

Séminaire en présentiel
Mardi 17 juin 2025 – 9h15/12h30

Dossier documentaire



Des ados à vélo

**Imaginaires, représentations et actions
pour transformer les pratiques**

Sélection de références
bibliographiques

2

Suisse

3

Bruxelles

4

Amsterdam

5

INVITES

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



Sélection de références bibliographiques

Accéder à l'intégralité des ressources du Portail documentaire Urbalyon : <http://documentation.urbalyon.org/>

Études Urbalyon

Repères européens : pour une mobilité sereine et sûre : faire cohabiter les usages sans accident.

Godillon (S.), Balmot (B.), Pelot (V.), 2022

Repères européens : du collège à la ville : comment concilier quête de liberté des adolescents, sécurité et contraintes de gestion ?

Nordier (R.), Pélot (V.), 2023

(Re)penser les abords des collèges : synthèse

Nordier (R.), 2022

(A)ménager les abords des collèges : pour une meilleure prise en compte des jeunes adolescents et de leurs besoins. Cahier de recommandations.

Nordier (R.), 2024

Revue techniques

Adolescents et jeunes des quartiers : favoriser l'accès à l'autonomie et à l'indépendance : clés de lecture et initiatives.

Les Echos... des ateliers permanents du CRDSU, n°12, 2012

Les adolescentes font-elles moins de vélo en raison de moindres possibilités réelles d'investir l'espace public ? Enquête sociologique dans des milieux variés de 2 métropoles (Montpellier, Strasbourg).

Sayagh (D.), Enfances Familles Générations, n°30, 2018

« Pour que les jeunes se réapproprient le vélo, il faut montrer sa diversité ».

Schmassmann (A.), ATE Mag' n°4, 04/2023

Livres, rapports et thèses

Mobilités : toutes et tous égaux ?

Louargant (S.), 2019

Comprendre les pratiques de mobilité des adolescents : enquête auprès des lycéens de la métropole de Lille et de leurs parents.

Métropole européenne de Lille, 2020

Le vélo chez les jeunes : pratiques, images et trajectoires cyclistes. Une étude de cas à Yverdon-les-Bains.

Schmassmann (A.), Rerat (P.), Baehler (D.) UNIL, 2021

Les collégiens et la pratique du vélo.

Agence d'urbanisme de Bordeaux, 2021

La traversée adolescente des années collège.

Rapport du Haut Conseil de la famille, de l'enfance et de l'âge, 28/05/2021
Téléchargeable sur le site HCFEA

Voir, faire et vivre la ville pour le vélo : pratiques du vélo et politiques de mobilité dans deux métropoles européennes.

Eskenazi (M.), Université Paris-Est, 2022

Quelle place pour le vélo dans les déplacements des familles à Bruxelles ?

Région Bruxelles Capitale – service Mobilité, 2023

Mobilités urbaines : comment être les bienvenus : comment concilier efficacement les flux de mobilités et les divers modes de déplacements pour un vécu plus agréable de l'espace public par l'usager d'ici 2050 ?

Projet collectif du Master Stratégies Territoriales et Urbaines (STU) de L'Ecole urbaine de Sciences Po.

Le vélo, un mode en perte de vitesse chez les jeunes en Suisse. Quels enseignements en tirer pour changer les pratiques ?

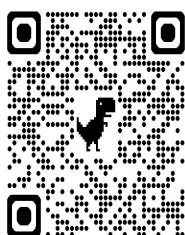
Enquêtes sur les mobilités et les perception du vélo auprès des jeunes à Yverdon-les-Bains

OUVEMA Observatoire du vélo et des mobilités actives

Créé en 2020, l'OUVEMA a pour but de favoriser la recherche interdisciplinaire autour du vélo et plus généralement des mobilités actives (vélo, marche, trottinette). Il s'articule autour de quatre axes d'analyse : les pratiques et les comportements, les politiques de promotion, l'environnement construit et la santé.



Aurélien Schmassmann, doctorant à l'OUVEMA a participé à la finale Unil du concours « Ma thèse en 180 secondes ». Elle s'est intéressée à la pratique du vélo chez les adolescent-e-s âgé-e-s de 12 à 18 ans en Suisse.



L'Office fédéral des routes a mandaté en 2021 l'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives de l'Université de Lausanne (UNIL) pour réaliser une étude sur la pratique du vélo chez les jeunes dans la ville d'Yverdon-les-Bains.

Méthode :

Une enquête par questionnaire auprès de jeunes âgés de 12 à 18 ans de quatre établissements scolaires a été menée en mai 2020. Des focus groupes ont ensuite été mis en place entre juin et octobre 2020 auprès de huit classes de niveaux différents. Ils complètent les analyses quantitatives en abordant les questions d'image, les freins, les motivations, les expériences, les trajectoires cyclistes.

