



Année universitaire 2024-2025

☒ Master 1^{ère} année ☐ Master 2^{ème} année

Master STAPS mention : *Management du Sport*

Parcours : *Gestion et stratégie du sport*

MEMOIRE

TITRE : *La vélocipédie, une pratique sportive et sociale ancrée dans sa contemporanéité*

Par : Malo MORINIERE

Sous la direction de : Fabien WILLE

Soutenu à la Faculté des Sciences du Sport et
de l'Éducation Physique le :

« La Faculté des Sciences du Sport et de l'Éducation Physique n'entend donner aucune approbation aux opinions émises dans les mémoires; celles-ci sont propres à leurs auteurs. »

Résumé (français)

Ce mémoire s'intéresse aux usages sociaux du vélo en France, en tant que pratique à la fois utilitaire, écologique, politique et identitaire. À travers une revue de littérature et une enquête par questionnaire menée auprès de 488 répondant·es, ce travail analyse les profils des cyclistes, leurs motivations, leurs freins et leurs représentations. L'étude montre que si le vélo se démocratise peu à peu, son usage reste marqué par des inégalités sociales, territoriales et de genre. Les résultats soulignent notamment l'importance des politiques publiques et des infrastructures cyclables, mais aussi le rôle des représentations sociales et médiatiques dans l'appropriation du vélo. Ce mémoire met en lumière le potentiel du vélo comme outil de transition écologique et de justice sociale, tout en rappelant les conditions nécessaires à une mobilité plus inclusive.

Mots-clés : vélo, mobilités, pratiques sociales, écologie, inégalités, politiques publiques

Abstract (English)

This research paper focuses on the social uses of cycling in France, considering it as a utilitarian, ecological, political, and identity-based practice. Through a literature review and a quantitative survey conducted with 488 respondents, the study analyzes cyclist profiles, motivations, obstacles, and perceptions. The results show that while cycling is gradually becoming more widespread, its use still reflects strong social, territorial, and gender inequalities. The findings highlight the importance of public policies and cycling infrastructure, as well as the impact of media and social representations on how cycling is adopted. This research underlines the potential of the bicycle as a tool for ecological transition and social justice, while emphasizing the conditions needed to promote more inclusive mobility.

Keywords: cycling, mobility, social practices, ecology, inequalities, public policy

Sommaire

I. Revue de littérature	16
1. Histoire sociale du vélo	16
2. Dimensions contemporaines du vélo	219
II. Cadrage méthodologique	29
1. La délimitation des champs d'observation	29
2. La conception de l'outil d'enquête	30
3. Tester et diffuser l'instrument d'observation	37
4. Procéder à la collecte des informations.....	38
III. Problématique.....	39
IV. Analyse des résultats	40
1. Profils, usages et motivations des cyclistes : vers une démocratisation du vélo ?..	40
2. Comprendre les freins à la pratique du vélo : enjeux sociaux, territoriaux et relationnels.....	52
3. Le rôle des collectivités dans le développement du vélo	62
V. Conclusion.....	72
VI. Bibliographie.....	74

Choix du sujet :

Le vélo, dans ses différentes dimensions, est devenu au fil des années un objet central de mes recherches. Il dépasse largement son rôle initial de simple moyen de transport ou de pratique sportive. Aujourd'hui, le vélo incarne une multitude de problématiques sociales, environnementales et politiques. Il est fascinant de voir comment cet objet, à la fois simple et universel, peut refléter les transformations des sociétés contemporaines, tout en participant activement à ces évolutions.

Mon intérêt pour ce sujet vient d'une volonté de comprendre comment un objet aussi ordinaire peut prendre une telle place dans les débats actuels. Que ce soit à travers les politiques publiques, qui cherchent à encourager son usage, ou via les médias, qui façonnent les perceptions des citoyens, le vélo est omniprésent. Mais il ne se limite pas à ces aspects institutionnels. Il est aussi, pour beaucoup, un symbole d'engagement individuel et collectif, particulièrement dans les luttes écologiques et sociales.

