



OBSERVATOIRE
PARTENARIAL
DES
MOBILITÉS

AVRIL 2026

Le vélo et ses imaginaires : entre culture populaire et représentations des adolescents et habitants des quartiers prioritaires



Sommaire

Agir sur l'imaginaire pour transformer la société **p. 5**

Un récit de l'imaginaire du vélo **p. 9**
Cahier d'images de la culture visuelle contemporaine

Usages et perceptions du vélo **p. 31**
Résultats des groupes focus organisés auprès des publics

Trois manières de promouvoir le vélo par l'imaginaire **p. 37**

En conclusion : quelques pistes d'action pour un nouvel imaginaire **p. 44**





**AGIR SUR L'IMAGINAIRE
POUR TRANSFORMER
LA SOCIÉTÉ**

Introduction

Dans le cadre de l'évaluation de son Plan vélo, la Métropole de Lyon a constaté que les jeunes adolescents-es et les habitants-es des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) empruntent assez peu ce mode. SYTRAL Mobilités de son côté accompagne ses 12 collectivités membres dans la mise en oeuvre de leurs compétences dont la mobilité activite. Pour accompagner la Métropole de Lyon et SYTRAL Mobilités dans cette réflexion, l'Agence d'urbanisme a enquêté sur cette thématique relativement peu explorée jusqu'alors.

Des pratiques métropolitaines en faveur du vélo, mais des effets encore peu mesurés

La Métropole de Lyon et les territoires de l'Établissement Public SYTRAL Mobilités déploient une politique pour rendre plus accessible la pratique du vélo et l'accès à leurs territoires via ce mode de déplacement. SYTRAL Mobilités a renouvelé dans les objectifs du Plan de Mobilité des territoires lyonnais 2025 des ambitions fortes pour les modes actifs. La cyclabilité des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise est également au cœur des politiques de mobilité. Aujourd'hui, peu de données permettent néanmoins d'appréhender les effets de ces politiques sur la pratique du vélo.

Explorer l'imaginaire pour mieux comprendre les comportements de mobilité

Si des études et recherches existent sur le rôle des infrastructures et de la matérialité sur la pratique du vélo, peu d'enquêtes s'intéressent au rôle et aux effets de l'imaginaire sur les comportements. L'objectif de cette étude est triple : explorer l'imaginaire du vélo, comprendre les perceptions des publics étudiés et esquisser des leviers d'ac-

tion pour faire émerger de nouveaux récits mobilisateurs.

Une méthode qualitative articulant entretiens collectifs et analyse iconographique

Pour aborder ce sujet, un protocole qualitatif a été mis en oeuvre. Il combine des groupes-focus à une démarche d'analyse d'images issues de la culture visuelle populaire et contemporaine. Cette méthode visait à croiser les représentations véhiculées par les médias et les perceptions exprimées directement par les participants.

Une base iconographique tirée de la culture visuelle récente

La première phase de l'étude a consisté en un travail de repérage et de sélection d'environ 200 images représentant des cyclistes, extraites de films, séries, clips et contenus issus de plateformes numériques (YouTube, Instagram, TikTok, etc.). Le corpus s'est volontairement concentré sur des œuvres produites au cours des vingt-cinq dernières années, afin de refléter les références culturelles les plus susceptibles d'être connues des plus jeunes. Ces images ont ensuite été analysées et organisées en thématiques (le sport, l'enfance, la sécurité...). Les regroupements ont ensuite fait l'objet d'une série de récits illustrant l'imaginaire qu'ils convoquent.

Les images initiales n'étant pas libres de droits, elles ont été remplacées par des photographies issues de banques d'images libres de droits. Les visuels sélectionnés ont été choisis en raison de leur forte ressemblance avec les scènes analysées, afin de préserver la cohérence de l'interprétation. Les références initiales sont indiquées en regard de chaque planche.

Une enquête de terrain menée auprès de jeunes et de publics issus des quartiers prioritaires

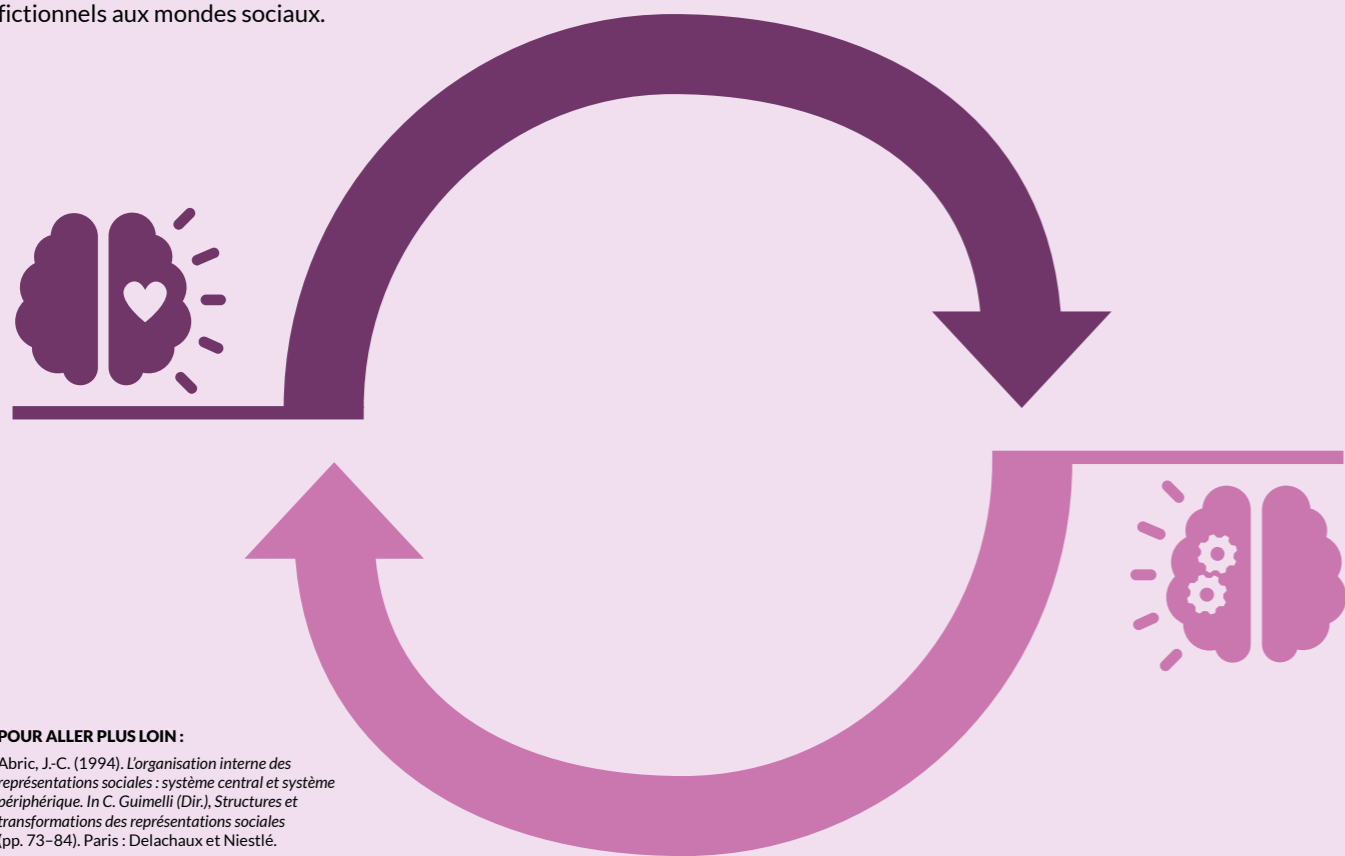
À partir de cette première analyse, une grille d'entretien a été élaborée pour animer une série de groupes-focus auprès des deux publics cibles. Au total douze groupes ont été réalisés :

