

CM

Master 2 PPSOS

**Enjeux, pratiques et politiques de développement du
vélo en France et dans les territoires**

David Sayagh – Maître de conférences
[david.sayagh@universite-paris-saclay.fr]

OBJECTIFS

- **Acquérir les bases des connaissances actuelles sur les facteurs, les enjeux, les pratiques et les politiques du vélo en France**
- Être capable de mobiliser des références scientifiques sur les principaux facteurs et enjeux du développement des mobilités à vélo
- Connaître les principales sources de données permettant de décrire les pratiques du vélo en France
- Connaître les principales tendances sociologiques et territoriales des mobilités à vélo en France
- Connaître et comprendre les principales lignes stratégiques de la politique du vélo en France
- Connaître et comprendre les principales lignes directrices pour développer le vélo dans les territoires
- Être capable de mobiliser des connaissances ainsi que des documents et outils de référence pour planifier, évaluer, développer, communiquer et aménager un système vélo sur un territoire.

INTRODUCTION

Pourquoi s'intéresser aux mobilités à vélo en STAPS ?

INTRODUCTION

« Les trois âges du vélo en France »*

« La vitesse bourgeoise »

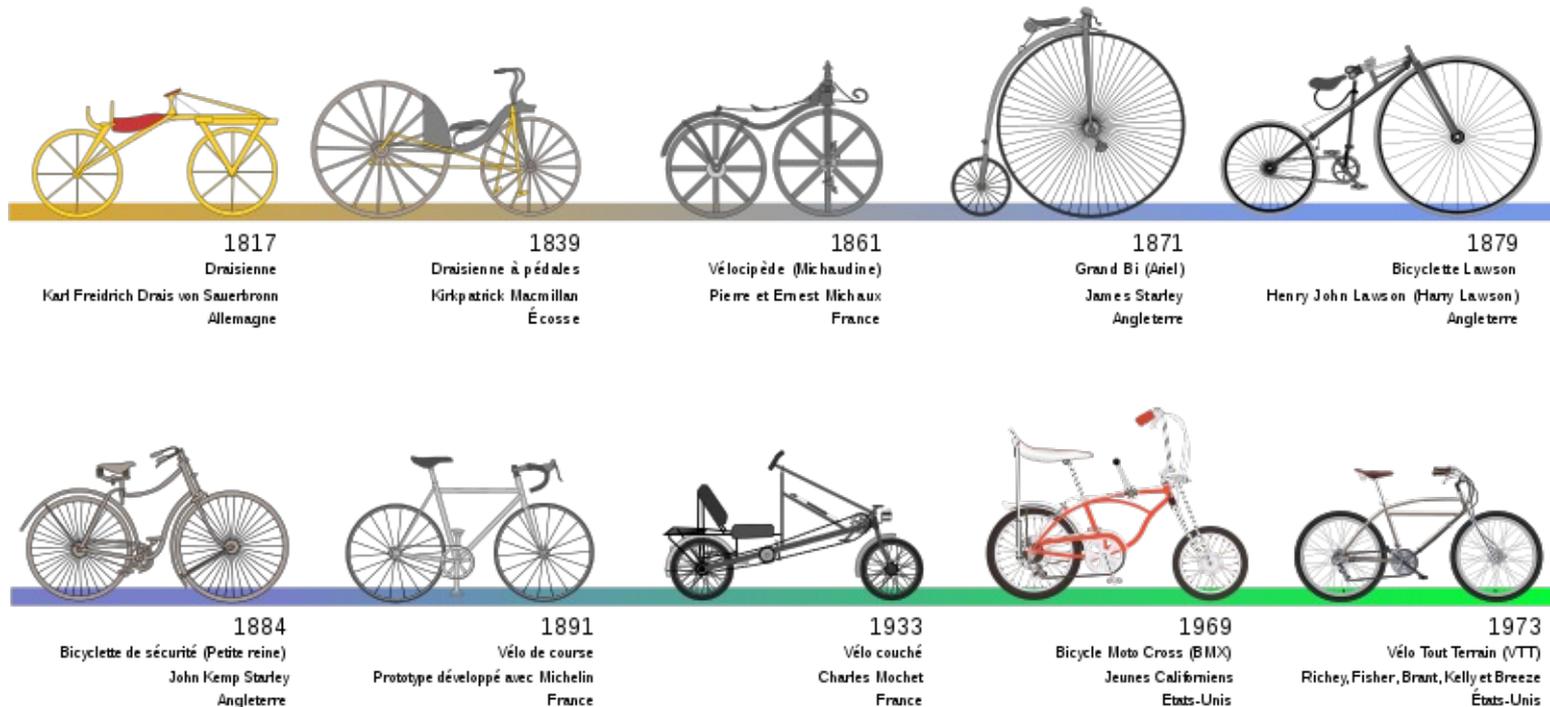
« La vitesse populaire »

« La vitesse écologique »

*Gaboriau Philippe. Les trois âges du vélo en France. In: *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°29, janvier-mars 1991. pp. 17-34

INTRODUCTION

Évolution de la bicyclette



« Évolution de la bicyclette avec indication des années, des noms et des inventeurs »

INTRODUCTION

[Lien vidéo. L'histoire du vélo nous éclaire-t-elle sur la société française?](#)

INTRODUCTION

Une place du vélo encore modeste en France

- 1970 => 2000: vélo = activité de loisir ou pratique sportive.
- 2000 => 2019
 - « Dynamisme vélo » comme moyen de déplacement qui reste surtout cantonné aux centres-villes de certaines grandes agglomérations.
 - Part modale vélo reste très faible (environ 3 %) à l'échelle nationale.
 - Seuls 2 % des actifs utilisent le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail.
 - La voiture conserve une place prépondérante dans les trajets domicile-travail, même pour des distances inférieures à 5 km.
 - Pour la plupart des français-e-s, le vélo reste surtout une pratique de loisir.
 - Accélération de la promotion du vélo urbain par le gouvernement depuis 2018.

Source: Plan vélo et mobilités actives, 2018

FACTEURS ET ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?



- A. La santé
- B. La transition écologique et énergétique
- C. L'attractivité des villes
- D. L'accès à la mobilité pour tou-te-s au moindre coût
- E. La création d'emplois

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

A. La santé (physique)

-  part des modes actifs...

=> répercussions importantes sur % de personnes qui respectent les recommandations en matière d'activité physique (Chaix *et al.*, 2014)

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?



Prendre les transports en commun favorise l'activité physique

41 MILLIONS DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR EN ÎLE-DE-FRANCE

...soit environ 4 déplacements en moyenne par jour par Francilien

Vous utilisez votre **voiture, moto, scooter,**



vous faites en moyenne :

8 minutes d'activité physique/jour avec ce mode de transport

Vous vous déplacez à pied,



vous faites en moyenne :

16 minutes d'activité physique/jour avec ce mode de transport

Vous utilisez les transports en commun,



vous faites en moyenne :

27 minutes d'activité physique/jour avec ce mode de transport

Vous vous déplacez à vélo,



vous faites en moyenne :

48 minutes d'activité physique/jour avec ce mode de transport

SNV/AFM - 12110 - septembre 2016

Le Programme National Nutrition Santé et l'OMS recommandent au moins 30 minutes d'activité physique par jour.

Inserm
Institut national de la santé et de la recherche médicale

stif
Tous vos transports en
île de France

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

A. La santé (physique)

■ part des modes actifs...

=> répercussions importantes sur % de personnes qui respectent les recommandations en matière d'activité physique (Chaix *et al.*, 2014)

=> effets bénéfiques sur l'indice de masse corporelle (IMC) (Lubans *et al.*, 2011 ; Xu *et al.*, 2013 ; Flint *et al.*, 2014 ; Martin *et al.*, 2015 ; Dons *et al.*, 2018)

=> effets bénéfiques sur la santé cardiovasculaire (Hamer and Chida, 2008 ; Xu *et al.*, 2013 ; Papon *et al.*, 2017)

=> effets bénéfiques sur le risque de certains cancers (Hou, 2004 ; Matthews, 2005)

=> effets bénéfiques sur le risque de mortalité (Andersen *et al.*, 2000 ; Matthews *et al.*, 2007)

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

A. La santé (mentale et sociale)

- La satisfaction à l'égard des modes de déplacement actifs > la voiture > transports publics (Duarte *et al.*, 2010 ; Wener and Evans, 2011 ; Olsson *et al.*, 2013 ; Ettema *et al.*, 2016 ; De Vos *et al.*, 2016 ; Brutus *et al.*, 2017 ; Al-Ayyash and Abou-Zeid, 2019 ; Sattler *et al.*, 2020).
- Les cyclistes se déclarent comme les plus satisfait-e-s, y compris pour des déplacements pendulaires (Paige Willis *et al.*, 2013 ; St-Louis *et al.*, 2014 ; Martin *et al.*, 2014 ; Avila-Palencia *et al.*, 2017 ; Smith, 2017 ; Singleton, 2019 ; Wild and Woodward, 2019).

↳ Notamment en raison d'un **degré élevé de contrôle** des déplacements, de "**fiabilité** de l'heure d'arrivée", de niveaux agréables de **stimulation sensorielle**, des effets "**bien-être**" de l'**exercice** à intensité modérée, et des possibilités d'**interaction sociale** offertes (Wild and Woodward, 2019).

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

A. La santé – des limites ...

Estimation du taux d'incidence d'être tué-e selon le type d'usagers-ères (Rhône)

	Pour un million de			
	Usagers-ères	trajets	kilomètres	heures
Automobilistes	0,111	0,033	0,004	0,114
Piéton-ne-s	0,048	0,011	0,024	0,094
Cyclistes	0,277	0,107	0,041	0,357
Usagers-ères de deux-roues motorisé	3,357	1,132	0,106	3,869

Source : Blaizot *et al.* (2012)

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

A. La santé – des limites ...

Facile à retenir:

En France il est estimé qu'un-e cycliste a **huit fois plus de chances d'être victime d'un accident** et **trois fois plus de chances d'être tué-e**, par heure passée sur la route, qu'un-e automobiliste (Billot-Grasset, 2015)

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

A. La santé - des limites bien inférieures aux bénéfiques

- Les « gains pour la santé sont largement supérieurs aux risques encourus par les cyclistes comme l'accidentalité et l'exposition à la pollution dans les zones urbaines » (Plan vélo et mobilités actives, 2018, p. 6).
- Les doses de polluants absorbées s'avèrent plus élevées chez les cyclistes et les piéton-ne-s, mais pas au point de compenser les effets positifs de l'activité physique induite (Int Panis *et al.*, 2010 ; Nyhan *et al.*, 2014 ; Mueller *et al.*, 2015 ; Cepeda *et al.*, 2017).

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

B. La transition écologique et énergétique

DES OBJECTIFS AMBITIEUX EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DE GAZ À EFFET DE SERRE



ACCORD DE PARIS (2016)

- 40 %

► D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE D'ICI 2030 par rapport au niveau de 1990



PACTE VERT POUR L'EUROPE (2020)

- 55 %

► D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN 2030 par rapport au niveau de 1990



ASSISES DE LA MOBILITÉ ET PLAN VÉLO (2018)

9 %

- PART MODALE DU VÉLO D'ICI 2024 (SOIT X3)
- CRÉATION D'UN FONDS pour accompagner financièrement les collectivités dans la mise en œuvre de leur politique cyclable
- GRAND PLAN POUR L'INVESTISSEMENT, 500 M€ de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) dédiés aux mobilités, et notamment aux mobilités actives (sur 5 ans)

LA STRATÉGIE NATIONALE BAS-CARBONE (2015)

- 31 %

- DES ÉMISSIONS DU SECTEUR DES TRANSPORTS PAR RAPPORT À 2015 à l'horizon du quatrième budget carbone (2029-2033)
- PASSAGE DE 3 % À 12 % DE PART MODALE NATIONALE DU VÉLO (en nombre de déplacements courte distance) dès 2030 et à 15 % en 2050.

Source: Programme À vélo – Développer le système vélo dans les territoires - Clés pour agir, 52 p.

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

B. La transition écologique et énergétique

- Vélo = alternative pertinente à la voiture pour de nombreux trajets
- 40 à 50% des déplacements effectués (tous modes confondus) font entre 1 et 7 km en France (Mercat, 2020)
-  des émissions de polluants de l'air
-  pollution sonore
-  consommation d'espace
-  congestion

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO

B. La transition écologique et énergétique

- Vélo = alternative pertinente à la voiture pour de nombreux trajets
- 40 à 50% des déplacements (tous modes confondus) font entre 1 et 7 km en France (Mercat, 2020)
-  des émissions de polluants de l'air
-  pollution sonore
-  consommation d'espace
-  congestion

C. Attractivité des villes

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO

C. L'attractivité des villes

-  des émissions de polluants de l'air
-  pollution sonore
-  consommation d'espace
-  congestion
- **Redynamisation du commerce de proximité**

(Christiaens, 2000; Région de Bruxelles, 2001; Stehlin, 2015).

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO

C. L'attractivité des villes

-  des émissions de polluants de l'air
-  pollution sonore
-  consommation d'espace
-  congestion
- **Redynamisation du commerce de proximité**

(Christiaens, 2000; Région de Bruxelles, 2001; Stehlin, 2015).

Limite: “ Business Cycles: Race, Gentrification, and the Making of Bicycle Space in the San Francisco Bay Area” (Stehlin, 2015).

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO

D. L'accès à la mobilité pour tou-te-s au moindre coût

**Coûts complets de la marche, du vélo et de la voiture en 2006
en agglomération urbaine**

		Marche	Vélo	Voiture
Coûts privés par km	a	0,19 €	0,13 €	0,45 €
Vitesse	e	4,7 km/h	14 km/h	22 km/h

Source: Hérans (2006)

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO

D. L'accès à la mobilité pour tou-te-s au moindre coût

Tableau 2 *Ordre de grandeur du coût de quelques aménagements (en euros 2010)* ⁵⁹

Vélo	Voiture
Piste cyclable ≈ 200 000 €/km	Autoroute urbaine ≈ 100 M d'€/km
Bande cyclable ≈ 10 000 €/km	Carrefour dénivelé ≈ 8 M d'€
Arceau posé (2 places) ≈ 100 €	Place de parking en surface ≈ 2 500 €
Place de parking sous abri ≈ 600 €	Place de parking en ouvrage ≈ 15 000 €
Passerelle de 30 m ≈ 1 M d'€	Pont : 5 à 30 M d'€
Minigiratoire ≈ 30 000 €	Carrefour à feux > 100 000 €
	Passage dénivelé sous carrefour ≈ 8 M€
Piétons et Vélos	Transport collectif
Zone apaisée (zone 30, zone de rencontre ou aire piétonne) ≈ 0,1 à 1 M d'€/km	Bus en site propre ≈ 5 M d'€/km
	Tramway ≈ 20 M d'€/km
	Métro ≈ 80 M d'€/km

NB : ces montants peuvent fortement varier selon les contextes.

Source: Héran (2014)

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO

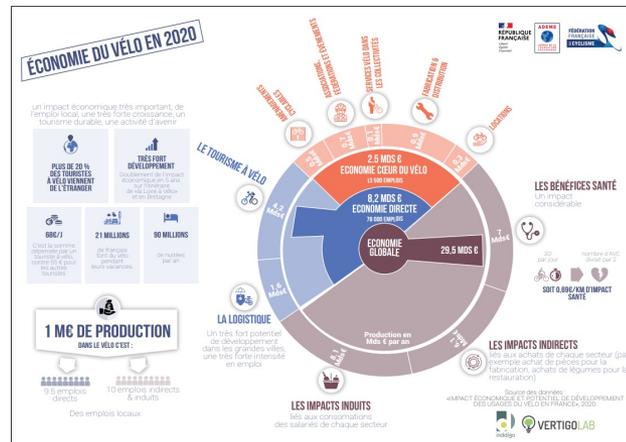
D. L'accès à la mobilité pour tou-te-s au moindre coût

- « À débit identique, une piste cyclable est environ 200 fois moins chère qu'une autoroute urbaine, 50 fois moins chère qu'un métro lourd et 25 fois moins chère qu'un tramway ».
- « Pour le coût d'un seul km d'autoroute urbaine, il est possible de créer 150 km de pistes cyclables ou... 10 000 km de bandes cyclables! ou encore 100 km de zones 30 très bien aménagées, soit de toute façon un réseau cyclable complet dans une grande ville.
- « Pour le coût d'une seule place de parking souterrain automobile, on installe 150 arceaux, soit 300 places pour vélos... »

Source: Héran (2006, p.3)

ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO

E. La création d'emplois



ÉCONOMIE DU VÉLO EN 2020



un impact économique très important, de l'emploi local, une très forte croissance, un tourisme durable, une activité d'avenir

PLUS DE 20 % DES TOURISTES À VÉLO VIENNENT DE L'ÉTRANGER

TRÈS FORT DÉVELOPPEMENT
Doublement de l'impact économique en 5 ans sur l'itinéraire de «la Loire à Vélo» et en Bretagne

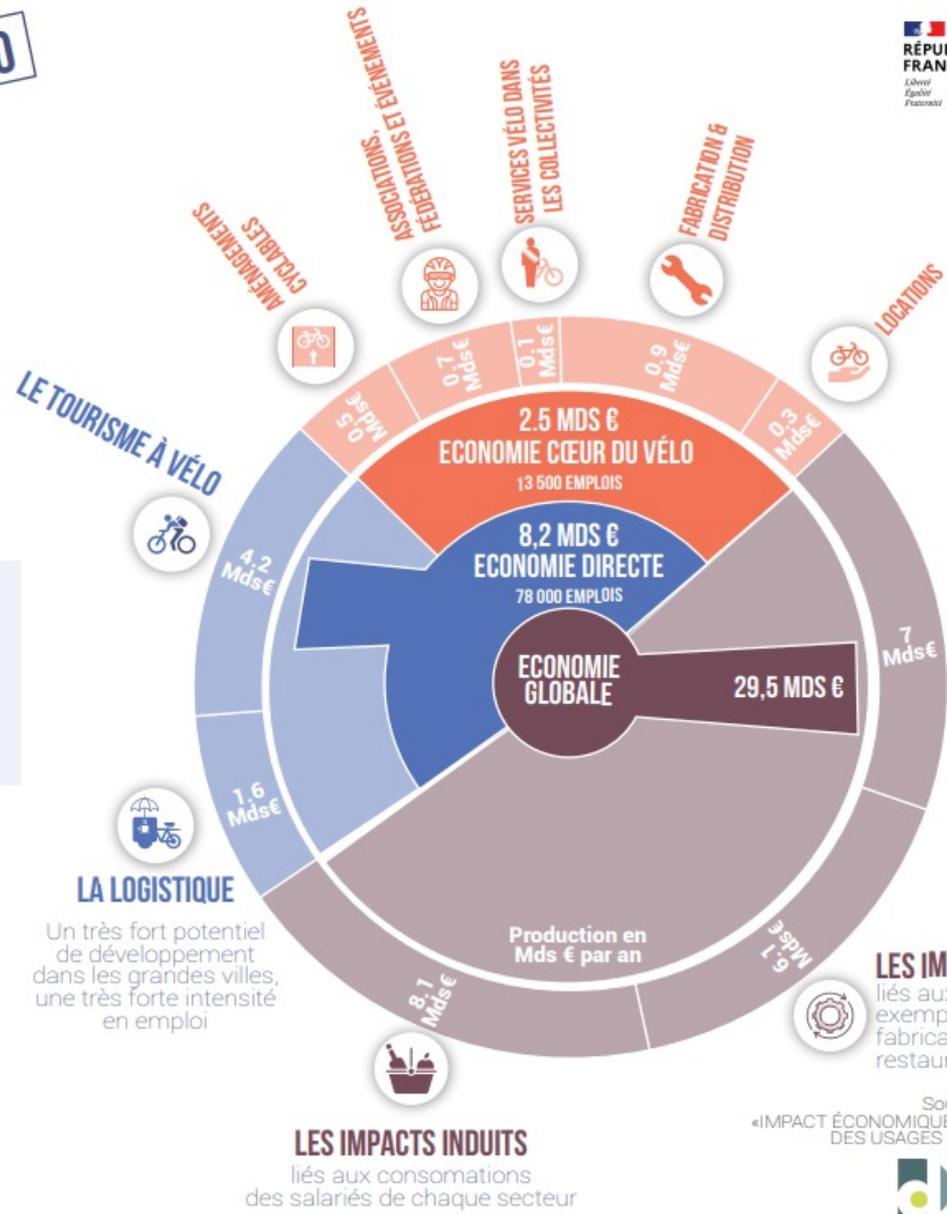
<p>68€/J</p> <p>C'est la somme dépensée par un touriste à vélo, contre 55 € pour les autres touristes</p>	<p>21 MILLIONS</p> <p>de français font du vélo pendant leurs vacances.</p>	<p>90 MILLIONS</p> <p>de nuitées par an</p>
--	---	--

1 M€ DE PRODUCTION
DANS LE VÉLO C'EST :

9.5 emplois directs

10 emplois indirects & induits

Des emplois locaux



LES BÉNÉFICES SANTÉ
Un impact considérable

30' par jour
nombre d'AVC divisé par 2
SOIT 0,69€/KM D'IMPACT SANTÉ

LES IMPACTS INDIRECTS
liés aux achats de chaque secteur (par exemple achat de pièces pour la fabrication, achats de légumes pour la restauration)

Source des données : «IMPACT ÉCONOMIQUE ET POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES USAGES DU VÉLO EN FRANCE», 2020.



Une hausse des fabrications françaises

« Le chiffre d'affaires du secteur de la fabrication de vélos et pièces a augmenté de 57% en 10 ans, passant de 344 à 539 millions d'euros »

Voir *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020*, synthèse, p. 5.

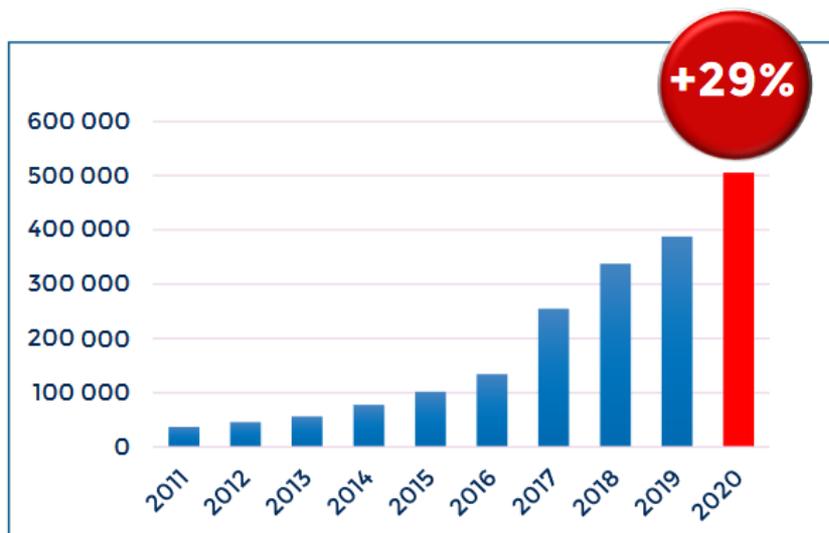
« **Easybike** à Saint-Lo (Manche), **MFC** à Marchecoul (Loire-Atlantique) - qui produit notamment la marque Sunn, **Cycleurope** à Romilly-sur-Seine (Aube), mais aussi **Decathlon** dans le Nord, **Arcade Cycles** qui produit des Velib' électriques à La Roche sur Yon (Vendée)... La filière tricolore du vélo électrique est en plein essor.

Outre **Angell**, d'autres start-up tricolores veulent devenir les nouvelles marques de référence de la "mobilité douce électrique". Elles se placent souvent sur le créneau du haut de gamme. Comme **SVO**, dont l'atelier est implanté à Périgueux (Dordogne), ou **Moustache**, dans les Vosges. »

Source: « Le vélo électrique Made in France, grand gagnant du déconfinement ? », par Gaëlle Fleitour, article LinkedIn, publié le 22 mai 2020.

Une croissance forte et pérenne des VAE en volume en valeur et en qualité produit

514 672 Unités
19% du marché



Evolution du marché des VAE en volume

Marché VAE en valeur

1 070 Millions €

+58% de croissance
56% du marché total

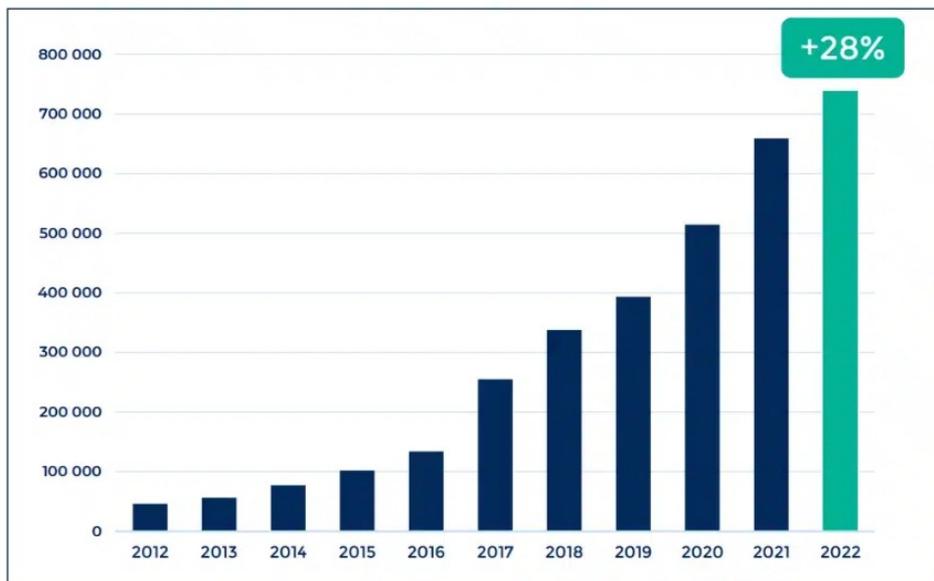
Prix moyen de vente

2 079 €/VAE

+21% d'augmentation

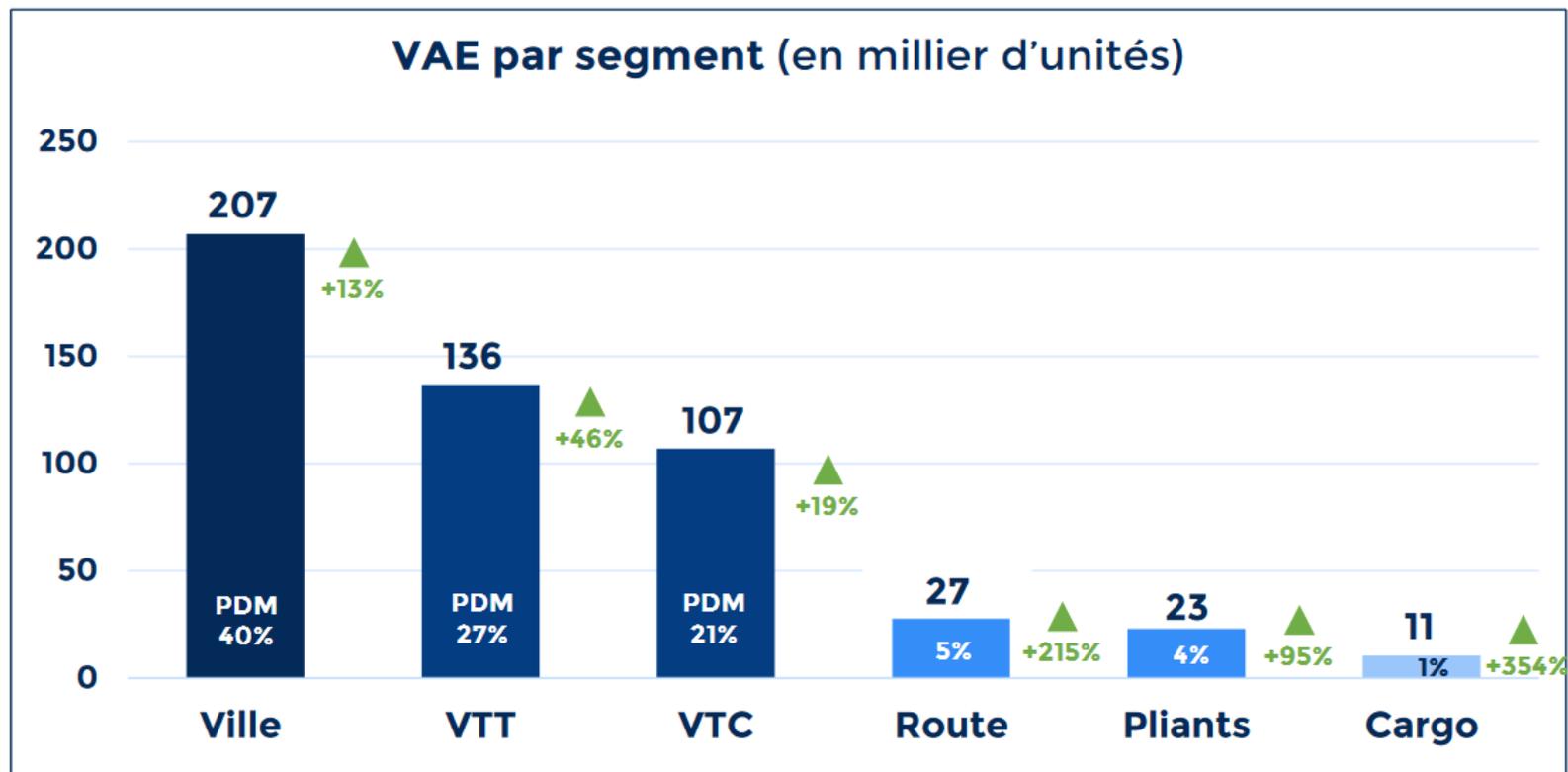
Source: l'Union sport et cycle; voir « L'observatoire du cycle 2020, Les faits marquants, Les chiffres du marché, Les perspectives 2021 et au-delà, 2021, 22 p.

