REPÈRES EUROPÉENS

Synthèse des échanges

Septembre 2025

Des ados à vélo

Imaginaires, représentations et actions pour transformer les pratiques

Repères européens du 17 juin 2025

Alors que la pratique du vélo progresse dans l'aire métropolitaine lyonnaise, les jeunes adolescents restent peu nombreux à l'adopter comme mode de déplacement quotidien.
Ce constat interroge : Quelles sont les raisons de ce désintérêt ? Quels imaginaires et représentations influencent leur rapport au vélo ? Quels freins limite leur pratique ? Comment la rendre plus désirable et accessible pour cette tranche d'âge si particulière ?

Si les aspects matériels — infrastructures cyclables, stationnements adaptés, accès à un vélo — sont bien identifiés, les dimensions culturelles et sociales sont encore peu explorées. Or, les imaginaires et les représentations jouent un rôle déterminant dans l'appropriation ou le rejet du vélo par les adolescents.

Dans le cadre de l'évaluation du Plan vélo sous l'angle de l'inclusivité, la Métropole de Lyon et Sytral Mobilités ont confié à l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise une mission spécifique sur les imaginaires et représentations du vélo chez les jeunes adolescents.

Cette démarche a donné lieu à l'organisation du séminaire "Repères européens", réunissant les retours d'expérience de Bruxelles, Amsterdam et la Suisse.

En croisant les regards européens, cette synthèse apporte des enseignements utiles pour penser une culture vélo plus inclusive, capable de répondre aux aspirations et aux besoins des jeunes, dans toutes leurs dimensions.

Urba lyon

Retours d'expériences

Trois retours d'expériences

Identifier et comprendre les trajectoires cyclistes des jeunes en Suisse par Aurélie Schmassmann.

Le rapport au vélo des adolescents en Région Bruxelloise par Antoine Châtelet.

Mobiliser l'environnement social des jeunes pour encourager la pratique du vélo à Amsterdam par Pepijn Verpaalen.

Trois axes, fil rouge des échanges

Usages et représentations du vélo chez les adolescents.

Freins et défis à la pratique cyclable.

Leviers pour transformer les imaginaires et encourager la pratique du vélo.

Nos invités

Fabien Bagnon,
Vice-président de la Métropole de Lyon en charge des mobilités innovantes et actives

Suisse : Aurélie Schmassmann
Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives, OUVEMA

Bruxelles : Antoine Châtelet
Chargé de projets Conseil Accompagnement et Etudes, PRO VELO

Ville d'Amsterdam : Pepijn Verpaalen
Manager Better Biking

Arthur Bajulaz
Métropole de Lyon
Chargé de mission Modes actifs
Direction des Mobilités / Service Analyse

Véronique Santoire
Sytral Mobilités
Cheffe de Projets Assistance Technique
Service Appui aux Territoires
Direction de la Stratégie Territoriale

L'essentiel / ce que l'on peut retenir

Le vélo adolescent ne se décrète pas, il s'inscrit dans une culture, un environnement et des usages partagés.

Les adolescents sont sous-représentés parmi les cyclistes réguliers, alors qu'ils constituent une cible stratégique pour ancrer durablement les mobilités actives.

Les freins dépassent les seuls aspects matériels (infrastructures, sécurité, accès) : ils sont aussi symboliques et sociaux (image « ringarde », stigmatisation, pression des pairs).

L'enjeu est de transformer le vélo-loisir en vélo du quotidien, en travaillant autant sur l'imaginaire et les représentations que sur les conditions pratiques.

Des leviers d'action pour développer la pratique vélo :

Agir simultanément sur l'infrastructure, l'accès matériel, la sécurité ressentie et l'imaginaire collectif.

Aménager des itinéraires sécurisés et attrayants répondant aux aspirations des jeunes (pouvoir rouler côte-à-côte, par exemple).

Associer parents et écoles pour lever les freins relationnels et sécuritaires (campagnes de promotion ciblées pour jeunes et parents, introduire le vélo dans les programmes scolaires, faciliter l'accès via de ateliers de réparations ou de prêts de vélo…).

Réinventer le récit du vélo : le présenter non comme un choix par défaut, mais comme un usage positif, libre et stylé.

Mettre davantage en avant les plus-values écologiques et physiques du vélo, particulièrement mobilisatrices pour les jeunes filles.

Top highlights

Cycling among teenagers cannot simply be mandated : it takes root in culture, surroundings and collective habits.