Principaux enseignements :

Si l'apprentissage du vélo est généralisé dès l'enfance, en revanche, la pratique connaît un déclin marqué à l'adolescence. « A 18 ans, près de la moitié des jeunes ont cessé de pédaler. Ce recul s'accompagne d'une baisse de la possession de vélo, qui passe de 87 % à 12-13 ans à seulement 75 % à 19-20 ans ».

Les motifs d'utilisation du vélo évoluent avec l'âge, la pratique utilitaire étant délaissée au profit d'une pratique davantage récréative et occasionnelle. Le glissement vers une pratique plus ludique que fonctionnelle interroge sur la capacité du vélo à s'imposer comme mode de déplacement du quotidien chez les jeunes.

L'étude révèle également que les pratiques cyclistes sont influencées par les interactions familiales, les normes sociales, le genre et les trajectoires de vie. Que la géographie du territoire soit favorable – comme à Yverdon – ou non, ce sont avant tout le manque d'infrastructures adaptées et la prédominance de la voiture qui freinent la pratique vélo des jeunes.

En conclusion, l'étude rappelle que « promouvoir le vélo chez les jeunes ne se limite pas à construire des pistes cyclables. Il s'agit aussi de transformer les imaginaires, les normes sociales et les conditions d'usage. Pour que le vélo devienne un véritable outil d'émancipation et de mobilité durable, il faut écouter les jeunes, comprendre leurs trajectoires, et co-construire avec eux des environnements cyclables inclusifs et désirables ».

L'étude menée à Yverdon-les-Bains vient enrichir une recherche antérieure réalisée à Bâle en 2014, également centrée sur les pratiques cyclistes des jeunes. Bien que les deux études aient été menées dans des contextes territoriaux différents (Suisse romande vs. Suisse alémanique), elles présentent plusieurs points de convergence significatifs :

- > Le vélo est largement pratiqué dans l'enfance, mais son usage diminue fortement à partir de 13-14 ans.
- > Les deux recherches soulignent l'importance des interactions familiales et sociales dans la construction des pratiques de mobilité.
- > A dix ans d'intervalle, les deux études identifient des profils de cyclistes similaires (utilitaires, récréatifs, et occasionnels).
- > A Bâle comme à Yverdon, la qualité des infrastructures cyclables joue un rôle déterminant dans la poursuite ou l'abandon de la pratique.

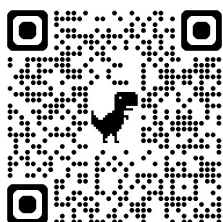


Bruxelles

La région Bruxelles-Capitale veut relancer la pratique du vélo chez les jeunes adolescents.

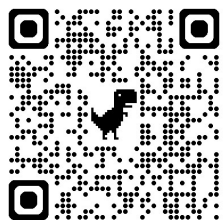
Observatoire GOOD MOVE

Enquête sur les Comportements de déplacement (2021-2022) par l'Observatoire-service Mobilité de Bruxelles-Capitale.



Association PRO VELO

Dans le cadre d'une convention avec la Région de Bruxelles-Capitale, Pro Velo est en charge de l'Observatoire bruxellois du vélo depuis 1999 et publie chaque année son rapport annuel.



► En Belgique, l'enseignement secondaire couvre à la fois le collège et le lycée français, de la 6^e à la Terminale.

Comme dans d'autres villes européennes la pratique du vélo chez les jeunes bruxellois diminue fortement à partir de 13-14 ans. Ce recul s'explique par une combinaison de facteurs : perte d'intérêt, pression sociale, manque d'infrastructures cyclables sécurisées, souvent réparties de manière inégale selon les quartiers, et attrait pour d'autres modes comme les transports en commun ou les trottinettes électriques.

Les données issues de l'enquête sur les comportements de déplacement menée par Bruxelles Mobilité sont révélateurs de ce phénomène de décrochage : seuls 3% des élèves de l'enseignement secondaire se rendent à l'école à vélo contre 18,9% à pied et 0,5% en trottinette (2022). Face à ce constat, la Région de Bruxelles-Capitale s'est fixé comme objectif de faire passer la part des déplacements actifs domicile-école à 30 % d'ici 2030.

Le Plan régional de mobilité Good Move (2020-2030) déploie des actions pour encourager la pratique du vélo, chez les jeunes, en insistant notamment sur l'importance de sécuriser les trajets courts (2 à 5 km), typiques des déplacements adolescents. Il prévoit l'aménagement de pistes cyclables continues et séparées autour des écoles secondaires, le développement du réseau cyclable structurant ("Good Network") pour relier les quartiers entre eux de manière sécurisée, et la généralisation des Zones 30.

Diverses actions de promotion et de sensibilisation sont menées auprès des jeunes dans les écoles secondaires :

- Des animations et formations vélo sont proposées en partenariat avec des associations comme Pro Velo : ateliers pratiques organisés dans les établissements pour apprendre à rouler en sécurité, entretenir son vélo, ou encore planifier un itinéraire. Ces formations permettent aux jeunes de gagner en autonomie et en confiance dans la circulation.