- Sept groupes avec des collégiens, dans trois établissements scolaires de l'aire métropolitaine lyonnaise : le collège Gilbert Dru (Lyon 3^e), le collège La Perrière (Soucieux-en-Jarrest, CC du Pays Mornantais), et le groupe scolaire Champagnat (L'Arbresle, CC du Pays de L'Arbresle) ;
- Cinq groupes dans les QPV, rassemblant de jeunes adultes de moins de 25 ans, dans plusieurs communes : Lyon 9^e, Rillieux-La-Pape, Vaulx-en-Velin, Oullins et Saint-Quentin-Fallavier (Communauté d'agglomération Porte de l'Isère)..

Articuler imaginaire et représentations sociales éléments de définition

Imaginaire

L'imaginaire est une construction collective qui configure l'esprit d'une époque. C'est un processus dynamique et créateur, car il permet de transformer ou de faire advenir de nouvelles représentations sociales. Il repose sur un fond culturel ârtagé et est à la fois le contenu des produits qui le diffusent et le contenant qui permet le passage des mondes fictionnels aux mondes sociaux.



Représentations

Les représentations sont des connaissances socialement élaborées et partagées. Elles ont une visée pratique et concourent à la construction d'une réalité commune au sein d'un groupe social. Elles se forment autour d'un noyau central stable et cohérent, qui leur permet de résister au changement et d'assurer leur continuité dans le temps.

POUR ALLER PLUS LOIN :

Abric, J.-C. (1994). *L'organisation interne des représentations sociales : système central et système périphérique*. In C. Guimelli (Dir.), *Structures et transformations des représentations sociales* (pp. 73-84). Paris : Delachaux et Niestlé.

Besson, A. (2015). *Constellations. Des mondes fictionnels dans l'imaginaire contemporain*. Paris : CNRS Éditions.

Castoriadis, C. (1975). *L'institution imaginaire de la société*. Paris : Seuil.

Di Filippo, L. (2019, 18 mars). *Quels usages aujourd'hui de la notion d'imaginaire ? Mundus Fabula*. <https://doi.org/10.58079/frenm>

Durand, G. (1997). *Les structures anthropologiques de l'imaginaire* (1^{re} éd. 1960). Paris : Dunod.

Jodelet, D. (1989). *Les représentations sociales*. Paris : Presses Universitaires de France.

Stépanoff, C. (2019). *Voyager dans l'invisible. Techniques chamaniques de l'imaginaire*. Paris : La Découverte.

Wunenburger, J.-J. (2003). *L'imaginaire*. Paris : Presses Universitaires de France.



© Darwin Boaventura | Unsplash

UN RÉCIT DE L'IMAGINAIRE DU VÉLO CAHIER D'IMAGES DE LA CULTURE VISUELLE CONTEMPORAINE

Les pratiques sportives et récréatives

Une entrée par le cyclisme

Les premières recherches iconographiques renvoient majoritairement à des œuvres centrées sur le cyclisme sportif, et dans une moindre mesure aux pratiques de loisir. Films, séries ou vidéos mettent en scène des pratiques récréatives valorisant la performance physique et les paysages traversés.

Ces contenus s'adressent principalement à des publics de pratiquants ou de passionnés et construisent une image fondée sur l'effort, la compétition et le dépassement de soi, où les figures féminines sont minoritaires.

Défis et aventures sur les réseaux sociaux

Parallèlement à ces représentations classiques, un imaginaire contemporain du vélo se développe sur YouTube et les réseaux sociaux. Des vidéastes y mettent en scène des défis sportifs sous des formats variés : longues distances, ascensions mythiques, parcours

réalisés avec des vélos en libre-service.

Ce registre du défi ne se limite plus aux sorties en extérieur. Il s'étend désormais à des espaces fermés, avec des séances en salle ou des simulations virtuelles de courses cyclistes.

Des registres valorisant le dépassement de soi

À travers ces images et récits, ce sont des valeurs de performance, de rivalité et de dépassement de soi qui sont mises en avant. Le vélo y est présenté comme une pratique exigeante, réservée à celles et ceux qui cherchent à repousser leurs limites physiques.