Evolution du marché des VAE en volume



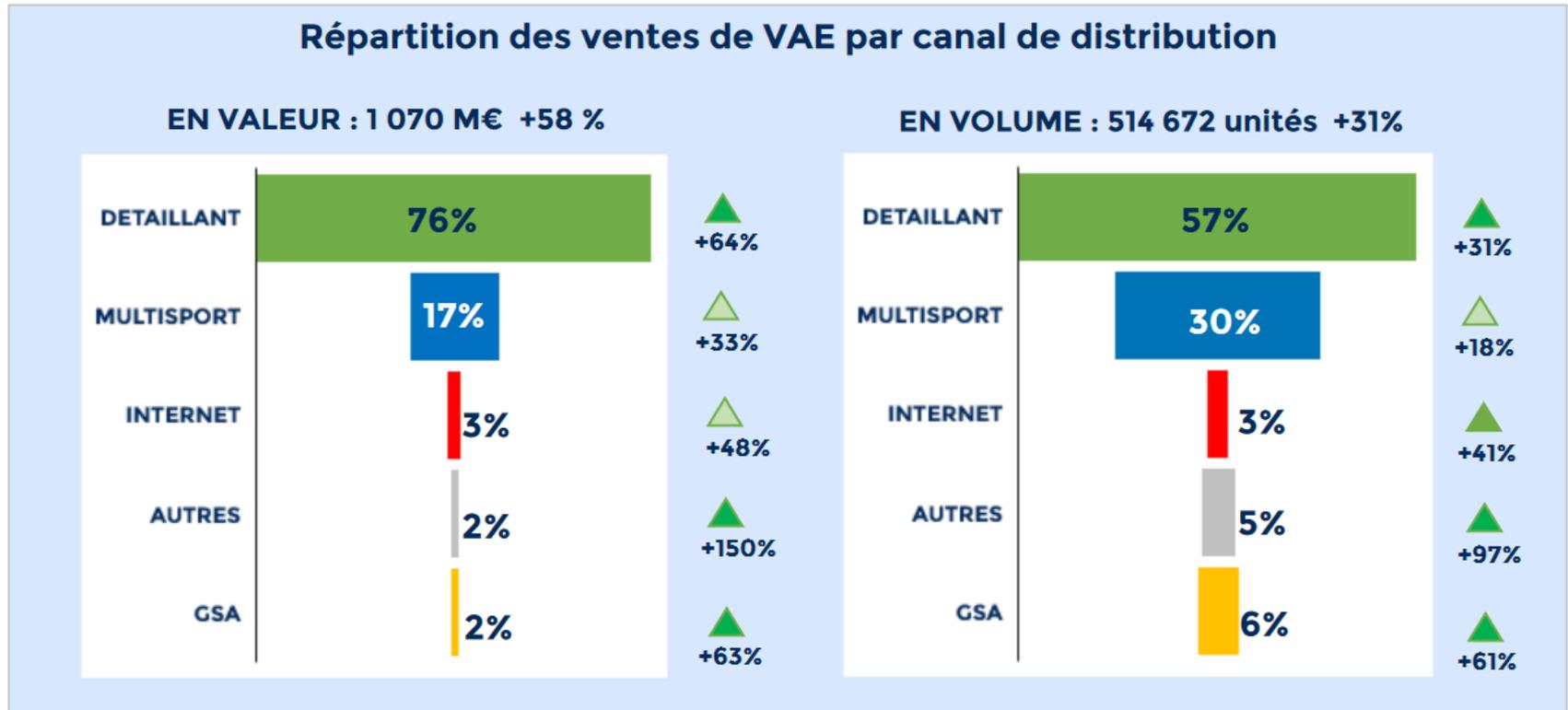
Source: l'Union sport et cycle; voir « L'observatoire du cycle 2022, bilan.

Tous les segments sont en hausse avec une accélération des VTTAE plus significative



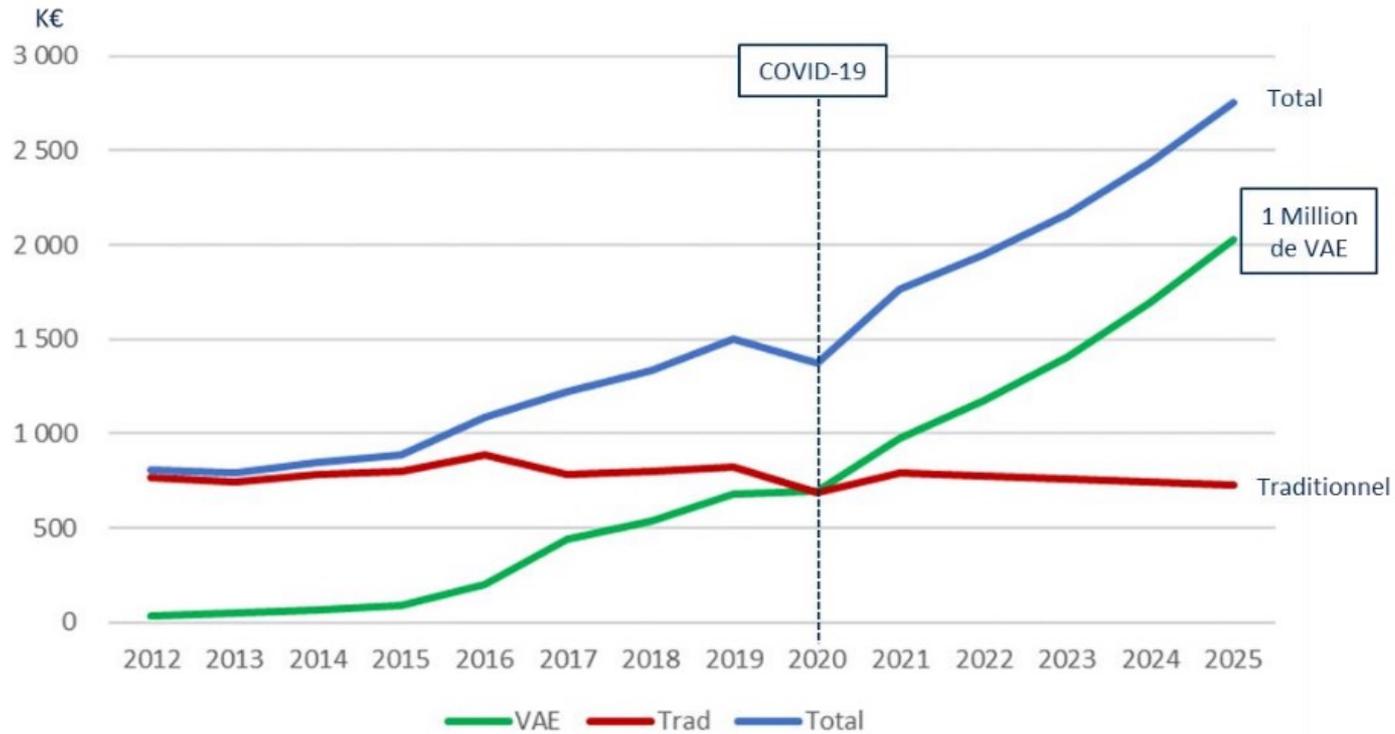
Source: l'Union sport et cycle; voir « L'observatoire du cycle 2020, Les faits marquants, Les chiffres du marché, Les perspectives 2021 et au-delà, 2021, 22 p.

Reprise de part de marché des Détaillants en valeur comme en volume de ventes des VAE



Source: l'Union sport et cycle; voir « L'observatoire du cycle 2020, Les faits marquants, Les chiffres du marché, Les perspectives 2021 et au-delà, 2021, 22 p.

Une croissance essentiellement portée par les VAE



Source: l'Union sport et cycle; voir « L'observatoire du cycle 2020, Les faits marquants, Les chiffres du marché, Les perspectives 2021 et au-delà, 2021, 22 p.



Une croissance essentiellement portée par les VAE

L'UNION sport & cycle, première organisation professionnelle des entreprises du sport, des loisirs, du cycle et de la mobilité active, dévoile ce jour les résultats de son Observatoire du Cycle.

Depuis 1999, cette étude dresse le panorama annuel des ventes de cycles en France en s'appuyant sur les chiffres des différents canaux de distribution du secteur avec le concours du cabinet 6T.

En dépit d'un contexte économique difficile, le marché global du cycle (vélos + pièces et accessoires) a poursuivi sa croissance en 2022 avec un chiffre d'affaires cumulé de 3,6 milliards d'euros, soit une augmentation de 5,2% par rapport à l'année précédente. Cette croissance, qui s'élève à 52% sur les quatre dernières années, est d'autant plus remarquable compte tenu de la crise sanitaire mondiale survenue les deux années précédentes.

Le marché du cycle porté par les ventes de vélos à assistance électrique mais fragilisé par la baisse des ventes de vélos classiques.

Avec une hausse de +7% de son chiffre d'affaires total, le marché du cycle, qui atteint désormais les 2,378 milliards d'euros, connaît cette année encore une croissance significative. Première cause de cette progression, les ventes de vélos à assistance électrique atteignent une nouvelle fois des chiffres records avec 738 000 unités vendus (+12% vs 2021). A l'inverse, les ventes de vélos classiques ont chuté de -13% par rapport à l'année 2021 et poursuivent une tendance baissière amorcée en 2016. Il convient de relativiser cette baisse, qui est principalement due à la diminution des ventes de vélos pour enfants et de vélos d'entrée de gamme, deux catégories de produits particulièrement touchées par l'inflation.

Source: <https://www.unionsportcycle.com/les-actualites/2023-04-06/observatoire-du-cycle-2022-communique-de-presse>

La croissance très importante des retombées économiques du tourisme à vélo : ces efforts paient. Les retombées du tourisme à vélo ont augmenté de 46% en 10 ans à 5,1 milliards d'euros par an. En 5 ans, les retombées économiques de la Loire à Vélo ou du réseau de véloroutes et voies vertes de Bretagne ont plus que doublé. Les impacts atteignent plus de 100 M€/an sur la Vélodyssée. Il s'agit d'un tourisme à plus fortes retombées, près de chez soi, utilisant beaucoup plus le train et à plus faible impact environnement. Le tourisme à vélo sportif sur route ou VTT en zone de montagne connaît également un essor spectaculaire. La France est aujourd'hui la seconde destination Européenne du tourisme à vélo et talonne l'Allemagne.

Voir Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020, synthèse, p. 6.

Feuille de route vers une stratégie nationale du tourisme à vélo

Destination France



à vélo

JUIN 2023

 **vélo & territoires**
COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE



Quels champs de l'action publique concernés par le vélo ?

- La **protection de l'environnement**

- Le vélo est le mode mécanisé le moins émissif de gaz à effet de serre en analyse de cycle de vie (Brand et al., 2021).
- Il permet de lutter contre l'artificialisation des sols, cause importante de l'érosion de la biodiversité, et ce d'autant plus qu'il peut être un instrument d'une ville intense, compacte et moins étalée (Héran, Ravalet, 2011)
- Au niveau local, il diminue également la pollution de l'air.

- La **politique énergétique**

- Le vélo musculaire peut être un outil pour renforcer l'indépendance énergétique.

- La **santé publique** :

- En remplaçant des trajets plus polluants, il diminue la pollution de l'air (source de maladies respiratoires notamment) et la pollution sonore, source de stress et perturbatrice du sommeil.
- En garantissant un exercice physique modéré de façon régulière voire quotidienne, sa pratique permet de diminuer sensiblement le risque d'un certain nombre de maladies (maladies cardiovasculaires, diabète, cancers, dépression...) (Praznocy 2012).

Source: Puchaczewski, 2022

Quels champs de l'action publique concernés par le vélo ?

- Les **politiques de déplacements de personnes** et la **logistique urbaine** (réponse à la problématique du dernier kilomètre dans les centres-villes, un vélo-cargo pouvant porter jusqu'à 300kg de charge avec de plus faibles nuisances que les camions et utilitaires utilisés actuellement).
- **L'économie** : voir schéma « économie du vélo en 2020 » (Mercat, 2020)
- La **sécurité routière**
- La **politique sportive** : pratiques sportives diverses (VTT, BMX, vélo de route, triathlon, etc.)
- Le **tourisme** : le cyclotourisme ou tourisme à vélo est une forme de tourisme particulièrement intéressante car il génère de plus fortes retombées que le tourisme traditionnel tout en étant plus durable (Mercat 2020). Il peut s'agir de cyclotourisme en itinérance, de tourisme à vélo sportif ou de tourisme urbain.

Source: Puchaczewski, 2022

Quels champs de l'action publique concernés par le vélo ?

- Le **cadre de vie** : parce que silencieux et peu consommateur d'espace, le vélo est un outil privilégié des politiques de mise en valeur du cadre de vie, d'**apaisement de la voirie**. De plus, comme la marche, il favorise les commerces de **proximité** par rapport aux grandes surfaces de périphérie, et peut donc être mis au service d'une politique de **revitalisation** du tissu commercial de quartier ou de centre-ville. => **attractivité** d'un territoire
- Les **politiques d'inclusion sociale** : la mobilité est un vecteur fort d'accès à l'emploi et aux services et d'inclusion sociale pour les personnes en difficulté. L'apprentissage du vélo est parfois mobilisé comme un outil moins coûteux et plus durable que l'aide au permis de conduire.
- **L'aménagement du territoire**: importance du **gain de place** pour organiser l'ensemble des activités humaines sur un espace donné (Merlin, Choay 2000); nécessité de tenir compte et d'organiser les dimensions spatiales de l'ensemble des champs politiques avec une **vision systémique**.

Source: Puchaczewski, 2022

CONSTAT

De grandes disparités dans l'usage du vélo

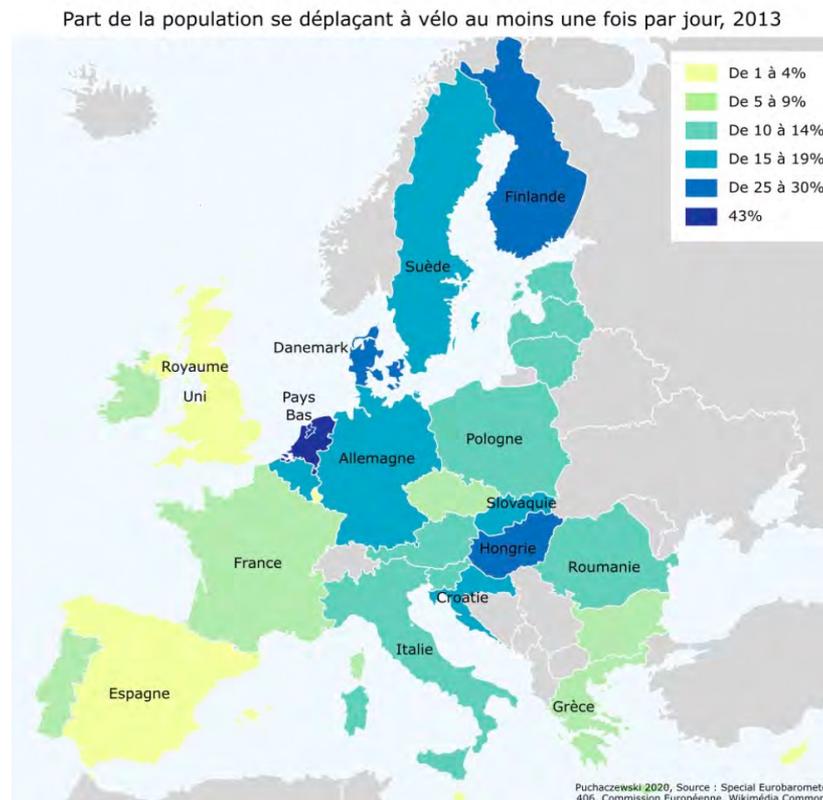


Figure 1.1 : Part de la population se déplaçant à vélo au moins une fois par jour par pays de l'UE, 2013 – Réalisation personnelle

Source: Puchaczewski, 2022

CONSTAT

De grandes disparités dans l'usage du vélo

Part du vélo pour les déplacements domicile-travail en France en 2018, cartogramme

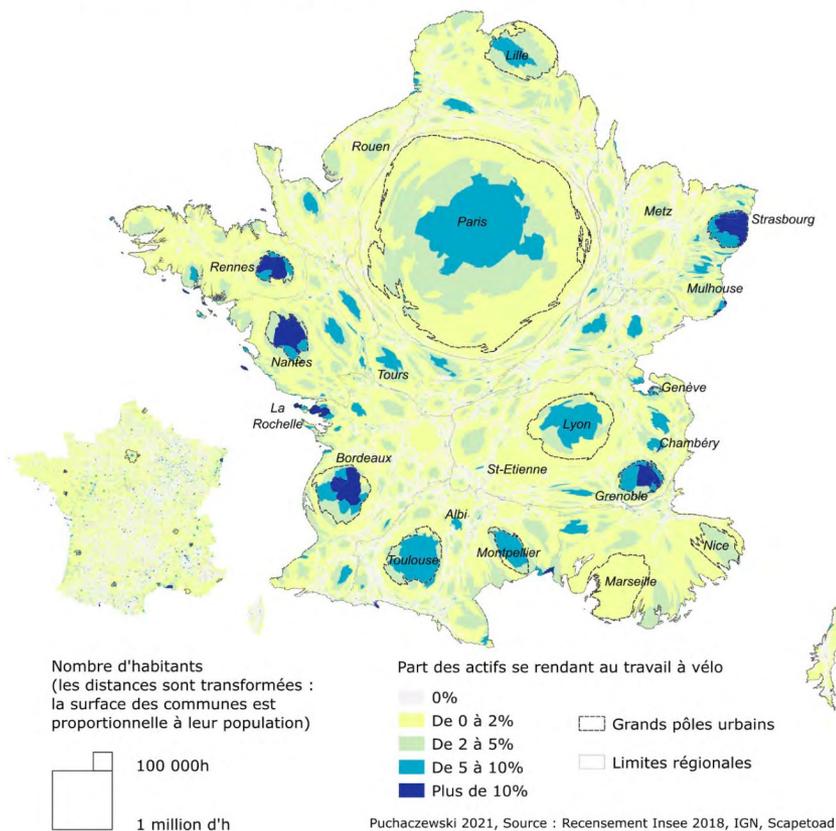


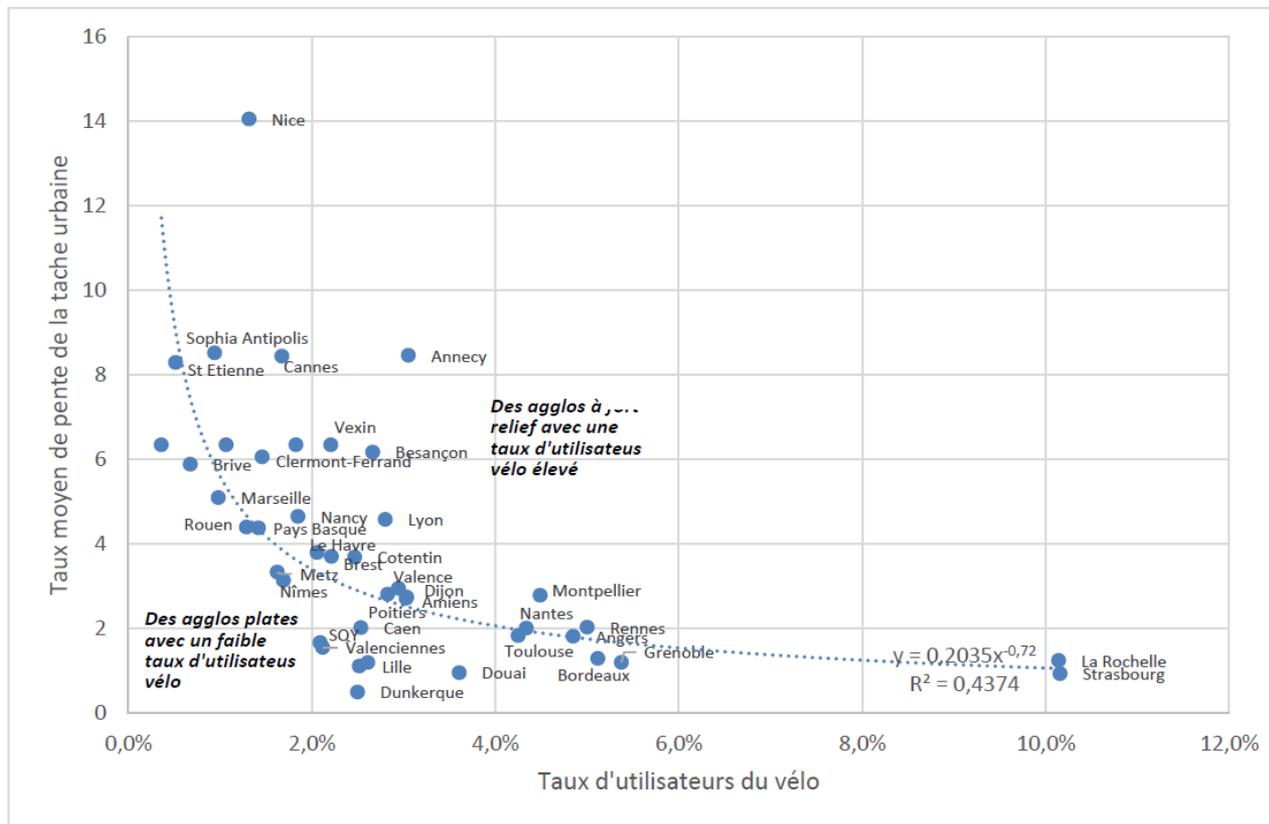
Figure 1.2 : Part du vélo pour les déplacements domicile-travail en France métropolitaine en 2018, cartogramme – Réalisation personnelle, source Insee

Source: Puchaczewski, 2022

FACTEURS DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

Facteurs environnementaux (climat, relief) : « des explications un peu trop courtes »

Figure 26 : Lien entre taux d'utilisateurs du vélo dans l'agglomération et indicateur de relief (source taux d'utilisateurs M. Rabaud, BU EMD, CEREMA, indicateur de relief Inddigo 2019)



Courbe T. « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », *Les dossiers de la DGE*, 2020.

FACTEURS DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

Facteurs environnementaux (climat, relief) : « des explications un peu trop courtes »

« Ce n'est donc peut-être pas totalement une coïncidence que des métropoles parmi les plus vallonnées de France, Marseille, Nice ou Saint-Etienne, soient aussi parmi les moins cyclables » (Puchaczewski, 2022, p. 41).

« Dans les quartiers les plus plats des pôles de Toulouse, Montpellier, Nîmes et Perpignan, le vélo est deux fois plus utilisé pour se rendre au travail que dans les quartiers les plus pentus. Ce constat reste vrai sur l'ensemble de la région, à distance et caractéristiques socio-démographiques équivalentes. » (Lardellier, 2021, p. 4).

Pour autant, le dénivelé seul n'est pas un facteur d'explication suffisant :

« À ce compte-là, des villes très plates telles que Dunkerque ou Lille devraient être très cyclables, ce qui est loin d'être le cas avec seulement 2% de part modale vélo. À l'inverse, des villes assez vallonnées comme Berne ou Trondheim (en Norvège) comptent bien plus de cyclistes (respectivement 11% et 8% de part modale). » (Héran, 2014, p. 11)

Source: Puchaczewski, 2022

FACTEURS DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

Facteurs environnementaux (climat, relief) : « des explications un peu trop courtes »

L'enquête « mobilité des personnes » (2019) indique que le vélo est moins utilisé en hiver (part modale de 1,5 % contre 2,6 % pour l'ensemble de l'année).

Une forte pluie et des températures négatives sont les deux paramètres qui ont le plus fort impact négatif sur la pratique du vélo (Marchal, 2017; Lardellier, 2021)

Mais le climat et la météo ne constituent pas non plus une explication suffisante pour expliquer les disparités entre les territoires.

« Strasbourg, la ville la plus cycliste de France, a pourtant des hivers rigoureux et des étés étouffants » (Héran, 2014, p.12)

« Le vélo est davantage pratiqué en Europe du Nord et beaucoup moins dans le Sud » (Héran, 2014, p.12)

À Oulu (nord de la Finlande) malgré les conditions hivernales difficiles (plus de 150 jours d'enneigement par an, des températures moyennes de -16°C sur le mois le plus froid, etc.), la part modale est de 22%, et 50% de la population utilise le vélo tout au long de l'année (Pratte, 2011).

Source: Puchaczewski, 2022

FACTEURS DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

Le facteur « culturel »: « une explication un peu trop courte »

« [Selon de nombreux auteurs] s'il y a tant de cyclistes à Strasbourg, ce serait tout simplement lié à la proximité de cette ville avec l'Allemagne, et, en particulier, de Fribourg (19%). » (Héran, 2014, p. 11)

La part modale du vélo est très faible à Mulhouse (2%), pourtant plus proche de Fribourg que Strasbourg, et à Lille (2%), pourtant toute proche de Courtrai en Flandre belge (où elle est proche de 20%).

« Si on élargit un peu le spectre, les niveaux de pratique observés au niveau européen en Hongrie, en Slovénie ou dans les villes d'Italie du Nord, et à l'international dans des contextes aussi variés que la Chine, le Japon (14% de part modale), et même certaines villes américaines (comme celle de Davis (Californie), centre universitaire de 70 000 habitants avec une part modale de 23% sur les trajets domicile-travail), contredisent l'association du vélo aux seules cultures rhénanes ou nordiques » (Puchaczewski, 2022, p. 45).

FACTEURS DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

Le rôle de la configuration urbaine et de l'aménagement du territoire

Une étude menée au Danemark montre que la densité de commerces, d'habitants ou d'établissements secondaires dans un rayon de 3km présente une corrélation positive avec la pratique du vélo, tandis que la densité de commerces dans un rayon de 1km présente une corrélation négative, la marche étant alors plus concurrentielle (Nielsen et Skov-Petersen, 2018).

La connectivité du réseau viaire est un élément important pour encourager le vélo (Muhs, Clifton 2016).

La cyclabilité réelle et perçue est déterminante pour encourager le vélo (Cox, 2022).

FACTEURS DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

Quels freins à l'usage du vélo ?

▪ L'insuffisance et les discontinuités des aménagements cyclables sécurisés

- La majorité des enquêté-e-s estiment que les conditions de circulation à vélo ne sont pas satisfaisantes*
- 90 % pensent que les conditions actuelles ne permettent pas aux enfants ou aux personnes âgées de se déplacer à vélo en sécurité*
- 80 % demandent davantage d'aménagements en site propre*
- Seulement 20 % trouvent qu'il est facile de stationner son vélo en sécurité*

▪ Les obstacles d'ordre culturel et le déficit d'image

- 90 % constatent que des conducteurs se garent fréquemment sur les itinéraires cyclables et seulement 8 % s'estiment respectés par les conducteurs de véhicules motorisés*

*Baromètre des villes cyclables (FUB, 2017)

FACTEURS DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

Le rôle déterminant de politiques coordonnées

La clé du succès des politiques cyclables aux Pays-Bas, au Danemark et en Allemagne réside dans la mise en place coordonnée de politiques multi-facettes se renforçant mutuellement.

Non seulement ces pays mettent en place des mesures beaucoup plus volontaristes en faveur du vélo, mais ils renforcent de façon considérable leur impact général avec des politiques hautement restrictives qui rendent l'utilisation de la voiture moins pratique et plus chère (baisses des vitesses dans les villes, limites de capacité routières et de stationnement, taxation de la possession et de l'usage de la voiture, politiques de planification strictes).

C'est précisément cette double-combinaison de politiques « carottes » et « bâtons » qui favorise le développement du vélo.

(Pucher et Buehler, 2008)

FACTEURS DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

Le rôle déterminant de politiques coordonnées

Le succès du développement du vélo repose sur la constitution d'un « **système vélo** » défini comme « *l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre.* » (Héran, 2018).

Le système vélo ne doit pas se focaliser uniquement sur les aspects techniques et réglementaires, il doit considérer également la dimension socioculturelle de la pratique du vélo (Eskenazi, 2022).

FACTEURS DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS À VÉLO ?

Le rôle déterminant de politiques coordonnées

Le succès du développement du vélo repose sur la constitution d'un « système vélo » défini comme « *l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre.* » (Héran, 2018).

Le système vélo ne doit pas se focaliser uniquement sur les aspects techniques et réglementaires, il doit considérer également la dimension socioculturelle de la pratique du vélo (Eskenazi, 2022).