Ce travail me permet d'interroger le rôle du vélo dans différents contextes : urbains, écologiques, sportifs ou encore culturels. À travers ces différentes approches, je cherche à mieux comprendre comment cet objet simple peut devenir un vecteur de changement et un marqueur d'identité.

En explorant ce thème, plusieurs questions m'ont interpellé. Par exemple, comment le vélo, d'abord objet de distinction sociale, est-il devenu un symbole d'émancipation et de justice sociale ? Comment les politiques publiques influencent-elles les pratiques cyclistes ? Comment les médias traditionnels et numériques participent-ils à la construction des représentations du vélo et des cyclistes ? Peut-on imaginer à l'avenir une entente cycliste-automobiliste ? Enfin, dans quelle mesure le vélo peut-il contribuer à répondre aux enjeux contemporains, comme la transition écologique ou la réduction des inégalités territoriales ? Ces questions montrent que l'étude du vélo dépasse les considérations techniques pour toucher à des enjeux bien plus larges, comme les inégalités sociales, la réappropriation de l'espace public ou encore la lutte contre le réchauffement climatique.

Enfin, mon approche se veut transversale. J'ai voulu croiser des données historiques avec des analyses contemporaines pour mieux comprendre comment le vélo s'inscrit dans le temps long et dans les problématiques actuelles. Le vélo n'est pas seulement un objet du passé, il est au cœur des débats de demain.

Remerciements :

Je tiens à exprimer ma gratitude à toutes celles et ceux qui ont contribué, de près ou de loin, à la réalisation de ce mémoire.

Tout d'abord, je remercie **Monsieur Fabien Wille**, mon directeur de mémoire, pour son accompagnement précieux tout au long de ce travail. Ses conseils avisés, ses idées pertinentes m'ont permis de structurer ma réflexion et d'affiner mes analyses.

Je souhaite également remercier **Madame Louchet**, pour son soutien global et ses enseignements lors des cours de méthodologie de mémoire durant toute l'année universitaire 2024-2025. Sa rigueur, son écoute et ses retours constructifs ont grandement contribué à la qualité de ce travail.

Un grand merci enfin à **tous les répondants** de mon questionnaire. Votre participation et la diversité de vos profils ont constitué une base solide et riche de données, sans laquelle cette étude n'aurait pas été possible. Votre engagement et votre bienveillance donnent tout son sens à ce mémoire.

À toutes et tous, je vous adresse mes plus sincères remerciements.

Introduction

À première vue, le vélo peut sembler anodin : un objet du quotidien, simple, pratique, connu de tous. Pourtant, derrière cette apparente banalité, se cache une richesse sociale, historique et politique qui en fait aujourd'hui un véritable sujet d'étude. Utilisé à la fois comme moyen de transport, outil de loisir, symbole écologique ou encore vecteur d'engagement, le vélo est devenu un objet central dans les réflexions contemporaines sur la mobilité, la ville, l'environnement et les modes de vie.

Depuis quelques années, son usage connaît un regain d'intérêt en France comme ailleurs. Porté par des préoccupations écologiques, sanitaires et économiques, il est au cœur des politiques publiques de mobilité durable. Le vélo est aussi promu comme une solution face aux enjeux de congestion urbaine, de sédentarité ou encore de transition énergétique. Dans ce contexte, il incarne une promesse : celle d'un mode de déplacement plus doux, plus accessible, plus respectueux de l'environnement.

Mais au-delà de ces discours souvent valorisants, la pratique du vélo révèle aussi des inégalités sociales et territoriales. Elle interroge la manière dont les individus s'approprient l'espace public, les différences d'accès selon le genre, les revenus ou le lieu de vie, et les représentations construites autour de cet objet. Étudier le vélo, c'est donc aussi observer les dynamiques sociales contemporaines, les imaginaires collectifs et les politiques de la mobilité.

