



REPÈRES
EUROPÉENS

Mardi 17 juin 2025 après-midi

Synthèse de l'atelier

Tuesday afternoon, June 17, 2025

Workshop overview



Des ados à vélo

Imaginaires, représentations et actions
pour transformer les pratiques

Teenagers on bikes

Imaginary, representations and actions
to transform practices



© UrbalLyon

Introduction

Un atelier complémentaire au séminaire, pour proposer des actions concrètes à mettre en œuvre

Dans le prolongement du séminaire Repères européens organisé le matin même sur la thématique des adolescents et du vélo, un atelier s'est tenu l'après-midi sous la forme d'un groupe de discussion dans les locaux de l'Agence d'urbanisme. Ce workshop avait pour objectif de permettre à une dizaine de professionnels issus de divers horizons de réfléchir collectivement aux leviers et aux pistes d'action envisageables pour promouvoir la pratique du vélo chez les adolescents.

Les échanges ont réuni les personnes suivantes :

- Antoine Châtelet (Provélo)
- Maurine Delort (Métropole de Lyon)
- Sandrine Durand (Sytral Mobilités)
- Astrid Laurans (NBSO)
- Maili Leroux (Urbalyon)
- Camille Péchoux (Praxie Design)
- Valérie Rocher (Maison du Vélo)
- Aurélie Schmassmann (Université de Lausanne)
- Véronique Santoire (Sytral Mobilités)
- Marie-Chloé Strecker (Communauté de Communes du Pays de L'Arbresle)
- Pepijn Verpalen (Ville d'Amsterdam)

L'animation était assurée par Richard Nordier, Thomas Moroni et Véronique Pelot (Urbalyon).

D'une durée de deux heures, cet atelier était structuré autour de trois séquences dont nous restituons ci-après les principaux enseignements.

Introduction: a workshop to propose concrete actions following the seminar

After the morning seminar on teenagers and cycling, an afternoon workshop was held at the Urban Planning Agency. Around ten professionals from different backgrounds came together to discuss and find practical ways to encourage more teenagers to ride bikes.

The two-hour workshop was led by facilitators from Urbalyon and was organized into three parts. Below are the main insights from the discussions.

© Urbalyon



1. Atouts et freins à la pratique du vélo chez les adolescents

La première séquence de l'atelier a été consacrée à l'identification des éléments favorables ou défavorables à la pratique du vélo chez les adolescents, à partir des constats partagés lors du séminaire du matin. Cette discussion a permis de distinguer plusieurs facteurs perçus comme des leviers, mais également un ensemble de freins, parfois plus dispersés, qui limitent le développement de cette pratique.

1.1. Éléments favorables

La perception globale du vélo par les adolescents

Le vélo est perçu de manière plutôt positive par les adolescents. Cette appréciation est toutefois nuancée : si le vélo n'est pas vu comme « ringard », il n'est pas nécessairement considéré comme « cool » non plus, mais plutôt comme acceptable. Certains travaux indiquent que les adolescents associent le vélo à une image favorable, tout en le percevant comme un mode de déplacement qui ne leur est pas forcément destiné.

Des valeurs associées au vélo

Le vélo est lié à des valeurs positives telles que la liberté et l'autonomie. Pour les adolescents, il peut être perçu comme un outil d'émancipation. Cette notion de liberté doit cependant être mise en regard avec le contrôle parental souvent exercé sur les déplacements. Selon les contextes, différentes logiques peuvent ainsi être observées.

Un mode non figé, en transformation

Le vélo est perçu comme un objet en évolution, avec des perspectives d'amélioration (comme l'émergence de véhicules « intermédiaires »), mais aussi des dérives possibles (telles qu'une électrification poussée ou une hybridation vers des deux-roues motorisés).

Une image d'inclusivité

Le vélo est identifié comme un mode de déplacement inclusif, accessible à une grande diversité d'utilisateurs.

Un apprentissage globalement acquis

La majorité des jeunes savent faire du vélo. Il est néanmoins observé que ceux – adolescents ou adultes – qui ne le maîtrisent pas n'en font pas nécessairement état, ce qui peut masquer certaines inégalités d'accès.

Une association aux pratiques de loisirs

Le vélo reste fortement associé à des usages récréatifs et ludiques, ce qui peut constituer un point d'entrée pertinent pour renforcer la pratique.