Élément du système vélo	Politiques cyclables possibles	Apports possibles (directs) du secteur privé
Réseau cyclable	Apaisement des voiries, aménagements cyclables, réglementation favorable au vélo	Aménagement des espaces de circulation privés (employeurs, centres commerciaux, etc.)
Équipement en vélos	Aides à l'achat Location ou prêt de vélos Aides aux dispositifs de réparation, lutte contre le vol	Vente, location, entretien et réparation de vélos
Services vélos	Stationnement sur voirie et en ouvrages, normes de stationnement dans les bâtiments, intermodalité, guidage	Stationnement sur domaine privé (lieux d'habitation, d'emploi, d'activités...), guidage
Culture vélo	Communication en faveur du vélo, organisation d'évènements	Communication en faveur du vélo, organisation d'évènements
Apprentissage	Formation au « savoir rouler », à la réparation et à l'entretien	Formation au « savoir rouler », à la réparation et à l'entretien

Tableau 1.2 : Interventions possibles des secteurs public et privé sur le système vélo

Source: Puchaczewski, 2022

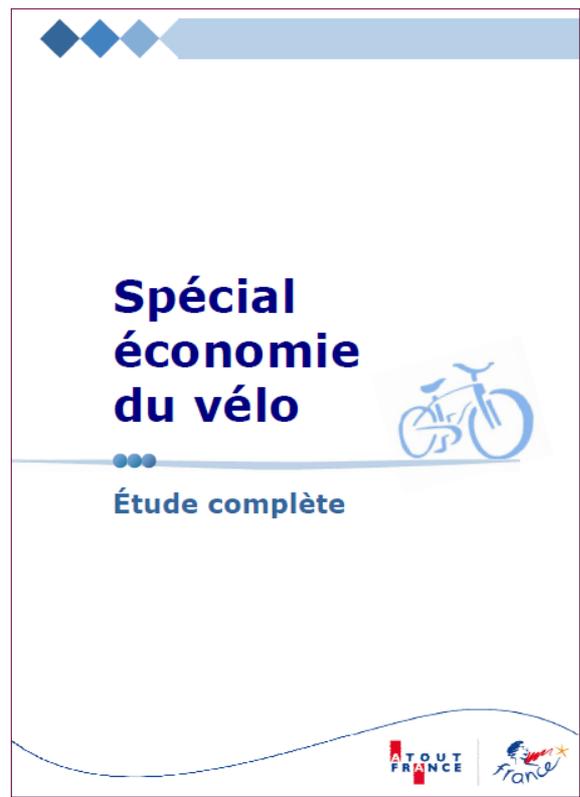
PRINCIPALES SOURCES DE DONNÉES SUR LES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

Enquête mobilité des personnes



Les enquêtes mobilité certifiées
Cerema (EMC²)
Principes méthodologiques





mai 2013

Les Français et le vélo en 2012

Pratiques & attentes | Principaux résultats de l'enquête



BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES



L'ENQUÊTE EST OUVERTE JUSQU'AU 30 NOVEMBRE 2019.

Essor du vélo sur les trajets domicile-travail : tous en piste ?

Insee Analyses Occitanie • n° 106 • Juillet 2021



Depuis une quinzaine d'années, et plus encore depuis le début de la crise sanitaire liée au coronavirus, l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail connaît un nouvel essor. Les facteurs favorisant les déplacements à bicyclette sont multiples. Les courtes distances, jusqu'à cinq kilomètres, sont évidemment plus propices à son usage. Elles ne suffisent pourtant pas à expliquer à elles seules les différences de pratiques entre habitants des pôles et des couronnes, cadres et ouvriers, hommes et femmes. De ce point de vue, l'aménagement cyclable de la voirie constitue un enjeu central. En effet, les actifs résidant dans des territoires bien dotés en voies cyclables sont plus nombreux à pédaler pour aller travailler. D'autres facteurs, liés aux lieux et aux conditions de travail, à la culture et à la symbolique associés au vélo peuvent aussi freiner l'adoption de la petite reine sur les trajets domicile-travail.

Depuis une quinzaine d'années, avec l'émergence des systèmes de location de vélos en libre-service, l'usage du vélo pour se rendre au travail connaît un nouvel essor, principalement en milieu urbain. Encadré Locations et subventions pour doper l'usage du vélo. Depuis 2015, de plus en plus d'actifs se rendent au travail à vélo sur l'ensemble des pôles de la région et notamment à Toulouse et Montpellier. À Montpellier, parmi les actifs qui ne travaillent pas à leur domicile, 6 % utilisaient un vélo en 2015. En 2019, ils sont plus de 8 %. À Toulouse, l'augmentation est encore plus marquée, de 7 % en 2015 à 10 % en 2019.

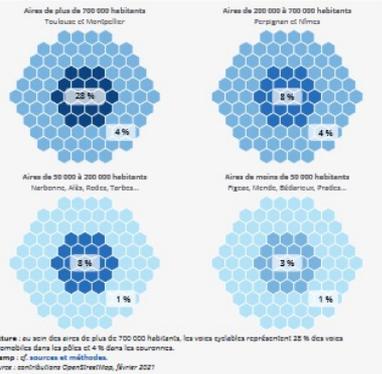
Avec la crise sanitaire, moins de déplacements mais plus souvent en selle

En 2020 et 2021, la crise sanitaire a accéléré ce changement de pratiques. Avec le crainte de la promiscuité dans les transports collectifs, l'usage du vélo a continué d'augmenter malgré la disparition de certains déplacements (Bébé-travail, fermeture de certains établissements scolaires, couvre-feu, etc.). Les compteurs automatiques de vélos installés par certaines collectivités mesurent déjà une augmentation tous types de trajets confondus. Pour en savoir plus.

En partenariat avec :



1. Part de voirie cyclable dans les pôles et couronnes selon la population de l'aire



Partir de bon matin, à bicyclette...

En 2015, 2 % des actifs ayant un emploi vont travailler à vélo. Ce mode de transport est bien moins utilisé que l'automobile, largement prédominante, les transports en commun ou la marche, mais il fait jeu égal avec les deux-roues motorisés. Ses adeptes parcourent quelques kilomètres entre leur domicile et leur lieu de travail. Ils résident plutôt dans les villes-centres des grands pôles urbains. Les départements les plus urbanisés sont ainsi ceux où le recours à ce mode de transport est le plus important. L'utilisation du vélo pour aller travailler varie peu en fonction de l'âge, contrairement aux autres modes de déplacement. Les femmes vont moins souvent travailler à bicyclette que les hommes, tandis qu'elles empruntent plus fréquemment les transports en commun. Les cadres et les diplômés du supérieur recourent plus à ce mode de déplacement que les autres actifs. Les étrangers européens résidant en France conservent des habitudes très proches de leur pays d'origine.

Frédérique Tallot, division Méthodes et traitements des recensements, Vincent Vaillé, pôle Recensement de la population, Insee

En 2015, 500 000 personnes, soit 1,9 % des actifs ayant un emploi, vont travailler à vélo (sources) ; celles qui utilisent un deux-roues motorisé sont tout aussi nombreuses. Ces deux modes de déplacement sont beaucoup moins utilisés que les transports en commun (14,8 %) et surtout que les véhicules automobiles, largement prépondérants (70,6 %). Enfin, 6,3 % des personnes rejoignent leur lieu de travail à pied et 4,5 % n'ont pas à se déplacer pour travailler. Le recours aux deux-roues, motorisés ou non, demeure stable (proche de 4 %) sur les dix dernières années. Il en est de même pour la voiture et les autres véhicules automobiles. En revanche, l'utilisation des transports en commun a progressé de près de deux points (13,0 % en 2005) alors que celle de la marche a diminué d'autant.

La voiture, premier mode de transport des travailleurs

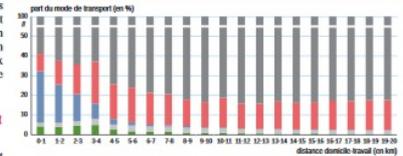
La voiture est donc le moyen de transport le plus utilisé pour aller travailler. Même pour des trajets très courts, inférieurs à un kilomètre, 58 % des actifs y ont recours (figure 1). Ils sont 60 à 75 % pour des distances de quelques kilomètres et 80 % au-delà de dix kilomètres. Les transports

en commun, principale alternative à l'automobile, sont le plus souvent utilisés pour des trajets quotidiens de trois à huit kilomètres ; ils sont alors empruntés par 16 à 21 % des travailleurs effectuant un déplacement. Pour moins de trois kilomètres, 9 à 15 % des travailleurs les utilisent ; au-delà de huit kilomètres, ils sont moins de 15 %.

Le vélo est surtout utilisé lorsque le lieu de travail se trouve jusqu'à quatre kilomètres du domicile

Les modes de transports doux (vélo, marche, patinette, rollers) sont surtout utilisés pour des trajets domicile-travail très courts. Ainsi, le recours au vélo croît jusqu'à une distance de quatre kilomètres, puis décroît au-delà.

Part de mode de transport selon la distance domicile-travail effectuée par les actifs ayant un emploi



Lecture : pour les distances domicile-travail de 1 kilomètre ou moins, 9 % des actifs ayant un emploi utilisent les transports en commun comme principal moyen de transport. Pour les distances de plus d'un kilomètre jusqu'à deux comptés, 20 % pratiquent la marche.
Champ : personnes âgées de 15 ans à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile-travail, France hors Mayotte.
Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015, distancier Métrix.

La pratique des activités physiques et sportives en France



*Résultats de l'enquête
menée en 2010
par le ministère en charge
des Sports et l'Institut National
du Sport, de l'Expertise
et de la Performance*



Baromètre national des pratiques sportives 2020

CREDOC

- Patricia Croutte et Jörg Müller
- Avec le concours d'Augustin Baron et Raphaël Brosseau
- Sous la direction de Sandra Holbian

Les collégiens et la pratique du vélo

Observatoire
des mobilités et
des rythmes
de vie

11/2021

Enjeux

LES DOSSIERS
DE LA DGE

Études Économiques

IMPACT ÉCONOMIQUE ET POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES USAGES DU VÉLO EN FRANCE

Réalisation de l'étude :
INDIGO - VERTIGOLAB

Directeur de la publication :
Thomas Courbe

Date de parution :
avril 2020

Édition :
Bureau de la communication - DGE

ISSN : En cours
ISBN : En cours



ETUDE TECHNIQUE

LA PRATIQUE DU VÉLO CHEZ LES ÉTUDIANT·ES EN FRANCE



Les pratiques physiques et sportives en France



Résultats de l'enquête nationale 2020 menée par le ministère chargé des sports
et l'Institut national de la jeunesse et de l'éducation populaire (INJEP)

Ouvrage coordonné par Brice Lefèvre et Valérie Raffin



ASSOCIATION DES ACTEURS DU VÉLO PUBLIC



Rapport du Velo Public

1^{ère} Edition – Septembre 2023

VOS INTERLOCUTEURS

Gwendal Caraboeuf – INDDIGO
Guillaume Métivier - AAVP

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

Tableau 1. Démographie des activités de vélo les plus représentées dans la population en 2020

	Pratiquants au moins une fois dans l'année		Pratiquants réguliers	
	En %	Effectif (en millions)	En %	Effectif (en millions)
Activités de vélo	34,0	18,8	14,2	7,8
Dont VTT	16,1	8,9	5,3	2,9
Dont vélo de ville	15,1	8,3	5,7	3,1
Dont vélo de course	3,2	1,8	1,6	0,9
Dont cyclisme sur route	2,0	1,1	1,0	1,0

Source : ENPPS 2020, INJEP/MEDES, Direction des sports. Champ : personnes âgées de 15 ans et plus résidant en France.
 Lecture : en 2020, 16,1 % des personnes âgées de 15 ans et plus résidant en France déclarent avoir pratiqué le VTT au moins une fois au cours des douze derniers mois (hors pratiques exclusivement utilitaires), ce qui représente 8,9 millions de personnes ; 5,3 % des personnes déclarent l'avoir pratiqué au moins une fois par semaine, soit 2,9 millions de personnes.

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

Tableau 4. Sociodémographie des pratiquants des activités de vélo (hors pratiques exclusivement utilitaires) (en %) en 2020

	VTT	Vélo de ville	Vélo de course	Cyclisme sur route	Univers du vélo	Ensemble de la population
Sexe						
Femme	29	60	15	32	43	52
Homme	71	40	85	69	57	48
Âge						
15 à 29 ans	25	25	22	24	22	21
30 à 49 ans	42	32	34	34	36	31
Diplôme						
Inférieur au bac	48	40	44	45	46	53
Supérieur au bac	32	40	36	35	35	29
Catégorie socioprofessionnelle						
Cadres et professions intellectuelles supérieures	15	19	23	19	17	14
Professions intermédiaires	24	24	25	22	25	21
Ouvriers	18	9	18	16	15	15
Élèves, étudiants	15	16	14	16	13	11
Situation financière perçue						
À l'aise, correcte	68	72	75	68	70	64
Difficile	8	8	5	7	8	12

Source : ENPPS 2020, INJEP/MEDES, Direction des sports.

Champ : personnes âgées de 15 ans et plus résidant en France.

Note : les retraités ont été reclassés en fonction de la dernière profession connue. Les étudiants sont distingués des autres personnes sans activité professionnelle car leur comportement en termes de pratiques sportives est plus spécifique.

Lecture : 71 % des adeptes de VTT sont des hommes, ce qui est largement supérieur à l'ensemble de la population enquêtée où ils ne sont que 48 %.

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

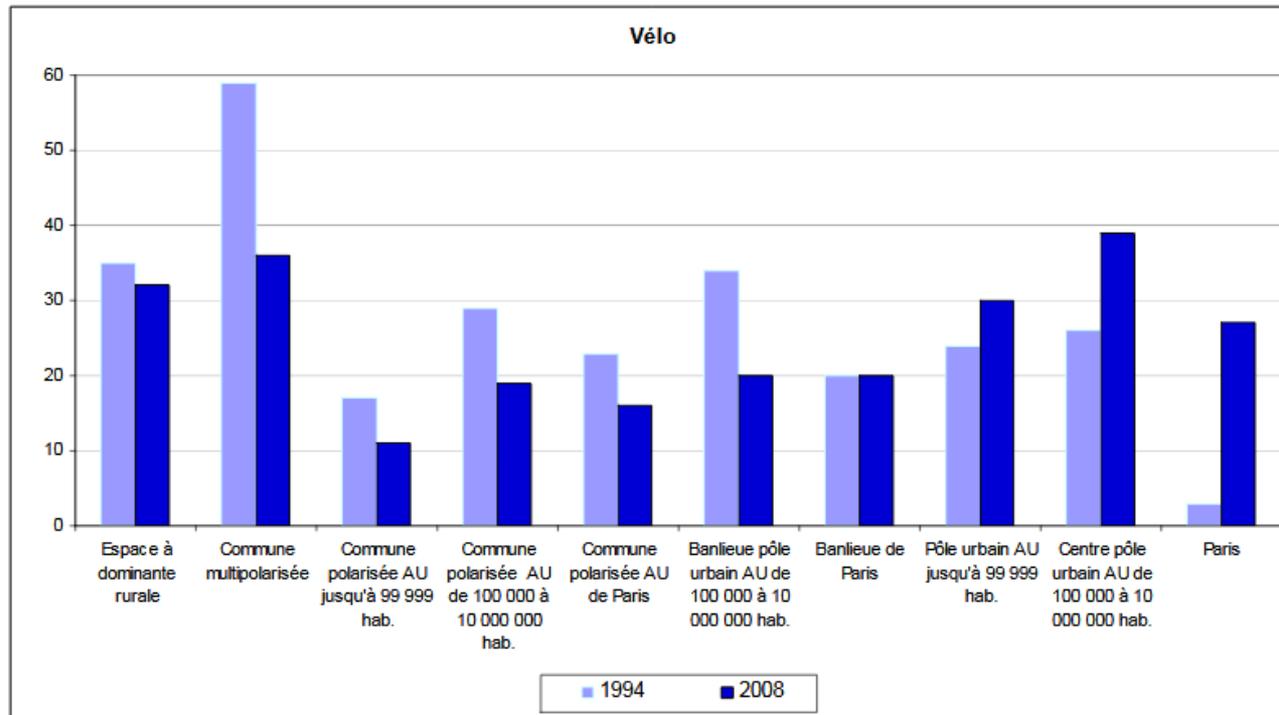
Tableau 4. Sociodémographie des pratiquants des activités utilitaires (en %)

	Marche utilitaire	Cyclisme, vélo utilitaire	Jogging, footing, course à pied et running utilitaire	Utilitaires	Non utilitaires	Ensemble de la population
Sexe						
Femme	56	38	39	52	51	52
Homme	44	62	61	48	49	48
Âge						
15 à 29 ans	25	30	51	28	17	21
30 à 49 ans	35	37	37	34	30	31
50 ans et plus	40	32	12	38	53	48
Diplôme						
Inférieur au bac	46	43	52	46	54	53
Supérieur au bac	36	40	25	36	27	29
Catégorie socioprofessionnelle						
Agriculteurs, artisans, commerçants et chefs d'entreprise	6	5	2	5	7	7
Cadres et professions intellectuelles supérieures	15	18	9	16	13	14
Employés	20	13	14	19	21	21
Ouvriers	13	15	13	13	16	15
Élèves, étudiants	15	20	33	16	8	11
Autres personnes sans activité professionnelle (hors retraités)	9	6	8	8	10	10
Taille de l'agglomération						
Commune rurale	17	17	17	17	25	22
Unité urbaine de 100 000 hbts et plus	54	55	55	54	41	47

Source : ENPPS 2020, INJEP/MEDES, Direction des sports. Champ : personnes âgées de 15 ans et plus résidant en France.
 Note : les retraités ont été reclassés en fonction de la dernière profession connue. Les étudiants sont distingués des autres personnes sans activité professionnelle car leur comportement en termes de pratiques sportives est plus spécifique.
 Lecture : 62 % des pratiquants utilitaires du cyclisme, vélo au cours des douze derniers mois sont des hommes. Ils sont donc surreprésentés dans cette discipline par rapport à l'ensemble de la population enquêtée, dans laquelle ils sont présents à 48 %.

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

Graphique 5a : Part du vélo dans les déplacements locaux de semaine, selon le type de commune de résidence (en %)

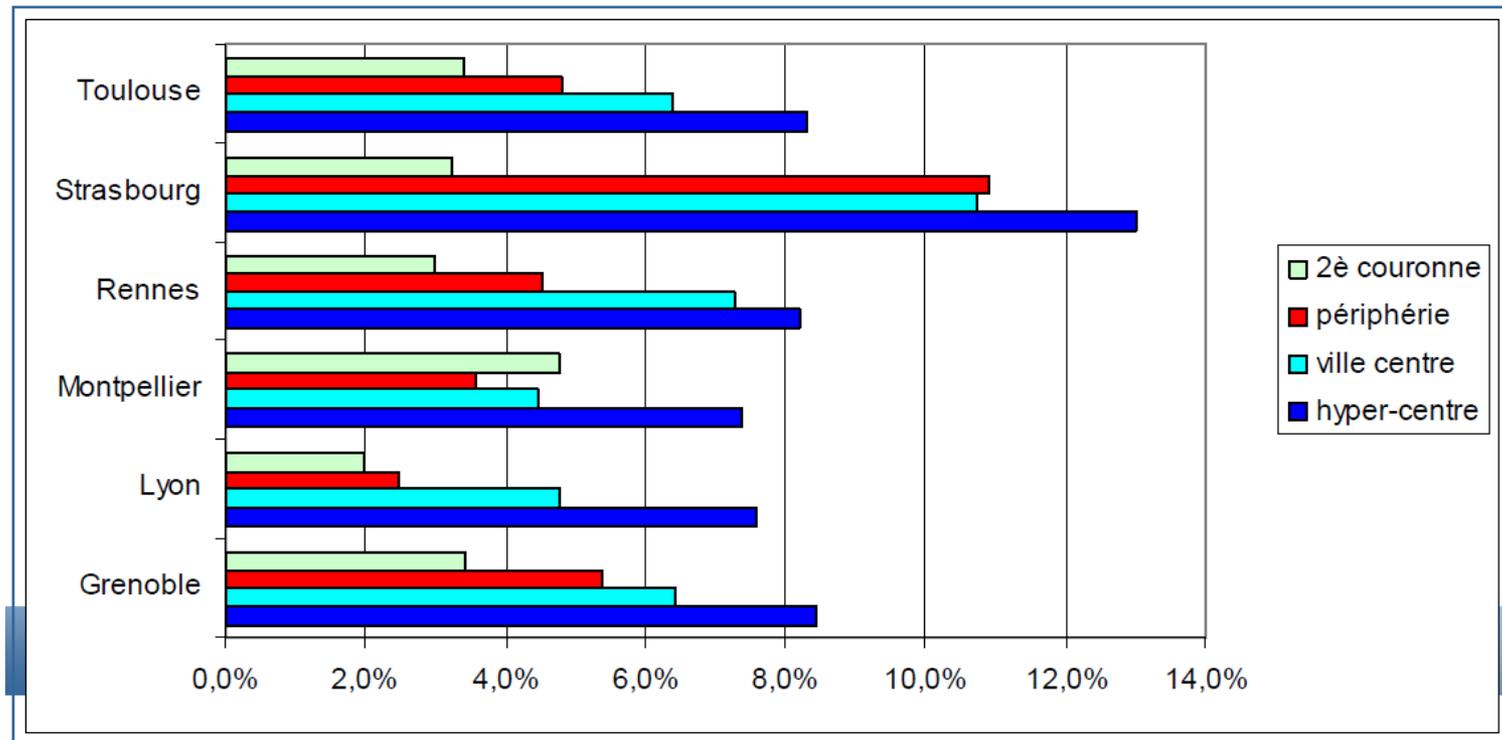


Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports et déplacements 1994, 2008

Voir Papon & de Solère (2010, p. 76)

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

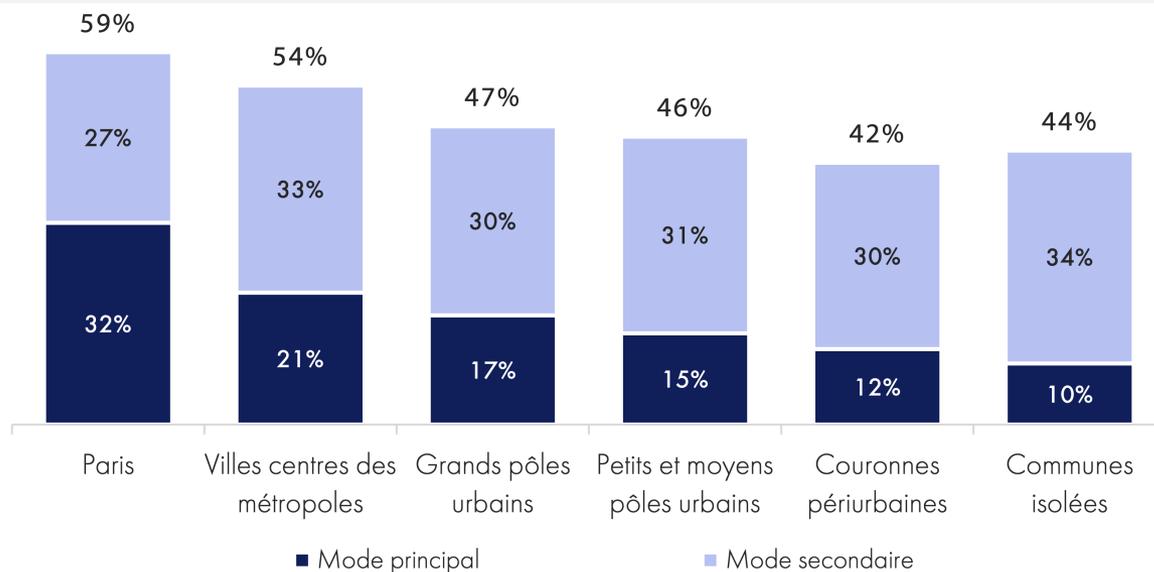


Taux de pratique quotidienne du vélo dans 6 grandes villes – EMD-CERTU

Voir Mercat (2020)

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

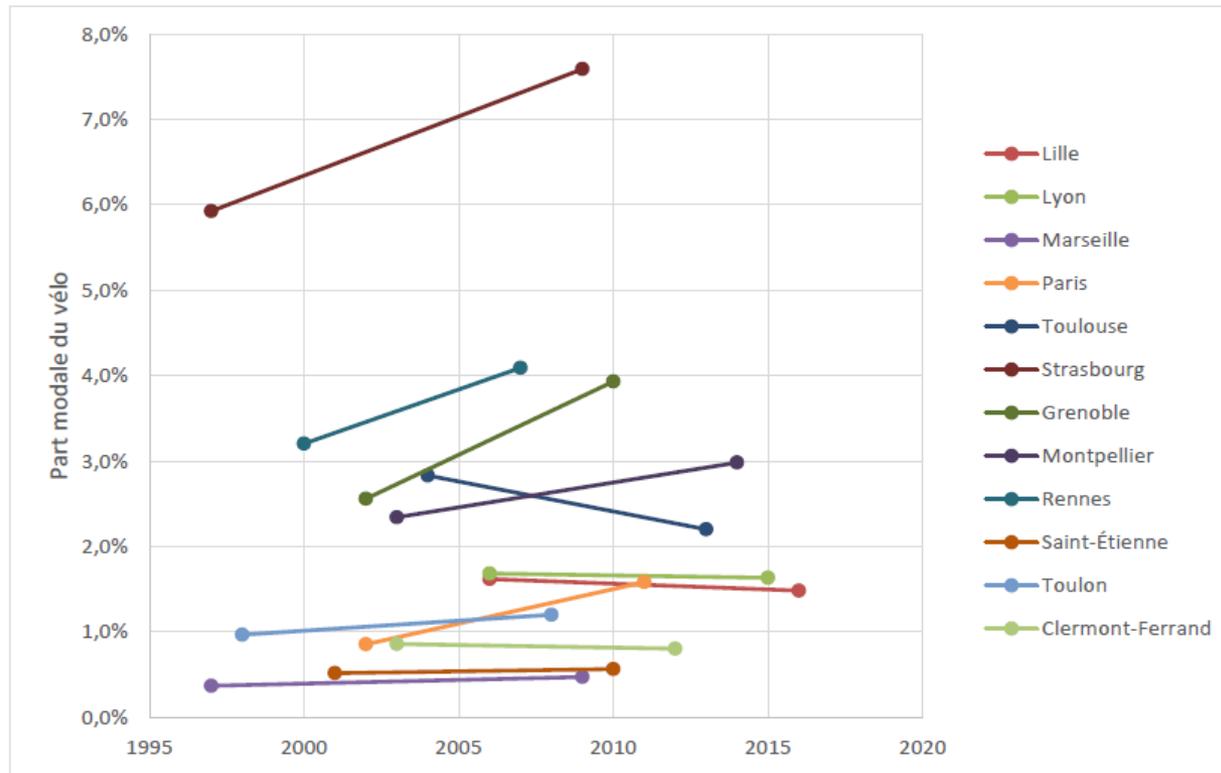
Part des individus dans la population se déplaçant quotidiennement à vélo en fonction de la position de la commune dans le territoire



Source : L'ObSoCo/ADEME/CDA/MAIF, La France à vélo, 2022

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

Figure 4 : Évolution de la part modale du vélo sur les 2 dernières EMD de grandes villes (source CEREMA EMD)



Courbe T. « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », *Les dossiers de la DGE*, 2020.

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

Tableau 5 : Parts modales du vélo selon le type de mouvements (source M. Rabaud, BU EMD CEREMA 2019, traitements Inddigo)*

	Part modale du vélo	Part des déplacements tous modes <10 km	Part modale du vélo <10 km	Répartition des déplacements par type de mouvement
Echange centre / périphérie	1,0%	63%	1,7%	13%
Externe au centre	1,4%	85%	1,7%	65%
Interne au centre	3,0%	100%	3,0%	22%
Total	1,7%	85%	2,0%	100%

* Les déplacements internes au centre représentent les déplacements internes la ville centre de l'enquête ménage. Les déplacements d'échange sont les déplacements ayant une origine ou une destination dans ou vers la ville centre, les déplacements externes représentant tous les autres déplacements, internes à la périphérie (zone d'enquête hors ville centre) et échange entre la périphérie et l'extérieur.

Courbe T. « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », Les dossiers de la DGE, 2020.