C'est dans cette perspective que s'inscrit ce mémoire, en explorant le vélo non seulement comme pratique physique ou utilitaire, mais comme phénomène social à part entière. Avant de formuler une problématique spécifique, il convient de s'appuyer sur une revue de littérature, qui permettra d'éclairer les enjeux historiques et actuels liés à cet objet, et de mieux comprendre les dimensions multiples de la vélocipédie dans la société contemporaine.

I. Revue de littérature

Depuis son invention au XIX^e siècle, le vélo a su traverser les époques et les bouleversements sociaux, devenant bien plus qu'un simple moyen de transport. Il est aujourd'hui un symbole complexe, mêlant histoire, écologie, sport et politique. De ses débuts comme objet réservé à une élite bourgeoise à sa démocratisation parmi les classes populaires, le vélo a accompagné les transformations sociales tout en reflétant les aspirations et les tensions de chaque époque.

L'étude du vélo permet aussi de s'interroger sur des enjeux actuels majeurs, comme la transition écologique, les luttes pour l'égalité des genres ou encore les politiques publiques liées à la mobilité. À travers cette analyse, il s'agit de comprendre comment un objet apparemment banal s'est imposé comme un acteur central dans les débats contemporains.

1. Histoire sociale du vélo

1.1 Classes sociales et démocratisation du vélo

Depuis son invention au début du XIX^e siècle, le vélo a traversé les époques en s'adaptant aux transformations sociales, culturelles et économiques. D'abord perçu comme une innovation technologique, il s'est peu à peu intégré au quotidien, devenant à la fois un symbole d'émancipation et un marqueur de différenciation sociale. Le vélo reflète ainsi bien les changements de la société française, passant d'une appropriation bourgeoise à une démocratisation plus populaire (Gaboriau, 1991), avant de devenir un outil de renouveau écologique. À travers une approche historique, cette partie cherche à explorer deux aspects fondamentaux : l'appropriation du vélo par les différentes classes sociales au fil du temps et son rôle dans l'émancipation des femmes.

Lors de ses premières décennies, le vélo était un objet coûteux, réservé principalement aux classes aisées. Un des premiers vélos, le grand-bi, avec sa roue avant démesurée, est rapidement devenu un symbole de prestige et de distinction sociale, souvent utilisé par les bourgeois dans les stations balnéaires ou les résidences à la campagne (Gaboriau, 1991). Ce véhicule incarnait la modernité technique et l'élégance, bien que son usage soit resté limité à une élite. Le vélo était conçu comme une monture de transport, directement inspirée du cheval,

à la fois dans son vocabulaire et dans son esthétique. Le guidon, par exemple, était assimilé aux rênes, tandis que les pédales représentaient les étriers (Thompson, 1998).

Photo du grand-bi en 1880 (Ville de Chatou)



L'apparition de nouvelles technologies à la fin du XIX^{ème} siècle, comme la chaîne et le pneumatique, a permis au vélo de se démocratiser. Le tourisme, les courses cyclistes et la location de vélos ont participé à sa popularisation. L'industrialisation de la production, la réduction des coûts de fabrication, ainsi que l'apparition de l'automobile, prise par la classe supérieure, ont favorisé son appropriation par les classes populaires. Toutefois, la manière dont on utilisait et représentait le vélo variait selon les milieux sociaux. Tandis que les bourgeois prônaient une position droite et élégante pour refléter leur statut, les cyclistes populaires recherchaient avant tout la vitesse et l'efficacité, adoptant une posture penchée davantage associée à une pratique utilitaire ou compétitive (Thompson, 1998). Le vélo est ainsi devenu un moyen de transport essentiel, particulièrement dans les zones rurales où les infrastructures de transport public manquaient, transformant la bicyclette en un outil utilitaire et abordable (Héran, 2014).