Adolescents remain under-represented among regular cyclists, even though they are a strategic target group for embedding active mobility in the long term.

Barriers are not only material — infrastructure, safety, access — but also symbolic and social, with cycling often seen as 'uncool', stigmatised or undermined by peer pressure.

The challenge is to shift cycling from leisure to everyday use, by working as much on perceptions and cultural imaginaries as on practical conditions.

Levers for action to expand cycling among teenagers :

Act on several fronts at once : infrastructure, access to bikes, perceived safety and the cultural imagination.

Create routes that appeal to teenagers, safe and attractive, allowing them to ride side by side.

Engage parents and schools to address relational and safety concerns through targeted campaigns, school-based cycling programmes, repair workshops and bike-loan schemes.

Recast the narrative of cycling — not as a fallback option, but as a positive choice: independent, stylish and desirable.

Highlight the ecological and health benefits, particularly persuasive for young girls.

Identifier et comprendre les trajectoires cyclistes des jeunes en Suisse romande

Aurélie Schmassmann présente les résultats de sa thèse consacrée aux pratiques cyclistes des adolescents âgés de 12 à 18 ans en Suisse romande.
Ce travail de recherche lui a permis d'identifier les trajectoires cyclistes des jeunes, de comprendre l'évolution de leurs pratiques au fil de l'adolescence, et d'analyser les représentations et les imaginaires associés au vélo.

Terrain d'étude

Ville d'Yverdon-les-Bains (près de Lausanne)

Topographie majoritairement plate

Trafic modéré, pas de tramway

Méthodologie

Enquête quantitative (1 358 réponses à un questionnaire)

Observations de terrain

Animation de groupes focus (150 jeunes, cyclistes réguliers et non -cyclistes).

Entretiens individuels auprès des jeunes (44) et des parents (10).

Quand le vélo quitte le quotidien des adolescents

L'apprentissage du vélo constitue une étape quasi universelle dans l'enfance : en Suisse romande, 98 % des jeunes déclarent avoir appris à en faire. Cette compétence est perçue comme un passage obligé, au même titre que d'autres savoir-faire culturels comme le ski, et reste fortement ancrée dans les représentations de l'enfance. Pourtant, cette pratique décroît rapidement au fil de l'adolescence.

Dès 12–13 ans, un quart des jeunes ne font déjà plus de vélo et, à 19 ans, près de la moitié ont cessé toute pratique. Cette évolution s'accompagne d'un phénomène de non-possession croissante de vélo : de nombreux jeunes déclarent ne pas avoir de vélo, ou d'en posséder un en mauvais état et même d'en posséder un sans jamais l'utiliser . L'analyse met en évidence une typologie de pratiques différenciées. On distingue d'abord les cyclistes utilitaires, qui se déplacent à vélo pour aller à l'école ou pour leurs activités quotidiennes.

À côté d'eux, les cyclistes récréatifs n'utilisent jamais le vélo comme mode de transport, mais uniquement pour des activités de loisirs, de sport ou de promenade.
Enfin, un troisième groupe rassemble les cyclistes occasionnels, qui mobilisent le vélo de manière ponctuelle, dans des contextes variés. L'évolution des trajectoires montre que la part des cyclistes utilitaires diminue sensiblement à partir de 15–16 ans, tandis que les pratiques récréatives prennent davantage de place, l'usage occasionnel restant relativement stable.

Concernant les représentations et l'image du vélo, les résultats révèlent une perception globalement positive. Les jeunes associent volontiers le vélo à des qualités de praticité, de rapidité, d'écologie ou encore de dimension ludique. Les termes négatifs existent — fatigant, dangereux, ennuyeux — mais restent minoritaires.

Des pratiques façonnées par le genre, la famille et l'environnement

La pratique et les représentations du vélo apparaissent fortement différenciées selon le genre. Les filles mettent davantage en avant les bienfaits écologiques et physiques de la pratique, mais elles sont aussi plus sensibles aux freins liés à la sécurité et plus enclines à préférer les transports publics, perçus comme une alternative pratique et sociale. Les garçons, quant à eux, valorisent surtout les dimensions hédonistes et fonctionnelles du vélo — rapidité, indépendance, liberté de mouvement — et évoquent davantage de craintes liées au matériel, comme le vol ou la dégradation de l'équipement.