Une capacité à sensibiliser, à condition d'adapter le discours

Il est considéré possible de sensibiliser les adolescents à la pratique du vélo, à condition de recourir à des vecteurs de communication adaptés. Il apparaît, par exemple, que la rapidité n'est pas nécessairement un critère déterminant pour les adolescents, contrairement à ce qu'on observe souvent chez les parents.

1.2. Freins et obstacles

À la différence des éléments positifs qui peuvent être regroupés en quelques grands axes, les freins identifiés apparaissent plus dispersés, et parfois structurellement ancrés.

Le rôle des parents comme facteur limitant

Les parents sont perçus comme un frein important. Leur sensibilisation s'avère difficile, et ils ne jouent pas toujours un rôle d'ambassadeur. Leur crainte pour la sécurité de leurs enfants est un facteur central, renforcé lorsqu'ils expérimentent eux-mêmes les conditions de circulation à vélo.

Leurs expériences concrètes tendent à confirmer le sentiment de danger. Il est souligné que la sécurité constitue un socle incontournable pour favoriser la pratique.

Les conditions de sécurité

Le manque d'infrastructures adaptées, la dangerosité du partage de la voirie, les risques de vols ou d'agressions contribuent à alimenter un fort sentiment d'insécurité, qui freine les usages.

Des différences marquées selon le genre

Certaines analyses mettent en évidence une appropriation différenciée du vélo selon le genre. Il est notamment observé que le vélo est moins souvent conservé comme mode de déplacement chez les jeunes filles lorsqu'elles grandissent. Cela peut être lié à une forme d'invisibilisation progressive dans l'espace public, en partie induite par des aménagements urbains pensés majoritairement au bénéfice des hommes.

La pression du groupe de pairs

Le regard des pairs influence fortement la pratique ou la non-pratique du vélo. Par ailleurs, les adolescents manifestent une préférence pour des déplacements en groupe, ce que le vélo ne permet pas toujours de manière aisée.

Une classe d'âge avec des besoins spécifiques

Les adolescents constituent une classe d'âge avec des enjeux particuliers, qui nécessitent des formes de sensibilisation ciblées et adaptées.

Un déficit d'espaces de sociabilité

En dehors de l'école et du domicile, les adolescents disposent de peu d'espaces « à eux » pour se retrouver. La voiture peut alors jouer un rôle de substitut, en tant qu'espace personnel mobile, difficilement concurrencé par le vélo sur ce plan.



L'essentiel / ce que l'on peut retenir

Les principaux atouts facilitant la pratique du vélo chez les adolescents concernent l'image positive et les valeurs associées telles que la liberté et l'autonomie, ainsi que l'usage récréatif du vélo. À l'inverse, plusieurs freins pénalisent cette pratique : les préoccupations des parents concernant la sécurité, le manque d'infrastructures adaptées, les différences de genre, la pression des pairs et le déficit d'espaces de sociabilité.

Key points

Teenagers are more likely to ride bikes when they see it in a positive way. They often link biking with freedom, independence, and fun. But there are also some things that make it harder for them to bike. Parents worry about safety. There aren't always enough safe places to ride. Boys and girls may have different experiences. Friends can influence each other. And sometimes, there aren't enough places for teens to hang out and be social.



2. Quatre enjeux passés au crible

Quatre grands enjeux ont été mis en débat dans une deuxième séquence afin de dégager des pistes d'action envisageables.

Enjeu 1 : Une pratique du vélo principalement récréative

Les échanges ont mis en lumière une distinction importante entre les usages récréatifs et utilitaires du vélo chez les adolescents. Si la pratique du vélo est aujourd'hui majoritairement associée aux loisirs, certains intervenants ont nuancé cette lecture. Il est ainsi évoqué que l'exemplarité parentale joue un rôle déterminant : lorsque les parents utilisent le vélo pour leurs déplacements quotidiens, les adolescents ont tendance à suivre ce modèle. L'influence parentale serait, dans ce cas, plus forte que celle des pairs. D'autres contributions rappellent également l'importance de la concurrence d'autres modes de déplacement, comme les transports en commun en milieu urbain, ou la voiture en zone périurbaine. Il est aussi souligné que les adolescents optent souvent pour la solution la plus accessible, en fonction des habitudes familiales.