Au fil du temps, la bicyclette s'est révélée être bien plus qu'un simple moyen de locomotion. Elle a joué un rôle crucial pendant les guerres mondiales, utilisée aussi bien par les civils que par l'armée. Pendant la Seconde Guerre mondiale, Gino Bartali, célèbre cycliste, s'en est servi pour transporter des documents secrets pour la Résistance italienne. Par ailleurs, les bataillons cyclistes ont pu se déplacer rapidement et discrètement dans les zones de conflit (Toscano, 2023).

Au-delà de ces enjeux militaires, le vélo s'est également inscrit dans les luttes sociales. Les syndicats l'ont utilisé comme un symbole de justice sociale, revendiquant de meilleures conditions de mobilité pour les travailleurs et le développement d'infrastructures cyclables (Gaboriau, 1991). La bicyclette était aussi emblématique des congés payés de 1936, les routes se couvrant de tandems et de vélos, synonymes de liberté et d'émancipation².

Dans ce contexte, le « vélocipédard », figure associée aux classes populaires, illustre un défi aux normes bourgeoises par sa posture penchée, son style utilitaire et son indépendance, contribuant à faire de la bicyclette un symbole de transformation sociale (Thompson, 1998). Ce contraste entre tradition et modernité se reflète parfaitement dans l'histoire du cyclisme professionnel, notamment à travers la rivalité entre Jacques Anquetil et Raymond Poulidor. Comme l'explique Michel Winock, Anquetil représente la modernité avec une approche méthodique et tournée vers la performance, tandis que Poulidor incarne un monde rural plus traditionnel, marqué par l'effort et la persévérance (Winock, 2008). Cette opposition dépasse le cadre du sport : Anquetil, stratège et gestionnaire, reflète une économie tournée vers la réussite et le progrès, tandis que Poulidor, attaché à ses racines rurales, symbolise ceux qui luttent dans un monde libéral de plus en plus compétitif (Winock, 2008).

1.2 Émancipation des femmes par le vélo

Le vélo a également joué un rôle déterminant dans l'émancipation des femmes en leur donnant plus de liberté et d'autonomie. Susan B. Anthony, une des grandes figures du mouvement féministe aux États-Unis au XIX^e siècle, disait que la bicyclette avait « *fait plus pour l'émancipation des femmes que n'importe quoi d'autre* » (Gagné, 2017). Cette affirmation illustre le rôle du vélo dans l'accès des femmes à une plus grande autonomie, tant sociale

² Questions d'Histoire. (2017). *La démocratisation du vélo*.

qu'économique. En effet, le vélo permettait aux femmes de s'éloigner des espaces strictement surveillés, leur offrant une mobilité nouvelle. Comme le souligne Thompson, « *la jeune femme à bicyclette pouvait se dérober à la surveillance de ses parents et partager des moments d'intimité avec l'élu de son cœur* » (Thompson, 1998) .

Cependant, cette avancée s'est heurtée à de nombreuses résistances. Dès la fin du XIX^e siècle, l'adoption du vélo par les femmes a provoqué de vives réactions dans les milieux conservateurs. Les critiques portaient sur les tenues vestimentaires associées à la pratique du cyclisme, comme le pantalon ou les jupes raccourcies, jugées indécentes. Ces résistances traduisent une tension entre les normes patriarcales et les opportunités offertes par cette innovation. La bicyclette, décrite comme un « *partenaire technologique de la femme nouvelle* », a suscité des craintes exagérées dans l'opinion publique (Thompson, 1998). Certains craignaient qu'elle incite à des comportements immoraux ou qu'elle permette une émancipation sociale et sexuelle menaçant l'ordre moral. À l'époque, certains médecins voyaient dans le mouvement des cuisses à vélo un risque de « frictions des lèvres et du clitoris », alimentant ainsi des inquiétudes sur des comportements jugés « vicieux » (Thompson, 1998). Ces résistances médicales reflétaient autant une inquiétude face aux changements dans la société qu'un moyen de garder le contrôle sur le corps des femmes (Thompson, 1998). En réalité, comme l'expliquent certains médecins plus progressistes, « *l'activité du corps et la distraction de l'esprit suffisent largement à dissiper cet inconvénient au cas où il se produirait* » (Thompson, 1998).

