent qu'elles apprennent quelque chose dont elles ne se pensaient parfois pas capable. Ce sentiment de confiance en soi est aussi corrélé à l'attitude des formateurs qui accompagnent les participant·e·s dans cette aventure.

L'observation participante nous a permis de percevoir les émotions fortes qui peuvent s'exprimer durant les cours. L'enthousiasme et la fierté qui ressortent lorsque les participant·e·s parviennent à trouver l'équilibre contraste avec l'ambiance de stress qui précède souvent le début

du cours. C'est ce qui contribue à faire de ces cours des moments intenses d'un point de vue humain.

Ces sentiments ressortent également dans de nombreux entretiens :

« Et puis la troisième leçon, je suis partie... ah j'étais contente. J'ai appelé mon fils : 'ça y est j'y suis arrivée !' »

(participante au cours de Nidau)

« J'étais vraiment ravie, et j'étais fière de moi. Comment dire, j'avais pas envie de m'arrêter. Je roulais, je roulais. »

(participante au cours de Genève)

Le témoignage d'une participante confirme l'importance du rôle des formateurs dans cette prise de confiance :

« Je pense que les animateurs, eux même ils nous aident à avoir confiance en nous. C'est pas que le cours avec toutes ces techniques qui m'a donné confiance en moi, c'est aussi le rapport humain qu'ils avaient avec nous et qui nous a donné un petit peu confiance en nous, en tous cas pour moi. »

(participante au cours de Genève)

Au delà de ces sensations de confiance en soi et de fierté, le fait d'acquérir la compétence « vélo » est également important dans la perception de soi, comme le montrent ces témoignages :

« Maintenant, je me sens invalide si je ne sais pas faire de vélo »

(participante au cours de Genève)

[retranscrit sans enregistrement]

« quand [mes enfants] étaient petits, je ne savais pas faire le vélo et ils rigolaient : 'maman elle sait conduire la voiture pas le vélo'... c'est vrai que (...) ça m'a fait mal au cœur »

(participante au cours de Nidau)

Les cours de vélo peuvent donc avoir un rôle sur l'image de soi, à la fois en raison de leur dimension humaine et sociale, et en raison des compétences qu'ils permettent d'acquérir. En leur donnant la maîtrise d'un outil synonyme de liberté, de mobilité ou d'intégration, ces cours offrent aux participant·e·s de la confiance en elles/eux. Cependant, la manière de transmettre cette maîtrise et donc d'organiser ces cours n'est pas anodine et peut également contribuer à favoriser la confiance en soi. Le rôle des formateurs et formatrices est central dans ce processus.

(Ré)appropriation de son corps

Comme évoqué plus haut, le lien entre le vélo et l'*empowerment* des femmes est historiquement très lié à la question du corps. Pour être en mesure de faire du vélo, les femmes ont revendiqué de pouvoir porter des vêtements les rendant plus libres de leurs mouvements. Elles ont ainsi pu engager un processus de (ré)appropriation de leur corps.

Ce lien, bien que sous une forme différente existe aussi dans le cadre de ces cours. Plusieurs participantes expliquent qu'elles ont décidé d'apprendre le vélo pour récupérer d'un problème physique (de dos ou de genou) ou pour se sentir mieux dans leur corps :

« Ça m'a un peu libérée (...) parce que je ne me sentais plus bien... (...) Quand j'ai pris du poids, je ne me sentais plus bien. Puis depuis je me sens à nouveau bien, libre, épanouie. »

(participante, Nidau)

« Même si j'ai des kilos en plus, j'ai pas de cholestérol, j'ai pas de diabète, je suis bien dans mon corps maintenant. »

(participante, Genève)

Le vélo constitue ainsi pour plusieurs participant·e·s une forme d'exercice, douce ou au contraire intense, qui est épanouissante et leur permet de se sentir mieux dans leur corps. Sans entrer dans le problème complexe de la relation au corps dans les sociétés occidentales, dans tout ce qu'elle peut avoir d'oppressante, on constate à travers ces témoignages le rôle que peut jouer l'apprentissage du vélo dans un processus de (ré)appropriation du corps parfois rendue difficile par certaines contraintes sociales.