© Brian Matangelo | Unsplash



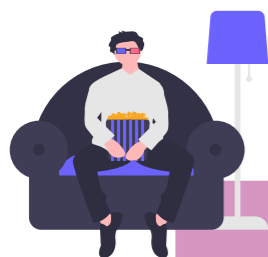
© Fischer | Wikimedia Commons



© Chris Kendall | Unsplash



© Granada | Wikimedia Commons



Les références recensées pour ce récit

- **Films** : *Ventoux*, *L'Équipier*, *The Program*, *La Grande Boucle*
- **Séries** : *Tour de France*, *au cœur du peloton*, *Dans la roue de l'équipe Movistar*, *le monde n'existe pas*
- **Contenus hébergés sur les plateformes et réseaux sociaux** : « *Faire Paris - Londres en Vélib, c'est possible ?* » sur la chaîne Hit the Road, « *Le plus gros défi de ma vie 320 km en vélo !* » sur la chaîne Inoxtag



Pédaler ensemble : complicité et rencontre

Une autre manière de se déplacer

Au-delà de sa dimension sportive, le vélo véhicule un imaginaire de détente et de liberté. Qu'il s'agisse de balades en famille ou de périples entre amis, il offre un moyen de déplacement pour découvrir des territoires, aller à la rencontre des gens et vivre des aventures.

Les images valorisent ici le plaisir de se déplacer, loin des contraintes du quotidien. Le vélo incarne simplicité, dépaysement, ouvertures aux grands espaces et aux autres.

Un support de liens, de partage et d'intimité

Le vélo favorise les relations amicales, familiales ou amoureuses, en créant des moments de complicité et de convivialité. Qu'il s'agisse de balades en groupe ou d'escapades romantiques, il est associé à des expériences communes, à la joie d'être ensemble et à la découverte. Il véhicule ainsi des valeurs positives de liberté, d'échange et de plaisir partagé.

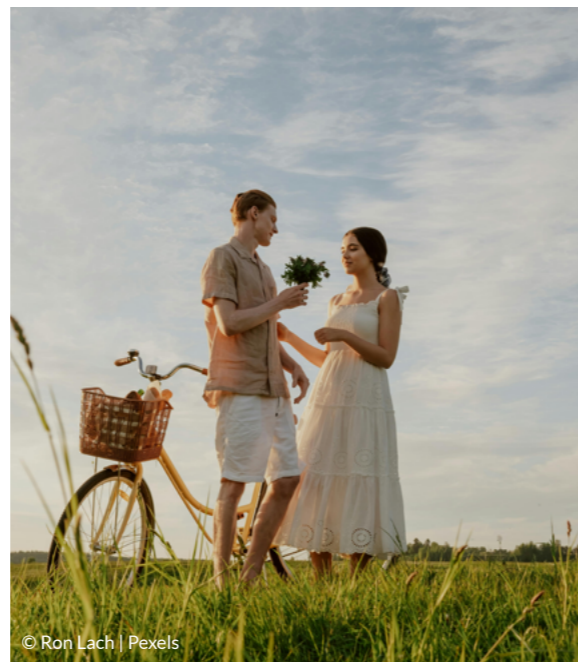


Les références recensées pour ce récit

- **Films** : *Barbie*, *All the Bright Places*, *Mon inconnue*, *À Bicyclette ! Golo & Ritchie*, *De toutes nos forces*, *Chroniques d'une liaison passagère*
- **Séries** : *Alice in Borderland*, *A love so beautiful*, *The Moment of eighteen*, *Something in the rain*, *Who are you : school*



© Cottonbro | Pexels



© Ron Lach | Pexels



© Anthony Persegol | Unsplash



© Patrick Hendry | Unsplash



© Papagnoc | Unsplash



© Tuan Nguyen | Pexels



© Documerica | Unsplash



© Sq Lim | Unsplash



© Philipp Cordts | Unsplash

Le vélo accompagne la jeunesse

Un outil d'autonomisation

Le vélo participe aux apprentissages et transitions de l'enfance vers l'âge adulte. Du tricycle ou de la draisienne à la petite enfance, au premier vélo à deux roues – rituel commun de la perte des petites roues – jusqu'au BMX ou au VTT à l'adolescence, il se fait support d'expérimentation, de jeu et de construction de soi. En accompagnant les âges de la vie, les vélos marquent ainsi l'apprentissage de l'autonomie et de l'émancipation.

Enfance idéalisée : des représentations stylisées et déconnectées des réalités du quotidien

Dans les films et séries, le vélo est un moyen de déplacement récurrent chez les enfants et adolescents. C'est grâce à lui que les groupes d'amis s'embarquent dans des aventures collectives. Objet initiatique associé à l'exploration, à la conquête de l'indépendance et la construction de soi, le vélo véhicule la liberté ou la désobéissance.

Ces représentations prennent fréquemment place dans de petites villes, dans des zones périurbaines ou rurales, où l'espace se présente ouvert et sécurisé, vidé du trafic automobile. Même dans des milieux plus urbains, les décors sont calmes et la circulation est faible.

Ce cadre idéalisé ancre deux images du vélo : celle d'une enfance nostalgique et celle d'une pratique éloignée des réalités quotidiennes, notamment en matière de sécurité routière.



Les références recensées pour ce récit

- **Films** : *E.T.*, *It*, *Space Boy*, *Les trois fantastiques*, *Gagarine*, *Les misérables*, *Turbo Kid*, *My girl*
- **Séries** : *Sex Education*, *Stranger Things*, *Paper Girls*, *Dope*, *Dark*, *Euphoria*, *Malcolm*



Les cyclistes adultes face aux normes sociales

Un mode raillé dans un univers marqué par l'automobile

Les représentations des adultes à vélo se sont longtemps construites — et le sont encore aujourd'hui dans une moindre mesure — en opposition à celles de la voiture, symbole de liberté individuelle et de réussite sociale. Dans cet imaginaire, se déplacer à vélo à l'âge adulte — en dehors du cadre sportif ou récréatif — est perçu comme une contrainte : signe de pauvreté, d'absence de permis de conduire, voire d'excentricité ou de folie.

Ces figures marginales, souvent moquées ou méprisées, s'éloignent des codes sociaux valorisants du succès. Elles contribuent à freiner la reconnaissance du vélo comme un mode de déplacement quotidien légitime, en l'enfermant dans un registre de la contrainte voire de l'excentricité.