En parallèle de cette émancipation, le vélo s'est progressivement imposé comme un outil de libération et de compétition. En France, des figures comme Louise Michel ont défendu le vélo comme un moyen d'émancipation pour les femmes. Louise Michel (1830-1905), militante anarchiste et féministe, s'est battue pour offrir aux femmes plus de liberté et d'éducation. Pour elle, le vélo représentait un outil de libération personnelle et collective (Gagné.D, 2017). Au début du XX^e siècle, les premières compétitions féminines, même rares, ont permis de changer la place des femmes dans le sport. Elles mettaient en avant leur endurance et leurs capacités physiques, des aspects souvent négligés à l'époque (Gagné.D, 2017). Ces courses étaient parfois vues comme une menace pour l'ordre établi, mais elles ont contribué à reconnaître les compétences sportives des femmes (Thompson.C, 1998).

Le vélo a permis de franchir certaines barrières sociales et culturelles, et continue d'être une manière pour les femmes de s'émanciper. Par exemple, dans des pays comme l'Iran ou

l'Afghanistan, des femmes utilisent le vélo pour revendiquer leurs droits fondamentaux. En effet Ali Khamenei, guide de la révolution de l'Iran a déclaré en 2016 « *les femmes qui font du vélo en public et devant les yeux des namahram, attirent souvent l'attention des hommes et poussent la société vers la corruption morale et la débauche* ». Alors des femmes, iraniennes, afghanes prennent leur vélo pour résister et aller à l'encontre de ses idées conservatrices. Des initiatives menées par des ONG comme Cyclisme Solidaire, une organisation à but non lucratif qui offre un service de livraison à vélo bénévole, montrent que le vélo reste un outil de lutte pour l'égalité (Héran, 2014).

Même si le vélo semble s'être démocratisé, des inégalités persistent. Dans les grandes villes, il est parfois vu comme un objet réservé à une élite, alors que dans les zones rurales, il reste surtout un moyen de transport pratique. Ces différences montrent un conflit entre modernité et tradition dans son usage. En plus, des études montrent que l'accès au vélo varie beaucoup selon les revenus, les genres et les régions³. Cette perception trouve ses racines dans l'histoire sociale du vélo : le cycliste « gentleman » des débuts s'opposait au « vélocipédard », incarnant des valeurs distinctes de distinction sociale et de mobilité populaire (Thompson, 1998). La petite reine est passée au fil de son histoire d'un espace bourgeois, à un espace populaire puis depuis les années 1970 est entrée dans un espace écologique (Gaboriau, 1991).

Cependant, cette vision variée du vélo montre aussi des inégalités sociales. Par exemple, les vélos pliants ou électriques, qui sont souvent chers, restent plus accessibles aux classes moyennes supérieures. Leur succès récent dans les villes met en lumière un paradoxe : ils symbolisent l'écologie, mais leur fabrication, surtout à cause des batteries, demande beaucoup de ressources (Jouenne, 2020). Le vélo reflète aussi des tensions dans les idées. Noël Jouenne citera Hartmut Rosa⁴ en expliquant que d'un côté, la petite reine représente un ralentissement, un retour à plus de simplicité, voire une opposition aux valeurs modernes comme la vitesse et la performance. De l'autre, le développement des vélos électriques, surtout adoptés par des cadres et des classes supérieures, montre une appropriation orientée vers le confort et la productivité, en laissant de côté l'effort physique et l'aspect communautaire qui étaient autrefois liés au vélo (Jouenne, 2020). L'histoire sociale du vélo montre ainsi qu'il

³ Contributeur. (2021, 5 juillet). *Vive le vélo ! Une politique publique ambitieuse pour la petite reine*. La Fabrique Écologique.