Certains participants ont insisté sur la nécessité de légitimer la pratique du vélo comme mode de transport à part entière, en agissant sur l'image que les adolescents s'en font. Les bienfaits du vélo sont globalement reconnus par les jeunes, ce qui constitue un levier d'action, même si ces derniers ne l'identifient pas spontanément comme un moyen de transport, comme l'ont montré plusieurs enquêtes qualitatives. Enfin, de nombreuses voix ont souligné l'importance de proposer des récits et des représentations positives du vélo pour renforcer son attractivité auprès des jeunes.

Plusieurs pistes de solutions ont été avancées pour dépasser le caractère essentiellement récréatif de la pratique et favoriser une utilisation plus quotidienne du vélo. La première consiste à travailler sur les représentations, notamment à travers des supports visuels valorisant des adolescents usagers du vélo. Des initiatives comme des courts-métrages ou des reportages (par exemple *Les roues du possible*) ont été mentionnées, ainsi que l'exemple d'un collègue en Belgique ayant mis en œuvre un programme de valorisation de la pratique cycliste, récompensant les élèves les plus assidus par un voyage Bruxelles-Paris à vélo. La reconnaissance symbolique et l'identification à des figures proches sont jugées déterminantes.

Une autre piste repose sur la ludification de la pratique : proposer des dispositifs incitatifs, voire des formes de récompense, permettrait d'attirer l'attention des adolescents. Ce levier fait toutefois débat : certains y voient une surenchère discursive ou financière, susceptible de renforcer des logiques de performance. D'autres propositions visent à élargir le champ des usages en intégrant les déplacements de proximité (courses, loisirs, activités sportives), qui sont plus accessibles à vélo.

La question du transport collectif encadré à vélo (équivalent cyclable des pédibus) a également été soulevée. Bien qu'il existe déjà des expérimentations locales, sa généralisation se heurte à des contraintes d'aménagement et d'acceptabilité, notamment en matière de sécurité et de partage de l'espace public.



L'essentiel / ce que l'on peut retenir

La pratique du vélo chez les adolescents est principalement récréative, mais l'exemplarité parentale peut encourager son usage utilitaire. Les adolescents choisissent souvent le mode de transport le plus accessible, influencés par les habitudes familiales et la concurrence d'autres modes de déplacement. **Pour légitimer le vélo comme moyen de transport, il est nécessaire de travailler sur son image et de proposer des représentations positives. Des initiatives visuelles, des programmes de valorisation et des dispositifs incitatifs peuvent renforcer son attractivité. Cependant, des défis subsistent, notamment en matière de sécurité et d'aménagement.**

Key points

For most teenagers, biking is mainly a fun activity. But when parents set a good example by using bikes themselves, teens can also start to see biking as a useful way to get around. Teenagers often choose the most convenient way to travel. Their choices are shaped by family habits and by other transport options that may seem easier or more attractive. **To make bikes a more accepted form of everyday transport, we need to improve how people see them. Positive images, awareness campaigns, and reward programs can help make biking more appealing. Still, there are challenges. Safety is a big concern, and many areas lack proper infrastructure for cycling.**



Enjeu 2 : Un attrait fort pour la technologie au détriment du vélo

Les échanges ont mis en évidence une forte concurrence entre le vélo et d'autres modes de déplacement perçus comme plus modernes ou valorisants, notamment la trottinette électrique, les voitures sans permis ou, dans une moindre mesure, le vélo à assistance électrique (VAE). Il a été souligné que ce désintérêt pour le vélo est en partie lié à une forme de « flemme », les modes motorisés étant perçus comme moins exigeants physiquement. Ces objets technologiques bénéficient également d'une forte valorisation sociale, en partie en raison de leur coût élevé, qui en fait des marqueurs de statut.

Contrairement à d'autres biens de consommation courants chez les jeunes (comme certaines marques de baskets ou des objets électroniques), le vélo semble moins investi de valeur symbolique, et est parfois perçu comme appartenant à une génération plus âgée. Dans certains contextes, comme les quartiers populaires, la compacité et la praticité de la trottinette renforcent encore son attractivité, notamment en lien avec les difficultés de stationnement. Plus largement, il est noté que la trottinette bénéficie d'une meilleure présence dans les circuits commerciaux, car souvent vendue dans des enseignes proposant des produits technologiques, ce qui renforce son positionnement comme objet « tendance ».