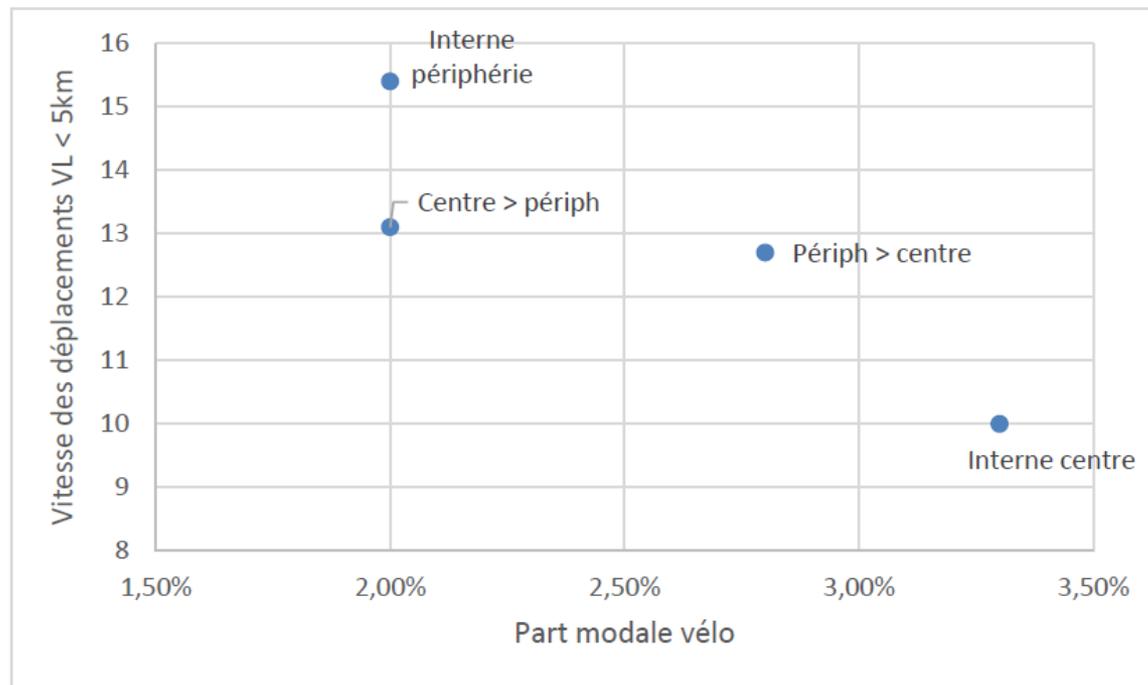
PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

- Dans les grandes agglomérations comme Bordeaux, Paris, Lille, Lyon, Toulouse, Grenoble, Nantes, Rennes, l'écart de part modale entre périphérie et centre monte de 1 à 3.
- Cet écart s'avère un peu plus faible dans la plupart des villes moyennes (Valence, Saintes, Amiens, Beauvais, St Briec, Niort...).
- NB: Dans les agglomérations où la pratique est faible. La part modale en périphérie est parfois supérieure à celle du centre (ex: Béziers, Ajaccio, Quimper, Clermont-Ferrand), notamment quand la topographie de la ville n'est pas favorable au vélo.

Courbe T. « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », *Les dossiers de la DGE*, 2020.

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

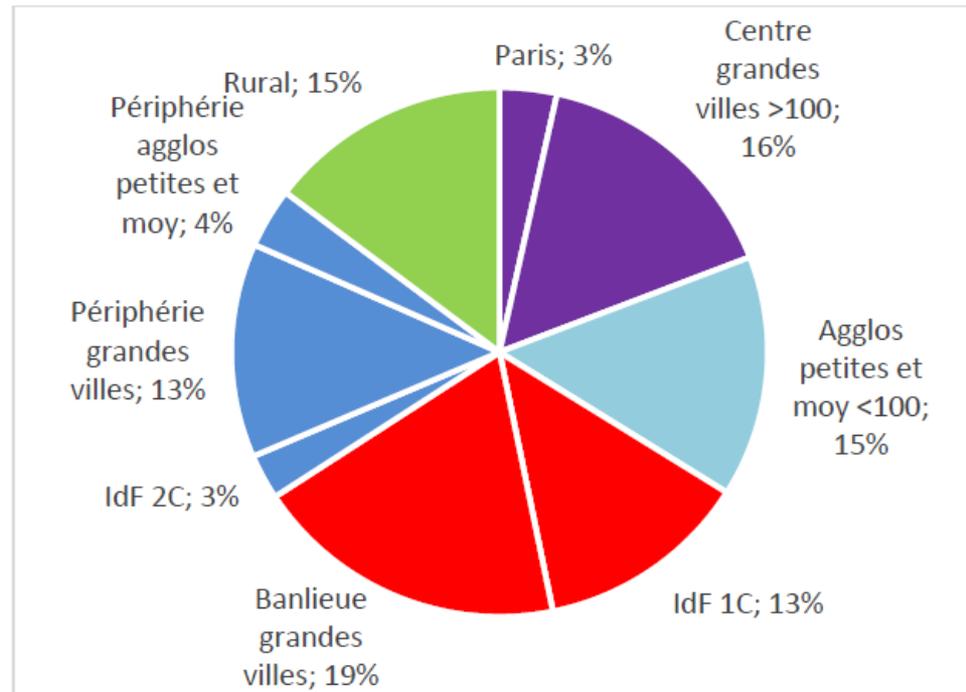
Figure 15 : Comparaison de la part modale du vélo et la vitesse des voitures sur les déplacements de moins de 5 km dans l'agglomération de Lille selon les types de déplacements (source EMD, CEREMA, traitements Inddigo)



Courbe T. « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », *Les dossiers de la DGE*, 2020.

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

Figure 20 : Répartition de la population Française par typologie de commune de résidence.
(Source INSEE 2016, traitements Inddigo)



Courbe T. « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », *Les dossiers de la DGE*, 2020.

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

UNE FRACTURE FRANÇAISE ?



Une croissance de la pratique de 60% en 20 ans dans les grandes villes.

Part du vélo dans les déplacements domicile-travail

Strasbourg	16%
Grenoble	15%
Bordeaux	12%

FRACTURE TERRITORIALE



En baisse en péri-urbain, campagne et en banlieue

Part du vélo dans l'ensemble des déplacements

Péri-urbain	-65%
Campagne	-45%
Banlieue	-30%

FRACTURE SOCIALE



Forte croissance de la pratique chez les cadres



En baisse chez les jeunes, les personnes âgées et les ouvriers

Voir Mercat (2020)

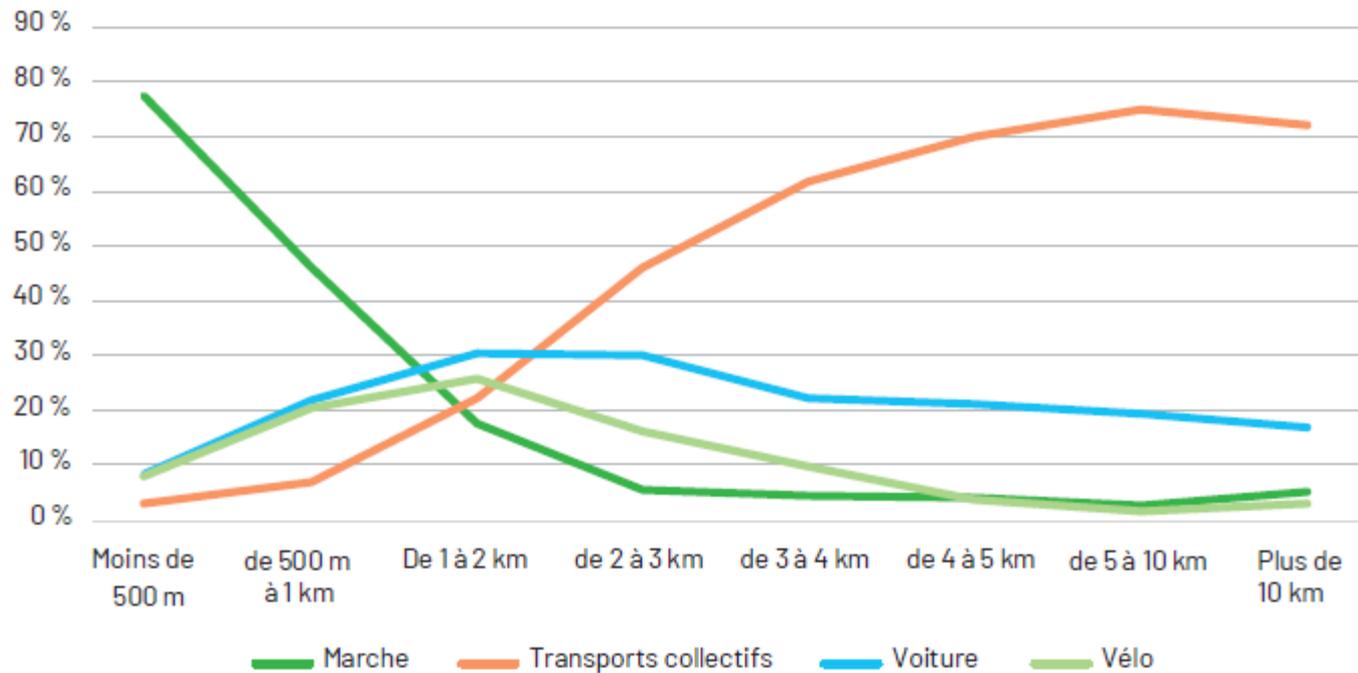
PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

Une très forte diminution de la pratique du vélo des « scolaires ».

- Baisse qui se fait en partie au profit des transports en commun, dont l'offre s'est améliorée, mais surtout en faveur de l'accompagnement en voiture des parents, en particulier vers les écoles primaires.
- Baisse qui s'explique peu par l'augmentation des distances de déplacement pour accéder aux établissements scolaires
- Explication =  offre transports scolaires + changement d'attitude des parents vis-à-vis du risque.

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

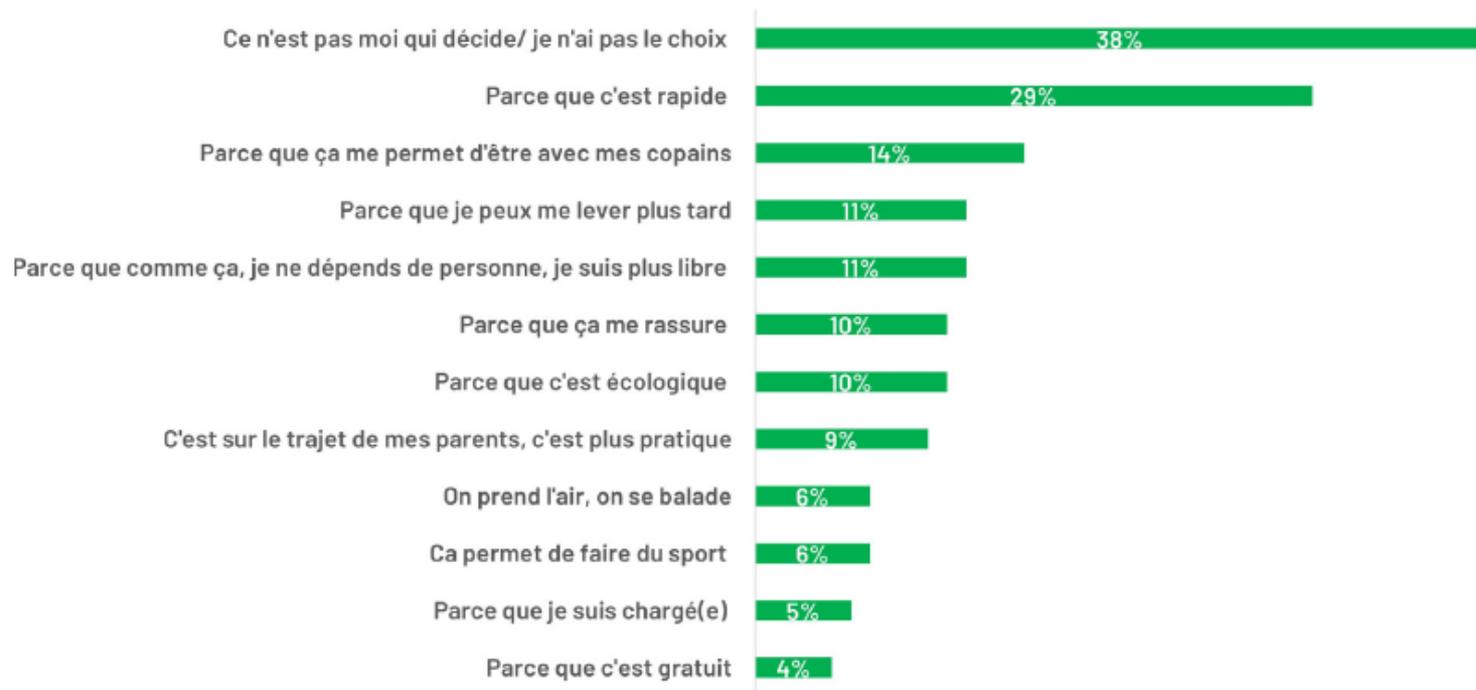
Choix modal selon la distance au collège



a'urba / Les collégiens et la pratique du vélo (en Gironde) - novembre 2021

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

Ce matin, pour quelles raisons as-tu utilisé ce mode de transport ?
(2 réponses maximum)



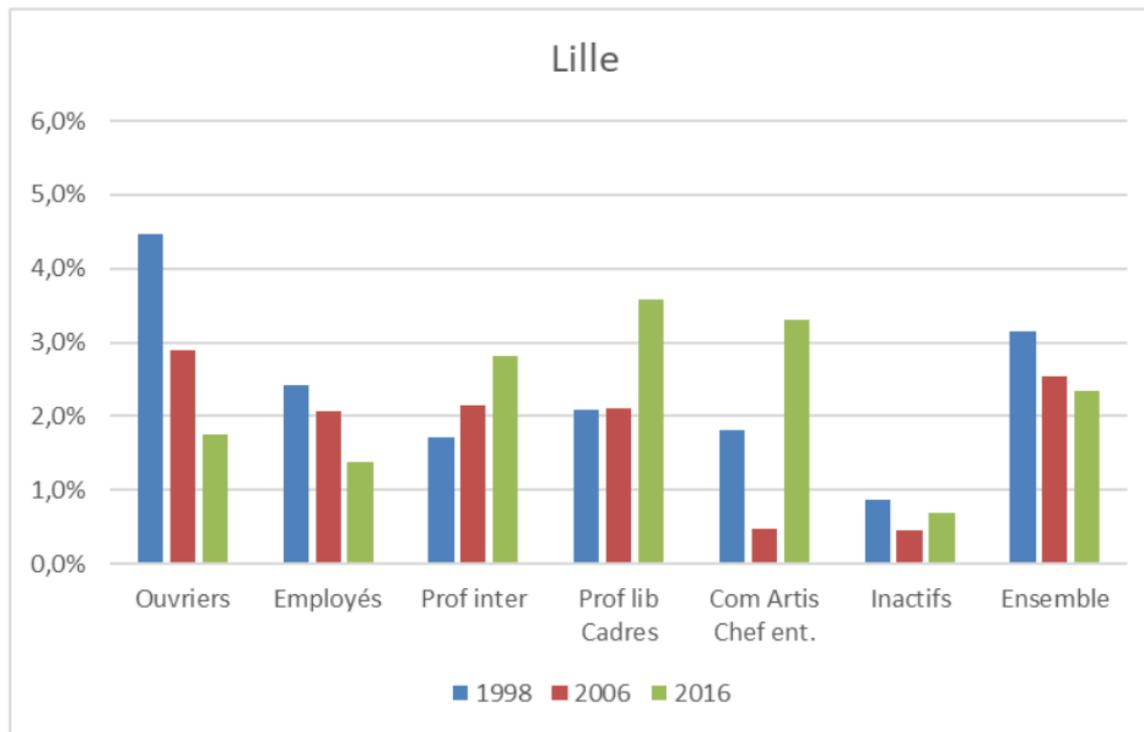
a'urba / Les collégiens et la pratique du vélo (en Gironde) - novembre 2021

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

- Une pratique forte chez les étudiant-e-s
- Une forte baisse de la pratique des plus de 55 ans
- Une croissance spectaculaire du motif travail

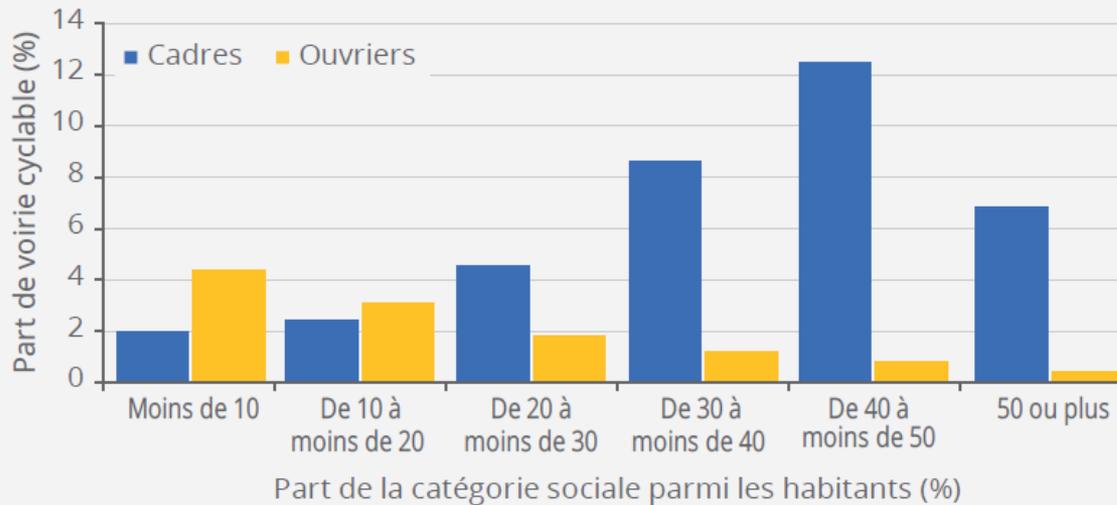
PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

Figure 39 : Taux d'usager du vélo dans l'agglomération de Lille (périmètre de l'EMD 1998) par catégorie socio-professionnelle



PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

Part de voirie cyclable selon la part de cadres et d'ouvriers parmi les résidents



Lecture : les quartiers ou communes où les cadres représentent plus de 50 % des actifs résidents bénéficient de 7 % de voirie cyclable ; ceux où les ouvriers constituent plus de 50 % des actifs résidents en ont moins de 1 %.

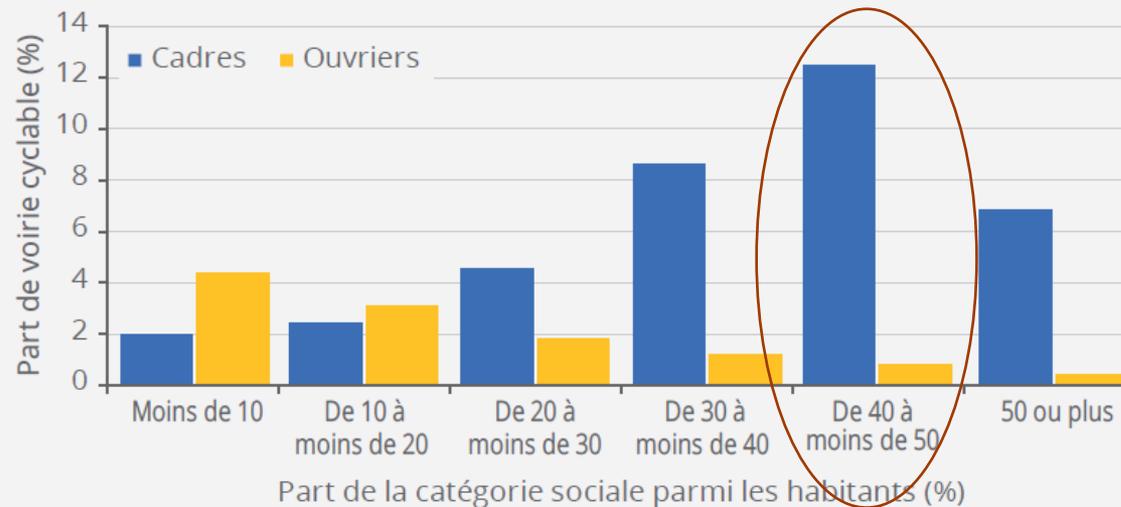
Champ : actifs se déplaçant pour aller travailler, Occitanie.

Source : contributions OpenStreetMap, février 2021 ; recensement de la population 2017, Insee

Étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » - avril 2020

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

Part de voirie cyclable selon la part de cadres et d'ouvriers parmi les résidents



Lecture : les quartiers ou communes où les cadres représentent plus de 50 % des actifs résidents bénéficient de 7 % de voirie cyclable ; ceux où les ouvriers constituent plus de 50 % des actifs résidents en ont moins de 1 %.

Champ : actifs se déplaçant pour aller travailler, Occitanie.

Source : contributions OpenStreetMap, février 2021 ; recensement de la population 2017, Insee

Étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » - avril 2020

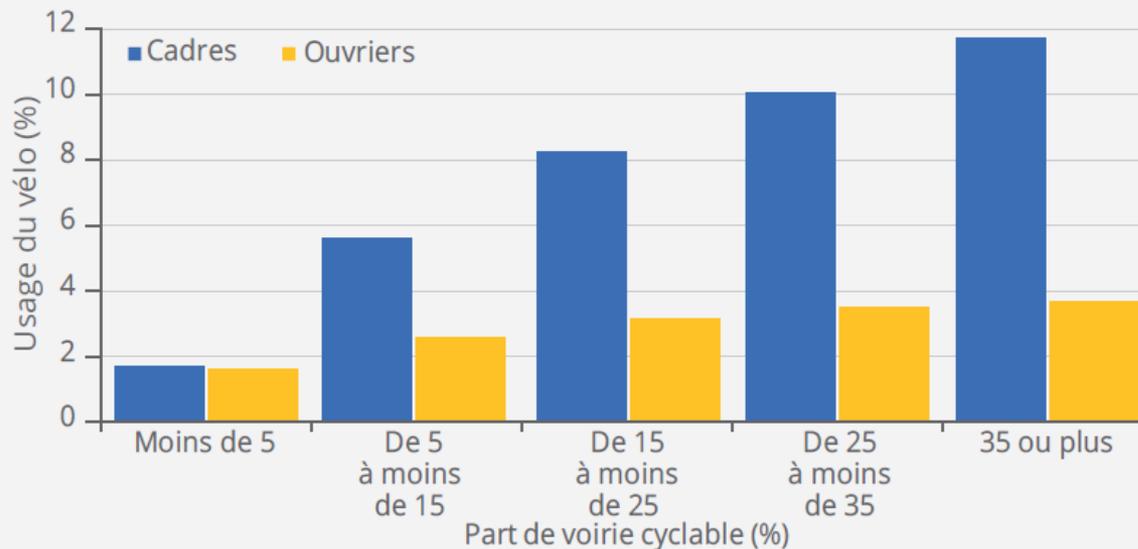
PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

« Le vélo pâtit d'un déficit d'image et d'appropriation face à la voiture, qui reste un marqueur de réussite sociale important. Cette image est souvent plus forte pour des populations à faible revenu dont la voiture est souvent le seul bien de valeur ou réputé tel. Le vélo doit être un choix modal des usagers et non une contrainte en l'absence d'autre solution de mobilité. »

Voir « Quartiers populaires et politiques de mobilités : enjeux et retours d'expériences locales », ADCF, France Urbaine, Transdev, 2021, p. 18;

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

Usage du vélo par les cadres et les ouvriers selon la cyclabilité de la voirie du lieu de résidence



Lecture : lorsque les voies cyclables représentent au moins 35 % de la voirie, 11,7 % des cadres se rendent au travail à vélo contre 3,7 % des ouvriers.

Champ : actifs se déplaçant pour aller travailler, Occitanie.

Source : contributions OpenStreetMap, février 2021 ; recensement de la population 2017, Insee

Étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » - avril 2020

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

Pour les piéton-ne-s (Licaj, 2011 ; Kravetz and Noland, 2012 ; Lu, 2013 ; Godillon and Vallée, 2015) comme pour les cyclistes (Licaj, 2011) et les automobilistes (Licaj, 2011 ; Cordellieri *et al.*, 2016 ; Mannocci *et al.*, 2019), la littérature tend à indiquer que les zones d'habitation socio-économiquement défavorisées sont particulièrement concernées par les accidents de la circulation.

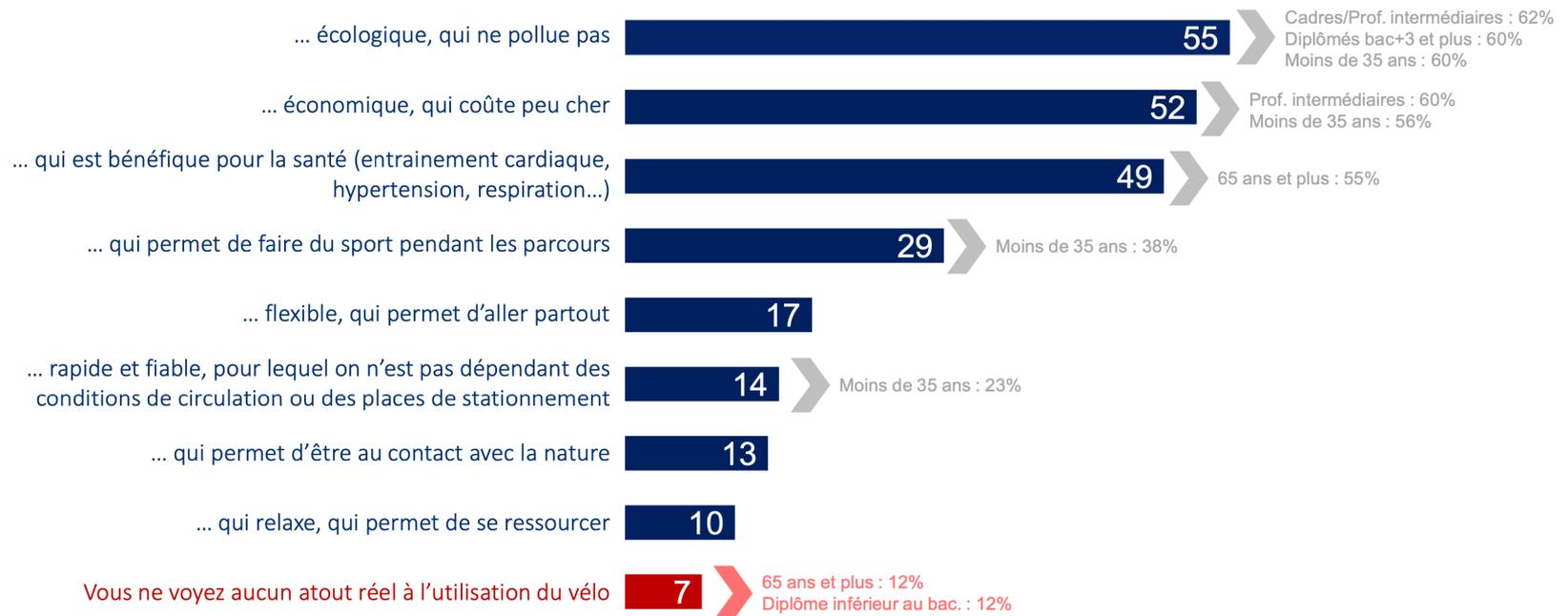
PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

- Lorsque le parcours fait moins de 5 km, 8,3 % des cadres vont au travail à vélo, contre 5,5 % des professions intermédiaires, 3,8 % des employés et 5 % des ouvriers (Recensements de l'Insee, données moyennées, 2017).
- Les titulaires d'un doctorat ont une fois et demie plus de chance de pédaler pour aller travailler que ceux titulaires d'un bac + 5, et trois fois plus que les détenteurs d'un unique baccalauréat (Recensements de l'Insee, données moyennées, 2017).

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

LES PRINCIPAUX AVANTAGES DU VÉLO : L'ABSENCE DE POLLUTION, LE COÛT MODIQUE ET LE BÉNÉFICE POUR LA SANTÉ

Question : « Quels sont, à vos yeux, les principaux avantages à l'utilisation du vélo pour vos déplacements du quotidien ? C'est un mode de transport... »
 (base: Ensemble de l'échantillon) – Total supérieur à 100 car plusieurs réponses possibles

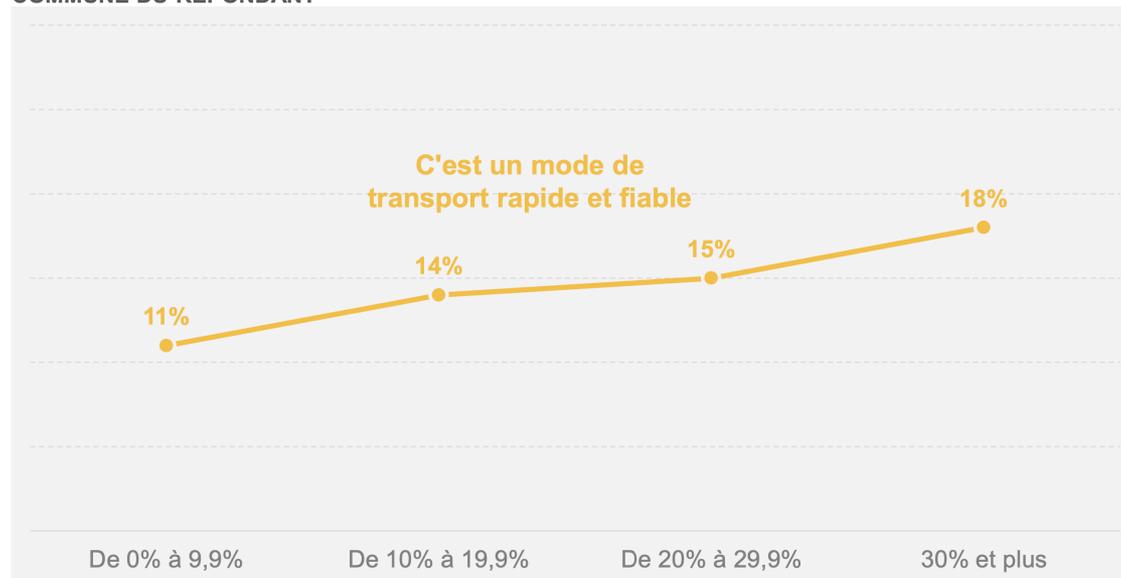


PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

LA PRÉSENCE DE PISTES CYCLABLES A UN EFFET SENSIBLE SUR L'IMAGE DU VÉLO COMME UN MODE DE TRANSPORT RAPIDE ET FIABLE

Question : « Quels sont, à vos yeux, les principaux avantages à l'utilisation du vélo pour vos déplacements du quotidien ? C'est un mode de transport... »
(base: Ensemble de l'échantillon) – Total supérieur à 100 car plusieurs réponses possibles

SELON LA PART DE VOIES CYCLABLES (INCLUANT LES VOIES LIMITÉES À 30 KM/H)* DANS LA COMMUNE DU RÉPONDANT



* Taux de cyclabilité de la voirie, Vélo & Territoires, 2022

42 ©Ipsos – Enquête sur les pratiques cyclables dans les villes moyennes – Juin 2022



PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

FOCUS SUR LES ÉTUDIANT·E·S

Réfléchir à la question

Comment développer la pratique du vélo chez les étudiant-e-s ?