⁴ Rosa H., 2012, *Aliénation et accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*

incarne des aspirations contradictoires : un symbole d'émancipation et de progrès pour certains, un outil utilitaire et contestataire pour d'autres (Thompson, 1998).

L'histoire sociale du vélo montre qu'il a deux visages : il est à la fois un moteur de changement social et un reflet des inégalités dans nos sociétés. Que ce soit à travers l'émancipation des femmes, son passage d'un objet réservé à l'élite à un transport accessible à tous, ou son rôle dans les luttes écologiques, le vélo porte les rêves et les contradictions de chaque époque. La « petite reine » reste aujourd'hui un symbole d'une mobilité plus durable et plus juste, qui continue à transformer nos modes de vie (Héran, 2014).

En conclusion, l'histoire sociale du vélo illustre son rôle comme outil de transformation et de contestation sociale à travers les époques. Passant d'un symbole de distinction bourgeoise à un moyen de transport populaire, il a également contribué à l'émancipation des femmes, malgré les résistances culturelles et médicales. La bicyclette, à travers ses usages et ses représentations, a influencé les manières de penser le corps, la mobilité et la sexualité dans nos sociétés. Aujourd'hui encore, le vélo reflète les tensions entre modernité et tradition, égalité et disparités sociales. Si la petite reine reste un symbole d'écologie et de justice sociale, elle continue aussi d'incarner les contradictions de notre époque, entre démocratisation et appropriation élitiste. Le vélo, par son histoire et son usage, reste ainsi un miroir des désirs, mais aussi des défis de nos sociétés contemporaines.

2. Dimensions contemporaines du vélo

2.1 Le vélo un levier pour la transformation écologique

Le vélo, au-delà de son rôle de moyen de transport, est devenu un symbole central dans les discours écologiques, politiques et médiatiques contemporains. Cette partie explore comment le vélo est intégré et représenté dans ces différents discours.

Le vélo est reconnu pour son faible impact écologique, surtout lorsqu'on le compare à d'autres moyens de transport. Sa fabrication génère environ 96 kg de CO₂, principalement liés à la production du cadre et des composants (Ministère de la Transition Écologique, 2022). Sur toute sa durée de vie, un vélo classique émet environ 5 g de CO₂ par kilomètre parcouru. Le vélo à assistance électrique (VAE) a un impact un peu plus élevé, avec environ 200 kg de CO₂ émis à la fabrication, notamment à cause de la batterie lithium-ion (De Bortoli, 2024). Selon

l'usage et la source d'électricité, un VAE émet entre 10 et 20 g de CO₂ par kilomètre (De Bortoli, 2024).

À titre de comparaison, une voiture thermique moyenne émet environ 250 g de CO₂ par kilomètre, si l'on prend en compte la fabrication du véhicule, le carburant, et l'usage sur 200 000 km (Ministère de la Transition Écologique, 2022). Même les voitures électriques, souvent présentées comme plus propres, émettent encore entre 100 et 120 g de CO₂ par kilomètre, en raison de la production de la batterie et de la fabrication du véhicule (Ministère de la Transition Écologique, 2022).

Ainsi, même dans sa version électrique, le vélo reste 5 à 25 fois moins polluant qu'une voiture, selon les modèles. Cela montre qu'adopter le vélo, c'est non seulement réduire fortement son empreinte carbone individuelle, mais aussi contribuer à une dynamique collective de transition écologique, en particulier en milieu urbain (Martin & Lavielle, 2021).