Face à ce constat, la perception du vélo a été discutée. S'il n'est pas nécessairement vu comme démodé, il souffre d'un déficit d'attrait en comparaison avec des objets plus récents, mieux designés ou intégrés aux tendances actuelles, comme certaines voitures sans permis. D'autres éléments ont été mis en avant, tels que le conformisme adolescent — qui favorise l'usage d'objets partagés au sein d'un même groupe — ou encore des représentations genrées persistantes autour de la pratique du vélo.

Les pistes évoquées pour répondre à cet enjeu se sont articulées autour de deux leviers principaux : la valorisation symbolique du vélo et l'intégration de la technologie dans des dispositifs associés à la pratique.

Concernant le premier levier, plusieurs idées ont été proposées : offrir un vélo à la fin de l'école primaire en remplacement de cadeaux plus traditionnels, mettre en place des ateliers de personnalisation pour permettre aux adolescents de s'approprier leur vélo comme objet d'expression personnelle, ou encore valoriser l'image du vélo à travers des figures inspirantes. Ces démarches visent à inscrire le vélo dans un registre culturel plus valorisant, à l'image d'initiatives déjà menées auprès d'autres publics.

Pour le second levier, il s'agit de déplacer l'attrait technologique vers des outils numériques connexes à la pratique, plutôt que de chercher à « augmenter » le vélo en lui-même. Certaines propositions vont dans le sens d'investir les univers des applications ou des jeux, avec par exemple des dispositifs de récompense numérique associés à la mobilité active (comme des applications qui rémunèrent la marche). Leur efficacité reste encore à évaluer, mais elles offrent un terrain d'expérimentation intéressant.

Enfin, l'importance d'impliquer les adolescents dans la conception de ces dispositifs a été soulignée, afin qu'ils soient en phase avec leurs usages et leurs attentes. Le bon timing est également déterminant : pour fonctionner, les initiatives doivent s'inscrire dans les tendances du moment, au risque sinon de rapidement paraître dépassées. Certaines actions simples, mais bien ciblées, peuvent ainsi avoir un réel impact : par exemple, la distribution de réflecteurs pour rayons de vélo a suscité un accueil très favorable.



L'essentiel / ce que l'on peut retenir

Le vélo fait face à une forte concurrence de la part de modes de déplacement perçus comme plus modernes, tels que la trottinette électrique et le vélo à assistance électrique. Ces alternatives sont souvent préférées en raison de leur moindre exigence physique et de leur valorisation sociale. Pour contrer ce désintérêt, **il est proposé de valoriser symboliquement le vélo et d'intégrer des éléments technologiques dans les dispositifs associés à sa pratique. Impliquer les adolescents dans la conception de ces initiatives et s'assurer qu'elles suivent les tendances actuelles sont également des facteurs clés de succès.**

Key points

Bikes now face strong competition from other ways of getting around, like electric scooters and e-bikes. These are often seen as more modern, easier to use, and cooler. They don't require much physical effort, and many teens find them more socially rewarding. **To make regular biking more attractive again, we need to give it a stronger image. This can include adding technology to the biking experience, like apps or digital tools. It's also important to involve teenagers in creating these ideas, so the solutions match their interests and follow current trends. When teens feel included and see biking as up-to-date, they're more likely to choose it.**



Enjeu 3 : Un attachement au groupe et l'influence des pairs

Les échanges ont souligné l'importance des dynamiques de groupe dans les comportements de mobilité des adolescents. Le vélo, souvent perçu comme un mode individuel, peine à répondre aux attentes liées à la socialisation et à la pratique collective. Il a été mis en avant que les adolescents privilégient les modes de déplacement qui leur permettent de rester en interaction avec leurs pairs. La possibilité de rouler côte à côte a été évoquée comme un enjeu fort. Si cette pratique était jusqu'à récemment interdite sur la chaussée, elle est désormais autorisée depuis janvier, ce qui ouvre de nouvelles perspectives.