B. L'individu dans son environnement proche

L'accroissement de la motilité, ainsi que les changements dans le rapport à soi et à son corps qui interviennent grâce à l'apprentissage du vélo, ont des conséquences sur la relation qu'entretient l'individu avec son environnement proche. Cette étude permet ainsi de mettre en lumière trois types d'impacts sur l'individu dans son environnement proche : les participant·e·s ont un sentiment de liberté accru ; ils/elles développent également leur autonomie. Enfin, ils/elles parviennent à se (ré)approprier l'espace.

Sentiment de liberté

Lorsqu'elles apprennent à pédaler, les personnes qui suivent le cours sont ravies du sentiment de liberté et d'indépendance que cela leur procure.

« C'est merveilleux, on se sent autonome »

(participante au cours de Genève)

« Le vélo a une symbolique, je ne sais pas la liberté (...) L'apprentissage du vélo, c'est d'abord une recherche d'équilibre et puis ensuite une recherche de plaisir, de liberté, d'autonomie »

(participante au cours de Genève)

[retranscrit sans enregistrement]

Chez les participant·e·s qui disposent aussi du permis et d'une voiture, ce sentiment de liberté est parfois exprimé par opposition aux contraintes que représentent la voiture.

« Je pense que moi c'est ma nature qui m'a plutôt poussée vers le vélo. C'est la liberté. Je suis une femme qui n'aime pas les contraintes. (...) Je trouvais que la voiture c'était une contrainte. Alors que j'avais le permis et tout - je me suis dit j'en aurai besoin pour les enfants, pour leurs activités, finalement, j'avais pas du tout besoin. »

(participante au cours de Genève)

« C'est plus libre parce que déjà on n'a pas besoin de chercher le parking, on n'a pas de stress »

(participante au cours de Nidau)

Tandis que pour d'autres, l'apprentissage du vélo, et l'apprentissage de la voiture sont deux étapes d'un même parcours : celui d'une recherche de mobilité et d'autonomie. Dans ces cas là, l'apprentissage du vélo relève plutôt du pragmatisme et correspond à un besoin.

« J'apprends le vélo, mais je suis aussi en train de passer mon permis. J'en suis à la partie théorique. Je fais les choses pas à pas »

(participante au cours de Zollikofen)

[retranscrit sans enregistrement – traduit de l'anglais]

« Je me suis dit avant de prendre la voiture, je vais m'inscrire au cours de vélo. J'avais besoin quand même avec le vélo de faire le tour des lieux et tout, pour bien repérer tous ces signaux (...) Après quand j'ai commencé avec mon cours d'auto-école, j'avais pas de problème parce que avant j'étais avec le vélo »

(participant au cours de Genève)

Autonomie

Que ce soit par opposition ou en complément de la voiture, ce sentiment de liberté s'assortit parfois d'un gain d'autonomie – ou plutôt de vélonomie - bien réel sur un plan spatial et temporel. Bien qu'il ne puisse pas toujours rivaliser sur de grandes distances, le vélo permet de s'affranchir des contraintes liées aux transports publics (réseaux et horaires) et à la voiture (manque de flexibilité) dans un rayon tout de même important :

« Mais c'était surtout être libre comme ça. Les transports en commun ils sont bien fournis, mais il faut les attendre, ils ont des horaires. Mais moi je prends mon vélo et j'y vais. (...) Et je rentre le soir quand je veux, je suis tranquille. Je pense que dans le local à vélo personne n'a réclamé la lumière sauf moi. »

(participante au cours de Genève)

On notera d'ailleurs que ce témoignage permet d'observer une forme de revendication afin d'obtenir les infrastructures et aménagements garantissant cette autonomie.

Le vélo peut donc permettre aux participant·e·s d'être plus mobile, d'effectuer des déplacements qui n'auraient pas été possibles avant mais aussi de se déplacer autrement, de manière plus simple, plus sûre, ou plus agréable.