Les références recensées pour ce récit

- **Films** : *Bienvenue chez les Ch'tis*, *The Life Aquatic with Steve Zissou*, *Red Rocket*, *The 40 Year-Old Virgin*, *R.V.*, *Burn After Reading*, *Alexander and the Terrible, Horrible, No Good, Very Bad Day*
- **Séries** : *Friends*



© Ammy Singh | Unsplash



© Armoni Lotfi | Unsplash



© Daniela Sanchez | Unsplash



© Daniela Sanchez | Unsplash

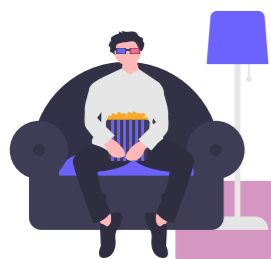
Des femmes à vélo : une visibilité encore fragile

Des récits féminins à construire

Dans les représentations du vélo – et plus largement dans l'espace public – les femmes sont moins visibles que les hommes. Si elles apparaissent plus fréquemment dans des documentaires féministes, qui mettent en avant des récits d'émancipation par la pratique, elles sont encore trop absentes des grands récits audiovisuels.

Plus que pour d'autres catégories de la population, le vélo représente pour de nombreuses femmes un outil de liberté, un moyen de s'affranchir des injonctions patriarcales, d'accéder à l'espace public et d'y affirmer leur présence.

Des figures féminines émergent davantage aujourd'hui, mais leur présence reste trop marginale. La diversité des récits et leur récurrence sont nécessaires.



Les références recensées pour ce récit

- **Films** : *Women don't Cycle*, *Wadjda*, *Camille redouble*, *Barbie*, *Ovarian Psycos*, *Les Échappées*, *Alleycat*
- **Séries** : *Second to non*, *Paper Girls*, *Euphoria*, *Sex Education*



© Vlad B | Unsplash



© Tuvalum | Unsplash



© Tutz Dias | Unsplash



© Reyhan Aviseno | Unsplash



© Tuvalum | Unsplash



© Ian Valerio | Unsplash



© Freepik



© Berat Borzkuk | Unsplash



© Matt Kean | Unsplash

Un moyen de déplacement à risque

Le vélo, trop souvent associé à l'insécurité

Dans les représentations des adultes à vélo en France, la question de la dangerosité est centrale – c'est moins le cas dans les oeuvres tirées de pays où la pratique du vélo est très importante. Les cyclistes sont représentés équipés d'un casque, roulant dans des environnements représentés comme hostile, dominé par la circulation automobile.

Ces mises en scène insistent sur les conflits d'usages avec les automobilistes, les tensions sur la chaussée, les risques d'accidents ou de chutes. Le vélo est liée à l'insécurité routière, tant pour celui qui le pratique que pour les autres usagers de l'espace public.

Les cyclistes sont représentés comme vulnérables, peu assurés, circulant dans des espaces inadaptés. Parfois, ils sont même perçus comme gênants les autres usagers, voire dangereux, notamment pour les piétons.

Ces représentations contribuent à construire un imaginaire anxiogène du vélo. Elles peuvent décourager la pratique et renforcer l'idée que circuler à vélo en ville relève d'une pratique dangereuse et conflictuelle.



Les références recensées pour ce récit

- **Films** : *Rushmore*, *Tomb Raider*, *The 40 Year-Old Virgin*, *R.V.*, *Burn After Reading*, *Alexander and the Terrible, Horrible, No Good, Very Bad Day*
- **Séries** : *Friends*

Des figures urbaines plus modernes, positives et écologiques

Un mode plus valorisé et inclusif

En contraste avec les représentations négatives des cyclistes adultes évoquées précédemment, de nouvelles images plus positives émergent ces dernières années.

Le vélo y apparaît comme un mode de déplacement adapté au quotidien d'un public urbain un peu plus diversifié.

Ces représentations insistent sur les avantages pratiques : rapidité, efficacité, liberté de mouvement, capacité à contourner les contraintes du trafic urbain.

Au-delà de la dimension utilitaire, le vélo devient symbole de modernité et de responsabilité écologique. Il s'inscrit par ailleurs dans un imaginaire plus inclusif, soucieux de

représenter toutes les minorités. Cette évolution est également portée par le marketing du cyclisme urbain, qui capitalise sur ces valeurs pour promouvoir des gammes de vélos et d'accessoires.



Les références recensées pour ce récit

- **Films** : *Space Boy*, *Gagarine*
- **Séries** : *Euphoria*, *Sex Education*, *High Maintenance*, *Dark*, *Dope*, *Black Ops*, *Drôle*, *Appetite*, *Suits*, *La Maison d'en face*, *Paper Girls*



© Peter Sil | Unsplash



© Jahanzeb Ahsan | Unsplash



© Ibrahima Toure | Unsplash



© Mike Cox | Unsplash



© A-n-v-e-s-h | Unsplash



© A-n-v-e-s-h | Unsplash



© Lexia Bautista | Unsplash



© Jiggo Zolk | Unsplash

Les sous-cultures urbaines du vélo

Transgression et réappropriation urbaine dans les cultures cyclistes alternatives

Les sous-cultures cyclistes enrichissent l'imaginaire du vélo par des pratiques spectaculaires et décalées. La « Bike Wars », née dans le milieu punk berlinois des années 2000, incarne cet esprit alternatif : compétitions insolites, performances provocatrices et usage festif du vélo y redéfinissent les codes traditionnels de la mobilité.

Au Royaume-Uni et aux États-Unis, la « Bike Life » s'est imposée dans les quartiers populaires, portée par des adolescents et jeunes adultes. Cette culture investit la rue comme terrain d'expression. Les « Bikestormz », rassemblements impressionnants de jeunes cyclistes, donnent lieu à des démonstrations acrobatiques et des slaloms entre les voitures. L'espace public est ainsi réapproprié de manière spectaculaire, souvent par des groupes masculins.