Des exemples concrets ont été cités, notamment dans certaines villes où les adolescents circulent fréquemment à deux sur les axes cyclables principaux. Des usages créatifs du vélo ont également été observés dans plusieurs quartiers populaires, comme le transport de passagers sur le porte-bagages ou sur des BMX. Ces pratiques traduisent à la fois un besoin d'adaptation à la vie en groupe et une inventivité qui interroge la standardisation des modèles de vélo. Il a également été souligné que les infrastructures actuelles restent souvent conçues en priorité pour les véhicules motorisés, ce qui complique la pratique collective du vélo.

Les pistes évoquées pour encourager une pratique plus collective du vélo ont principalement porté sur deux aspects : l'adaptation des infrastructures et la diversification des équipements.

Concernant les aménagements, plusieurs propositions ont insisté sur la nécessité de concevoir des voies cyclables suffisamment larges pour permettre une circulation côte à côte – condition jugée essentielle pour soutenir une pratique de groupe. L'élargissement des infrastructures, lorsqu'il est techniquement et réglementairement possible, a été présenté comme un levier concret d'action.

La diversification des types de vélo a également fait l'objet de nombreux échanges. Des dispositifs comme les tandems côte à côte ou certains véhicules « intermédiaires » ont été expérimentés avec succès dans plusieurs territoires, permettant une expérience partagée du déplacement. Ces solutions offrent non seulement des modalités adaptées à la pratique en duo ou en groupe, mais favorisent aussi une appropriation ludique et inclusive du vélo. Toutefois, leur compatibilité avec les aménagements actuels pose parfois des problèmes : certains modèles, comme les tandems, ne peuvent pas emprunter l'ensemble du réseau cyclable.

Enfin, il a été largement rappelé qu'il est nécessaire de repenser le vélo comme un objet social, en intégrant ces usages collectifs dans les politiques de mobilité à destination des adolescents.

L'essentiel / ce que l'on peut retenir

Les dynamiques de groupe influencent fortement les comportements de mobilité des adolescents, qui privilégient les modes de déplacement permettant l'interaction avec leurs pairs. Le vélo, souvent perçu comme individuel, doit répondre à ces attentes de socialisation. **Pour encourager une pratique collective, il est essentiel d'adapter les infrastructures pour permettre la circulation côte à côte et de diversifier les équipements, comme les tandems. Repenser le vélo comme un objet social et intégrer ces usages collectifs dans les politiques de mobilité est également important.**

Key points

Group dynamics strongly influence how teenagers choose to get around. They prefer ways of traveling that let them interact with their friends. Since biking is often seen as an individual activity, it needs to meet these social needs. **To encourage group biking, it's important to have infrastructure that allows people to ride side by side. Offering different types of bikes, like tandems, can also help. It's important to think of biking not just as a way to get from place to place, but as a social activity. Policies about transportation should include these group uses to better support teens.**





Enjeu 4 : Une forte sensibilité aux questions de sécurité

Les échanges ont mis en évidence la diversité des formes d'insécurité perçue par les adolescents dans leur rapport au vélo. Si le trafic motorisé est spontanément évoqué, d'autres dimensions émergent également, comme le sentiment d'insécurité sociale ou les peurs liées au regard des automobilistes. Les adolescents expriment des craintes multiples : peur de l'accident (être percuté, tomber), peur de gêner la circulation automobile, mais aussi un certain malaise à occuper un espace de la voirie historiquement pensé pour la voiture.

Cette relation à la sécurité peut parfois apparaître ambivalente : bien qu'il s'agisse d'un frein majeur à la pratique, une surenchère dans l'équipement de protection peut aussi éloigner les jeunes du vélo. La sécurisation ne peut donc pas reposer uniquement sur des dispositifs individuels. La sécurité perçue dépend aussi fortement du comportement des autres usagers de la route, en particulier des automobilistes, ce qui souligne la nécessité d'une sensibilisation globale à la cohabitation sur l'espace public.

Pour répondre à ces préoccupations, plusieurs leviers ont été évoqués. Le principal reste l'amélioration des infrastructures cyclables : une voirie bien aménagée et sécurisée limite le besoin de recourir à des équipements de protection supplémentaires.

L'intérêt de campagnes de sensibilisation ciblées vers les automobilistes a été largement souligné.

Parmi les pistes proposées, figure la transposition d'approches du type « Vis ma vie », inspirées de démarches menées dans d'autres domaines comme le handicap. L'idée est de permettre aux conducteurs d'expérimenter, même brièvement, le point de vue d'un cycliste, afin de renforcer leur empathie et leur vigilance. Cette méthode est déjà utilisée dans certains contextes professionnels.