Le vélo est également considéré comme source d'autonomie en raison de sa technologie maîtrisable, comme on le voit dans les témoignages suivants :

« A la maison, j'ai tout. J'ai une grande valise avec toutes les clés, tous les outils. Par exemple la charrette [pour transporter les enfants], c'est moi qui ai placé le système pour la mettre. Je me suis dit : je la mets moi-même, je me fais confiance pour la sécurité de mes filles, plus qu'à quelqu'un d'autre. »

(participante au cours de Genève)

« C'est un peu comme monter un meuble Ikea, vous arrivez avec les planches et ça prend forme et voilà vous êtes un peu content de vous-même. »

(participant au cours de Lausanne)

Une (ré)appropriation de l'espace

Grâce à cette nouvelle autonomie, les participant·e·s peuvent se (ré)approprier le territoire qui les entourent. Ils acquièrent une meilleure maîtrise de l'espace et de ses différentes métriques ou échelles. En effet, le vélo est pour certaines personnes le moyen d'aller plus vite et plus loin, tandis que pour d'autres il permet de ralentir et de se réapproprier l'échelle locale.

Le vélo, au contraire des modes motorisés, permet d'éprouver physiquement le territoire, d'acquérir une connaissance de la ville différente de celle que procurent les transports en commun ou la voiture :

« Avec le vélo, j'ai commencé à connaître mieux Genève qu'avant. Je me suis perdue 36'000 fois, je ne vous le cache pas, mais maintenant, je me repère, ça va. »

(participante au cours de Genève)

Cela concerne particulièrement les participant·e·s, qui adoptent le vélo dans le cadre de leur mobilité quotidienne et s'approprient ainsi l'espace d'une autre manière, à un autre rythme. Néanmoins, dans le cadre des loisirs également, le vélo donne accès à un périmètre beaucoup plus vaste que la marche et à une forme d'exploration différente de celle rendue possible par les transports en commun ou la voiture :

« Maintenant (...) je sors, je vais à la montagne. On fait des tours de plusieurs heures. J'ai vu des montagnes que je n'avais jamais vues depuis 20 ans que je suis en Suisse. »

(participante au cours de Nidau, 2015)

C. L'individu dans la société

La troisième série d'impacts des cours de vélo découle des deux premières et concerne l'individu dans la société. L'apprentissage du vélo améliore ou simplifie l'accès aux opportunités et activités. Il représente une pratique inclusive par rapport à la ville et à la société d'accueil. Il permet aussi une (ré)appropriation conviviale de la mobilité.

Accès aux activités et opportunités

L'autonomie et la maîtrise de l'espace acquises par le biais du vélo peuvent permettre à ces cyclistes novices d'accéder à des activités ou des opportunités auxquels ils/elles n'auraient autrement pas eu accès. Comme nous l'avons vu, les participant·e·s ont pour la plupart un assez bon accès à la mobilité avant d'apprendre le vélo et donc un assez bon accès aux activités et opportunités également. Malgré tout, le cas de certaines personnes fait figure d'exception. Par ailleurs, le vélo, puisqu'il permet un type de mobilité que les autres moyens de transport ne permettent pas, peut aussi rendre possible de nouvelles activités même pour les personnes n'ayant pas de problèmes majeurs de mobilité :

« Avec le vélo, on découvre des endroits vraiment magnifiques (...) Alors que je ne pense pas que j'aurais pu faire avec les bus, ou même avec la voiture. Parce que le vélo, j'ai l'impression que je me faufile partout »

(participante au cours de Genève)

« Par exemple, hier, j'avais un cours que je fais chaque mercredi et j'avais le médecin en même temps à 11h. Alors avec le vélo j'ai avancé avec le temps. J'ai fini là-bas à moins dix, et j'étais à 11h piles chez le médecin. (...) si je prends le bus, il faut attendre, il n'y a jamais un bus tout de suite. Avec le vélo, je mets mon casque, le gilet et tout droit ! »

(participante au cours de Nidau)

Ainsi, même dans les cas où le vélo n'est pas utilisé pour accéder à des activités radicalement nouvelles, il peut servir à rendre plus confortables, rapides ou sûrs des trajets existants.