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

FOCUS SUR LES ÉTUDIANT·E·S

Tableau 10 : Déplacements quotidiens par personne et répartition modale selon la position d'activité

	Voiture (en %)	Deux roues motorisé (en %)	Transport collectif (en %)	Vélo (en %)	Autre mode mécanisé (en %)	Marche (en %)	Ensemble
Élève jusqu'à 18 ans	40	2	17	5	1	35	2,96
Étudiant de 19 ans ou plus	46	0	23	5	0	25	3,26
Actif moins de 31 ans	71	4	9	1	0	14	3,69
Actif 31-50 ans	78	2	5	2	0	13	3,78
Actif plus de 50 ans	73	1	8	2	0	16	3,22
Chômeur	51	2	8	2	1	36	3,09
Autre inactif	56	1	4	2	1	37	2,85
Retraité moins de 75 ans	69	0	3	3	1	24	2,70
Retraité 75 ans ou plus	51	1	5	2	1	39	1,63
Ensemble	65	2	8	3	1	22	3,15

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

CGDD, « La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », 2010.

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

FOCUS SUR LES ÉTUDIANT·E·S

Tableau 11 : Temps quotidien consacré aux déplacements, distance parcourue et vitesse de déplacement selon la position d'activité

	Déplacements quotidiens par personne	Temps passé (en mn)	Distance parcourue (en km)	Vitesse (en km/h)
Élève jusqu'à 18 ans	2,96	48	16	20
Étudiant de 19 ans ou plus	3,25	71	26	22
Actif moins de 31 ans	3,69	69	37	32
Actif 31-50 ans	3,78	66	35	31
Actif plus de 50 ans	3,22	66	31	28
Chômeur	3,09	54	20	22
Autre inactif	2,85	44	16	22
Retraité moins de 75 ans	2,70	50	21	25
Retraité 75 ans ou plus	1,63	29	8	17
Ensemble	3,15	56	25	27

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
 Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

CGDD, « La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », 2010.

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

FOCUS SUR LES ÉTUDIANT·E·S

Des études controversées

- Une enquête réalisée sur la mobilité des étudiant·e·s du Nord Pas de Calais en 2017, indique une augmentation de l'usage du vélo chez les étudiant·es dans l'agglomération de Lille entre 2014 et 2017.
- Le rapport "Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020" révèle la même tendance à l'échelle de la ville de Grenoble.
- Dans sa thèse, Clément Dusong (2021) observe aussi une croissance de l'usage du vélo chez les étudiant·es parisien·ne·s entre 2001 et 2010.
- Pourtant, les chiffres de l'enquête nationale de mobilité des personnes (EMP, 2019) montrent une chute globale de la pratique du vélo chez les étudiant·es et les élèves de plus de 15 ans par rapport à 2008, au profit des transports en commun notamment.

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

FOCUS SUR LES ÉTUDIANT·E·S

Étude sur la mobilité des étudiant·es (Observatoire de la vie étudiante, 2021).

- L'usage du vélo est 5 fois plus important pour les étudiant·es francilien·nes vivant dans Paris par rapport à ceux habitant en banlieue.
- La part modale du vélo est plus de 3 fois supérieure pour les étudiant·es des communes de 200 000 à 300 000 habitant·es par rapport à celle et ceux résidant dans les communes de moins de 100 000 habitants.

En IDF, on constate qu'entre 1991 et 2010 l'utilisation du vélo pour se rendre sur son lieu d'études croît pour les étudiant·es parisiens·nes alors qu'elle baisse pour ceux résidant hors de la capitale (Dusong, 2021).

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

FOCUS SUR LES ÉTUDIANT·E·S

Étude sur la mobilité des étudiant·es (Observatoire de la vie étudiante, 2021).

- **Une part modale du vélo plus forte pour les étudiant·es dont les parents sont issus de PCS favorisées** : 6% pour les enfants de cadres et de professions intellectuelles supérieures, 5% pour ceux de professions intermédiaires et 3 % pour les enfants d'ouvriers et d'employés.
- **Une pratique du vélo au quotidien plus élevée chez les étudiant·es de certaines filières** : 10 % auprès des étudiant·es dans la culture, 7 % dans le secteur de la santé ou de l'ingénierie, seulement à 2% pour les étudiant·es en commerce et 1% dans les sections de technicien supérieur (STS).
- **Un usage plus fort chez les étudiant·es résidant hors du domicile familial** : 1,9% de part modale pour ceux qui cohabitent avec leurs parents contre 5,6% pour ceux qui ont décohabité (Belghith & Ferry, 2016).

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE



PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

FOCUS SUR LES ÉTUDIANT·E·S

Principaux résultats de l'étude « Étude technique. la pratique du vélo chez les étudiant·es en France » (ADMA, 2022).

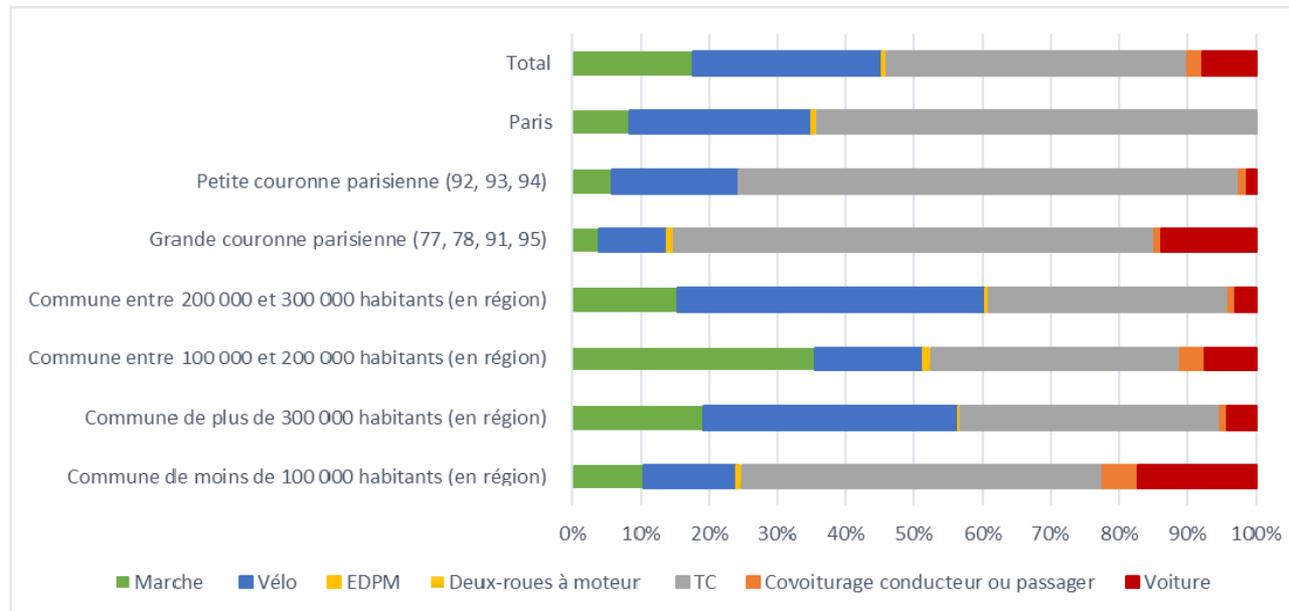


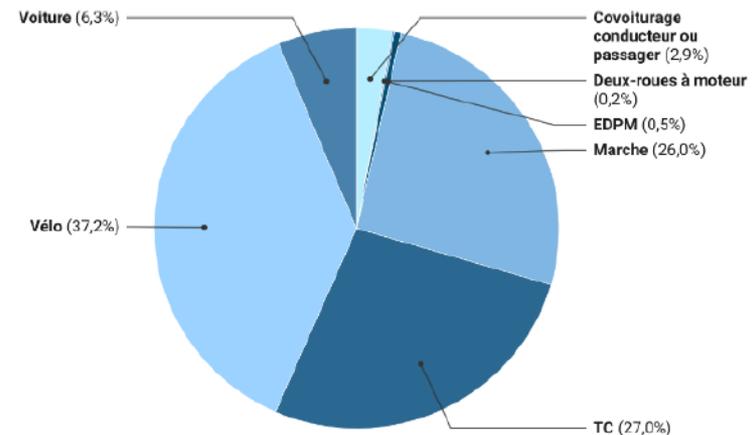
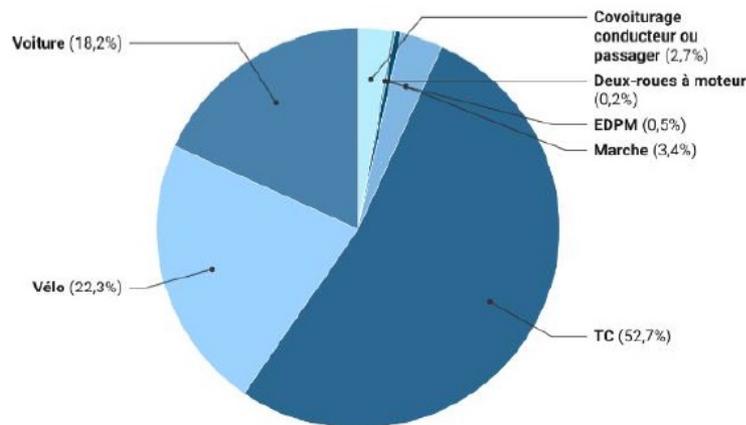
Figure 4 : Part modale par mode de déplacement principal pour les déplacements entre le lieu de résidence et le lieu d'études

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

FOCUS SUR LES ÉTUDIANT·E·S

Principaux résultats de l'étude « Étude technique. la pratique du vélo chez les étudiant·es en France » (ADMA, 2022).

Figure 5 : Répartition des parts modales des enquêtés selon leur mode d'habitation – étudiant cohabitant avec leurs parents (à gauche) et étudiant ayant quitté le domicile parental (ci-dessous)



PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

FOCUS SUR LES ÉTUDIANT·E·S

Principaux résultats de l'étude « Étude technique. la pratique du vélo chez les étudiant·es en France » (ADMA, 2022).

« La pratique (du vélo) est la plus forte pour les usagères et usagers résidant à une distance comprise entre 2 et 5 kilomètres de leur campus. »

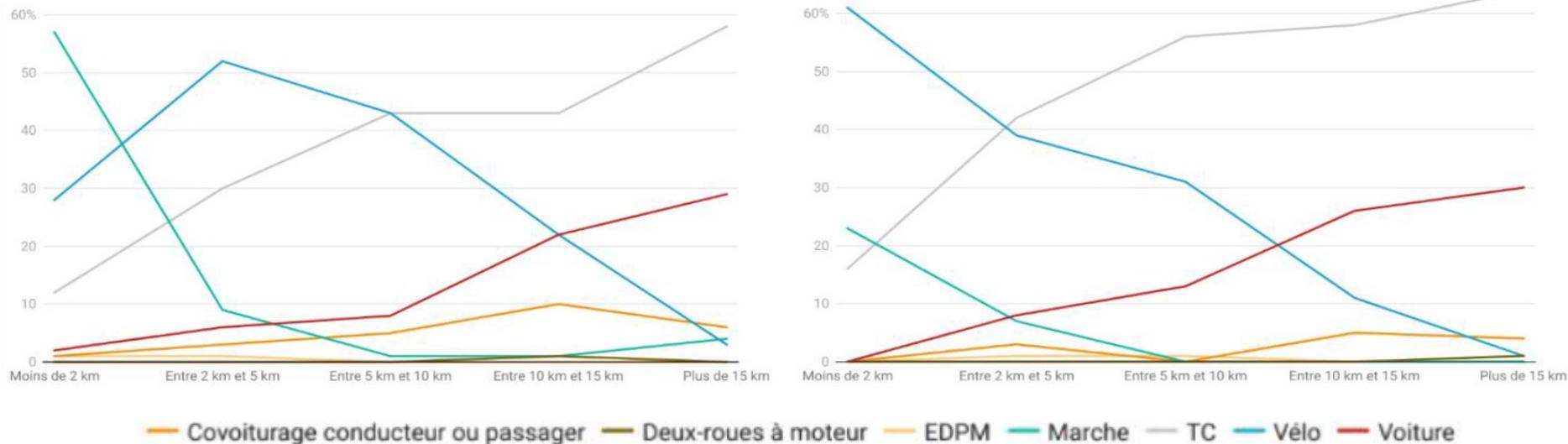
« L'usage de la voiture ou des transports en commun croît au fur et à mesure que la distance au lieu d'études augmente. »

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

FOCUS SUR LES ÉTUDIANT·E·S

Principaux résultats de l'étude « Étude technique. la pratique du vélo chez les étudiant·es en France » (ADMA, 2022).

Répartition des parts modales selon la distance au lieu d'études pour les étudiant·es cohabitant - figure de gauche - et pour les étudiant·es décohabitant - figure de droite.



PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

FOCUS SUR LES ÉTUDIANT·E·S

Principaux résultats de l'étude « Étude technique. la pratique du vélo chez les étudiant·es en France » (ADMA, 2022).

Exploitation de la question « *Quel(s) service(s) ou solution(s) vous permettraient d'utiliser davantage le vélo au quotidien ?* »

Pour l'ensemble des participant·es, les solutions les plus plébiscitées sont, dans l'ordre:

- le « *déploiement de pistes cyclables sécurisées* »
- l'« *accès à des stationnements sécurisés* »
- la « *création d'itinéraires clairs* »
- l'« *aide à l'achat de vélo personnel* ».

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

FOCUS SUR LES ÉTUDIANT·E·S

Principaux résultats de l'étude « Étude technique. la pratique du vélo chez les étudiant·es en France » (ADMA, 2022).

Exploitation de la question « *Quel(s) service(s) ou solution(s) vous permettraient d'utiliser davantage le vélo au quotidien ?* »

Si l'on sépare les étudiant·es cyclistes/ non cyclistes, des différences légères sont visibles parmi les réponses.

- La hiérarchie entre les principales solutions à développer est la même, cependant les non cyclistes identifient davantage le « *déploiement de pistes cyclables sécurisées* » et l'« *aide à l'achat de vélo personnel* »
- La « *création d'itinéraires clairs* » est une solution identifiée davantage parmi les usagers et usagers actuel·les.

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

FOCUS SUR LES ÉTUDIANT·E·S

Principaux résultats de l'étude « Étude technique. la pratique du vélo chez les étudiant·es en France » (ADMA, 2022).

Retour à la question

Comment développer la pratique du vélo chez les étudiant-e-s ?

Travail de réflexion en groupes

1. Description du territoire (réel ou fictif) avec au moins trois atouts et trois limites au développement du vélo.
2. Quels objectifs définissez-vous?
3. Que mettez-vous en place pour les atteindre?

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

FOCUS SUR LES ÉTUDIANT·E·S



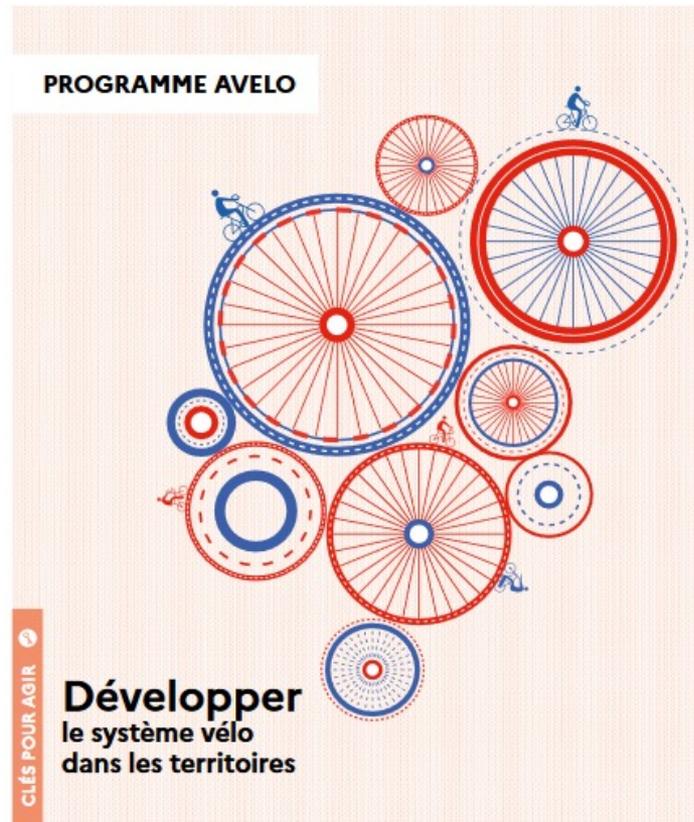
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

apur.org

PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE



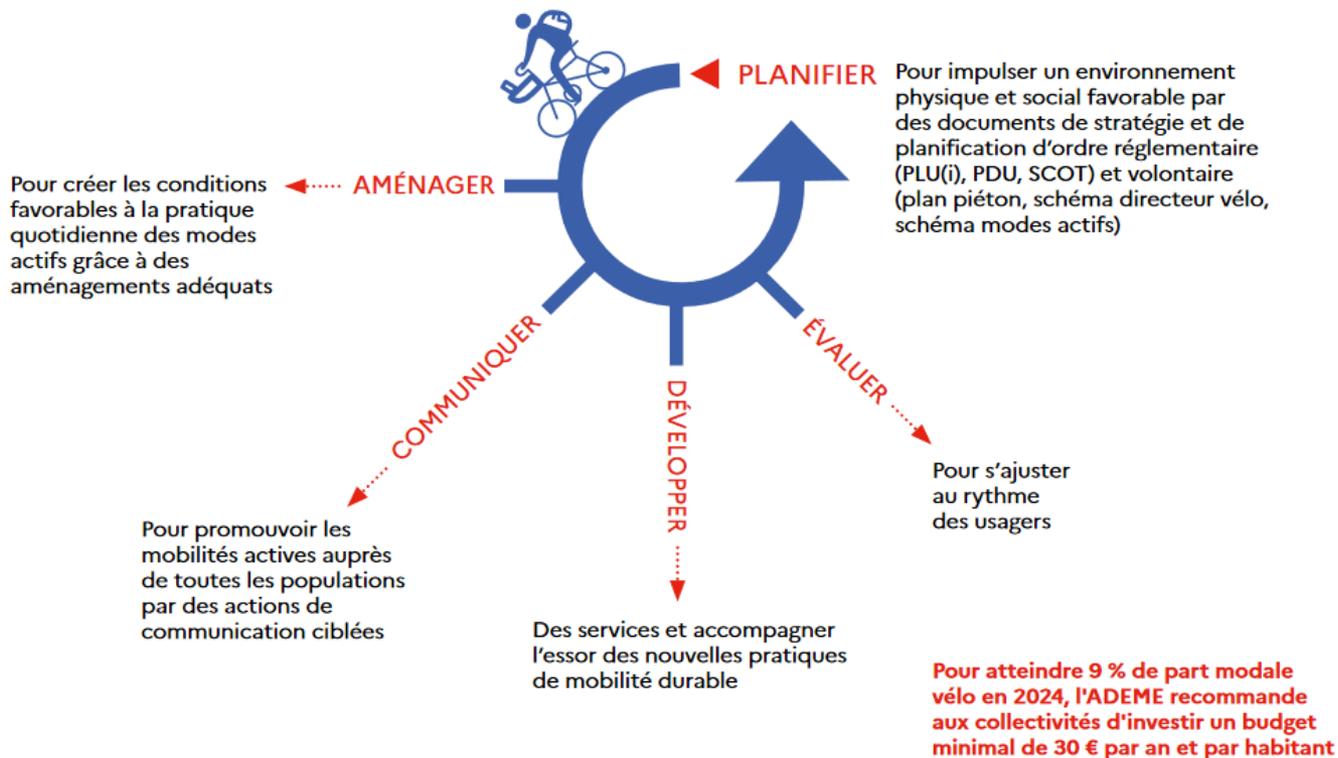
PROGRAMME AVELO



PRINCIPALES TENDANCES SOCIOLOGIQUES ET TERRITORIALES DES MOBILITÉS À VÉLO EN FRANCE

LE SYSTÈME VÉLO, VISER LE BON ÉQUILIBRE

La planification est la première composante clé pour la réussite d'une politique de déplacements en faveur des modes actifs. Le déploiement du système vélo se complète en quatre volets essentiels :



COMMUNIQUER

10 ÉTAPES POUR UN PLAN DE COMMUNICATION SUR MESURE

- ▶ Identifier les objectifs
- ▶ Sélectionner les cibles prioritaires
- ▶ Identifier les changements souhaités pour chaque cible et les freins à lever
- ▶ Identifier les facteurs du milieu favorables ou défavorables aux changements souhaités
- ▶ Exposer les grandes lignes de messages clés
- ▶ Déterminer les canaux de communication
- ▶ Identifier les partenaires potentiels
- ▶ Organiser et planifier les actions
- ▶ Budgéter les ressources nécessaires
- ▶ Identifier les indicateurs et les outils d'évaluation

Vers un système vélo efficace et financé



Ingénierie Schéma local vélo Etudes
APPEL À PROJETS : DÉCEMBRE 2018

DSIL Pistes cyclables, services vélo, gares...

AXES STRUCTURANTS POINTS NOIRS

50 millions € / an pendant 7 ans

100 millions € / an pour les projets vélo et les plateformes de mobilité

Qui finance quoi ?

- FONDS NATIONAL MOBILITÉS ACTIVES (État)
- DOTATION DE SOUTIEN ALPHABÉTISATION LOCAL (DSIL) (Préfets de Région)
- ADEME (Appel à Projets «VLO ET TERRITOIRES»)
- alveo (Stationnement - Apprentissage)
- PRO GRAMME CEE ALVEOLE (Les CEE financent à 60%)

CM - M2 PPSOS

**Pourquoi et comment prendre en compte la
question du genre pour développer la
pratique
du vélo?**

Objectifs de l'intervention

- 1) **Confronter les étudiant-e-s au cheminement d'une recherche, depuis son élaboration jusqu'à la portée des résultats.**
- 2) **À la fin de l'intervention, tou-te-s les étudiant-e-s seront capables de répondre de manière argumentée aux questions suivantes:**
 - **Quel rôle jouent généralement les parents dans le processus de socialisation cycliste sexuée des enfants ?**
 - **Sur quel(le)s autres instances ou agents périphériques de socialisation repose ce processus ?**
 - **Qu'est-ce qui participe à expliquer que ce processus se trouve généralement renforcé durant l'adolescence ?**
 - **Durant cette période, quelles manières d'être, de penser et/ou d'agir sont souvent renforcées par les filles au point de limiter leurs alternatives réelles de pratique du vélo ?**
 - **Dans quelle mesure le vélo représente-t-il pour les garçons un support idéal à la construction d'une forme de masculinité dominante ?**
 - **Pourquoi la parité d'usage entre femmes et hommes ne signifie en rien qu'il y a égalité d'accès au vélo entre les deux catégories de sexe?**
 - **En quoi peut-on dire que le vélo constitue un instrument de distinction à la fois sexuée, sociale, et spatiale ?**

QUESTION Scénario en fin d'intervention

SCÉNARIO:

- Vous êtes nommé-e en tant que cadre dans une collectivité (de votre choix) où on vous apprend que la proportion des déplacements à vélo réalisés par des femmes s'élève à seulement 30%, et que cette tendance est encore plus creusée durant l'adolescence.
- Vous avez pour première mission de développer le vélo en veillant à promouvoir l'égalité femmes - hommes. Que décidez-vous de mettre en place?

Quelle serait votre stratégie, et surtout quels seraient vos arguments pour défendre cette stratégie ?

SOMMAIRE

- I. Constats de départ
- II. Question de recherche initiale
- III. Cadre théorique
- IV. Méthodes
- V. Principaux résultats
- VI. Conclusion et retour sur la « question scénario »

I. Constats de départ

En 1892, en France, une circulaire préfectorale autorise le port du pantalon pour les femmes « à condition qu'elles tiennent à la main une bicyclette ou un cheval ».

En marge, le vélo devient un outil de lutte de mouvements féministes.

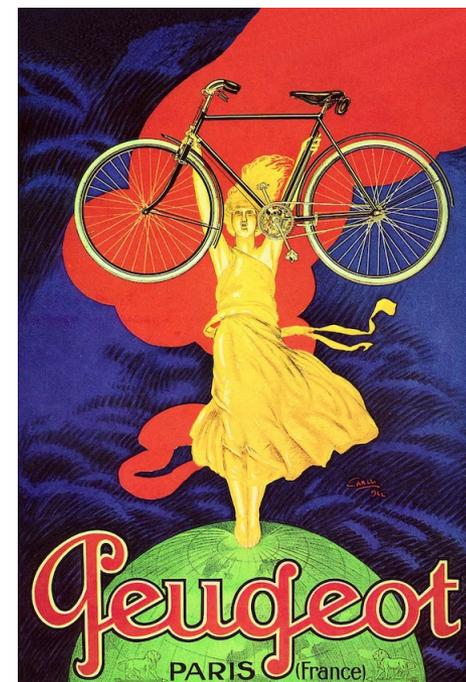
À la tribune du congrès féministe de Paris de 1896, Maria Pognon, alors présidente de la ligue française pour le droit des femmes, lève son verre à la « *bicyclette égalitaire et niveleuse* » (Bromberger, 1995, §11).

I. Constats de départ



www.delcampe.net

thalie39



I. Constats de départ

« Prescrire avec prudence l'usage du cyclisme chez les jeunes filles de 12 à 13 ans, au moment où la puberté s'établit. Il pourrait y avoir des inconvénients au point de vue de l'éveil de l'instinct génésique » (O'Followell, 1900 : 63)

« Le vélo restera toujours pour les femmes un appareil peu recommandable, une machine à stérilité » (Demeny, 1903).