D'autres propositions vont dans le sens d'intégrer des modules spécifiques dans la formation au permis de conduire, à l'aide de simulateurs ou de casques de réalité virtuelle. Ces dispositifs immersifs visent à rendre perceptible l'expérience quotidienne des cyclistes, et en particulier celle des jeunes, dans un environnement urbain souvent perçu comme hostile.

Enfin, il a été rappelé que la question de la sécurité ne peut être dissociée de celle des représentations. Une politique cyclable efficace doit donc aussi viser la normalisation de la pratique du vélo dans l'espace urbain, afin de réduire le sentiment d'anomalie ou de vulnérabilité souvent ressenti par les adolescents.



L'essentiel / ce que l'on peut retenir

Les adolescents perçoivent diverses formes d'insécurité liées à la pratique du vélo, allant du trafic motorisé à l'insécurité sociale. Bien que la sécurité soit un frein majeur, une surenchère d'équipements de protection peut également être dissuasive. **L'amélioration des infrastructures cyclables et des campagnes de sensibilisation pour les automobilistes sont essentielles. Des initiatives immersives, comme les simulateurs, peuvent renforcer l'empathie des conducteurs. Enfin, normaliser la pratique du vélo dans l'espace urbain est décisif pour réduire le sentiment de vulnérabilité des adolescents.**

Key points

Teenagers feel different kinds of insecurity when biking. These include dangers from motorized traffic and worries about safety in their surroundings. While safety concerns are a major barrier, using too much protective gear can sometimes put teens off biking. **Improving bike paths and running awareness campaigns for drivers are very important. Immersive tools, like simulators, can help drivers better understand what it's like to share the road with cyclists. Finally, making biking a normal part of city life is key to helping teens feel less vulnerable when they ride.**

3. Pistes d'action à court et moyen termes

La troisième séquence du workshop avait pour but de dégager des pistes d'action opérationnelles permettant de développer, à court et moyen termes, la pratique du vélo chez les adolescents.

3.1. Propositions à court terme (mise en œuvre rapide, peu coûteuse)

Plusieurs actions facilement mobilisables ont été proposées pour favoriser rapidement la pratique du vélo chez les adolescents, en s'appuyant sur des initiatives simples et accessibles :

- Utiliser des supports vidéo et des outils de réalité virtuelle pour sensibiliser, notamment via des dispositifs immersifs qui permettent de se mettre « dans la peau » d'un cycliste.
- Faciliter l'accès au vélo en équipant les jeunes et en proposant des sorties dans des ateliers d'auto-réparation, ainsi que des temps extrascolaires dédiés à la personnalisation ou la « customisation » de leur vélo.
- Organiser des sorties en conditions réelles avec un accompagnement plus poussé sur des thématiques spécifiques comme l'orientation.
- Mettre en place un système d'abonnement ou de prêt de vélo sur le long terme, permettant aux adolescents de changer de vélo jusqu'à l'âge adulte.
- Imaginer des campagnes de promotion attractives en mobilisant des figures populaires (sportifs, influenceurs) et un marketing digital « par et pour les jeunes » afin de s'adresser à eux via leurs canaux de communication habituels.
- Offrir la possibilité de tester différents types de vélos sur courte durée pour lever les freins liés au choix ou à l'adaptation.
- Améliorer la visibilité des infrastructures cyclables en colorant les pistes et les croisements pour mieux les signaler. Intégrer la pratique du vélo dans des dispositifs culturels existants, tel que le Pass Culturel, avec des abonnements ou avantages spécifiques pour les déplacements à vélo.

- Développer des offres de vélos en libre-service gratuites ou à tarif réduit pour les moins de 18 ans, tout en travaillant sur les représentations sociales associées à ces dispositifs.