Pratique inclusive

Comme cela a été expliqué plus haut, une majorité des personnes suivant ces cours sont issues de la migration. Ces cours peuvent donc représenter pour certain·e·s un pas ou une étape dans un processus d'intégration au sein de ce pays où, selon une participante : *« tout le monde sait faire du vélo »*. Plusieurs personnes mettent ainsi en avant le désir de pouvoir *« faire comme tout le monde »*.

Une participante au cours de Genève qui avait suivi de nombreux cours auprès de PRO VELO a demandé une attestation de participation aux cours, afin de la joindre à son dossier de naturalisation, offrant un exemple fort de cette symbolique d'appartenance ou d'intégration.

Une autre participante du cours de Genève aborde également cette question de l'appartenance :

« Mais l'intégration, ça c'était super. Parce que les gens qui nous donnaient le cours étaient Suisse. Ils ont pris le temps d'enseigner quelque chose aux autres (...) pour faire partie de quelque chose d'inclusif – pour que les personnes d'autres nationalités s'intègrent dans leur ville. (...) Ils veulent que plus de gens fassent du vélo et l'utilisent comme moyen de transport. Je pense qu'ils aiment leur ville et qu'ils veulent que les autres en fassent partie »

(participante au cours de Genève)

La notion d'appartenance a aussi du sens vis-à-vis de la relation aux autres cyclistes. Certains des participant·e·s qui sont aussi conducteurs, expliquent ainsi avoir changé de comportement vis-à-vis des cyclistes lorsqu'ils sont au volant de leur voiture :

« Ce que ça a changé c'est quand je suis dans la voiture et puis qu'il y a un cycliste, je peux être lui, je peux être à sa place comme cycliste. Alors je m'écarte, je fais attention, je laisse bien la place pour qu'il puisse pédaler. (...) C'est une forme de respect pour un cycliste qui fait un peu plus d'effort que vous. »

(participant au cours de Lausanne)

Le fait d'apprendre le vélo et de le pratiquer peut ainsi contribuer à donner le sentiment d'appartenir à une ville, à une région, à un pays, ou tout simplement à un groupe d'apprenants ou de cyclistes.

Une (ré)appropriation conviviale de la mobilité

Finalement, les cours engendrent parfois une réflexion plus large sur la mobilité, l'aménagement des villes ou la préservation de l'environnement comme le laissent apparaître certains entretiens :

« J'ai l'impression d'être un peu plus proche des valeurs qui préoccupent maintenant ma génération : c'est-à-dire de préserver l'environnement, de ne pas produire énormément de CO₂, de ne pas remplacer les voitures les unes après les autres, d'avoir un respect envers la nature. J'ai l'impression, peut-être de ne pas faire quelque chose pour la planète, mais en tous cas de ne pas nuire. »

(participante, Lausanne)

Le fait de ne pas seulement être « consommateur » de mobilité mais également d'être directement impliqué dans sa « production », contrairement aux modes motorisés, est important pour certains participant·e·s :

« On sait tous qu'on pollue, on sait tous ce qu'on fait à la nature, c'est vrai que le vélo c'est quelque chose de plus équilibré. Vous donnez de votre personne. La voiture, si vous avez le porte-monnaie, vous payez l'essence, vous payez les

réparations et puis voilà, vous pouvez avoir une belle voiture. Tandis que le vélo, vous pouvez aussi avoir un joli porte-monnaie mais il faut pédaler, même si vous avez un vélo à 3'000 ou 10'000 francs, il faut pédaler »

(participant, Lausanne)

Ces notions de respect et d'équilibre renvoient à l'idée de mobilité conviviale (Illich, La convivialité, 1973), précédemment abordée. Il ne s'agit pas seulement d'être mobile mais de l'être d'une manière qui ne soit pas nuisible à la société et à l'environnement et d'être impliqué dans la production de cette mobilité afin de ne pas la subir.