Malgré une esthétique virile, ces mouvements contribuent à renouveler les représentations du vélo auprès des jeunes générations. Ils valorisent le vélo comme support de liberté, de créativité et de lien social. Si ces univers restent largement dominés par des figures masculines, de jeunes femmes y trouvent une place, et participent activement à l'essor de ces cultures cyclistes alternatives.



Les références recensées pour ce récit

- **Contenus hébergés sur les plateformes et réseaux sociaux :** « *La Bikelife : à vélo, la rue leur appartient* » sur la chaîne de L'Équipe, « *135 zone* » sur la chaîne 135 UTC, « *Bikes up Knives Down* » sur la chaîne Global Cycling Network, « *BikeStormz: bikes up, knives down* » Greater London Authority

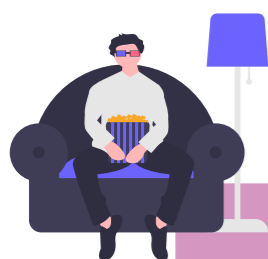
La réapparition de la figure des coursiers à vélo

Une figure ambivalente : agilité urbaine et précarité sociale

Portée par l'essor des plateformes de livraison et des alleycat (des épreuves cyclistes d'orientation), la figure du coursier à vélo se s'impose dans l'imaginaire contemporain. Contrairement à son pendant nord-américain, souvent valorisé, les coursiers à vélo en Europe sont majoritairement de jeunes hommes issus de l'immigration ou de milieux populaires. Ils incarnent une image ambivalente des pratiques cyclistes.

D'un côté, ils symbolisent la maîtrise de la ville : vitesse, agilité, capacité à naviguer dans un environnement urbain dense, à slalomer entre les voitures et à défier les embouteillages.

De l'autre, ces représentations renvoient à une réalité sociale marquée par la précarité et l'exploitation. Le rythme effréné imposé par les plateformes numériques, les prises de risque quotidiennes et les conditions de travail incertaines font du vélo un outil de survie, plus qu'un choix de mobilité.



Les références recensées pour ce récit

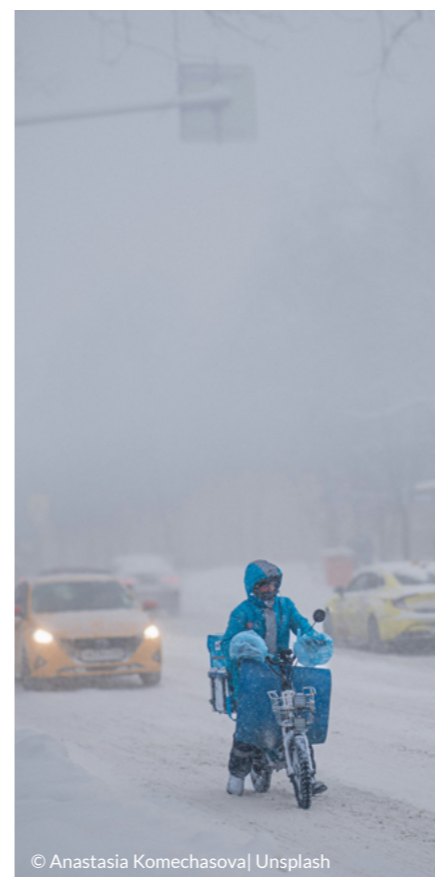
- **Films** : *Premium Rush*, *Tomb Raider*, *Alleycat*, *L'histoire de Souleymane*
- **Séries** : *Drôle*, *Appetite*, *Enjoy!*, *Lupin*



© Rai Camara | Unsplash



© Michal Mendel | Unsplash



© Anastasia Komechasova | Unsplash



© Evgeniya Iakovleva | Unsplash



© Kay Mayer | Unsplash



© Evgeny Ozerov | Unsplash



© Kyle Ryan | Unsplash



© Jeremie Aouate | Unsplash

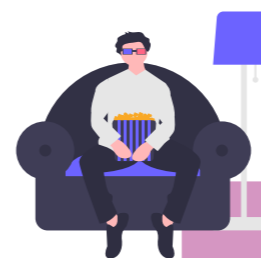
Le vélo comme outil de survie et de résistances dans les oeuvres d'anticipation

Un outil de survie et de résistance

Le vélo apparaît dans les œuvres d'anticipation, dans les récits dystopiques ou postapocalyptiques. Dans ces univers marqués par la raréfaction des ressources et la dégradation des ressources, il s'impose comme un mode de déplacement idéal : silencieux et discret, ne nécessitant ni carburant ni électricité, il peut être réparé avec des moyens limités.

Dans ces récits, il accompagne des personnages qui évoluent dans des mondes dangereux et dévastés. Le vélo permet d'éviter les menaces, d'échapper à des ennemis, de transporter vivres et messages. Véhicule de la débrouille et de l'ingéniosité, il incarne la résilience face à l'effondrement technologique, énergétique ou démocratique.

Loin des usages du loisir ou de la performance sportive, le vélo retrouve ici sa forme essentielle : un moyen de transport simple, efficace et durable, garant d'une mobilité toujours aussi précieuse dans un monde en ruines.



Les références recensées pour ce récit

- **Films** : *Turbo Kid*, *The Giver*, *The 5th Wave*, *Zom 100 : Bucket List of the Dead*, *World War Z*
- **Séries** : *The Walking Dead*



© Syed Fahim Haider, 2023



USAGES ET PERCEPTIONS DU VÉLO

RÉSULTATS DES GROUPES
FOCUS ORGANISÉS AUPRÈS
DES PUBLICS



Comprendre les représentations du vélo pour mieux saisir ses limites d'usage

Les groupes-focus organisés avec des collégiens et des habitants des quartiers populaires de l'aire métropolitaine lyonnaise éclairent les représentations du vélo. Ces publics expriment des expériences marquées à la fois par leurs conditions sociales, leur âge et leur environnement urbain. Leurs discours révèlent à quel point la pratique cycliste reste traversée par des inégalités matérielles et symboliques : elle se nourrit de peurs, de contraintes et de hiérarchies implicites entre modes de transport. En donnant à voir ces représentations, ce volet de l'enquête expose des réalités encore peu connues, mais essentielles pour comprendre pourquoi le vélo peine à s'imposer comme un mode de déplacement pour tous.