I. Constats de départ

- Pendant les premières décennies du développement du vélo, les femmes étaient généralement exclues des clubs cyclistes (Poyer, 2003).
- En 1908, Marie Marvingt contrainte de courir le Tour de manière officieuse effectue le même parcours que les hommes et parvient à terminer la compétition, comme seulement 36 des 114 compétiteurs hommes (Thompson, 2000).
- Il faut attendre 1984 pour que les femmes participent pour la première fois aux épreuves olympiques de cyclisme sur route (soit près d'un siècle après les hommes)

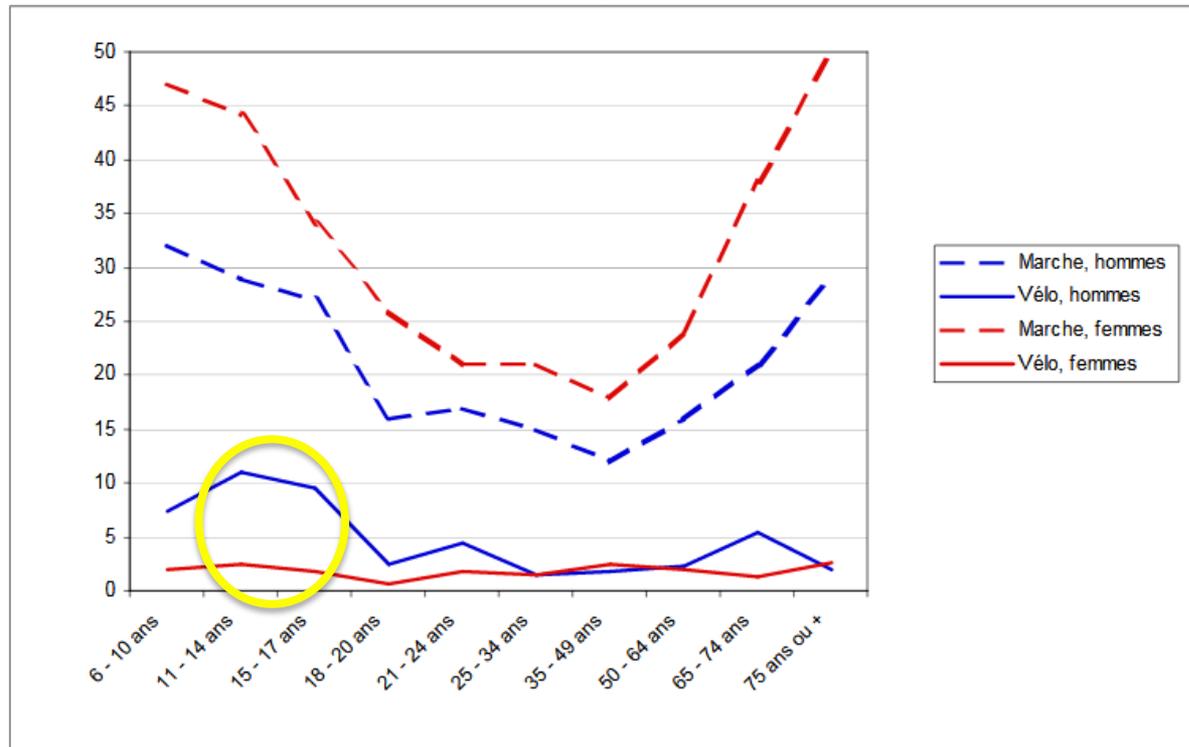
I. Constats de départ

- Adolescentes moins « physiquement actives » que les adolescents (Currie *et al.*, 2012)
- Fossé sexué vis-à-vis des pratiques du vélo étudiées comme activités physiques/sportives (Naves et Octobre, 2014) ou comme pratiques de mobilité (Papon et de Solere, 2010)
- Mêmes les adolescentes hollandaise (12-17 ans) présentent une probabilité de se rendre dans leur établissement scolaire à vélo près de 28 % inférieure à celle des adolescents (Soemers, 2016)

II. Question de recherche initiale

Pourquoi – notamment au cours de l'adolescence – les filles font-elles moins de vélo que les garçons?

Graphique 7 : Part de la marche à pied et du vélo, dans les déplacements locaux en semaine des hommes et des femmes, selon l'âge (en %)



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

II. Question de recherche initiale

Pourquoi – notamment au cours de l’adolescence – les filles font moins de vélo que les garçons?

Revue de littérature

- Les modes de transport des **parents** influencent fortement ceux des enfants (Ducheyne *et al.*, 2012 ; Susilo and Liu, 2016).
- Si l’exploration et les prises de risque des garçons tendent à être encouragées, l’éducation des filles est davantage fondée sur la limitation des mouvements du corps, notamment dans l’espace public (Schmidt Muller di Friedberg, 2017).
- En France, les filles bénéficient en moyenne d’un apprentissage du vélo plus tardif (39,8 % apprennent avant l’âge de 6 ans contre 47,2 % pour les garçons) et sont plus nombreuses à ne jamais apprendre à faire du vélo (3,5 % contre 0,7 %) (Observatoire des mobilités actives, 2013).
- « La **cour de récréation** en l’absence de projets proposés par les adultes, est un lieu d’apprentissage des relations de domination dans l’espace public et privé » (Zaidman, 2007, p. 292).
- De nombreux **dessins animés** pour enfants marquent encore « une ferme opposition entre un espace extérieur masculin et un espace domestique féminin » (Lallet, 2014, p.42).
- Les **jouets** davantage adressés aux garçons « favorisent la mobilité, la manipulation, l’invention et le goût de l’aventure, [quand] ceux des filles développent l’intérêt porté à soi et aux autres, dans la mise en avant de la séduction et de la maternité » (Cromer, 2005 , p. 196).

II. Question de recherche initiale

	Total des vélos de l'échantillon concernés	Part des vélos "de garçon" concernés	Part des vélos "de filles" concernés	Tests exacts de Fisher ⁷
	%	%	%	P.
Rose ou partiellement rose	44,5	8	81	<0,0001
VTT	35	46	24	0.0018
BMX	5,5	10	1	0.0097
Garde-boue avant	66,5	55	78	0.0009
Garde-boue arrière	71	60	82	0.0010
Carter ⁸ de chaîne	69,5	60	79	0.0055
Panier	21	4	38	<0,0001
Béquille	18,5	6	31	<0,0001
Suspension avant	17,5	26	9	0,0025
Suspension arrière	7	12	2	0,0101
Siège poupon	15	1	29	<0,0001
Vitesses	37,5	34	41	0,3809
Gourde	4,5	8	1	0,0349
Plaque avant "style BMX race/bicross"	10	20	0	<0,0001
Cornes (rallonges de guidon)	3	5	0	0,0289
Guidon à pompons	3,5	0	7	0,0140



(Abord de Chatillon, Ortar et Sayagh, 2021)

II. Question de recherche initiale

Pourquoi – notamment au cours de l’adolescence – les filles font moins de vélo que les garçons?

Revue de littérature

- Renforcement des socialisations sportives sexuées à l’adolescence (Louveau; Mennesson, etc.).
- Insécurité perçue par parents dans quartier de résidence => restriction particulière de l’activité physique (dont le vélo) des adolescentes (Carver *et al.*, 2012).
- Puberté => acquisition des « attributs corporels de la féminité » (Mardon, 2010 : 19) => restriction des sorties (Rivière, 2014).
- Peur d’agression éprouvée par parents => limitation particulière des mobilités indépendantes des adolescentes (Hillman *et al.*, 1990 ; Rees *et al.*, 2006 ; Mackett *et al.*, 2007 ; McDonald, 2012).
- Adolescentes se font plus systématiquement accompagner par leurs pairs qu’adolescents (de Singly, 2002).
- MOTILITÉ: Il faut distinguer les mobilités elles-mêmes des potentiels de mobilité (Kaufmann, 2000).

III. Cadre théorique



Modification de la Question de recherche

Rappel de la question initiale: Pourquoi – notamment au cours de l'adolescence – les filles font moins de vélo que les garçons?



Nouvelle formulation: Dans quelle mesure – notamment au cours de l'adolescence – les alternatives réelles de mobilités à vélo des filles sont plus limitées que celles des garçons ?

III. Cadre théorique

« Vélo » = Déplacement à vélo ? Mobilités à vélo ? Pratiques du vélo ?
? Activité physique à vélo ??

« Vélo » = Toute pratique du vélo impliquant le corps comme principal moteur de sa propre mobilité dans l'espace public.

IV. Méthodes

- Exploitation statistique de l'ENTD 2008 : modèle de régression logistique polytomique ordinal (n = 3078)
- **Entretiens semi-directifs formels** (39 filles, 43 garçons de 17 ou 18 ans ainsi que 26 de leurs parents) + **Observations ethnographiques**
- Trois études complémentaires : corpus d'images (n = 200) + corpus de discussions électroniques (n = 22) + corpus d'articles numériques (n = 30).

IV. Méthodes

Principaux avantages et inconvénients des lieux d'entretien

	Principal avantage	Principal inconvénient
Au domicile	Récolte (par observation) d'informations complémentaires aux entretiens eux-mêmes	Recrutement quasi exclusif de jeunes de milieux favorisés
Dans les lycées (général, technologique, et professionnel)	Facilité de recrutement d'un public varié	?
Dans les CSC de QPV	Recrutement d'un public difficile d'accès	Distance sociale enquêteur-enquêté-e-s + difficulté de recruter des filles

IV. Méthodes

Principaux avantages et inconvénients des lieux d'entretien

	Principal avantage	Principal inconvénient
Au domicile	Récolte (par observation) d'informations complémentaires aux entretiens eux-mêmes	Recrutement quasi exclusif de jeunes de milieux favorisés
Dans les lycées (général, technologique, et professionnel)	Facilité de recrutement d'un public varié	Risque de conférer à l'enquête une connotation scolaire aux yeux des élèves
Dans les CSC de QPV	Recrutement d'un public difficile d'accès	Distance sociale enquêteur-enquêté-e-s + difficulté de recruter des filles

IV. Méthodes

Principales stratégies mises en place selon le lieu d'entretien

	Principal inconvénient	Principales stratégies mises en place
Au domicile	Recrutement quasi exclusif de jeunes de milieux favorisés	<ul style="list-style-type: none"> . Choix de diversification des lieux d'enquête (lycées général, technologique, et professionnel, CSC de QPV)
Dans les lycées (général, technologique, et professionnel)	Risque de conférer à l'enquête une connotation scolaire aux yeux des élèves	<ul style="list-style-type: none"> . Adoption langage et code vestimentaire distincts de ceux des professeur-e-s . Invitations au tutoiement et à l'appellation réciproque par le prénom . Échange de coordonnées
Dans les CSC de QPV	Distance sociale + difficulté de recruter des filles	<ul style="list-style-type: none"> . Participation à des activités sportives (<i>street workout</i>, musculation, basket, foot) . Repérage des « chefs de bande » . Appui sur les animateurs-rices

IV. Méthodes

Guide d'observation

Le lieu : description de l'environnement du lieu ; À quel usage est-il *a priori* dédié ? L'activité observée correspond-elle à un usage ponctuel ou habituel de ce lieu ? Quelle est son occupation ? Est-il très peuplé ou peu (densité) ? Comporte-il des objets/un décor particuliers, dans quelle configuration ?

Les personnes : combien de personnes sont là ? Quelle est/comment évolue leur(s) position(s) dans l'espace (j'ai parfois fait des plans et/ou pris des photos). Quelles sont leurs caractéristiques apparentes : sexe, âge, ethnie, tenue vestimentaire, signes d'appartenance sociale. Existe-t-il des liens d'interconnaissance entre elles ? Lesquels ?

L'activité ou les activités : à quoi les personnes en question jouent-elles ? Les activités en cours répondent-elles à des règles formelles ? Lesquelles ? Existe-t-il une activité centrale (celle qui réunit le plus de monde et/ou qui fait le plus de bruit et/ou vers laquelle les regards sont tournés), des activités secondaires ? Les protagonistes sont-ils/elles tou·te·s en accord avec ces règles ?

Les rôles : quels sont les rôles remplis par les différentes personnes ? Selon quels critères ? Sexe ? Âge ? Ont-elles des interactions verbales ? Lesquelles ? De quelle manière (durée, hauteur et ton de la voix, etc.) ?

V. Principaux résultats (ENTD)

Pour adolescents comme adolescentes (11-18 ans), probabilité de déclarer pratique régulière :

- est au plus bas lorsque la PR du ménage n'a aucun diplôme
- est plus bas lorsque le revenu par UC est faible
- est plus bas en QPV
- chute avec la montée en âge

V. Principaux résultats (ENTD)

Un fossé sexué :

- notamment creusé durant les « années collège »
- systématiquement plus important dans les quartiers prioritaires

V. Principaux résultats (enquête qualitative)

V. Principaux résultats

Tendances d'évolution du nombre de garçons et de filles pratiquant-e-s selon différentes manières de pratiquer

	Garçons	Filles
Pratiques utilitaires	↘	↘
Pratiques ludiques	→	↘
Pratiques sportives	→	↘
Pratiques d'occupation	↗	↘
Pratiques non-localistes	↗	↘
Pratiques aventurières	↗	↘
Pratiques solitaires	↗	↘

V. Principaux résultats

Autres tendances observées

- Les « adeptes » (vélo=mode de déplacement préféré + loisir favori) sont principalement des garçons
- Aucun « adepte » (fille comme garçon) n'est issu d'un milieu défavorisé
- Les « adeptes » filles et garçons résident essentiellement dans des quartiers périphériques de l'hypercentre et de 1^{ère} couronne (hors QPV)
- Les résident-e-s de QPV ≠ pratiques « utilitaires ».

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE À L'ESTHÉTIQUE CORPORELLE

Devenir une femme ou un homme: apprendre à craindre ou ne pas craindre d'abîmer son corps

« Je comprends même pas pourquoi j'ai arrêté en fait. C'était un accident, mais c'était pas un accident, je veux dire, pas un traumatisme qui m'a arrêtée tout de suite. Voilà, c'était juste... je sais pas, du jour au lendemain je suis tombée, je me suis fait mal certes voilà, et un poignet un peu enflé, j'avais même une grosse cicatrice parce que ça m'avait arraché toute la peau et tout ça, et ça se voyait pendant plusieurs semaines, et puis j'ai pas repris. [...] Je suis plus remontée sur un vélo, enfin sur un vrai vélo, parce que je suis déjà allée en salle de sport pour faire... je sais plus comment on appelle, vous voyez ? les vélos en salle quoi ».

Awa, 18 ans, CAP métiers de la mode, 2^{ème} année

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE À L'ESTHÉTIQUE CORPORELLE

Devenir une femme ou un homme: apprendre à craindre ou ne pas craindre d'abîmer son corps

« En fait, ses copines et sa sœur [jumelle] les avaient eu [leurs règles] avant [...] et du coup quand Marina les a eu, elle était contente comme tout ! Et elle s'est sentie grande quoi ! Maquillage, tout ça, et c'est vrai que là, le vélo euh... elle en a plus trop fait, mais ses copines en faisaient plus de toute façon alors bon... »

Maman de Marina, 42 ans, éducatrice petite enfance.

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE AU RISQUE

- Si la vitesse moyenne à vélo des jeunes garçons de 8 à 12 ans tend à augmenter avec l'âge, celle des filles de la même classe d'âge commence à suivre la même tendance, puis diminue à partir de 10 ans (Briem *et al.*, 2004).
- Du fait d'une socialisation différenciée au risque, les filles sont - dès la préadolescence (9 à 12 ans) - moins enclines que les garçons à prendre des risques à pied et à vélo (Granié, 2013).
- Les Adoléscentes sont davantage découragées par des contextes de circulation à fort **volume de trafic** (Carver *et al.*, 2005), à **vitesse élevée** (Nelson et Woods, 2010) et 3) appelant à **cohabiter avec des véhicules motorisés** (Evenson *et al.*, 2006).
- Davantage maintenues dans la sphère domestique, les adolescentes consacrent davantage de temps à l'hygiène ; à s'habiller, aux études et à la formation ainsi qu'aux tâches ménagères (Blanpain and Daniel, 2004; Rouaud and Joseph, 2014; Portela, 2015).

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE AUX (ET PAR LES) ACTIVITÉS PHYSIQUES

Devenir un homme ou une femme : apprendre à forcer ou ne pas forcer

« Euh, en fait y'a plusieurs plaisirs à la fois dans le fait de pratiquer le vélo : en premier lieu c'est de faire un effort physique qui va dans mon cas par exemple, vous épuiser en fait, vous vider complètement, et moi je recherche souvent ça dans le vélo ; ensuite, y'a la performance, le fait de rouler vite, c'est pour ça que je pratique le vélo de route parce que on a une sensation de vitesse [...]. Je ne pars pas sans mon compteur, tout le temps, tout le temps, c'est impératif, je partirais pratiquement jamais si j'avais pas de compteur »

Père de Bastien, 46 ans

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE AUX (ET PAR LES) ACTIVITÉS PHYSIQUES

Devenir une femme ou un homme : apprendre à craindre ou ne pas craindre de s'aventurer



V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE AUX (ET PAR LES) ACTIVITÉS PHYSIQUES

Devenir une femme ou un homme : apprendre à craindre ou ne pas craindre de s'aventurer

Qui a entendu parler de **Fiona Kolbinger** ?

Qui a entendu parler de **Laurianne Plaçais** ?

Qui a entendu parler de **Denise Mueller-Korenek** ?

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE AUX (ET PAR LES) ACTIVITÉS PHYSIQUES

Devenir une femme ou un homme : apprendre à craindre ou ne pas craindre de s'aventurer



Parcours du Tour de France femmes 2024
(étape la plus longue = 167 km)
(distance totale < 1000 km)



Parcours du Tour de France (hommes) 2024
(étape la plus longue = 229 km)
(distance totale = 3.492 Km)

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE AUX (ET PAR LES) ACTIVITÉS PHYSIQUES

Devenir une femme ou un homme : apprendre à craindre ou ne pas craindre de s'aventurer

Distances

2.3.002 La distance maximum des épreuves d'une journée est fixée comme suit :

Calendrier international	Catégorie	Classe	Distance
<i>Jeux olympiques et championnats du monde</i>	ME		De 250 à 280 km
	WE		De 130 à 160 km
	MU		De 160 à 180 km
	MJ		De 120 à 140 km
	WJ		De 60 à 80 km
Championnats continentaux, jeux continentaux, jeux régionaux et championnats nationaux	ME		Maximum 240 km
	MU		Maximum 180 km
	WE		Maximum 140 km
	WU		Maximum 120 km
	MJ		Maximum 140 km
WJ		Maximum 80 km	
UCI WorldTour	ME	UWT	Distance fixée par le Conseil du Cyclisme Professionnel
Circuits continentaux	ME	1.Pro	Maximum 200km*
	ME	1.1	Maximum 200km*
	ME	1.2	Maximum 180km
	MU	1.2	Maximum 180km
Femme Elite	WE	WWT	Maximum 160 km
	WE	1.Pro	Maximum 140 km
	WE	1.1	Maximum 140km
	WE	1.2	Maximum 140km
Homme Juniors	MJ	1.Ncup	Maximum 140km
	MJ	1.1	Maximum 140km
Femme Juniors	WJ	1.Ncup	Maximum 80km
	WJ	1.1	Maximum 80km

Source: Règlement UCI du sport cycliste 2023

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE AUX (ET PAR LES) ACTIVITÉS PHYSIQUES

Devenir une femme ou un homme : apprendre à craindre ou ne pas craindre de s'aventurer

« L'été dernier pendant le Tour [...] je partais comme ça, sans savoir où je... avec l'idée de faire un max de bornes en fait [en]fin, des fois j'avais quand même une idée d'un endroit que je voulais atteindre, mais je savais pas par où j'allais passer, je faisais un peu au feeling, et si j'arrivais euh, à l'endroit, après je voulais aller plus loin, je me disais euh "là bas ça a l'air bien", je voulais voir, du coup après je rentrais il faisait nuit ! »

Jeremy, 18 ans, terminale S., quartier périphérique de l'hypercentre

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE AUX (ET PAR LES) ACTIVITÉS PHYSIQUES



Les vélos des adolescents



La bicyclette des adolescentes

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE AUX (ET PAR LES) ACTIVITÉS PHYSIQUES

Devenir un homme ou une femme : apprendre à forcer ou ne pas forcer

« Monsieur, c'est vrai que le vélo ça peut faire des grosses cuisses ? Parce que la sœur de ma copine [...] elle a lu un article sur internet qui dit que faire du vélo fort ça fait grossir les cuisses »

Notes de journal de terrain du mardi 13 octobre 2015, cour du lycée Jean Monnet, Strasbourg

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE AUX (ET PAR LES) ACTIVITÉS PHYSIQUES

Devenir un homme ou une femme : apprendre à forcer ou ne pas forcer



Le vélo est le sport parfait pour se muscler les jambes. Mais pour éviter l'effet Armstrong, mieux vaut savoir comment travailler pour se muscler en finesse.

Mouliner c'est la clef du succès

Pour muscler ses jambes en finesse et en longueur, mieux vaut privilégier un petit développement. La pratique en force favorise en effet la prise de volume. Vous saurez que vous moulinez si vous avez l'impression de pédaler sans forcer.

Pour les mêmes raisons, choisissez de préférence un parcours plat ou très peu vallonné.

L'astuce en plus: de manière générale, si vous souhaitez affiner votre silhouette optez pour des sorties longues, 1h minimum. On privilégie donc la durée plutôt que l'intensité, qui aura davantage tendance à développer la masse musculaire et donc à donner du volume.

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE AUX (ET PAR LES) ACTIVITÉS PHYSIQUES

Devenir une femme, apprendre à être transportée par l'homme

« Quand on a qu'un vélo, oui c'est toujours lui qui me transporte [...] Je pourrais le transporter, parce que je le fais souvent avec mes potes, mais là c'est plus logique que ça soit lui, parce qu'il a plus de force... et puis je trouve ça plus romantique ! ».

Claire, 17 ans, terminale ES

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE À ET PAR LA RUE

- L'offre de loisirs subventionnée par les collectivités s'adresse en moyenne à deux fois plus de garçons (que de filles).
- Les garçons représentent la très grande majorité des utilisateurs réguliers des maisons de quartier ou maisons de jeunes, près de 70 % des bénéficiaires d'activités sportives, et surtout pratiquement 100 % des utilisateurs d'équipements sportifs en accès libre (ex: *citystades* et *skateparks*) (Maruéjols and Raibaud, 2012).

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE À ET PAR LA RUE

Devenir une femme ou un homme : apprendre à craindre ou ne pas craindre de se déplacer seul-e

« Comme je faisais déjà plus femme [...] j'me faisais plus facilement siffler, accoster ou regarder, en plus comme c'était en VTT la position était pas... très... confortable... du coup ça me gênait un peu par rapport à ça quand y'avait les voitures derrière et tout, j'aimais pas trop... du coup j'ai arrêté »

Sara, 18 ans, BTS Métiers de l'Esthétique 1^{ère} année.

V. Principaux résultats

UNE SOCIALISATION SEXUÉE À ET PAR LA RUE

Devenir une femme, apprendre à être guidée et protégée par l'homme

« [mon petit-copain] si on peut il se met côté route, ou alors il roule juste derrière moi, comme ça je me fais pas siffler par les voitures...donc quand il est là je suis plus tranquille... mais sinon ça dépend euh en balade comme j'ai pas un super sens de l'orientation la plupart du temps c'est lui qui va être devant »

Célia, 17 ans, terminale S

V. Principaux résultats

UN CLIVAGE SEXUÉ RENFORCÉ EN MILIEU POPULAIRE ET DANS LES TERRITOIRES PEU CYCLISTES

- En France, les enfants de cadres ont sensiblement plus de chance de voir leur mère faire du vélo que les enfants d'ouvriers (Courbe, 2020).
- Les femmes issues de milieux défavorisés, en particulier les femmes immigrées de pays en développement, sont les plus susceptibles de ne jamais avoir appris à faire du vélo (Segert and Brunmayr, 2018), y compris aux Pays-Bas (Harms, 2007).
- Quelle que soit l'échelle considérée, plus la part modale du vélo est faible sur un territoire, plus la proportion de femmes parmi les cyclistes l'est aussi (Garrard *et al.*, 2012).
- La proportion de femmes parmi les cyclistes s'avère sensiblement plus forte dans les territoires les mieux aménagés pour le vélo (Heinen *et al.*, 2010), constat qui s'explique surtout par la plus grande dépendance des femmes à la présence d'installations cyclables séparées (Winters and Teschke, 2010 ; Griffin, 2015).

V. Principaux résultats

UN CLIVAGE SEXUÉ RENFORCÉ EN MILIEU POPULAIRE ET DANS LES TERRITOIRES PEU CYCLISTES

« Ici c'est pas... je sais pas ici une fille elle peut, elle va pas rester dans la rue comme ça toute seule avec son vélo »

Awa, 18 ans, CAP 2^{ème} année, Cronembourg (Strasbourg).

« Ici c'est juste des garçons qui font du vélo, mes copines elles font pas, si elles en faisaient ok mais ... si moi je prends un vélo toute seule, comme ça, j'traîne dans le quartier avec, les gens ils vont me regarder, ils vont dire "qu'est-ce qu'elle a elle !?" [rire]... ils vont parler, obligé ! »

Amina, 17 ans, Term. S., Mosson (Montpellier).

V. Principaux résultats

UN CLIVAGE SEXUÉ RENFORCÉ EN MILIEU POPULAIRE ET DANS LES TERRITOIRES PEU CYCLISTES

« J’fais pas vraiment du vélo [...] si quelqu’un a un vélo, je le prends, je fais un petit tour, je m’amuse et je le rends »

Sezai, 17 ans, déscolarisé, Hautepierre (QPV Strasbourg).

« Si je fais du vélo c’est juste pour faire euh vite fait, pas grand-chose, juste je prends un vélo, je lève un peu la roue, je fais des levers des trucs comme ça mais je fais pas vraiment du vélo, j’en fais plus du vélo »

Rayan, 1^{ère} STMG, Cronembourg (QPV Strasbourg).

V. Principaux résultats

UN CLIVAGE SEXUÉ MOINS MARQUÉ DANS LES MILIEUX FAVORISÉS SUR LE PLAN DU CAPITAL CULTUREL

Gwenaëlle* : « *[du vélo] J'en fais aussi pour le sport, pour rester en bonne santé [...] il y en a qui mangent, moi je fais du sport c'est comme ça ! [rires]* »

Nous : « *"Il y en a qui mangent", tu ne manges pas toi ?* »

Gwenaëlle : « *Si bien sûr, mais je veux dire... il y en a qui mangent trop, genre qui passent leur vie à Mc Do et qui après s'étonnent d'être grosses ! Il y en a je sais pas si elles réfléchissent beaucoup !* ».

**17 ans, terminale S.*

V. Principaux résultats

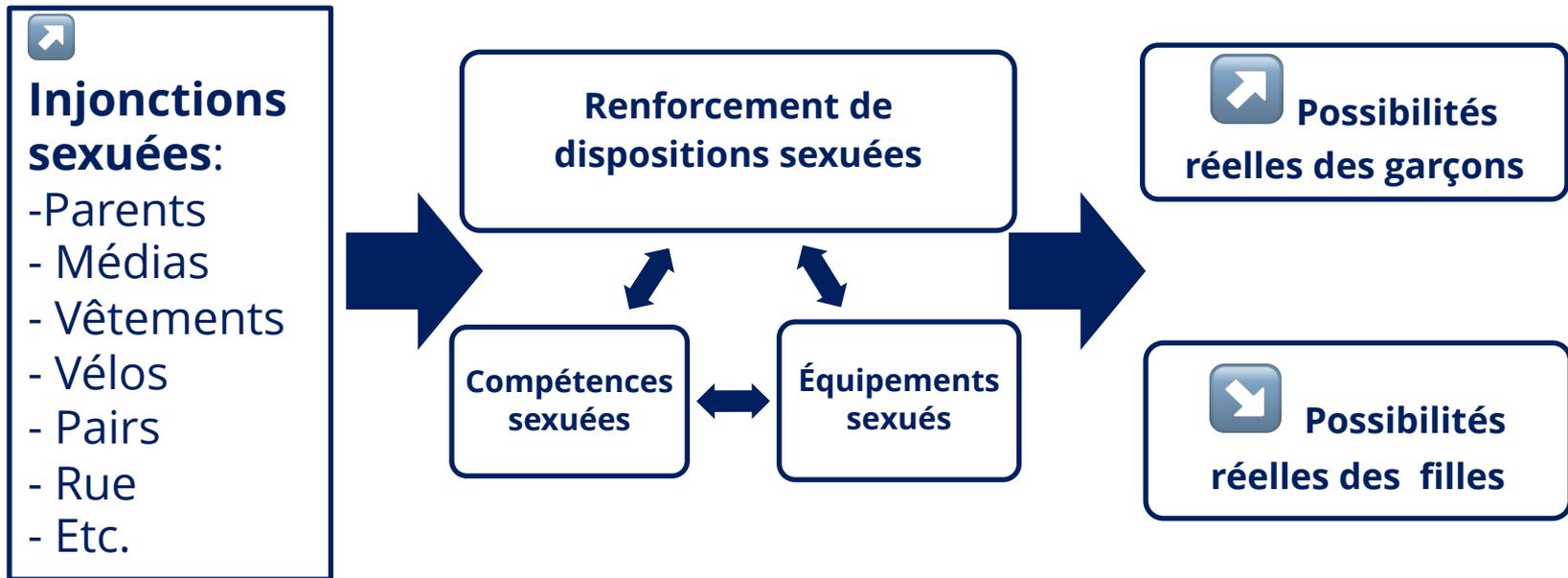
UN CLIVAGE SEXUÉ MOINS MARQUÉ DANS LES MILIEUX FAVORISÉS SUR LE PLAN DU CAPITAL CULTUREL

« Je ne vois que des avantages, tu fais du sport, c'est bon pour la santé, pour la planète, tu fais pas de bruit, tu prends pas de place [...] tu vas plus vite donc t'as moins de risque de faire embêter qu'à pied, ou même qu'en bus, en bus tu peux vite te retrouver emmerdée, et... coincée »

Claire, 17 ans, terminale ES.

V. conclusion

Rappel de la question de recherche: Dans quelle mesure – notamment au cours de l'adolescence – les alternatives réelles de mobilités à vélo des filles sont plus limitées que celles des garçons ?



V. conclusion

Rappel de la question de recherche: Dans quelle mesure – notamment au cours de l'adolescence – les alternatives réelles de mobilités à vélo des filles sont plus limitées que celles des garçons ?