L'influence familiale est déterminante. Les enfants dont les parents font du vélo sont plus souvent encouragés à en faire et se sentent globalement plus en sécurité lorsqu'ils pratiquent. Le niveau d'éducation des parents joue également un rôle : plus il est élevé, plus les jeunes ont tendance à connoter positivement le vélo. De même, la sphère des pairs agit comme un levier puissant : la pratique est facilitée lorsqu'elle peut être partagée entre amis, alors que l'absence de cyclistes dans le groupe social tend à décourager l'usage.

Enfin, le contexte territorial, parfois peu adapté, pèse lourdement. Près d'un tiers des jeunes interrogés disent ne pas ou peu se sentir en sécurité à vélo dans la ville étudiée, un ressenti plus marqué chez les lycéens, les filles et les adolescents habitant en périphérie. Ce sentiment est renforcé par la faiblesse des aménagements sécurisés.

Leviers et freins à l'usage du vélo

Les motivations exprimées par les adolescents s'articulent autour de quelques registres principaux. Le premier est l'efficacité : le vélo est perçu comme un mode rapide et pratique pour se déplacer. Vient ensuite le plaisir : beaucoup déclarent aimer faire du vélo, y trouvant une activité agréable et ludique.

Les valeurs écologiques sont également mobilisées, en particulier par les lycéens ou les jeunes destinés à des filières universitaires. L'indépendance et l'autonomie constituent un autre moteur fort, renforcé par la possibilité de se déplacer sans dépendre des parents ou des horaires de bus. Enfin, la dimension relationnelle joue un rôle non négligeable : faire du vélo avec ses amis rend la pratique plus attractive.

Les freins à la pratique sont variés : distances jugées trop longues ou trop courtes, forte concurrence des transports publics perçus comme pratiques et favorables à la socialisation, préoccupations liées à l'image corporelle (transpiration, coiffure), sentiment d'insécurité et inquiétudes parentales. S'y ajoutent des obstacles ponctuels, comme la météo ou le transport de matériel.

L'essentiel / ce que l'on peut retenir

Chez les adolescents suisses, le vélo est perçu comme « cool » et positif, mais reste peu utilisé comme mode de déplacement quotidien. L'usage décline fortement avec l'âge, au profit des transports publics, plus pratiques. La pratique dépend du genre, de l'exemple parental, du groupe de pairs et de la qualité des infrastructures, souvent jugées insuffisantes. Pour encourager la pratique vélo, il s'agirait de reconnaître le vélo non seulement comme moyen de transport écologique, mais aussi comme une expérience de plaisir, d'autonomie et de sociabilité.

Top highlights

For Swiss teenagers, cycling carries a positive and even "cool" image, yet it is rarely adopted as a daily means of transport. As they grow older, many turn instead to public transport, seen as both convenient and socially rewarding. Patterns of cycling are strongly influenced by gender, parental behaviour, peer groups and by infrastructure that is often judged insufficient. Encouraging uptake requires reframing cycling not only as an ecological choice, but as an experience of freedom, enjoyment and social connection.

Le rapport au vélo des adolescents en Région Bruxelloise

Antoine Châtelet présente les résultats d'une enquête menée pour Bruxelles Mobilité, sur les déplacements d'adolescents âgés de 12 à 17 ans et de leurs parents. Alliant données quantitatives et entretiens qualitatifs, elle explore la mobilité des adolescents au-delà du seul vélo, en analysant leurs usages, leurs besoins et l'influence des dynamiques familiales. Dans un contexte de saturation des transports publics, l'étude souligne l'intérêt stratégique de développer des alternatives de mobilité adaptées aux jeunes et mieux intégrées aux réalités du quotidien familial.

Fondée en 1992, Pro Vélo est une association sans but lucratif qui œuvre dans l'objectif de rendre le vélo accessible à toutes et à tous.

Active à Bruxelles, Anvers et en Wallonie, elle rassemble une centaine d'employés aux profils variés : mécaniciens, formateurs, chargés de projets…

C'est également un bureau d'étude qui réalise des enquêtes, des audits de politiques cyclables, et des comptages et accompagnement des entreprises.

Méthodologie d'enquête

L'enquête menée par Pro Vélo combine deux approches complémentaires. Le volet qualitatif repose sur trois groupes focus avec des élèves âgés de 12 à 13 ans, du primaire et du secondaire, issus de différents quartiers (Uccle, Schaerbeek, Molenbeek), ainsi qu'un groupe de parents (15 participants, bilingue, à Molenbeek). Le volet quantitatif repose sur des questionnaires en ligne auto-administrés. L'ensemble de la démarche prolonge une enquête réalisée en 2023 sur les déplacements des enfants du primaire, afin de mieux comprendre l'évolution des pratiques lors du passage au secondaire..