Conclusions

Les cours de vélo pour adultes existent dans de nombreuses villes et pays. Notre recherche avait pour objectif de permettre une meilleure compréhension des caractéristiques et des impacts de tels cours dans le contexte Suisse. Notre analyse est basée sur une étude qualitative des cours donnés par l'association PRO VELO (cours pour adultes ou plus spécifiquement pour femmes migrantes) dans plusieurs villes suisses. Elle repose sur une grille de lecture originale liant les concepts de motilité et d'*empowerment*, qui nous semblaient offrir deux regards complémentaires sur ces cours.

Notre étude permet ainsi, tout d'abord, de saisir le profil des participant·e·s à ces cours, ainsi que leurs motivations à se lancer dans ce difficile apprentissage. Une grande majorité des personnes interrogées dans le cadre de cette étude sont des femmes issues de la migration. Dans certains cas, cela correspond explicitement au public cible du cours, mais il est intéressant de constater que cette tendance reste vraie dans les cas où le cours est ouvert à tout le monde. Les participant·e·s à ces cours possèdent pour la plupart une motilité assez développée, au sens où peu d'entre elles/eux a réellement des difficultés à accéder aux activités de la vie courante. Quelques personnes font cependant figure d'exception en ayant à marcher sur de longues distances par exemple. Quoi qu'il en soit, les participant·e·s ont en commun de ne pas maîtriser l'usage du vélo. Chacun(e) possède une histoire personnelle qui explique que cet apprentissage n'ait pas été possible pendant leur enfance. Dans ces témoignages, s'entremêlent trois facteurs « de non apprentissage » - qui permettent d'expliquer en partie la surreprésentation des femmes issues de la migration dans le public de ces cours – il s'agit de la culture vélo, du genre et des moyens économiques. Toutes ces personnes ont des motivations diverses à suivre le cours. Nous mettons ici en lumière les plus fréquentes : la présence d'enfants, en particulier lorsque ceux-ci sont en âge d'apprendre le vélo est ainsi un facteur déterminant pour plusieurs participant·e·s ; pour d'autres c'est l'influence de l'entourage ; des séparations ou des déménagements peuvent également motiver la décision ; finalement des besoins explicites de mobilité peuvent aussi être à l'origine de la décision d'apprendre. Le fait d'entendre parler du cours constitue bien entendu un élément déclencheur important.

Concernant les impacts de ces cours, notre analyse permet de mettre en avant un certain nombre d'effets, regroupés autour des trois dimensions qui constituent notre grille de lecture :

l'individu et ses capacités, l'individu dans son environnement proche et enfin l'individu dans la société.

- L'individu et ses capacités :

Les cours permettent aux individus de gagner en motilité, grâce à l'acquisition de compétences qui n'avaient pas été acquises pendant l'enfance, mais aussi grâce à un travail sur l'accès au vélo et son appropriation comme mode de transport ou comme loisir. Ils peuvent accroître l'estime de soi, de par les compétences acquises mais aussi le rôle joué par les formateurs. Enfin, ils sont aussi un moyen pour les participant·e·s de se sentir mieux dans leur corps dans le cadre d'un processus que nous qualifions de (ré)appropriation de leur corps.

- L'individu dans son environnement proche :

L'apprentissage du vélo est susceptible de créer chez les participant·e·s un sentiment de liberté, parfois similaire mais parfois distinct de celui offert par d'autres modes de transport tels que l'automobile ou les transports en communs. Le vélo offre aussi une autonomie accrue permettant de répondre de manière pragmatique à des problèmes de mobilité ou de rendre plus sûrs ou confortables certains trajets. Enfin, l'usage du vélo permet également aux participant·e·s de se (ré)approprier le territoire qui les entoure, certain·e·s l'utilisant pour aller plus loin ou plus vite, d'autres pour tirer profit de l'échelle locale.

- L'individu dans la société :

La pratique du vélo peut garantir à l'individu un meilleur accès à certaines opportunités et activités, comme accompagner ses enfants. Elle peut aussi lui donner un sentiment d'inclusion dans une société où « tout le monde » sait faire du vélo (parfois en opposition avec le pays d'origine où une image différente est conférée au vélo). Enfin, elle peut permettre aux individus de se (ré)approprier leur mobilité d'une manière qui ait du sens pour eux plutôt que de la subir.