Dispositions « FÉMININES » *restrictives*

- . soigner et protéger son corps
- . éviter de trop forcer physiquement
- . craindre de se déplacer seule
- . craindre de *s'aventurer*
- . craindre de *stationner* dans l'espace public



Possibilités réelles de pratiques

- . ludiques
- . routières
- . « de vitesse »/« de force »
- . d'endurance
- . solitaires
- . aventurières/improvisées
- . « de stationnement »

V. Conclusion - Perspectives en termes de recherche

- Étudier plus en détail les contextes faisant varier les potentialités de mobilité des individus en fonction des compétences et dispositions qu'ils ont incorporées au cours de leur parcours de vie ;
- Analyser plus finement comment les individus composent avec ces ressources pour gérer les injonctions plurielles, variables et souvent contradictoires auxquelles ils sont sujets en fonction de leur âge, de leur genre, de leur orientation sexuelle, de leur milieu socioéconomique, culturel et résidentiel, voire de leur religion (= approche « intersectionnelle »).

Merci pour votre attention

RETOUR À LA « QUESTION SCÉNARIO »:

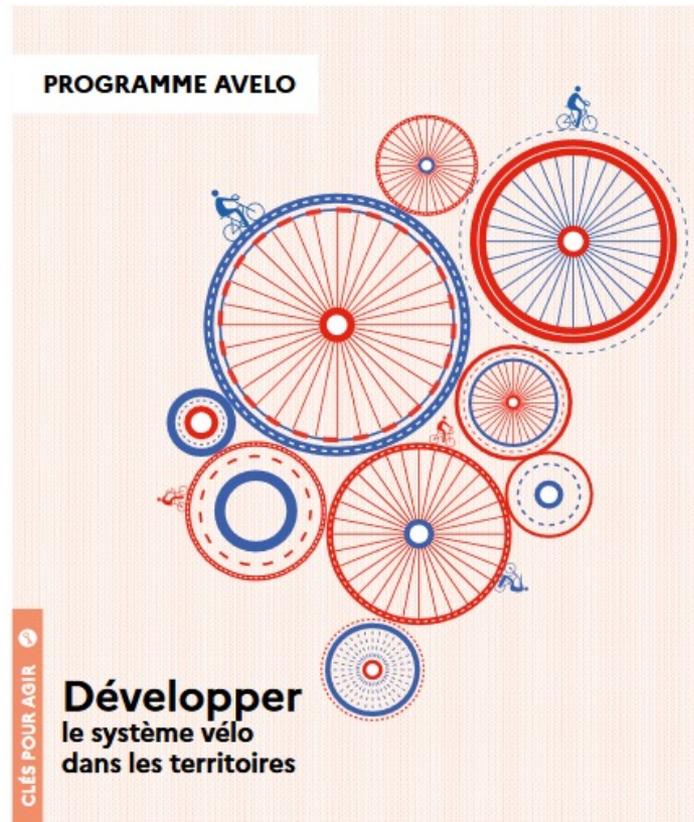
- Vous êtes nommé-e en tant que cadre dans une collectivité (de votre choix) où on vous apprend que la proportion des déplacements à vélo réalisés par des femmes s'élève à seulement 30%, et que cette tendance est encore plus creusée durant l'adolescence.
- Vous avez pour première mission de développer le vélo en veillant à promouvoir l'égalité femmes - hommes. Que décidez-vous de mettre en place?

Quelle serait votre stratégie, et surtout quels seraient vos arguments pour défendre cette stratégie ?

Merci pour votre attention



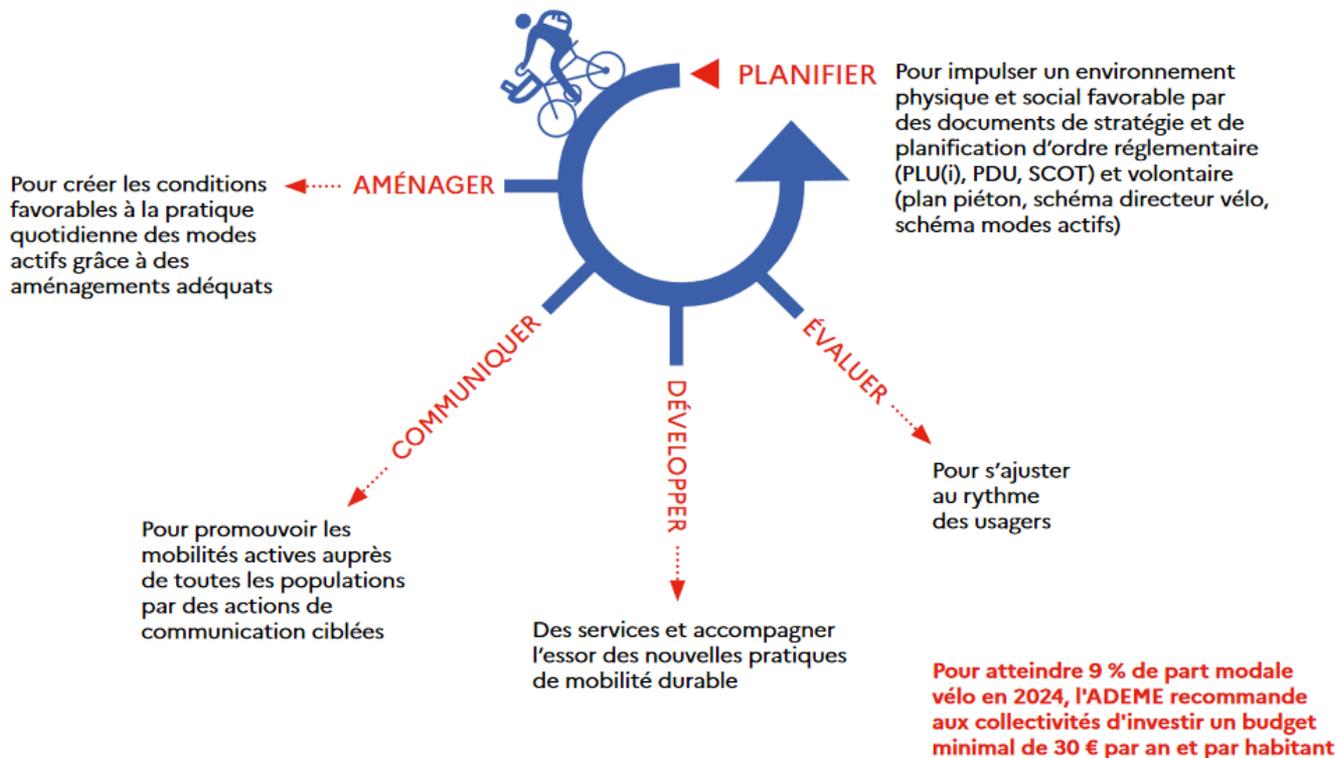
PROGRAMME AVELO



Le rôle des collectivités dans le développement du système vélo

LE SYSTÈME VÉLO, VISER LE BON ÉQUILIBRE

La planification est la première composante clé pour la réussite d'une politique de déplacements en faveur des modes actifs. Le déploiement du système vélo se complète en quatre volets essentiels :



Source: Programme À vélo – Développer le système vélo dans les territoires - Clés pour agir, 52 p.

COMMUNIQUER

10 ÉTAPES POUR UN PLAN DE COMMUNICATION SUR MESURE

- ▶ Identifier les objectifs
- ▶ Sélectionner les cibles prioritaires
- ▶ Identifier les changements souhaités pour chaque cible et les freins à lever
- ▶ Identifier les facteurs du milieu favorables ou défavorables aux changements souhaités
- ▶ Exposer les grandes lignes de messages clés
- ▶ Déterminer les canaux de communication
- ▶ Identifier les partenaires potentiels
- ▶ Organiser et planifier les actions
- ▶ Budgéter les ressources nécessaires
- ▶ Identifier les indicateurs et les outils d'évaluation

APPROCHE ET MÉTHODES D'ÉVALUATION

APPROCHE Globale

La méthode d'audit Bypad (Bicycle Policy Audit) considère la politique cyclable comme un processus dynamique, un ensemble de neuf champs d'intervention se développant en permanence et ayant des interdépendances fortes.

Avec cette méthode, tous les territoires peuvent faire leur propre évaluation via une analyse des forces et faiblesses de chaque champ de la politique cyclable.

Le rôle des collectivités dans le développement du système vélo



Retour à la littérature

GENRE ET ÂGE D'APPRENTISSAGE

- La formation aux compétences cyclistes peut avoir un impact plus important lorsqu'elle est dispensée avant l'adolescence (Jones 2017).
- Plus un enfant apprend jeune à faire du vélo, meilleures sont ensuite ses compétences (Zeuwts *et al.*, 2016).
- La pratique du vélo durant l'adolescence favoriserait grandement une image positive durable du vélo, des compétences cyclistes élevées (Thigpen et Handy, 2018 ; Thigpen, 2019) et une pratique plus fréquente à l'âge adulte (De Geus *et al.*, 2007 ; Bonham et Wilson, 2012 ; Abasahl *et al.*, 2018).

Retour à la littérature

Les effets des programmes visant à promouvoir le vélo chez les enfants/adolescent-e-s

➤ Des études se démarquent

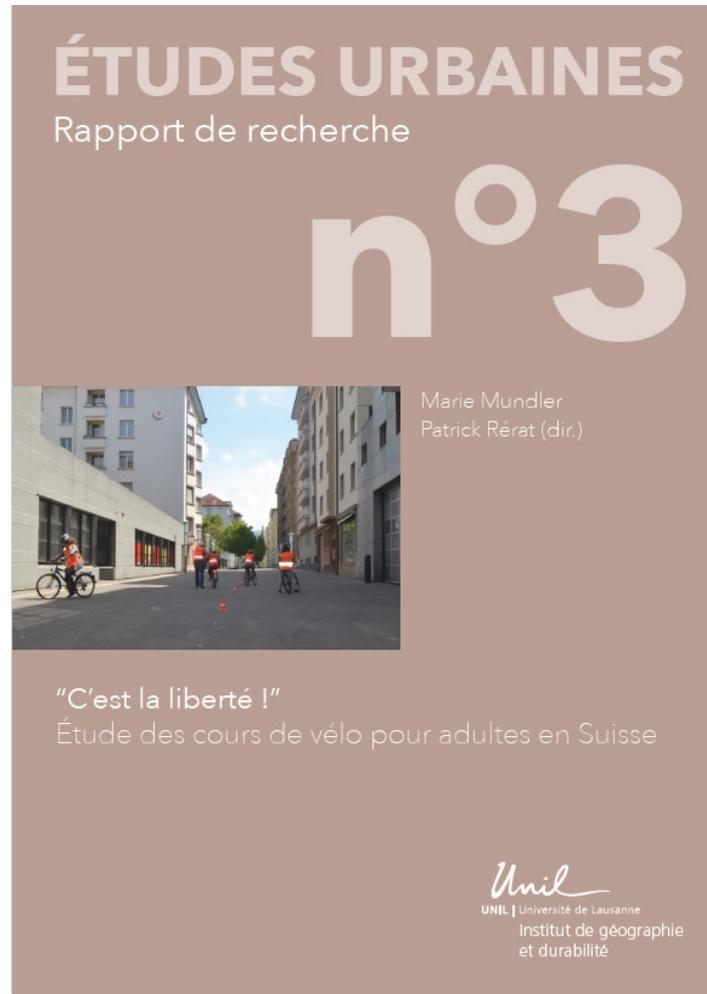
Marchiset G.V., Knobé S., Edzard E., Piombini A., Eaux C., 2018, « Usages du vélo et rapports aux espaces publics des enfants : permanence de la division par sexe dans un dispositif d'apprentissage dans un quartier populaire à Strasbourg », *Enfances Familles Générations*, 30.

- **Le cycle d'apprentissage n'a pas empêché d'observer « une différenciation sexuée, nette et persistante, en termes de contrôle du vélo, d'aisance technique et de rapport au risque, le sentiment de sécurité des filles tendant même à se dégrader ».**
- **Pour favoriser le vélo pour tou-te-s, il faudrait à la fois que les intervenant-e-s soient formé-e-s aux problématiques de genre, et que les familles soient mobilisées, particulièrement dans les quartiers socialement défavorisés.**

Retour à la littérature

Les effets des programmes de cours pour adultes ?

Retour à la littérature



Retour à la littérature

- Grande majorité des personnes enquêtées = femmes issues de l'immigration (parfois ciblées par les cours, mais le plus souvent majoritaires même lorsque les cours sont ouverts à tout le monde).
- (1) Culture vélo, (2) genre et (3) moyens économiques = Trois facteurs (entremêlés) « de non apprentissage » permettent d'expliquer en partie la surreprésentation des femmes issues de la migration.
- Principales sources de motivation = présence d'enfants en âge d'apprendre le vélo ; influence de l'entourage ; séparations ; déménagements ; besoins explicites de mobilité.

Source: Voir Mundler et Rérat (2018).

Retour à la littérature

Des impacts positifs regroupés en trois dimensions interreliées

-  **capacités de mobilité** (notamment favorisées par  estime de soi ;  compétences et processus de réappropriation du corps)
-  **sentiment de liberté dans l'environnement proche** [ autonomie et processus de (ré)appropriation du territoire environnant].
-  **inclusion dans la société** [ accès à certaines opportunités et activités ;  sentiment d'adhésion à la norme (savoir faire du vélo) ;  sentiment de mobilité contrainte/subie].

Source: Voir Mundler et Rérat (2018).

FeMVT





Agir « pour que les femmes puissent faire entendre leur point de vue dans le monde des transports publics, mais aussi pour que les transports publics soient pris en compte quand il est question du rôle des femmes dans l'aménagement du territoire ou de la ville ».

Des exemples d'actions de promotion du vélo en non-mixité



Des exemples d'actions de promotion du vélo en non-mixité



Non-mixité (en atelier d'auto-réparation)

ACCUEIL

VILLES

ÉVÉNEMENTS

POSITIONS

VÉLOSOPHIE

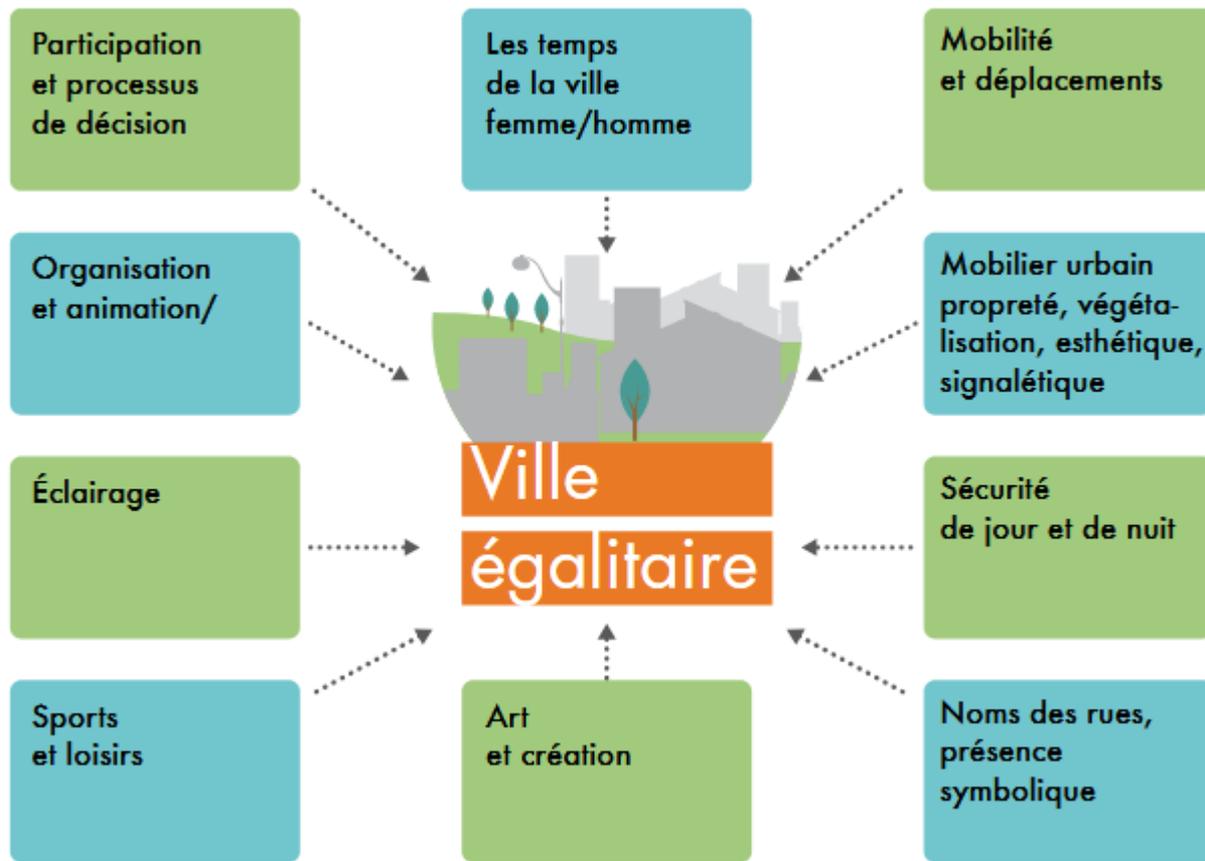
ORGANISATION

> Accueil

Certains ateliers vélorutionnaires proposent des sessions de réparation en non-mixité réservées aux femmes et trans. De cette question de non-mixité naissent des débats parfois posés de façon violente.

Cette initiative a pour but d'inviter des personnes habituellement écartées des activités mécaniques à venir se salir les mains pour plus d'autonomie dans l'entretien de leur vélo.

La non-mixité n'est pas une fin, mais un moyen d'amener plus de mixité dans les ateliers. Les ateliers non-mixtes sont un outil parmi beaucoup d'autres pour vivre dans une société moins inégalitaire.



Voir Guide référentiel 2 Genre et espace public, Mairie de Paris, 2021

Conclusion (1/3)

- **Il ne suffit pas d'avoir accès à un vélo et à des aménagements cyclables pour être enclin(e) à en faire sur le long terme**

Encore faut-il avoir acquis les compétences pour en faire.

Encore faut-il avoir appris à considérer positivement le vélo.

Encore faut-il avoir appris à l'entretenir (ou avoir les moyens de le faire entretenir).

Encore faut-il pouvoir le stationner de manière sécurisée.

Encore faut-il être en mesure (équipements, culture, compétences) d'en faire par temps pluvieux, froid, chaud, venté, etc

Encore faut-il être disposé à fournir des efforts physiques ; à se risquer dans un environnement souvent non pensé pour le vélo ; à afficher son corps en mouvement dans l'espace public ; à se déplacer seul(e) ; à s'aventurer ; à occuper l'espace public, de jour comme de nuit, etc.

- **La lutte contre les inégalités d'accès à l'espace public devrait constituer un axe prioritaire de la lutte contre les inégalités d'accès aux APS.**

Conclusion (2/3)

- Il ne suffit pas d'investir massivement dans des aménagements cyclables séparés et bien éclairés pour parvenir à l'égalité entre les femmes et les hommes.
- C'est toute la société patriarcale qu'il faudrait déconstruire.
- Agir sur les processus de construction du genre à tous les niveaux (famille, éducation, médias, urbanisme, sport, etc.).
- Penser et construire la ville de manière plus systémique
- Encourager la recherche pour mieux connaître les processus de construction des inégalités

Conclusion (3/3)

- **Agir sur le plan éducatif**, notamment en formant les éducatrices aux problématiques de genre et aux dynamiques intersectionnelles.
- **Vélo = instrument de distinction sociale**. Certains individus des classes dominantes se l'approprient en discréditant celles ou ceux qui semblent les moins à même de répondre aux injonctions sanito-environnementales actuelles. Face à ce constat, **tout l'enjeu est d'éviter que la promotion du vélo ne devienne une entreprise de morale stigmatisante pour les individus des milieux sociaux et spatiaux les plus défavorisés.**

Retour à la littérature (sur le casque)

Lucke-Wold, Brandon, K Pierre, F Dawoud, et M Gutierrez. 2020. « Changing the Culture: Improving Helmet Utilization to Prevent Traumatic Brain Injury ». *Journal of emergency medicine forecast* 3 (1): 1020.

Les diverses initiatives et campagnes en faveur du port du casque mises à l'essai dans le monde entier ont généralement atteint leur objectif, qui était d'accroître le port du casque et de réduire les lésions cérébrales.

Face au constat qu'une grande partie des personnes ne portant pas de casque ont des pairs qui ne portent pas de casque, les efforts déployés prennent souvent la forme d'**événements et d'activités scolaires et extrascolaires axées sur la sécurité.**

Retour à la littérature (sur le casque)

- Le fait que les cyclistes portent un casque augmente leur risque d'être doublé-e-s de manière rapprochée (Walker, 2006; Etemad *et al.*, 2016 ; Walker et Robinson, 2019)
- Les conducteurs-rices laissent généralement plus de place lorsqu'ils doublent une femme (Walker, 2006; Etemad *et al.*, 2016)
- Le port d'une perruque semble donc davantage réduire le risque de collision que le port d'un casque (Walker, 2006).

Etemad H., Costello S.B. et Wilson D.J. (2016) Using an instrumented bicycle to help understand cyclists' perception of risk, IPENZ Transportation Group Conference, Auckland 7-9 mars

Walker I. (2006) « Drivers overtaking bicyclists: Objective data on the effects of riding position, helmet use, vehicle type and apparent gender », in *Accident Analysis & Prevention*, Volume 39, Issue 2, page 417-425

Walker, Ian, et Dorothy L. Robinson. (2019). « Bicycle Helmet Wearing Is Associated with Closer Overtaking by Drivers: A Response to Olivier and Walter, 2013 ». *Accident Analysis & Prevention* 123 (février): 107-13

Retour à la littérature (sur les mesures incitatives)

- Les incitations financières positives peuvent jouer un rôle important dans la promotion de la marche et du vélo (Martin, Suhrcke et Ogilvie, 2012).
- Qu'il s'agisse d'aides à l'achat d'un VAE (Fyhri, Sundfør et Weber, 2016), de mise à disposition de vélos gratuits (Bunde, 1997 ; Bauman et al., 2008 ; Hemmingsson et al., 2009 ; Martin, Suhrcke et Ogilvie, 2012 ; Fitch et al., 2022), ou de paiements conditionnés aux déplacements actifs réalisés (Finkelstein et al., 2008 ; de Kruijf et al., 2018), les impacts observés portent sur la fréquence ou la distance parcourue, voire sur les avantages en termes d'environnement, de congestion et de santé (de Kruijf et al., 2018), mais sans questionner les effets sociaux de ces dispositifs.

Retour à la littérature (les mesures incitatives)

Une étude américaine s'est démarquée en explorant les freins à l'utilisation de système de vélo en libre-service proposant des abonnements à prix réduit, chez les **populations défavorisées** (de couleur et/ou à faibles revenus). Il en ressort que ces populations, particulièrement peu susceptibles d'avoir des amis ou de la famille ayant déjà utilisé un système de vélo en libre-service, sont à la fois **les plus découragées par le coût** de ces dispositifs (et la crainte de devoir régler des frais inattendus) et **les plus mal informées** des avantages dont elles peuvent bénéficier.

Pourtant, une fois abonnées, elles sont particulièrement enclines à déclarer que le tarif réduit (et les économies générées sur leur budget transport) a été très important dans leur décision, et elles utilisent le système de vélo en libre-service aussi fréquemment que les autres membres (McNeil, Broach et Dill, 2018).

Littérature critique de la démarche « santéiste » (morale pratique et normative relative au mouvement des corps)

- Risque de stigmatisation des populations les plus éloignées des normes de « santé active » (Rail, 2016; Vieille-Marchiset, 2019; Perrin, Dumas et Vieille Marchiset, 2021; Perrier, Perrin et Issanchou, 2022).
- « Morale de l'effort » et de la responsabilité individuelle (Génolini et Clément, 2010), opposition entre la bonne vie active et la mauvaise vie inactive (Vieille-Marchiset, 2020).
- « Idéologie de la culpabilité » (Crawford, 1981; Génolini et Clément, 2010).
- Catégorisations de l'action publique, gouvernement des corps (Fassin et Memmi, 2004; Honta et al., 2018) et reproduction de formes classiques de domination (Génolini et Clément, 2010; Vieille-Marchiset, 2019; Gasparini et Knobé, 2021).

Quelles évolutions des fréquentations vélo depuis la crise sanitaire?



COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE

FRÉQUENTATIONS VÉLO EN FRANCE 2021

Bulletin n°7 – du 10/11/2021



CHIFFRES CLÉS 2021

Du 1^{er} janvier au 7 novembre

Par rapport à 2019

+28 % de passages de vélos

+26 % en semaine

+35 % le week-end

Par rapport à 2019
et par milieu

 **+32 %** en urbain

 **+21 %** en périurbain

 **+14 %** en rural

FRÉQUENTATIONS VÉLO EN FRANCE 2022

Bulletin n°3 – du 07/09/2022



CHIFFRES CLÉS 2022

Du 1^{er} janvier au 04 septembre

Par rapport à 2021

+11 % de passages de vélos

+14 % en semaine

+3 % le week-end

Par rapport à 2021
et par milieu

 **+14 %** en urbain

 **-1 %** en périurbain

 **+0 %** en rural

FRÉQUENTATIONS VÉLO EN FRANCE 2023

Bulletin n°8 – du 12/01/2024



CHIFFRES CLÉS 2023

Du 1^{er} janvier au 31 décembre

Par rapport à 2022

+5 % de passages de vélos

+7 % en semaine

+0 % le week-end

Selon le milieu

 **+6 %** en urbain

 **+0 %** en périurbain

 **+0 %** en rural

Augmentation de 5 % de la fréquentation vélo à l'échelle nationale.

PRINCIPALES LIGNES STRATÉGIQUES DES POLITIQUES « VÉLO » EN FRANCE ET DANS LES TERRITOIRES

Les premiers aménagements cyclables

- Les premiers aménagements cyclables sont construits à la toute fin du XIXe siècle [en France, première piste cyclable («trottoir cyclable»): avenue de la Grande Armée à Paris, en 1897].
- À l'époque, le but est surtout de fournir un revêtement plus confortable que les routes pavées (ou chemins boueux) afin de permettre aux populations aisées propriétaires d'une bicyclette de quitter les villes pour découvrir la campagne.
- Les « touring clubs » participent au financement des aménagements.

Source: Puchaczewski, 2022

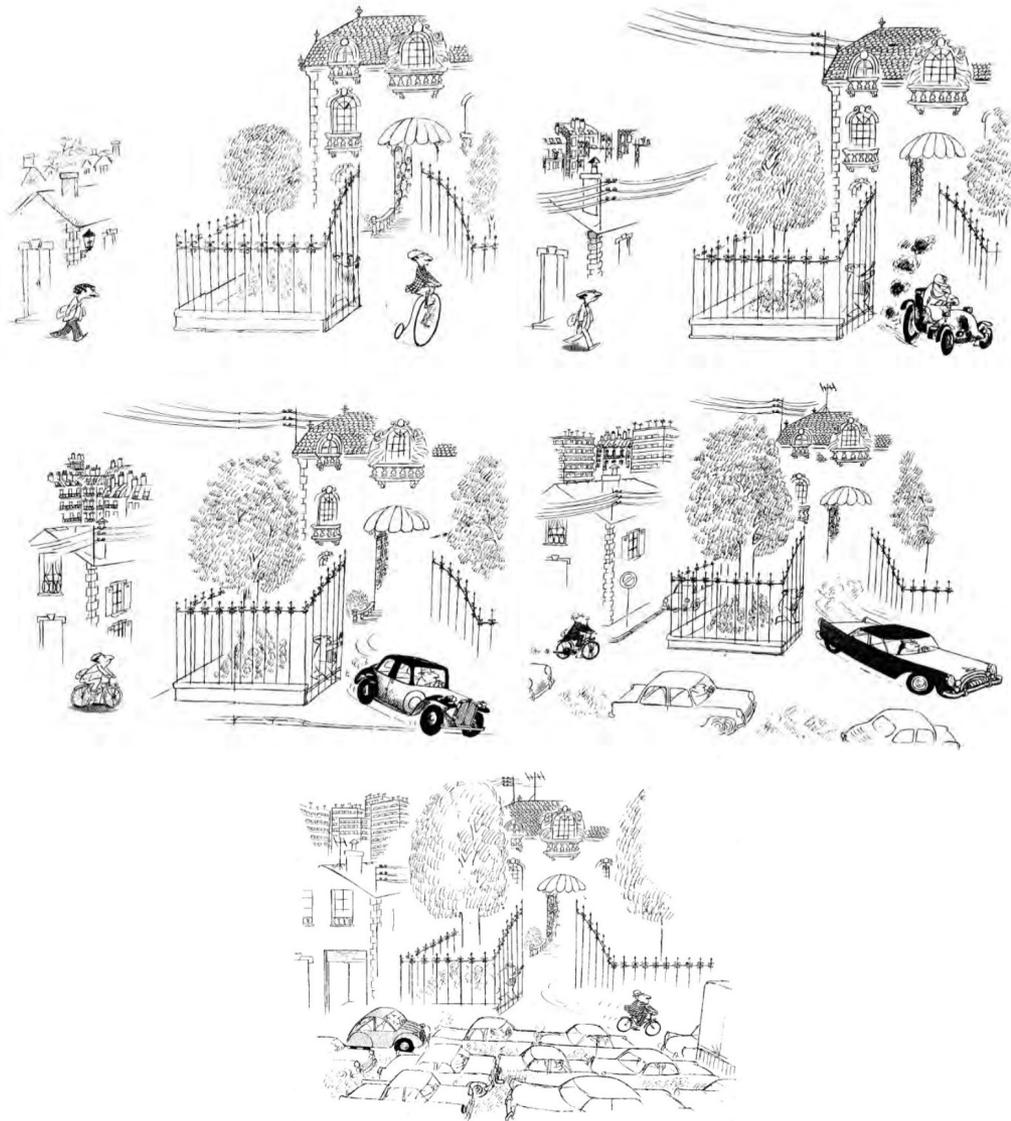


Figure 1.3 : Planche extraite de Rien n'est simple représentant l'évolution des habitudes de mobilité en fonction des classes sociales – Sempé, 1962

Les politiques cyclables à l'heure de la modernité automobile

- Au début du 20^{ème} siècle, les élites délaissent le vélo pour l'automobile, nouveau symbole de modernité.
- Le vélo garde une image forte associée au loisir et au sport, mais permet à de plus en plus de personnes (classes moyennes, femmes, classes populaires et ouvrières) d'accéder à une nouvelle forme de mobilité.
- Le revêtement des routes est amélioré avec la diffusion du macadam.
=> Les projets de construction d'aménagements cyclables vont suivre une autre logique.