Les élèves : un usage récréatif, mais pas scolaire

L'analyse qualitative révèle qu'aucun des élèves interrogés ne se rend à l'école à vélo. Leurs trajets sont courts et majoritairement à pied (- de 30 min), en transports en commun (environ 15 min) ou en voiture. La quasi-totalité dispose d'un abonnement de transport et l'utilise même pour de petites distances. Le vélo est avant tout associé à un usage récréatif, le week-end, en vacances ou en famille, et fortement dépendant des saisons.

Certains manifestent une appétence pour des pratiques spécifiques comme le VTT ou le vélo de course, mais celles-ci restent marginales.

Dans l'ensemble, l'image du vélo est plutôt positive : les adolescents l'associent à des qualités de rapidité, de praticité et de plaisir, mais surtout lorsqu'il est pratiqué dans des espaces verts, à l'écart des voitures et par beau temps. Des connotations négatives existent — froid, fatigue, contrainte — et renvoient davantage aux conditions d'usage urbain.

Enfin, si les jeunes déclarent bien savoir rouler, ils considèrent la circulation en ville comme dangereuse. Ils apprécient la séparation avec le trafic et estiment que la vigilance repose avant tout sur le cycliste lui-même. Fait paradoxal : sensibles aux enjeux de sécurité, ils refusent toutefois de porter un casque.

Les parents : entre inquiétudes et faible pratique

Les parents dressent pour leur part un tableau très sombre de la mobilité à Bruxelles. Les discussions ont largement porté sur la sécurité au sens large : sécurité routière, mais surtout peur des agressions ou de l'insécurité urbaine, accentuée par les violences récentes dans certains quartiers. Le vélo est jugé dangereux, même si des progrès sont reconnus. La plupart refusent de laisser leurs enfants se rendre seuls à l'école à vélo.

Beaucoup recourent à des dispositifs de surveillance comme les applications de géolocalisation, admettant parfois qu'il s'agit davantage de se rassurer eux-mêmes que de protéger réellement leur enfant. Dans leurs pratiques personnelles, les parents utilisent peu le vélo, surtout pour des loisirs, et évoquent des freins liés au trafic, au vol ou au manque de lieux de stockage sécurisés (logement collectif sans garage ou stationnement adapté).

Les adolescents équipés et compétents, mais freinés par la sécurité

L'enquête quantitative, encore en cours, repose sur un échantillon de 326 adolescents et 145 parents. La quasi-totalité des adolescents interrogés, soit 95%, savent rouler à vélo, et 91 % se déclarent capables de circuler dans le trafic. L'équipement n'apparaît pas comme un frein majeur : 82 % des jeunes disposent d'un vélo fonctionnel et adapté à leur taille. En théorie, les conditions de base pour une pratique régulière sont donc réunies. Pourtant, l'usage reste marginal dans les déplacements scolaires : moins d'un adolescent sur cinq se rend à l'école à vélo. L'essentiel des pratiques se situe en dehors du cadre quotidien. Le vélo est avant tout un loisir ou un moyen de se déplacer pendant le temps libre. Ainsi, 84 % déclarent l'utiliser le week-end ou durant les vacances, contre seulement 56 % en semaine. Et même lorsqu'il est utilisé en semaine, il s'agit le plus souvent de trajets secondaires – par exemple pour rejoindre une activité sportive ou culturelle – plutôt que pour les déplacements domicile-école .

Les représentations du vélo sont majoritairement positives : les adolescents l'associent à la praticité, à la rapidité, à la liberté ou encore à l'écologie. Mais ces atouts s'accompagnent de perceptions négatives, le vélo étant aussi jugé fatigant et dangereux. La sécurité reste d'ailleurs un frein déterminant : 68 % des jeunes disent craindre un accident à vélo à Bruxelles, dont un cinquième très fortement. Ce sentiment de risque limite fortement l'usage quotidien, malgré des compétences largement acquises et un accès généralisé à l'équipement.

© Pro Velo 2025

Initiatives à Bruxelles : quand le vélo devient attractif pour les ados

Au-delà de l'enquête conduite par Pro Vélo, deux démarches bruxelloises illustrent des leviers possibles pour rapprocher les adolescents du vélo et en transformer l'image.