Le vélo chez les jeunes adolescents : liberté et plaisir en quête de modernité

Chez les collégiens rencontrés, le vélo se définit d'abord comme un objet de loisirs. Il est associé à des moments de détente – balades avec les amis ou en famille, sorties et pratiques sportives – plutôt qu'aux nécessités du quotidien. Les adolescents évoquent fréquemment trois registres : la liberté, l'autonomie et le plaisir. Le vélo est perçu comme une première expérience de mobilité autonome, mais toujours pensée comme transitoire, « en attendant mieux ». La perspective du scooter, de la mobylette ou du permis de conduire vient relativiser l'importance de cette autonomie encore fragile.

Ces représentations traduisent une socialisation du vélo dans des sphères non contraintes. Loin de constituer un outil fonctionnel, il est associé à l'enfance et au jeu. Le fait que le vélo ne soit que rarement valorisé par les familles comme mode de transport accentue cette orientation. En l'absence de modèles d'identification proches utilisant le vélo pour leurs déplacements quotidiens, les adolescents n'y voient pas un usage normalisé ni désirable au-delà du loisir.

À travers leurs discours, on observe également une hiérarchie implicite des modes de transport. Dans l'univers adolescent, la valeur d'un mode de déplacement ne se mesure pas seulement en termes pratiques mais aussi en termes symboliques. La voiture incarne l'accès à l'âge adulte, le scooter la liberté adolescente par excellence. Face à ces modes porteurs de prestige, le vélo paraît daté, « ok mais dépassé ». La trottinette électrique, jugée plus moderne et plus en phase avec les tendances technologiques, illustre cette logique : ce n'est pas tant la fonctionnalité que la valeur d'image qui compte.

Ces hiérarchies s'accompagnent d'un sentiment d'insécurité qui pèse lourdement sur la pratique. Les adolescents évoquent avec insistance la circulation automobile, les risques de chute, les équipements jugés peu engageants. Faut-il de pistes cyclables continues et sécurisées, la pratique se replie vers des espaces protégés ou se trouve abandonnée. Le danger est à la fois réel et intériorisé : il structure les usages mais aussi les non-usages.

Enfin, si le vélo est perçu comme accessible en théorie, en pratique de fortes inégalités apparaissent. Tous ne savent pas en faire, certains n'ont pas de vélo en état ou de parents disponibles pour les accompagner. Ces obstacles révèlent une distribution inégale des

ressources nécessaires à la pratique, dépendantes du capital économique, éducatif et social des familles. Les adolescents expriment des attentes précises : aides à l'achat ou au prêt, encadrement, clubs, défis collectifs... Mais en l'absence de telles ressources, la pratique reste fragile et socialement différenciée.

Le vélo dans les quartiers populaires : entre attrait et disqualification sociale

Chez les jeunes habitants des quartiers populaires, le vélo suscite des représentations ambivalentes. Il renvoie positivement à l'enfance, à une activité saine, à la liberté ou à la convivialité des sorties en groupe. Mais il est tout autant associé à l'effort, au danger, et à une image de « ringardise ». Cette ambivalence reflète une position sociale particulière du vélo : un mode en marge, rarement envisagé comme solution de mobilité quotidienne.

Le vélo occupe un statut symboliquement inférieur aux modes motorisés. Dans ces quartiers, la voiture reste un marqueur central de réussite sociale, le scooter – mais aussi, sous certains aspects, la trottinette électrique – un signe de liberté et de mobilité valorisante. Le vélo, à l'inverse, est parfois perçu comme un « mode de substitution », associé à la contrainte et à l'échec. Choisir le vélo peut renvoyer à l'idée de ne pas avoir les moyens d'accéder à mieux. Cet imaginaire s'inscrit dans une logique de distinction sociale : utiliser un mode motorisé, c'est afficher une capacité de consommation et donc un certain statut.

Les contraintes matérielles renforcent cette dévalorisation. Les habitants évoquent la difficulté d'entretenir un vélo, l'absence d'espaces dans les garages ou de locaux sécurisés, ainsi que le sentiment de peur constante du vol. Beaucoup soulignent le coût de l'entretien et des réparations, difficile à assumer dans des contextes de précarité économique. Le vélo apparaît ainsi comme une option instable, fragile, dont l'usage ne peut s'inscrire durablement faute de ressources suffisantes.

À cela s'ajoute un déficit d'infrastructures cyclables dans les quartiers populaires. Les pistes sont souvent jugées mal connectées, peu protégées, inégalement réparties. Ce déficit nourrit un sentiment de relégation territoriale : alors que d'autres quartiers bénéficient d'investissements visibles, les habitants ont le sentiment d'une moindre attention de la part des pouvoirs publics. Cette perception contribue à l'idée d'un service public « à deux vitesses », où certains territoires sont mieux dotés que d'autres.

Ici aussi, la question du sentiment d'insécurité revient de manière récurrente. Les habitants évoquent les accidents, les incivilités, les comportements dangereux, mais également le manque d'attractivité des équipements. Les femmes et les seniors apparaissent particulièrement touchés, au point que certains évitent complètement de circuler à vélo. Cette autocensure traduit non seulement un ressenti d'insécurité sur la route, mais aussi l'absence de dispositifs institutionnels capables de rassurer et d'accompagner.

Enfin, derrière les critiques, les habitants expriment des attentes fortes : dons ou prêts de vélos, ateliers de réparation, formations, communication positive. Ces demandes traduisent une volonté d'inclusion : que le vélo devienne une option possible et valorisante, et non un signe de déclassement.

Expériences distinctes mais contraintes communes

L'analyse met en évidence des différences entre les adolescents et les habitants des quartiers populaires, mais aussi des points de convergence. Dans les deux cas, le vélo est peu envisagé comme un mode de transport du quotidien. Il reste lié au loisir pour les uns, ou au déclassement social pour les autres. La pratique se heurte à des obstacles communs : manque d'infrastructures, sentiment d'insécurité, difficultés d'entretien, absence de stationnement adapté.