Ces trois niveaux sont bien sûr en interaction. Les impacts à l'échelle individuelle se reflètent dans la relation à l'environnement proche et à la société. Les compétences acquises par l'individu lui permettent, par exemple, une plus grande autonomie et ainsi un meilleur accès à un certain nombre d'activités. Ces interactions lient le processus d'*empowerment* individuel à un *empowerment* collectif.

Les résultats de ce travail de recherche montrent l'importance de prendre en compte les trois dimensions de la motilité – les compétences, l'accès et l'appropriation – dans l'organisation des cours afin de permettre aux participant·e·s de réellement utiliser le nouvel outil qu'ils/elles ont à leur disposition. Les compétences, bien sûr, afin que les personnes apprennent à pédaler mais aussi qu'elles puissent aller à vélo dans le trafic. L'accès, car l'achat d'un vélo peut être une étape difficile si elle n'est pas encouragée. L'appropriation, enfin, de manière à ce que les compétences et accès acquis soient mis à profit, et que le vélo soit réellement utilisé.

Par l'étude de ces cours de vélo destinés aux adultes, cette recherche questionne le potentiel du vélo dans une perspective sociale, grâce aux concepts de motilité et d'*empowerment*. Les résultats présentés ici mettent en lumière, le rôle que peut jouer cet outil pour l'amélioration de la mobilité quotidienne, l'autonomie et l'inclusion sociale.

Ces résultats invitent ainsi à réfléchir au rôle du vélo par rapport à celui de la voiture. Si pour certaines personnes ayant suivi ces cours, vélo et voiture sont deux éléments complémentaires dans la recherche de mobilité et d'autonomie, pour d'autres les deux objets semblent porteurs de deux symboliques différentes. Pour ces dernières, le vélo permet une forme de liberté que la voiture ne peut pas offrir et se distingue également de l'automobile comme moyen de transport équitable et écologique. En tant qu'outil convivial, le vélo induit donc un processus d'*empowerment* différent de celui créé par l'automobile, puisqu'il fonde une perception particulière de soi et de l'espace.

Sans remettre en question l'importance de la voiture pour la mobilité et l'*empowerment*, cette étude cherche donc à mettre en avant le rôle que peut jouer le vélo dans cette équation, que ce soit en remplacement ou en complément de l'automobile. Ce potentiel du vélo est, nous semble-t-il, encore trop peu pris en compte, notamment dans les politiques d'accès à la mobilité.

Liste des références

- Aldred R. (2010) 'On the outside': constructing cycling citizenship. *Social & Cultural Geography*, 11(1), 35-52. <http://doi.org/10.1080/14649360903414593>
- Aronson S. H. (1952) The Sociology of the Bicycle. *Social Forces*, 30 (3), pp.305-312.
- Bacqué M.-H., Biewener C. (2013) *L'empowerment, une pratique émancipatrice ?* Paris, La Découverte, 175p.
- Beauvoir S. d. (1949) *Le deuxième sexe* (Vol. 2). Paris, Gallimard, 504p.
- Bolliger G. (2012-2013) *Manuel Cours de vélo pour migrantes*. PRO VELO Suisse
- Bourdieu P. (1979) *La distinction. Critique sociale du jugement*. Paris, Minuit, 680p.
- Calvès A.-E. (2009) Empowerment: The History of a Key Concept in Contemporary Development Discourse. *Revue Tiers Monde*, 4 (No 200).
- Gutiérrez L. (1990) Working with Women of Colour: An Empowerment Perspective. *Social Work*, 35 n°2, pp.149-154.
- Héran F. (2014) *Le retour de la bicyclette, Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*. Paris, La Découverte, 255p.
- Illich I. (1973) *La convivialité*. Paris, Points, 158p.
- Illich I. (2004) Energie et équité. Dans I. Illich, *Œuvres Complètes* (Vol. 1). Paris, Fayard, 792p.
- Kaufmann V. (2014) *Retour sur la ville : Motilité et transformations urbaines*. Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 198p.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M. and Joye, D. (2004), Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 : 745-756. doi : 10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x
- van der Kloof A., Bastiaanssen J., Martens K. (2014) Bicycle Lessons, Activity Participation and Empowerment. *Case Studies on Transport Policy*, 2(2), pp.89-95.
- Lévy, J. (2000). Les nouveaux espaces de la mobilité. Dans M. Bonnet et D. Desjeux (dir) *Les Territoires de la mobilité*. Presses Universitaires de France.
- Lévy J. (2003) Capital Spatial. Dans J. Lévy, M. Lussault (éds.), *Dictionnaire de la Géographie et de l'Espace des Sociétés*. Belin, 1033p.
- Mundler M., Rérat P. (2015) Développer l'usage utilitaire du vélo en Suisse, *Tracés* 13-14, pp. 6-9.