Mov'in the City : Quand l'expérience du jeu révèle l'efficacité du vélo

Cette initiative, portée depuis une dizaine d'années dans plusieurs écoles secondaires, vise à sensibiliser les jeunes à la mobilité durable par une approche ludique et expérientielle. Le programme s'étale sur plusieurs mois : les formateurs interviennent d'abord en classe pour aborder les enjeux de mobilité, puis accompagnent les élèves dans des mises en situation concrètes. L'activité phare est un jeu grandeur nature, durant lequel les adolescents doivent parcourir la ville et réaliser un maximum de points en un temps limité. Pour ce faire, ils disposent d'abonnements de transports publics, d'accès aux vélos partagés (Villo), et d'outils numériques de navigation.

L'expérience montre que la stratégie la plus efficace est quasi systématiquement le vélo, plus rapide et flexible que les autres modes. Les élèves découvrent ainsi par eux-mêmes que le vélo constitue une solution pratique, crédible et efficace en milieu urbain.

BXL Pump Park : Un espace dédié pour associer vélo, plaisir et sécurité

Cet exemple concerne la création d'un espace dédié aux pratiques cyclistes urbaines et sportives, installé sur le site de Tour & Taxis. Conçu comme un « parc à vélos » sécurisé, il permet aux jeunes de s'initier à des pratiques perçues comme plus ludiques et valorisantes – BMX, wheeling, figures urbaines – dans un cadre adapté. Des formateurs accompagnent les adolescents pour développer leurs compétences en toute sécurité, tandis que des services de réparation et d'entretien sont proposés sur place.

L'objectif est double : offrir un lieu attractif où le vélo est associé au plaisir, à la performance et à la sociabilité, tout en évitant que ces pratiques se déroulent dans l'espace routier, où elles sont risquées.

© BXL Pumpark

L'essentiel /
ce que l'on peut retenir

À Bruxelles, le vélo reste marginal dans les trajets scolaires des adolescents, malgré une large maîtrise technique, un accès généralisé à l'équipement et une image globalement positive. La pratique demeure cantonnée aux loisirs, tandis que les transports publics, accessibles et favorables à la socialisation, s'imposent comme mode dominant. Les freins majeurs tiennent à la sécurité — routière mais aussi urbaine —, au confort et aux représentations sociales.

Pourtant, des initiatives comme Mov'in the City et le BXL Pump Park montrent que l'on peut capter l'intérêt des jeunes en associant le vélo à la fois à l'efficacité du transport urbain et à l'attrait d'un loisir « fun » et valorisant. Ces démarches, complémentaires, contribuent à réinscrire le vélo dans les imaginaires adolescents en croisant pragmatisme, autonomie et plaisir.

Top highlights

In Brussels, cycling plays only a marginal role in adolescents' school travel, despite widespread skills, universal access to bikes and a broadly positive image. Use remains largely recreational, while affordable and sociable public transport dominates daily mobility. The main obstacles are concerns about safety — both road and urban —, issues of comfort and persistent social perceptions.

Nevertheless, initiatives such as *Mov'in the City* and the *BXL Pump Park* demonstrate that cycling can attract young people when presented not only as an efficient mode of urban transport, but also as a "fun" and valued leisure pursuit. Together, these approaches help reframe cycling in the adolescent mindset, combining pragmatism, autonomy and enjoyment.

Mobiliser l'environnement social des jeunes pour encourager la pratique du vélo à Amsterdam

Derrière l'image d'une ville cyclable exemplaire, l'expérience présentée par **Pepijn Verpaalen** montre combien la pratique cycliste à Amsterdam reste inégalement répartie, notamment chez les enfants et adolescents de certains quartiers défavorisés. Si les infrastructures cyclables sont solides, la municipalité investit aussi dans des programmes éducatifs, sociaux et culturels, faisant du vélo un levier d'inclusion, de santé et de qualité de vie, au-delà du simple mode de transport.

Dépasser le mythe de la « ville du vélo »

Amsterdam est mondialement identifiée comme une capitale du vélo. Pourtant, cette image masque des réalités contrastées. Des enquêtes récentes indiquent qu'environ 25 % des enfants ne savent pas faire de vélo. Ces chiffres traduisent des fractures sociales et territoriales marquées. Dans certains quartiers défavorisés, la part modale du vélo chute à 32 %, alors qu'elle atteint jusqu'à 52 % dans d'autres secteurs de la ville.