Mais les logiques sociales divergent. Chez les adolescents, les obstacles sont liés à la construction identitaire et au poids des pairs : il s'agit moins d'un problème de moyens que de désirabilité sociale. Chez les habitants des quartiers populaires, les freins relèvent d'abord des contraintes matérielles et territoriales : précarité, enclavement, manque d'équipements.

Lorsque ces deux dimensions se cumulent, chez les jeunes des quartiers populaires, les contraintes se renforcent mutuellement. Ces jeunes vivent leur adolescence dans un cadre contraint, où les aspirations se heurtent à des obstacles matériels et symboliques. Le vélo incarne alors cette tension : il peut être ressenti comme une promesse de liberté, mais il reste aussi un stigmat visible de leur condition sociale.

Conclusion : lever les freins matériels et symboliques pour une pratique cycliste plus valorisante

Le vélo cristallise un ensemble de représentations sociales qui révèlent des inégalités profondes : sociales, territoriales, générationnelles. Chez les adolescents comme chez les habitants des quartiers populaires, il est souvent perçu comme un mode de déplacement peu valorisé, voire stigmatisant, bien loin de l'image positive qu'il peut avoir ailleurs.

Ces représentations ne sont pas seulement le reflet d'opinions individuelles ; elles sont nourries par des réalités concrètes : manque d'infrastructures, insécurité, précarité, mais aussi absence de figures de référence ou de récits valorisants. Pour les jeunes, en particulier, l'absence de modèles visibles utilisant le vélo dans les déplacements quotidiens contribue à maintenir cette pratique dans le registre du jeu ou de l'enfance. De même, dans les quartiers populaires, le vélo reste fréquemment associé à une mobilité de substitution, choisie par défaut, et non à un usage valorisé.

C'est dans cette articulation entre conditions matérielles et dimensions symboliques que se jouent les possibilités d'appropriation du vélo. Il ne s'agit pas d'opposer ces deux dimensions, mais de reconnaître qu'elles se renforcent mutuellement : sans cadre favorable, il est difficile de modifier les représentations ; sans changement symbolique, les dispositifs matériels peinent à transformer les usages.

Favoriser une pratique cycliste plus inclusive suppose donc de reconnaître la diversité des publics et de mieux comprendre les mécanismes par lesquels les représentations prennent forme. Cela implique d'agir à la fois sur les images associées au vélo et sur les environnements qui les façonnent. En ce sens, le vélo peut devenir un levier d'émancipation et de justice sociale, à condition que les politiques publiques s'appuient sur cette compréhension fine des usages, des vécus et des imaginaires.



© Ninobur | Pexels Unsplash



© Time Foster | Unsplash



TROIS MANIÈRES DE PROMOUVOIR LE VÉLO PAR L'IMAGINAIRE



▶ Quand les célébrités pédalent : influence des figures publiques sur l'imaginaire du vélo

Façonner la désirabilité du vélo

Le vélo n'est pas qu'un moyen de transport. Il peut aussi être un accessoire de style ou un symbole et faire l'objet d'une mise en scène. Acteurs, sportifs, influenceurs contribuent à l'inscrire dans un imaginaire plus positif, en l'associant à des valeurs de modernité, de liberté ou de mobilité durable.

C'est sur les réseaux sociaux qu'ont lieu ces mises en scène. Pour un trajet quotidien, un événement promotionnel ou une cérémonie, les célébrités montent en selle pour rendre le vélo désirable et tendance. Ces opérations répondent à des logiques marketing, via des partenariats avec des marques de vélos ou des fabricants d'accessoires. Pour autant, elles véhiculent un discours valorisant. Le vélo est montré comme un moyen de déplacement pratique, rapide, capable de contourner les contraintes des transports en commun (se déplacer la nuit, ne pas payer un taxi) ou d'éviter les embouteillages.

Le phénomène n'est pas nouveau ! Dans les années 1930, aux États-Unis, la pratique cycliste connaît un regain d'intérêt grâce à la visibilité offerte par les stars hollywoodiennes. Aujourd'hui encore, les personnalités publiques ont un rôle central dans la fabrique des imaginaires cyclistes. En s'affichant à vélo, elles contribuent à revaloriser ce mode de transport, et à rendre désirable une mobilité plus active et écologique.

Le vélo dans les arts

Le vélo s'invite dans les ateliers d'artistes, les galeries ou sur scène !

Le vélo est un sujet, une source d'inspiration, voire un outil de création pour les artistes. Peinture, design, musique, spectacle vivant... autant de disciplines qui explorent les formes, les usages et les potentiels symboliques et esthétiques.

Le designer italien Gianluca Gimini illustre cette démarche avec son projet Velocipedia (2009). En collectant près de 400 dessins réalisés de mémoire par des personnes âgées de 3 à 88 ans, il illustre la diversité des représentations mentales que nous avons de cet objet. Ses modélisations 3D transforment ces esquisses étonnantes en créations mi-réalistes, mi-fantastiques.

D'autres artistes choisissent le vélo comme médium nomade. Le Brésilien VJ Suave parcourt le monde avec son « vélo-projecteur », utilisant l'espace public comme écran géant pour ses œuvres animées. Dans un registre différent, le musicien JOUBe a fait de son vélo un instrument de musique. En 2025, il se produisait aux Nuits de Fourvière, avant de remonter en selle pour une tournée qui se clôturait en Bretagne.