Mundler M., Rérat P. (sous presse) Le vélo comme outil d'empowerment - Les impacts des cours de vélo pour adultes sur les pratiques socio-spatiales. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°73, prévu pour juin/juillet 2018.

Orfeuill J.-P. (2010) La mobilité, nouvelle question sociale ? *SociologieS*, <http://sociologies.revues.org/3321>

Paquot T. (2009) La bicyclette urbaine : histoire et représentations. *Urbanisme*, 366, pp.45-50

Sen A. (1999) *Development as Freedom*. New Delhi, Oxford University Press, 366p.

Urry J. (2007) *Mobilities*. Polity Press, 336p.

Webber M. (1980). The Transportation Problem is A Problem in Social Equity. Prepared for US Congress, Subcommittee on the City of the Committee on Banking, Finance and Urban Affairs, *New Urban Rail Transit How Can Its Developments and Growth-Shaping Potential be realized?* Committee Print 96-7, 97th Congress, 1st Session, US Government Printing Office, Washington DC.

Willard F. E., (1991) *How I Learned to Ride the Bicycle: Reflections of an Influential 19th Century Woman*. Sunnyvale, Fair Oaks Pub, 104p.

Zola E. (1898) *Les trois villes. Paris*. Paris, Charpentier, 608 p.

Annexes

1. Grille d'entretien à destination des responsables de cours

- Le cours en général :

- Quand et pour quelle(s) raison(s) le cours de vélo pour adultes débutant-e-s / migrant-e-s a-t-il été créé ?
- Comment se déroulent les cours habituellement ?
- Combien y a-t-il de cours par années ?
- Quelle est leur durée ?
- Quelle méthode est utilisée ?
- Quel est le niveau des cours ?
- En quelle langue les cours sont-ils donnés ?
- Combien de participant-e-s y a-t-il en moyenne ?

- Les participant-e-s :

- Quel est le profil des participant-e-s généralement ?
- Quels sont leurs motivations et leurs objectifs vis-à-vis de ces cours ?
- Quel est leur niveau à l'issue du cours ?
- Suivent-ils/elles des cours de perfectionnement ?
- Ont-ils/elles un vélo ou se procurent-ils/elles un vélo ?
- S'intéressent-ils/elles à d'autres activités de PRO VELO ?

- Cours de cette année :

- Savez-vous déjà quand auront lieu les cours cette année ?
- Comment seront-ils organisés ?
- Avez-vous déjà une idée des effectifs pour l'année à venir ?

- Pour la recherche :

- Est-il possible d'assister aux cours ? (éventuellement en tant que bénévole)
- Est-il possible de faire des entretiens avec les participant-e-s, si celles/ceux-ci acceptent ?
- Est-il possible de contacter des personnes qui ont suivi le cours l'année dernière ou les années précédentes ?