Ces inégalités sociales et territoriales se doublent d'une dimension culturelle. Chez certains adolescents, le vélo souffre d'une image dévalorisée : il peut être perçu comme un signe de faiblesse ou d'appartenance à un groupe social stigmatisé, certains jeunes allant jusqu'à laisser leur vélo à distance de l'école et poursuivre le trajet à pied.

Le vélo, levier de santé, d'espace et de cohésion

Forte de ces constats, la municipalité insiste sur le fait que le vélo n'est pas un objectif en soi, mais un levier au service d'une ville plus saine, inclusive et durable. Son intérêt se mesure à plusieurs niveaux. Sur le plan sanitaire et environnemental, il permet de réduire la pollution de l'air et le bruit, tout en offrant une activité physique bénéfique à tous les âges. En matière d'aménagement, il constitue une réponse efficace à la pression sur l'espace : vingt vélos peuvent être stationnés sur la place d'une seule voiture, et les infrastructures cyclables sont moins coûteuses à développer que celles destinées aux automobiles.

Le vélo est aussi un outil de lien social. Il favorise l'autonomie des enfants et des adolescents, facilite les rencontres quotidiennes et contribue à une ambiance urbaine plus conviviale.

Enfin, son rôle économique est loin d'être négligeable : contrairement aux automobilistes, les cyclistes s'arrêtent plus facilement dans les commerces de proximité, générant ainsi des retombées directes pour l'économie locale.

La vision stratégique pour repenser l'espace public à l'horizon 2050

La politique cyclable d'Amsterdam s'inscrit dans une vision d'ensemble que la ville a baptisée « Amsterdam Makes Space ». L'objectif est de repenser l'espace public pour en réduire la dépendance à l'automobile et en redistribuer l'usage au profit des piétons, des cyclistes et des transports collectifs ou partagés.

Cette stratégie repose sur trois conditions de réussite : la faisabilité écologique, qui garantit que les choix opérés sont compatibles avec les objectifs climatiques ; la faisabilité sociale, qui implique l'acceptabilité et l'adhésion des habitants ; et la faisabilité pratique, qui conditionne la mise en œuvre opérationnelle des projets.

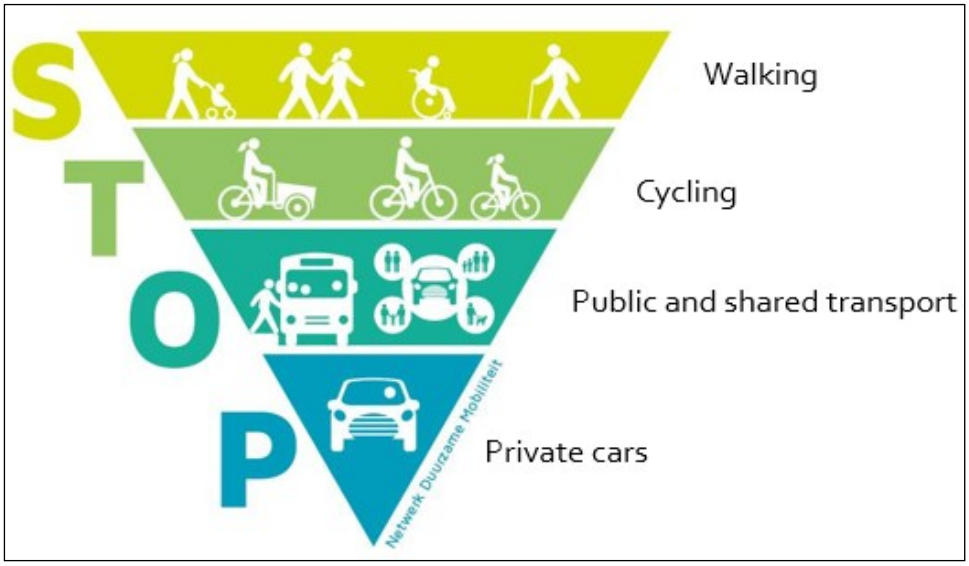
Dans cette logique, Amsterdam applique le principe de hiérarchie « STOP », qui établit clairement l'ordre de priorité des modes : d'abord la marche, ensuite le vélo, puis les transports publics et partagés, et enfin, en dernier recours, la voiture individuelle.

Des conditions aux solutions : programmes et expérimentations

La pratique cyclable dépend de plusieurs leviers : savoir-faire, accès à un vélo et motivation du côté des individus ; sécurité, rapidité et confort dans l'environnement urbain ; influence enfin des parents et des pairs. Dans une ville où les transports publics offrent une alternative efficace et favorables à la socialisation, le vélo peine à s'imposer comme choix quotidien.