3.2. Propositions à moyen terme (nécessitant ingénierie, coordination et budget)

Les participants ont également identifié des leviers plus structurants, nécessitant une planification et des investissements plus importants :

- Améliorer significativement les infrastructures cyclables, avec la création d'itinéraires sécurisés, continus et directs, notamment en milieu périurbain et rural, et le traitement des carrefours pour faciliter les déplacements fréquents.
- Renforcer la signalétique et la visibilité, et introduire des dispositifs innovants comme des capteurs météorologiques ou de fréquentation pour optimiser la gestion des priorités sur les axes cyclables.
- Développer des ateliers et services de réparation mieux répartis sur le territoire, avec une attention particulière aux quartiers prioritaires, pour favoriser l'accès et l'entretien des vélos.
- Promouvoir des infrastructures adaptées à la pratique collective et à différents types de vélos (par exemple, tandems ou véhicules intermédiaires) pour répondre aux besoins d'appropriation ludique et inclusive.
- Intégrer des modules de sensibilisation à la pratique cyclable dans la formation des conducteurs, visant à améliorer la cohabitation entre usagers et réduire les accidents.
- Poursuivre un travail continu tout au long du parcours de vie, afin d'éviter les ruptures dans la pratique liées à des événements (grossesse, accident, déménagement), notamment par des programmes de suivi dès l'enfance.

- Œuvrer à une politique globale de mobilité qui vise notamment la réduction de la place de la voiture individuelle en centre-ville, au profit des modes actifs comme le vélo.
- Encourager l'innovation dans les véhicules intermédiaires pour les rendre plus attractifs et mieux intégrés, en tirant des enseignements d'exemples réussis de déringardisation dans d'autres secteurs (comme les voitures sans permis).
- Mettre en place une stratégie spécifique pour les zones rurales, souvent moins couvertes, afin d'adapter les solutions aux contextes locaux et réduire les inégalités territoriales.

Ces pistes, complémentaires, s'inscrivent dans une volonté d'accompagner la montée en puissance du vélo chez les jeunes, en conjuguant sensibilisation, équipement, infrastructures et changement culturel.



L'essentiel / ce que l'on peut retenir

Pour développer la pratique du vélo chez les adolescents, plusieurs actions à court terme peuvent être mises en œuvre rapidement et à moindre coût, telles que l'utilisation de supports vidéo immersifs, la facilitation de l'accès au vélo, et des campagnes de promotion attractives. À moyen terme, des investissements plus importants sont nécessaires pour améliorer les infrastructures cyclables, renforcer la signalétique, et promouvoir des infrastructures adaptées à la pratique collective. Une politique globale de mobilité et des stratégies spécifiques pour les zones rurales sont également essentielles pour réduire les inégalités territoriales et encourager l'usage du vélo.

Key points

To encourage more teenagers to bike, some short-term actions can be done quickly and cheaply. These include using immersive videos, making it easier to access bikes, and running attractive promotion campaigns. In the medium term, bigger investments are needed to improve bike paths, add better signs, and create infrastructure that supports group biking. A complete mobility policy is important, along with specific strategies for rural areas. This helps reduce inequalities between places and encourages more biking everywhere.

4. Conclusion

AGIR SUR LES REPRÉSENTATIONS, LES INFRASTRUCTURES ET LES PRATIQUES POUR DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO CHEZ LES ADOLESCENTS

Les échanges issus de cet atelier ont permis de mettre en évidence la complexité des facteurs qui influencent la relation des adolescents au vélo. Si cette pratique bénéficie d'un socle d'éléments favorables — image globalement positive, valeurs associées à la liberté et à l'autonomie, apprentissage largement acquis —, elle reste en grande partie cantonnée à un usage récréatif. **Plusieurs freins structurels, sociaux et symboliques limitent son développement comme mode de déplacement quotidien chez les jeunes.**

Parmi ces freins, la question de la sécurité, dans ses différentes dimensions (trafic motorisé, insécurité sociale, peur du vol ou de l'accident), constitue un point central. Elle est également un facteur de réticence pour les parents, dont les choix de mobilité influencent fortement ceux de leurs enfants. À cela s'ajoutent des représentations sociales différenciées selon le genre, un déficit d'espaces de sociabilité accessibles en dehors des institutions scolaires et familiales, et une pression des pairs qui tend à favoriser d'autres modes perçus comme plus valorisants.

Le vélo se heurte également à une concurrence croissante d'objets de mobilité perçus comme plus modernes ou technologiquement valorisés, tels que les trottinettes électriques ou les VAE. Ces objets, souvent associés à des statuts sociaux, bénéficient d'une image plus attractive que le vélo traditionnel, jugé parfois comme appartenant à une génération plus âgée, voire insuffisamment en phase avec les codes culturels adolescents.