Source: Puchaczewski, 2022

Les politiques cyclables à l'heure de la modernité automobile

- Dès le premier Congrès international de la route tenu à Paris en 1908, les promoteurs de l'automobile réclament des voies dédiées aux vélos pour « **dégager la chaussée des cyclistes qui l'encombrent** » (Héran, 2014, p. 54).
- Cette logique (accorder une place majeure à la voiture) se répand à mesure que les dirigeants et les ingénieurs de trafic, sous l'influence d'une **idéologie moderniste**, se convainquent que **la voiture constitue le futur des déplacements** (Carstensen, Ebert 2012).

Source: Puchaczewski, 2022

Les politiques cyclables à l'heure de la modernité automobile

- Durant les Trente glorieuses, selon une conception de la ville se voulant rationnelle et fonctionnelle, la part belle est faite à la voiture.
- On passe de 2,3 millions de véhicules en 1950, à 6,2 millions en 1960, 13,7 millions en 1970 et 21 millions en 1980 (Saunier 2016).
- À partir de 1955 (Carré 1998), beaucoup d'aménagements cyclables sont supprimés pour faciliter la circulation et le stationnement des voitures.
- On peut difficilement parler de politique cyclable avant les années 1970.

Source: Puchaczewski, 2022

Les prémices du retour du vélo

- À la fin des années 1960 et au début des années 1970, le modèle centré sur l'automobile commence à être remis en question.
- Le rapport Buchanan (1963), met au jour les conséquences néfastes de son usage généralisé : elle « *menace l'environnement de plusieurs façons : danger, peur, bruit, fumée, vibrations, préjudice esthétique.* »
- Le modèle de croissance des Trente Glorieuses est remis en cause par les nouvelles générations (ex: mai 1968 en France).

Source: Puchaczewski, 2022

Les prémices du retour du vélo

- Le mouvement écologiste prend de l'ampleur
- 1969 : fondation de l'association Les amis de la Terre aux États-Unis
- 1970 : fondation de son antenne Française
- 1971: création du ministère de l'Environnement. Le vélo est érigé en symbole du mouvement écologiste
- Convergences entre les « cyclo-écologistes », les défenseurs de la nature et des espaces sauvages et les militants en faveur d'un urbanisme plus vivable
- Opposition à la création de nouvelles routes qui conduit à la périurbanisation et au renforcement de la dépendance automobile (Lambert, 2004).

Source: Puchaczewski, 2022

Les prémices du retour du vélo



Figure 3.3 : Manifeste vélorutionnaire des Amis de la Terre, Mai 1976

Source: Puchaczewski, 2022

Les prémices du retour du vélo

- Les préoccupations environnementales se doublent de préoccupations énergétiques avec les chocs pétroliers à partir de 1973 (Héran, 2014).
- Les mouvements écologistes insistent de plus en plus sur le pouvoir « non destructeur » du vélo qui permet de lutter contre l'illusion du progrès industriel (Gaboriau, 1991, p. 28).

= discours socialement très clivant, il « ne peut guère être reçu que par des jeunes, des marginaux d'origine bourgeoise, des intellectuels... Le caractère ludique de la bicyclette par exemple, n'apparaîtra qu'à ceux qui ont le choix entre divers modes de transport et qui n'ont pas travaillé dix heures sur un chantier » (Verdès-Leroux, 1974, p. 242).

Source: Puchaczewski, 2022

Les prémices du retour du vélo

- Revalorisation de l'exercice physique avec l'apparition de nouvelles pratiques du vélo en provenance des États-Unis (invention du mountain bike ou VTT et du triathlon au milieu des années 1970) => réappropriation du vélo loisir par les classes moyennes supérieures (Gaboriau, 1991 ; Bertho-Lavenir, 1998).
- L'effort physique, longtemps évité et considéré comme pénible, est de plus en plus recherché et valorisé => Le vélo redevient pour certains un outil de distinction sociale.

Source: Puchaczewski, 2022

Les prémices du retour du vélo

- Crise de 1974 déterminante: la pratique du vélo augmente significativement « avant que les premières mesures des pouvoirs publics aient pu faire leur effet » (Héran, 2014, p. 96),
- René Dumont, premier candidat écologiste à l'élection présidentielle arrive aux meetings à vélo.
- La même année (1974), le mouvement de défense de la bicyclette (MDB) est créé à Paris et une association comparable voit le jour à Grenoble.
- L'année suivante, le Comité d'action deux-roues (CADR) est fondé à Strasbourg => Fédération des usagers de la bicyclette en 1980 (FUBicy, puis FUB).

Source: Puchaczewski, 2022

Les premières politiques cyclables?

- 1974: Le Service d'études techniques, des routes et autoroutes (SETRA) édite un guide intitulé « *Aménagements en faveur des cyclistes et cyclomotoristes* ».
- Le ministre de l'équipement envoie aux directions départementales de l'équipement une circulaire intitulée « *Réhabilitation et promotion des aménagements destinés à favoriser les déplacements en bicyclette et en cyclomoteur.* »

« *Le gouvernement a demandé à tous les Français d'économiser l'énergie. La crise de l'énergie, la lutte désormais engagée contre le gaspillage, la nécessité de concevoir et aménager des villes plus humaines, nous conduisent à examiner avec un nouvel état d'esprit la conception et le fonctionnement de notre système de transports en privilégiant les modes de transports qui consomment le moins d'énergie* » (Galley, 1974).

Source: Puchaczewski, 2022

Les premières politiques cyclables?

- Non-distinction entre vélo et deux-roues motorisé = fort cloisonnement des politiques (Favier-Ambrosini, 2016).
- L'amalgame entre les divers types de deux-roue favorise grandement la surestimation du risque d'accident à vélo (Héran, 2014).
- Cette surestimation de la dangerosité réelle du vélo urbain serait renforcée par les principales mesures visant à développer son usage. Consistant essentiellement à éduquer les cyclistes à la prudence et au respect des règles, à leur imposer le port du casque et à les séparer de la circulation automobile, ces mesures auraient finalement pour effet de dissuader (Horton, 2007).

Source: Puchaczewski, 2022

Les premières politiques cyclables?

- Désignation de correspondants vélo dans les CETE (centres d'études techniques de l'Équipement) pour diffuser l'expertise en région
- Attribution de subventions à la création d'aménagements cyclables, de façon ponctuelle d'abord, puis par le biais d'un cofinancement systématique à partir de décembre 1977 (Héran, 2014)
- Cela permet à certaines municipalités d'enclencher des politiques cyclables, comme l'expérience des vélos jaunes à La Rochelle (1976) (Huré, Passalacqua 2015), ou les premiers schémas cyclables à Strasbourg ou Chambéry (1978)
- Mais le cofinancement est supprimé dès 1980 lors des premières politiques d'austérité consécutives au choc pétrolier de 1979, et les correspondants vélo en régions sont supprimés en 1982 avec la décentralisation.
- Les villes sont livrées à elles-mêmes.

Source: Puchaczewski, 2022

Une prise en compte du vélo longtemps partielle

Années 1970-1980

- La doctrine qui domine se décline en 4 « solutions recommandées » (Héran, 2014) :
 - Des parkings en ouvrage en centre-ville
 - Un réseau autoroutier « largement dimensionné » permettant l'accès au centre
 - Des transports en commun en site propre en surface en périphérie et en sous-sol dans le centre
 - Un secteur piétonnier dans l'hypercentre commercial et historique

- Le vélo est oublié et la réponse des pouvoirs publics se porte massivement sur les transports en commun.

Source: Puchaczewski, 2022

Une prise en compte du vélo longtemps partielle

- Les vélos restent assimilés aux cyclomoteurs sous le vocable de deux-roues légers jusqu'aux années 1990 (Papon, 2012)

*« À cette époque, nous nous comportions, en France, effectivement comme si le mot “vélo” était tabou. Au mieux, on le cachait sous le mot “Deux-roues”, **comme si seul ce qui est motorisé avait droit à la vie**. La chose elle-même n'avait quasiment plus d'existence officielle. » (Lesens, 1998)*

Source: Puchaczewski, 2022

Années 1980-1990 : affirmation progressive du vélo comme mode-clé dans le nouveau paradigme de la mobilité durable

➤ Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) (1982)

=> définition d'un «droit au transport »: « *droit de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité* »

➤ La LOTI est surtout fondamentale pour les transports publics car elle réaffirme leur besoin, leur rôle dans l'aménagement du territoire, et symbolise l'entrée dans un nouveau paradigme où ceux-ci ont la priorité face à la voiture.

➤ Si elle est centrée sur les infrastructures et qu'elle ignore les modes actifs, elle commence à aborder une vision multimodale (article 28).

Source: Puchaczewski, 2022

Années 1980-1990 : affirmation progressive du vélo comme mode-clé dans le nouveau paradigme de la mobilité durable

Le rôle-clé des usagers et associations

« [La] mise à l'agenda locale du vélo en ville [...] emprunte le plus souvent la voie d'une mobilisation externe des associations d'usagers, c'est-à-dire que la cause de la bicyclette est d'abord portée par des groupes d'intérêt se constituant en dehors du champ institutionnel » (Huré 2013)

Source: Puchaczewski, 2022

Années 1980-1990 : affirmation progressive du vélo comme mode-clé dans le nouveau paradigme de la mobilité durable

Le rôle-clé des usagers et associations

Année de création	Nom de l'association (<i>Nom actuel</i>)	Agglomération
1974	Mouvement de Défense de la Bicyclette (<i>Mieux se déplacer à Bicyclette</i>)	Paris
1974	Association pour le développement des transports en commun, voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise (ADTC)	Grenoble
1975	Comité d'action Deux-Roues 67	Strasbourg
Avant 1980 (cyclotourisme)	Lyon Vélo	Lyon
1980	Vélo-Cité	Bordeaux
1980	Association Vélo (2 Pieds 2 Roues)	Toulouse
1982	Association Droit au Vélo	Lille
1982	Usagers cyclistes de Montpellier (<i>remplacée par Vélocité Grand Montpellier</i>)	Montpellier
1990	Route Bleue (<i>remplacée par Rayons d'Action</i>)	Rennes
1991	Place au Vélo	Nantes
1996	Collectif Vélos en Ville	Marseille
2019	Nice à Vélo	Nice

Tableau 3.1 : Dates de première création d'associations de promotion du vélo urbain dans les 12 plus grandes aires d'attraction françaises – Sources : Huré 2013, Héran 2014, Marrec 2017, FUB, associations

Source: Puchaczewski, 2022

Années 1980-1990 : affirmation progressive du vélo comme mode-clé dans le nouveau paradigme de la mobilité durable

Le rôle-clé des usagers et associations

- Les associations pro-vélo suivent un certain nombre de tendances communes à l'ensemble du milieu associatif (Dusong, 2021) : notamment une institutionnalisation (Bellegarde, 2003) et une professionnalisation (Moreau, Hély, 2007).
- Construction progressive d'une expertise (Aguttes, 2006) et d'une légitimité vis-à-vis des institutions locales, au moyen notamment du passage « *d'un statut de défenseur d'une cause à celui de représentation des usagers, catégorie mieux reconnue par les institutions publiques* » (Huré, 2013).

Source: Puchaczewski, 2022

Années 1980-1990 : affirmation progressive du vélo comme mode-clé dans le nouveau paradigme de la mobilité durable

La construction d'une nouvelle doctrine d'aménagement urbain?

➤ 1988: Création à Bordeaux du Club des Villes Cyclables (CVC)

➤ 1988: Premier congrès du CVC

- Première fois qu'on parle officiellement de « politiques cyclables ».

➤ 1990: 2^{ème} congrès du CVC

*« Les municipalités s'affranchissent progressivement de l'expertise des services de l'État en s'appuyant sur des instruments de circulation pour poursuivre des recherches à l'étranger et faire circuler les savoirs entre les villes. Ces instruments légitiment de nouvelles normes d'action pour les institutions publiques urbaines au sein du Club. »
(Huré 2013)*

- Nouvelle doctrine basée sur le partage de la voirie plutôt que sur la séparation des flux.

- Avènement de la bande cyclable

Source: Puchaczewski, 2022

Années 1990: Affirmation du référentiel de la mobilité durable au niveau national

La LAURE, symbole d'une institutionnalisation de la mobilité durable au niveau national

- Tournant sous l'effet de la montée en force de l'idée du développement durable.
- 1991: création de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)
- « L'injonction au développement durable » (Hamman 2014), mais aussi le travail des groupes de pression associatifs et du Club des Villes Cyclables, sont directement liés à une nouvelle institutionnalisation du vélo, qui amène l'État à prendre de nouvelles mesures en sa faveur à partir de 1993 (Huré, 2013).
- 1995: création du CERTU (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques)

Source: Puchaczewski, 2022

Années 1990: Affirmation du référentiel de la mobilité durable au niveau national

La LAURE, symbole d'une institutionnalisation de la mobilité durable au niveau national

- Loi LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) adoptée en décembre 1996: étape majeure dans l'institutionnalisation du nouveau référentiel de la mobilité durable
 - Vise la « *diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied.* »
 - Rend obligatoires les PDU ainsi que la création d'aménagements cyclables lors de la création ou de la réfection de voiries urbaines.

Source: Puchaczewski, 2022

Années 1990: Affirmation du référentiel de la mobilité durable au niveau national

« **Mobility turn** » (Sheller, Urry 2006): changement de référentiel

En intégrant à la réflexion l'ensemble des enjeux sociaux, environnementaux, économiques, sanitaires, urbanistiques, et en partant des pratiques des individus, une place nouvelle est donnée aux aspects sociaux, personnels et spatiaux des déplacements, qui complètent utilement les variables traditionnelles de distance, vitesse, capacité pour donner une image plus complète de la mobilité. Ce nouveau paradigme (de la mobilité) touche donc les milieux professionnels et les politiques, mais aussi les milieux scientifiques.

« Lorsqu'une infrastructure routière est saturée, l'ancien référentiel conduit à augmenter sa capacité pour écouler les flux, tandis que le nouveau référentiel pose d'abord la question des besoins en mobilité et de la meilleure façon de les satisfaire » (Puchaczewski, 2022, p. 206)

Source: Puchaczewski, 2022

Années 1990: Affirmation du référentiel de la mobilité durable au niveau national

L'adaptation de la législation au nouveau référentiel

Le gouvernement enclenche deux principaux chantiers:

Chantier n°1: développement du réseau national des itinéraires cyclables interurbains

- 1997: création de l'Association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes (AF3V)
- 1998: Adoption du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes
- 1999: Création de l'Association des Départements Cyclables.

Source: Puchaczewski, 2022

Depuis les années 1990: Affirmation du référentiel de la mobilité durable au niveau national

L'adaptation de la législation au nouveau référentiel

Le gouvernement enclenche deux principaux chantiers:

Chantier n°2:

- Adaptation du code de la route au nouveau référentiel de la mobilité durable.

Dès 1990, la vitesse est abaissée de 60 à 50km/h en agglomération, et la zone 30 est introduite dans le code de la route.

- En 1998: interdiction des pistes cyclables aux 2 roues motorisés, fin de leur caractère obligatoire pour les cyclistes, création du sas vélo.

- En 2008 : apparition des zones de rencontre et systématisation des double-sens cyclables en zones apaisées.

- 2012, un "plan national vélo" regroupe des mesures telles que le cédez-le passage cycliste au feu ou l'obligation de local vélo dans les immeubles.

- 2015: le plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) et la loi pour la Transition Énergétique et pour la Croissance Verte (TEPCV) amènent encore d'autres adaptations du code de la route (en termes de sécurité) ainsi que l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV).

Années 2000-2010 : institutionnalisation et retour du vélo ?

Les évolutions récentes des systèmes d'acteurs locaux

- Loi Chevènement de 1999: création des communautés d'agglomération. **Renforcement de l'intercommunalité** => Mutualisation des moyens et réflexion à une échelle plus adéquate que celle des départements pour développer les mobilités quotidiennes.
- Acte II de la décentralisation = moyen pour l'État de transférer des charges aux collectivités sans aligner les moyens correspondants.
=> Années 2010 = baisses successives des dotations de l'État mettent à mal les finances du bloc local.
- L'Acte III de la décentralisation, lancé à partir de 2013 et traduit par les lois de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM, 2014), et portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRE, 2015) => renforcement du couple intercommunalité/région => création des Métropoles (qui reprennent la compétence voirie des Départements sur leur territoire.

Années 2000-2010 : institutionnalisation et retour du vélo ?

Un renforcement du mouvement Vélorution

À partir de 2004, le mouvement Vélorution* (groupe de pression essentiellement indépendant) devient une force significative à travers la plupart des grandes villes de France.

* peut être considéré comme une « contre culture » dans la mesure où il défend surtout des valeurs anticapitalistes, altermondialistes, écologistes et radicales/anarchistes (Dauncey, 2012).

Années 2000-2010 : institutionnalisation et retour du vélo ?

Une institutionnalisation croissante des politiques cyclables

En 2004, un rapport gouvernemental met en évidence l'importance de la bicyclette dans un large éventail de domaines de politique publique : urbanisme, qualité de vie, santé, cohésion sociale et territoriale, sport et tourisme (Dauncey, 2014).

Le vélo est présenté comme un « mode individuel aux vertus individuelles et collectives » (p. 9) : « La valorisation de cet atout – faire de son trajet quotidien un temps d'exercice physique – doit être hissée en tête des argumentaires en faveur du développement du vélo dans notre pays, dans l'intérêt de chacun, dans l'intérêt de la collectivité en agissant ainsi sur le bien-être individuel et sur la diminution des dépenses de santé » (p. 9).

Années 2000-2010 : institutionnalisation et retour du vélo ?

Une institutionnalisation croissante des politiques cyclables

En 2005, une commission permanente interfédérations du cyclisme est créée pour gérer une politique du « cyclisme pour tous ».

Peu à peu les membres de la commission s'interrogent sur les liens qu'ils ont intérêt à tisser avec les principaux acteurs du développement du vélo utilitaire.

Lors du 2^{ème} congrès national du sport pour tous (2010), il est acté que « revenir au Cyclisme pour Tous, s'est d'abord réinvestir le vélo mode de transport » (FFC, 2010, p. 9). La FFC doit agir « au côté des autres fédérations, à un niveau national comme à un niveau local, dans les actions de lobbying pour pousser les collectivités à avancer sur la réalisation d'aménagements cyclables ».

Années 2000-2010 : institutionnalisation et retour du vélo ?

Une institutionnalisation croissante des politiques cyclables

2006: Un poste de « coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo » est institué afin de coordonner l'ensemble des politiques menées par les différents ministères. Il s'appuie aussi sur des relais dans les services en région. Il a un « rôle d'écoute et d'appui aux associations d'élus, d'usagers, de professionnels et de techniciens » (MEEM, 2016, p. 5).

Années 2000-2010 : institutionnalisation et retour du vélo ?

Une institutionnalisation croissante des politiques cyclables

- Renforcement des réseaux de coopération nationaux et transnationaux du vélo (Huré, 2013).
- Développement des vélos en libre-service (VéloSTAR à Rennes en 1998, Vélo'v à Lyon en 2005 et Vélib" à Paris en 2007).
- Les Métropoles affirment de plus en plus leurs politiques cyclables, à travers la désignation d'élus, le recrutement de techniciens, l'identification et l'augmentation de budgets dédiés, le développement de services.
- Petit à petit, des collectivités plus petites, notamment des communautés d'agglomération, se saisissent du sujet.

Pour aller plus loin...

À commander (gratuitement) sur le site du Cerema

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general?keyword=v%C3%A9lo>

LE CEREMA ACTIVITÉS ET SERVICES EN RÉGIONS RECHERCHE, INNOVATION & INTERNATIONAL CENTRE DE RESSOURCES LE MAG

CATEGORIE +

PUBLICATIONS TRADUITES +

RÉFÉRENCE CEREMA

N° ISBN

OK

0.00 €

0.00 €

0.00 €

0.00 €

0.00 €

0.00 €

0.00 €

Vélo stationnement

Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement

Conocimientos básicos en seguridad vial

Pour aller plus loin...

À commander (gratuitement) sur le site de l'ADEME

<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/4425-developper-le-systeme-velo-dans-les-territoires-9791029718083.html>

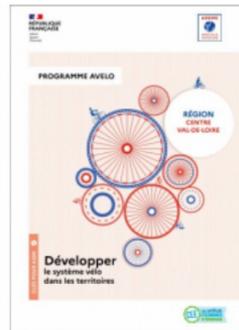
[Créer mon compte](#) / [Se connecter](#)



la Librairie

Panier : 0 Produits

DOCUMENTS LIÉS (13)



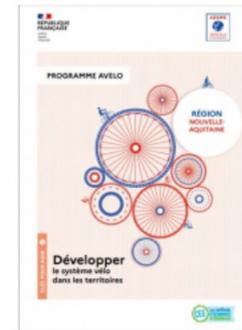
DÉVELOPPER LE SYSTÈME VÉLO EN RÉGION CENTRE VAL DE LOIRE

Gratuit



DÉVELOPPER LE SYSTÈME VÉLO EN RÉGION HAUTS DE FRANCE

Gratuit



DÉVELOPPER LE SYSTÈME VÉLO EN RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Gratuit

PROGRAMME AVELO



CLÉS POUR AGIR

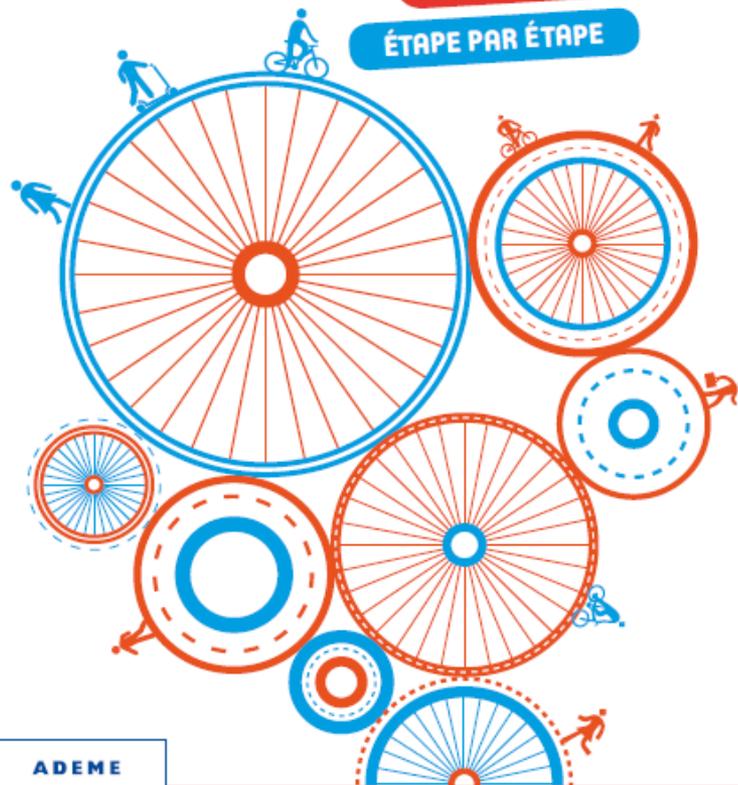
**Développer la culture vélo
dans les territoires**



DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS

SUR LES TERRITOIRES

ÉTAPE PAR ÉTAPE



ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie

CAHIER RESSOURCES
À L'USAGE DES COLLECTIVITÉS

Les impacts économiques d'un aménagement cyclable

Élaboration d'une méthode d'évaluation

ANALYSES
ET CONNAISSANCE
Collection

n° 225



PREFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement
DREAL

direction régionale de l'environnement, de l'aménagement
et du logement Pays de la Loire



GUIDE

LE **COÛT** DES
POLITIQUES VÉLO


CLUB DES villes
& territoires
cyclables

JUIN 2019

Guide à destination
des collectivités
sur le comptage
des cyclistes
en milieu urbain



Observatoire des mobilités actives



CLUB DES **villes**
& **territoires**
cyclables

DÉVELOPPER LE TOURISME À VÉLO DANS LES TERRITOIRES



 **vélo & territoires**
COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

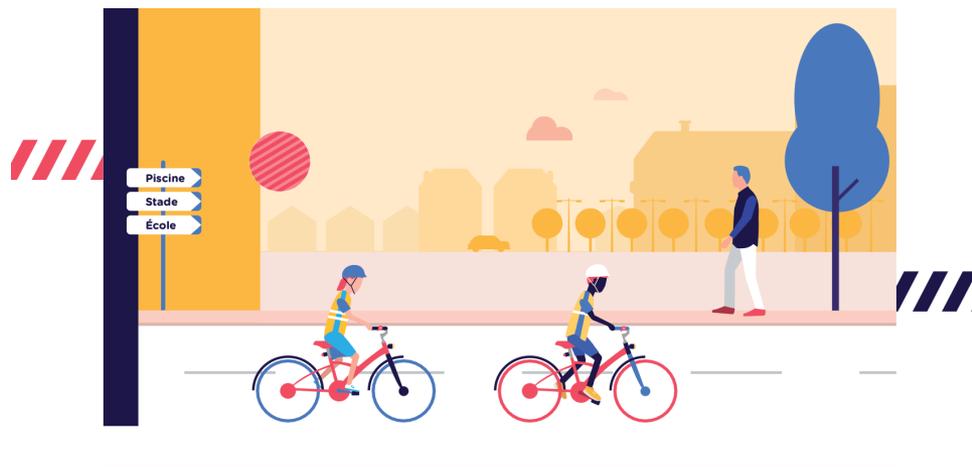
GUIDE D'ACCOMPAGNEMENT DU SAVOIR ROULER À VELO À L'USAGE DES COLLECTIVITÉS



Lancés en 2019, les dispositifs « Aisance Aquatique » et « Savoir Rouler à Vélo » ont pour objectif de **garantir à chaque enfant l'acquisition de savoirs sportifs fondamentaux indispensables pour leur épanouissement, leur santé, leur autonomie et leur sécurité.**

Afin d'accompagner les collectivités dans la mise en œuvre de ces deux dispositifs, le ministère chargé des Sports a élaboré 2 guides construits autour de fiches thématiques.

Ces 2 guides portent l'ambition de donner aux collectivités les **clés de compréhension et de mise en œuvre**, pour l'un de l'Aisance Aquatique, pour l'autre du **Savoir Rouler à Vélo**. Construits autour de 6 fiches thématiques, ils ont vocation à fournir des informations générales et pratiques et s'accompagnent à la fin de chaque fiche de liens pour aller plus loin dans les informations et ressources à disposition.



Classe renversée

Politiques Publiques et Stratégies des Organisations Sportives (PPSOS)

Cours du 31 janvier (classe renversée)

Marquer comme terminé

Modifier

Télécharger le dossier

- ▼ 
- ▼  Dossier Effets de la crise sanitaire
 -  Adam-Sayagh-Buhler-JTH.pdf
 -  Adam-Sayagh-Buhler-Transport Policy.pdf
 -  Article Morio et Raimbault agenda vélo covid.pdf
- ▼  Dossier Plans vélo et marche
 -  Plan velo et marche-2023-2027.pdf
 -  Plan vélo et mobilités actives 2018.pdf
- ▼  Dossier Politiques vélo et marche dans les collectivités
 -  enquête-politiques-modes-actifs-2022_collectivités-rapport-complet.pdf
- ▼  Dossier vélo et milieux défavorisés
 -  marche et vélo- QPV-CVTCM.pdf
 -  vélo-inclusion-CVTCM.pdf

Grille d'évaluation indicative	
Organisation et clarté	/5
- soin	
- structure	
- équilibre	
- respect du format (si format demandé)	
- syntaxe	
- orthographe	
Pertinence	/10
- compréhension du sujet	
- précision des connaissances mobilisées	
- cohérence	
- capacité à mobiliser des exemples concrets	
- capacité à proposer une réflexion nuancée	
« Scientificité »	/5
- capacité à mobiliser correctement les concepts et mots clés	
- capacité à s'appuyer sur des références (publications scientifiques, littérature grise, guides pratiques, etc.)	