- Le programme Good Choice développe des campagnes de communication adaptées aux jeunes, pour valoriser le vélo comme un mode de déplacement moderne, pratique et écologique. Ces campagnes sont relayées sur les réseaux sociaux, dans les écoles.

Le projet Vélo Solidaire permet à des jeunes issus de milieux moins favorisés d'accéder à un vélo gratuitement pendant un an, avec possibilité de l'acheter à prix réduit ensuite.

En Région Wallonne, l'association Wallonie Cyclable a frappé fort en s'associant avec l'acteur et réalisateur à Fred De Loof, pour promouvoir l'usage du vélo avec humour et dérision.



<https://youtu.be/KU6xjkuqteY>



Amsterdam

La capitale néerlandaise mise sur les jeunes pour pérenniser la culture vélo

La culture vélo des jeunes néerlandais

Près de 75 % des enfants néerlandais se rendent à l'école à vélo, contre seulement 3 % au Royaume-Uni et aux États-Unis.

Dès l'âge de 4 ans, les enfants apprennent à faire du vélo. À 10 ans, les programmes scolaires intègrent des cours pour connaître les règles de circulation et la signification des panneaux.

Certains jeunes issus de milieux défavorisés (Bijlmer) n'ont pas accès à un vélo personnel ou sont mal équipés. Ecoles et associations partenaires organisent des bourses aux vélos, des ateliers de réparation gratuits, ou des prêts de vélos pour les enfants non équipés. Ces dispositifs sont souvent intégrés aux programmes éducatifs comme HiBike.

Apprendre à pédaler, vivre à vélo

À Amsterdam, le vélo n'est pas qu'un moyen de transport : c'est un mode de vie. En 2024, 36 % des déplacements quotidiens dans la ville se font à vélo, pour des trajets allant jusqu'à 7,5 km. Et même au-delà, entre 7,5 et 15 km, 15 % des trajets s'effectuent à bicyclette.

De tels chiffres s'expliquent par une culture cyclable profondément ancrée, dès le plus jeune âge. Le vélo est également intégré dans les programmes scolaires et les élèves sont soumis à un examen théorique et pratique avant de rentrer dans le secondaire.

La capitale néerlandaise a aussi misé sur un réseau d'infrastructures cyclables exemplaires : des pistes larges, continues et sécurisées, des feux dédiés, des zones apaisées, et surtout, des stationnements vélo en nombre, y compris des parkings souterrains près des gares et des écoles.

Pour encourager les dynamiques, Amsterdam a lancé en 2023 le HiBike Game, un programme ludique destiné aux enfants de 9 à 11 ans. Pendant six semaines, les élèves sont invités à marcher ou pédaler pour aller à l'école, en collectant des autocollants et des récompenses à chaque trajet actif.

Les résultats sont prometteurs : dans les écoles participantes, la part d'élèves se rendant à vélo cinq jours par semaine est passée de 37 % à 48 %, soit une progression de +11 %. On observe également moins de trajets en voiture et une meilleure régularité dans les déplacements actifs.

Des adaptations sont envisagées pour étendre ce dispositif aux adolescents plus âgés.

Malgré tout, les défis restent nombreux pour développer le vélo dans certains quartiers éloignés comme à Nieuw-West, Zuidoost ou Noord où la pratique du vélo chez les jeunes reste faible : le manque d'équipement en bon état, des ressources financières insuffisantes pour acquérir un vélo, un faible engagement des parents, souvent eux-mêmes non cyclistes. Le vélo y est parfois perçu comme un mode de transport peu valorisant, et le sentiment d'insécurité routière y est particulièrement élevé. Ces éléments participent à creuser une véritable fracture cyclable entre les quartiers centraux et les zones périphériques plus fragiles socialement.

En parallèle, un autre programme existe, « Bike to School ». Déployé à l'échelle nationale, il cible un public plus large, incluant les collégiens et lycéens. Moins ludique que HiBike, il repose sur des campagnes de sensibilisation, des concours inter-écoles et parfois des incitations matérielles. Il s'agit d'un programme ponctuel, mais structuré, qui vise à ancrer l'usage du vélo dans les habitudes scolaires.

Former les cyclistes de demain, axe structurant de la stratégie de mobilité d'Amsterdam.

À Amsterdam, tout est fait pour que le vélo soit le mode de transport privilégié des jeunes générations. Mais au-delà des chiffres et des programmes éducatifs c'est une vision d'une ville apaisée qui se construit sur le long terme. Les efforts ciblés sur les enfants et les adolescents montrent que la ville ne se repose pas sur ses acquis. Amsterdam a compris une chose essentielle : la mobilité active commence par l'éducation et se construit dans la continuité et l'inclusion.



Notes



Notes