L'atelier a ainsi mis en lumière la nécessité d'agir simultanément sur plusieurs leviers pour inscrire le vélo dans les pratiques adolescentes. Le premier concerne l'image du vélo, encore insuffisamment investie dans les

registres de valorisation symbolique. Il s'agit de produire des récits positifs, adaptés aux imaginaires adolescents, en mobilisant les bons vecteurs (vidéos, influenceurs, projets culturels). La légitimité du vélo passe aussi par la possibilité pour les jeunes de s'identifier à des figures proches et inspirantes, qui utilisent le vélo dans des contextes variés. Loin d'un discours uniquement utilitariste, c'est l'intégration du vélo dans les modes de vie des adolescents qui doit être recherchée.

Le second levier porte sur l'adaptation des infrastructures et des équipements à leurs usages spécifiques. Les adolescents manifestent un fort attachement au groupe et aux formes de sociabilité mobile. Cela suppose de penser la pratique cyclable non pas comme une activité individuelle, mais comme une pratique collective. La circulation côte à côte, les équipements permettant des déplacements en duo (tandems, véhicules intermédiaires), ainsi que la création de réseaux cyclables suffisamment larges et continus doivent être au cœur des projets d'aménagement. L'approche doit être inclusive, en tenant compte des réalités de genre, des disparités territoriales et des pratiques émergentes issues de contextes populaires.

Le troisième levier réside dans la sécurisation de l'environnement cyclable, sans tomber dans la logique de sur-équipement individuel. La sécurité doit d'abord être assurée par des aménagements lisibles, séparés, visibles et continus. En parallèle, une action forte en direction des automobilistes, par la sensibilisation et la formation (y compris via des outils immersifs), peut contribuer à une meilleure cohabitation sur l'espace public. La normalisation de la présence des cyclistes adolescents sur la voirie est essentielle pour lutter contre leur sentiment d'anomalie ou de vulnérabilité.

Enfin, des actions opérationnelles peuvent être déployées rapidement à travers des dispositifs accessibles : ateliers de personnalisation, prêts de vélo longue durée, campagnes de communication conçues avec et pour les jeunes, intégration du vélo dans les pass jeunes ou les offres culturelles locales. Ces actions, peu coûteuses et faciles à mettre en œuvre, peuvent constituer des leviers concrets d'appropriation.

À moyen terme, un changement plus structurel suppose d'inscrire la pratique du vélo adolescent dans une politique globale de mobilité, coordonnée et cohérente. Cela passe notamment par une réduction de la place de la voiture individuelle en milieu urbain, le renforcement des continuités cyclables en milieu périurbain et rural, et le soutien à l'innovation pour développer des solutions hybrides et inclusives. Une attention particulière devra également être portée aux moments de transition (entrée au lycée, déménagement, premiers emplois), souvent synonymes de rupture dans les pratiques.

En somme, développer la pratique du vélo chez les adolescents requiert une stratégie multidimensionnelle : culturelle, technique, sociale et territoriale. Le vélo ne doit plus être pensé comme une simple alternative de mobilité, mais comme un levier de transformation des usages et des représentations, à condition qu'il soit rendu visible, accessible, sécurisant et désirable dans le quotidien des jeunes.

Conclusion: improving image, infrastructure, and practices to boost teen cycling

The workshop showed that many factors affect teenagers' biking habits. While biking has a positive image and is linked to freedom and independence, it's mostly seen as a fun activity, not a daily way to travel.

Safety is a major concern for teens and their parents, along with social pressures, lack of friendly spaces, and competition from electric scooters and e-bikes, which seem more modern and attractive.

To encourage more cycling, we need to work on three main areas:

- **improve the image of biking** by sharing positive stories and showing relatable role models ;
- **adapt infrastructure and equipment** to support group riding and social biking ;
- **make cycling safer** with clear bike lanes and better driver awareness, without overloading teens with protective gear.

Quick, low-cost actions like bike workshops and promotions can help right away. Longer-term changes need coordinated policies to reduce car use, improve bike networks, and support rural and suburban areas.

In short, growing teen cycling requires a broad approach—cultural, social, technical, and territorial—making biking visible, safe, easy, and appealing in their daily lives.

Directeur de publication : **Damien Caudron**
Réfèrent : **Richard Nordier - r.nordier@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, 23^e 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