C'est pour répondre à ces freins que la municipalité développe des programmes spécifiques tels que :

- Environ 2 500 vélos sont chaque année distribués gratuitement aux enfants.
- Dans les écoles, des « bike doctors » assurent la réparation des vélos et initient les jeunes à la mécanique.
- Le programme « All Schools Bikes » fournit des vélos aux établissements et organise des séances d'apprentissage. Celui-ci commence dès le plus jeune âge, avec l'introduction des draisiennes en maternelle, et se poursuit à travers des programmes comme « Bike Together », qui associe parents et enfants, ou « Bike to football », qui encourage les déplacements à vélo vers les clubs sportifs.



© Amsterdam makes place - City of Amsterdam, Pepijn Verpaalen

La promotion du vélo à Amsterdam : actions, publics et perspectives »

Pour soutenir la pratique du vélo et dépasser les freins identifiés, **Amsterdam a développé une palette d'actions adaptées aux différents âges et contextes sociaux**. De l'apprentissage précoce à l'école primaire jusqu'aux initiatives ciblées pour les adolescents, la Ville cherche à ancrer le vélo dans les usages quotidiens et à transformer son image. En parallèle, elle agit auprès des adultes, notamment les publics éloignés du vélo, tout en affrontant de nouveaux défis liés à l'évolution des pratiques et aux transformations urbaines.

Programmes par âges et initiatives pour les adolescents

La stratégie cyclable d'Amsterdam repose sur une progression adaptée aux différents âges. Dès la petite enfance, l'usage de draisiennes permet aux enfants de développer équilibre et confiance. À l'école primaire, des leçons systématiques, des ateliers pratiques et des approches ludiques renforcent les compétences et familiarisent les élèves avec la pratique. Au niveau secondaire, le programme « Whole School Bikes » met à disposition des vélos à grande échelle pour favoriser leur usage quotidien, que ce soit pour les trajets scolaires ou extrascolaires. Les universités, en revanche, ne font pas encore l'objet de dispositifs spécifiques. Le lien entre sport et mobilité est également cultivé grâce à des partenariats avec les clubs, incitant les jeunes à associer vélo et loisirs.

Chez les adolescents, la pratique reste fragile et peut même être dévalorisée. Pour contrer ce phénomène, la Ville a introduit la mise à disposition de vélos directement dans les cours d'école, afin de banaliser et normaliser la pratique pour les trajets quotidiens, qu'il s'agisse de se rendre au sport, de rejoindre des amis ou de rentrer chez soi. Le projet « Bike Life » agit sur un autre registre : il cherche à transformer l'image culturelle du vélo en l'associant à un univers urbain et attractif. Sorties collectives, pratiques acrobatiques et culture de rue contribuent ainsi à lui donner le statut d'un style de vie cool et désirable.

Actions pour les adultes et nouveaux défis

Au-delà des jeunes, Amsterdam agit aussi auprès des adultes pour élargir la culture cyclable dans toute la population. Mais ces efforts s'accompagnent de nouveaux défis qui viennent questionner la pratique et son avenir. La Ville a ainsi développé des dispositifs spécifiques pour les adultes, et notamment pour les publics éloignés du vélo.

Douze « écoles du vélo » accueillent chaque année environ 800 participants, dont une majorité de femmes issues de l'immigration. Pour beaucoup, il s'agit d'un premier apprentissage. La formation est progressive : séances en intérieur, puis en extérieur, avant un examen final récompensé par l'attribution d'un vélo gratuit.

Des outils pédagogiques multilingues, la formation des encadrants et l'amélioration du suivi viennent renforcer ces programmes. L'objectif est double : élargir la pratique et diffuser la culture cyclable au

Les politiques s'accompagnent toutefois de nouveaux défis. L'implication des parents dans les démarches liées au vélo reste limitée, et les études menées à ce sujet ne donnent pas encore de résultats concluants. Par ailleurs, l'essor des vélos électriques et des fat bikes séduit une partie de la jeunesse, mais génère de fortes inquiétudes : vitesses trop élevées, multiplication des accidents et sentiment d'insécurité pour les autres usagers.