2. Grille d'entretien à destination des participant·e·s pendant le cours

- Le cours :
 - Aviez-vous déjà fait du vélo avant ce cours ?
 - Qu'est-ce qui vous a motivé(e) à vous inscrire à ce cours de vélo (motivations profondes / évènement déclencheur) ?
 - Pensez-vous suivre un cours de perfectionnement ?
- Accès :
 - Avez-vous (accès à) un vélo ?
 - Savez-vous le réparer ? Cela est-il important pour vous ?
- Entourage :
 - Vos proches savent-ils faire du vélo ? Si non suivent-ils aussi des cours ?
- Autres modes de déplacements :
 - Comment vous déplacez-vous habituellement ?
 - Avez-vous le permis de conduire ? Est-ce que vous conduisez ? Cela pourrait-il changer maintenant que vous apprenez le vélo ?
 - Utilisez-vous les transports en commun ? Cela pourrait-il changer maintenant que vous apprenez le vélo ?
- Effets du cours et projets :
 - Pensez-vous faire du vélo à l'avenir ? A quelle fréquence ? Dans quel contexte ?
 - Pensez-vous que le vélo vous permettra de vous sentir plus à l'aise pour vos déplacements ?
 - Pensez-vous que le vélo va changer vos habitudes de mobilités ?
 - Pensez-vous que le vélo va changer vos activités ?
 - Pensez-vous que le vélo va changer autre chose dans votre vie ?
 - Votre relation à votre environnement proche, à votre quartier, à votre ville est-elle modifiée par votre apprentissage du vélo ?
 - Trouvez-vous qu'il est facile de faire du vélo dans votre quartier / votre ville ? Et éventuellement, pensez-vous que ces conditions pourraient être améliorées ?
- Représentations :
 - Que représente le vélo pour vous ?
- Profil :
 - Quel est votre âge ?
 - Quelle est votre nationalité ?
 - (- Depuis quand résidez-vous en Suisse)
 - Où résidez-vous ?

3. Grille d'entretien à destination des ancien·ne·s participant·e·s

- Utilisation du vélo :
 - Utilisez-vous le vélo ?
 - À quelle fréquence ?
 - Pour quels types de déplacement ?
 - Vous sentez-vous à l'aise pour rouler dans le trafic ?

- Le cours :
 - Quel(s) cours avez-vous suivi ?
 - Avez-vous déjà fait du vélo avant votre premier cours ?
 - Qu'est-ce qui vous avait motivé(e) à vous inscrire à ce cours de vélo (motivations profondes / évènement déclencheur) ?
 - Comment-vous étiez-vous senti après le cours ?
 - Le cours vous avait-il permis d'atteindre vos objectifs ?

- Accès :
 - Avez-vous (accès à) un vélo ?
 - Savez-vous le réparer ? Cela est-il important pour vous ?

- Entourage :
 - Vos proches savent-ils faire du vélo ? Ont-ils aussi suivi des cours ?

- Autres modes de déplacements :
 - Comment vous déplacez-vous habituellement ?
 - Avez-vous le permis de conduire ? Est-ce que vous conduisez ? Cela a-t-il changé depuis que vous avez commencé le vélo ?
 - Utilisez-vous les transports en commun ? Cela a-t-il changé depuis que vous avez commencé le vélo ?

- Effets du cours :
 - De manière générale, vous sentez-vous plus à l'aise pour vos déplacements ?
 - Le vélo a-t-il changé vos habitudes de mobilités ?
 - Le vélo a-t-il changé vos activités ?
 - Le vélo a-t-il changé autre chose dans votre vie ?
 - Votre relation à votre environnement proche, à votre quartier, à votre ville est-elle modifiée par votre usage du vélo ?
 - Trouvez-vous qu'il est facile de faire du vélo dans votre quartier / votre ville ? Et éventuellement, pensez-vous que ces conditions pourraient être améliorées ?
 - Pensez-vous continuer à utiliser le vélo à l'avenir ?

- Représentations :
 - Que représente le vélo pour vous ?

- Profil :
 - Quel est votre âge ?
 - Quelle est votre nationalité ?
 - (- Depuis quand résidez-vous en Suisse)
 - Où résidez-vous ?

Derniers numéros

Série *Études urbaines*

N°1 - 2018. Un campus en mouvement. Les pratiques de mobilité des étudiant·e·s et du personnel de l'Université de Lausanne. *Gianluigi Giacomel, Antonio Martin et Patrick Rérat*

N°2 - 2018. Les comptages vélos dans les villes suisses. *Daniel Baehler, Dimitri Marincek et Patrick Rérat*

N°3 - 2018. "C'est la liberté !" Étude des cours de vélo pour adultes en Suisse. *Marie Mundler et Patrick Rérat*