© Mart Aire, 2019



© VJ Suave, 2016



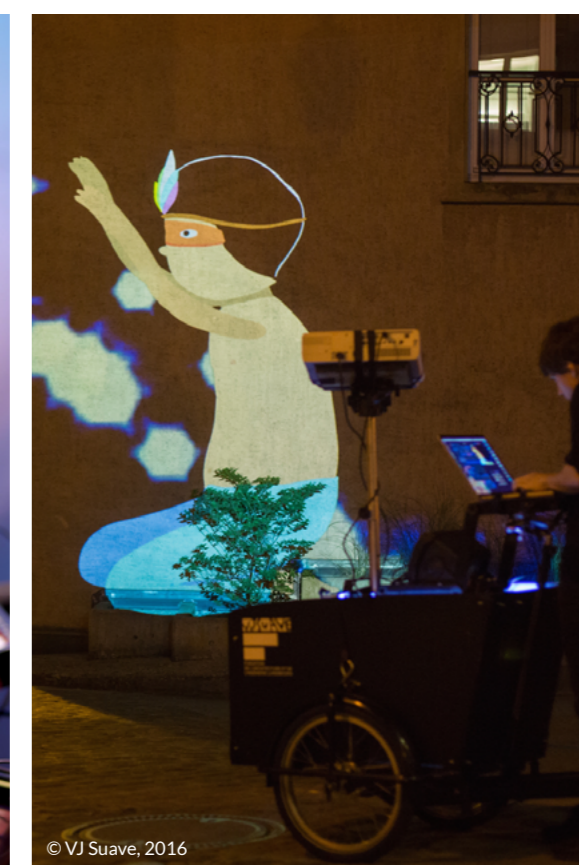
© Velocipedia, Gianluca Gimini, 2009



© Velocipedia, Gianluca Gimini, 2009



© Figures Libres, 2024



© VJ Suave, 2016



© Visit Limburg



© Aline Duret, Le Progrès



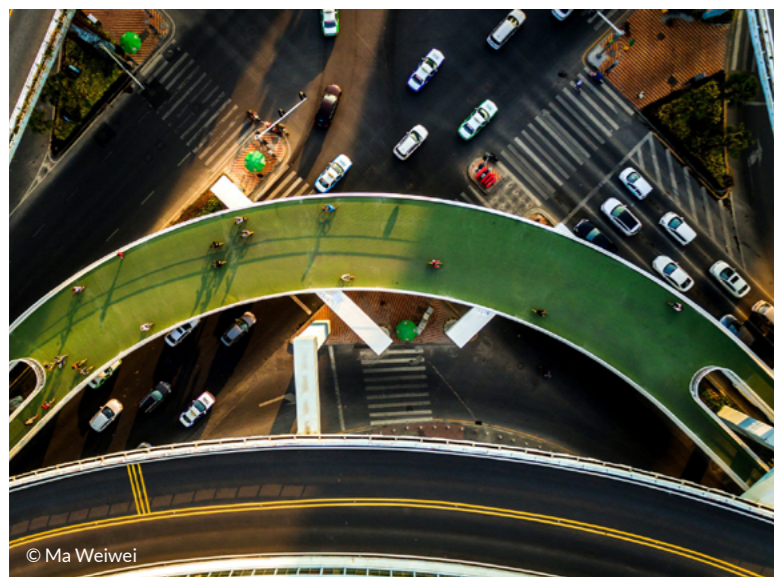
© Visit Bergen



© « L'immeuble à vélo », Heralut Arnod Architectes



© « Van Gogh Path », studio Roosegarde, 2012



© Ma Weiwei



© Visit Limburg

Des infrastructures cyclables fonctionnelles et esthétiques

Repenser les aménagements cyclables pour donner envie de pratique

Créer des pistes sécurisées et des espaces de stationnement est indispensable, mais l'enjeu dépasse la dimension fonctionnelle. Les infrastructures cyclables sont plus qu'un support technique qui conditionnent la pratique, elles peuvent influencer l'attractivité de la pratique en proposant des expériences positives. L'environnement matériel dans lequel s'inscrit le vélo participe à la qualité de vie et à la construction d'imaginaires positifs.

Repenser les infrastructures en leur donnant une dimension esthétique participe de cette construction. Le design urbain et l'architecture ont un rôle majeur à jouer pour transformer ces aménagements en conférant une identité aux territoires.

En travaillant sur l'apparence et la symbolique des infrastructures, on dépasse la logique utilitaire pour susciter l'envie. Les aménagements deviennent des marqueurs culturels, des lieux où l'on a envie de se déplacer, de s'arrêter, de contempler. En somme, les infrastructures cyclables sont à la fois des conditions de la pratique et des vecteurs d'appropriation collective.



EN CONCLUSION
QUELQUES PISTES D' ACTIONS
POUR UN NOUVEL IMAGINAIRE

1

**Mobiliser les
« imaginacteurs »**

Impliquer des acteurs culturels, célébrités, influenceurs pour produire ces imaginaires.

2

**Construire
et diffuser de
nouvelles images**

Qui s'appuient sur les valeurs positives associées au vélo.

3

**Qui valorisent
la diversité
des usages**

Montrer que le vélo s'adapte à tous les profils et situations.

4

**Accompagner à
l'usage**

Former et sensibiliser de potentiels nouveaux entrants.

5

**En encourageant à
faire l'expérience**

Multiplier les occasions de tester le vélo et ses différentes déclinaisons.

6

**Développer
et renouveler
les infrastructures**

Créer des aménagements cyclables sécurisés et esthétiques pour rendre la pratique sécurisée et désirable.



Note

Lined writing area for page 46



Lined writing area for page 47



Remerciements

L'observatoire adresse ses remerciements à Cécile Gauthier, Richard Nordier, Véronique Pelot et Ronghua Zuo pour la conduite de cette étude, ainsi qu'à l'ensemble des partenaires pour leurs relectures attentives et leurs précieux commentaires.

Nous remercions également les 84 participants aux groupes focus pour leur temps et leurs contributions éclairantes.

Un grand merci aux partenaires et relais qui ont rendu cette étude possible par leur appui : la Métropole de Lyon, SYTRAL Mobilités, la Communauté de communes du Pays Mornantais, la Communauté de communes du Pays de L'Arbresle, la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, la Ville de Saint-Quentin-Fallavier, la Ville de Rillieux-la-Pape, le Grand Parc de Miribel Jonage, le Collège Gilbert Dru (Lyon 3^e), le Collège La Perrière (Soucieux-en-Jarrest) et le Groupe scolaire Champagnat (L'Arbresle).

Directrice de publication : **Natalia Barbarino**
Réfèrent : **Thomas Moroni**

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