Le développement des services de livraison à vélo, tels que Deliveroo ou UberEats, pose aussi question quant au respect des règles de circulation et à l'image globale du vélo dans l'espace public. Enfin, le vol massif de vélos reste un problème majeur : une expérimentation a montré que 70 % des vélos suivis disparaissent, même si la plupart restent en circulation sur le territoire local.

Amsterdam : une stratégie cyclable pensée pour chaque âge de la vie— © City of Amsterdam, Pepijn Verpaalen

L'essentiel /ce que l'on peut retenir

Amsterdam reste une référence mondiale du vélo, mais la pratique n'y est pas universelle. Pour y répondre, la Ville déploie une stratégie globale articulant aménagements et programmes sociaux, éducatifs et culturels. Les actions ciblent autant les jeunes que les parents afin de diffuser une culture cyclable dans les familles.

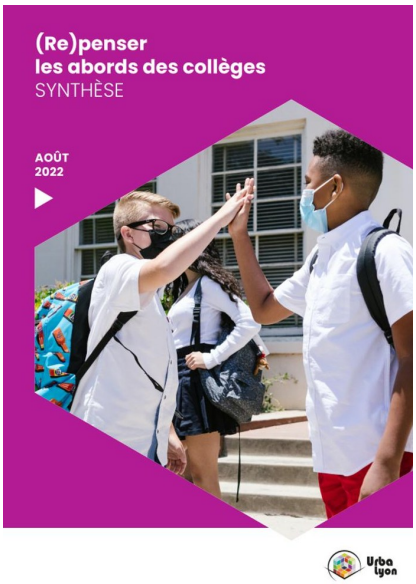
Top highlights

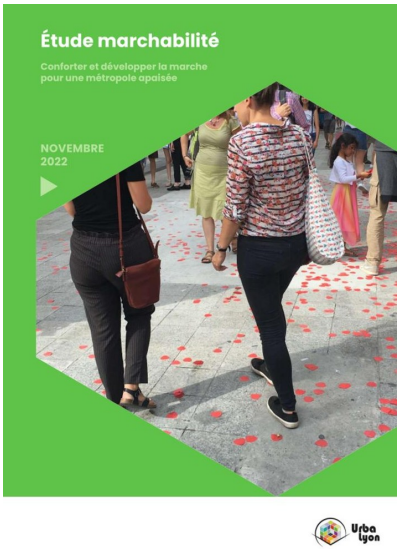
Amsterdam remains a global reference for cycling, but practice is far from universal. To address this, the City pursues a comprehensive strategy that combines infrastructure with social, educational and cultural programmes. These initiatives target both young people and parents, with the aim of embedding a cycling culture within families.

Collection éditoriale

Sélection d'études Agence : flasher le QR code pour accéder à l'étude en ligne !

Retrouver l'intégralité des Repères européens à partir du Portail des ressources documentaires UrbaLyon : **https://ressources-documentaires.urbalyon.org/**





Qui sont les jeunes adolescents, et comment vivent-ils la ville ? Quels sont leurs usages « dans » et « de » la ville, de leur domicile jusqu'au collège ? Comment les politiques publiques en Europe intègrent-elles cette tranche d'âge ?
En septembre 2023, la rencontre Repères européens a réuni l'Agence et ses partenaires autour des retours d'expériences de Genève, Helsinki et de la Seine-Saint-Denis.

Consultez la synthèse des échanges en flashant le Qr-Code.

Dans le prolongement du séminaire Repères européens organisé le 17 juin 2025 sur les imaginaires des adolescents et de leur rapport au vélo, l'Agence a organisé un atelier de travail l'après-midi.

Ce workshop a rassemblé des professionnels, issus de divers horizons, pour réfléchir collectivement aux leviers et aux pistes d'action envisageables afin de favoriser la pratique du vélo chez les adolescents.

Consultez la synthèse des échanges en flashant le Qr-Code.

© L'équipe UrbaLyon et les invités au séminaire Repères européens Urbalyon, 06/20252025

Directeur de la publication : **Natalia Barbarino**
Référent : **Véronique Pélot—v.pelot@urbalyon.org**
Ce rapport résulte d'un travail associant les métiers
et compétences de l'ensemble du personnel de l'Agence d'urbanisme

Agence d'Urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise

Tour Part-Dieu, 23e étage
129 rue Servient
69326 Lyon Cedex 3
Tél. : +33(0)4 81 92 33 00
www.urbalyon.org

La réalisation de ce rapport a été permise par la mutualisation des moyens engagés par les membres de l'Agence d'urbanisme