Le développement du vélo sous toutes ses formes, notamment avec l'essor des vélos à assistance électrique (VAE), accentue ces enjeux environnementaux. Représentant déjà 20 % des ventes de vélos en Europe et pouvant atteindre 55 % d'ici 2030, les VAE constituent une alternative attrayante à la voiture individuelle (De Bortoli, 2024). Les batteries lithium-ion, bien qu'elles soient de petite taille comparées à celles des voitures électriques, contribuent à un impact sur les émissions de CO₂. Les incertitudes entourant les conditions d'extraction des métaux et de raffinage rendent leur empreinte carbone difficile à évaluer précisément, mais leur recyclage reste un défi majeur, avec seulement 8 % des batteries de VAE recyclées à ce jour (De Bortoli 2024). Cela souligne l'importance de solutions comme le «rétrofit», consistant à transformer un vélo classique existant en VAE, qui permet de réduire significativement les émissions en évitant la fabrication d'un nouveau cadre (De Bortoli, 2024).

Pour aller plus loin, l'utilisation de matériaux alternatifs pour les cadres, comme l'acier ou le bois, ainsi que le recours à de l'aluminium produit dans des pays à mix électrique peu carboné, tels que le Québec ou l'Islande, pourrait également contribuer à réduire l'impact écologique des VAE (De Bortoli, 2024).

Pour que le vélo s'impose comme une alternative crédible et durable, il est essentiel d'adapter les infrastructures urbaines. Les pistes cyclables et voies vertes, qui nécessitent moins d'espace et de ressources que les infrastructures automobiles, constituent une réponse efficace à la nécessité d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Actuellement, elles

représentent environ 0,20 % des surfaces artificialisées en France, un chiffre qui pourrait atteindre 0,7 % avec le développement d'un réseau de 100 000 km de pistes cyclables d'ici 2030 (Martin, G. & Lavielle, L. 2021).

La construction de ces infrastructures, bien que génératrice de GES (70 à 380 tCO₂e/km selon les matériaux utilisés), est rapidement compensée par la réduction des émissions qu'elles permettent en favorisant le report modal de la voiture vers le vélo. Un tel réseau pourrait entraîner une baisse de 25 % des émissions de GES du secteur des transports en France (Martin, G. & Lavielle, L. 2021).

Le développement de réseaux cyclables favorise la densification urbaine et limite l'étalement des infrastructures. En effet, les aménagements cyclables contribuent à une consommation foncière rationnelle et à une réduction de l'usage des infrastructures lourdes et polluantes (Martin, G. & Lavielle, L. 2021). Ces politiques incluent également des initiatives comme la transformation des anciennes voies ferrées en pistes cyclables, réduisant ainsi le bétonnage de nouveaux espaces.

Ainsi, le vélo s'impose comme un mode de transport éco-responsable, à la fois par son faible impact environnemental et par sa capacité à transformer les modes de vie urbains. Cependant, pour maximiser son potentiel, il reste capital de dépasser les défis techniques et sociaux liés à son déploiement à grande échelle.

2.2 Le rôle des politiques publiques dans le développement de la pratique cycliste

Les politiques publiques en faveur du vélo ont conduit les collectivités à repenser l'aménagement de leurs territoires pour promouvoir la mobilité cyclable. L'élaboration de schémas directeurs des aménagements cyclables (SDAC) permet aux collectivités de planifier le déploiement de réseaux cyclables continus et sécurisés, favorisant ainsi l'usage du vélo comme mode de transport quotidien (Héran, 2014). Ces aménagements répondent à une volonté de transformation des politiques urbaines visant à réduire la dépendance à l'automobile, tout en garantissant des alternatives sûres et accessibles pour les cyclistes.

Cependant, le développement du vélo comme mode de transport n'a pas toujours été une priorité dans les politiques publiques. Jusqu'aux années 1970, le vélo était largement absent des politiques publiques en France. En effet, bien que des pays comme les Pays-Bas ou le Danemark aient rapidement intégré le vélo dans leurs politiques de mobilité, notamment en raison des mobilisations citoyennes et des crises pétrolières des années 1970, ce phénomène a mis plus de temps à se manifester en France. C'est surtout l'action du secteur associatif et des expérimentations locales dans des villes comme Strasbourg ou La Rochelle qui a poussé les autorités à reconsidérer le vélo comme une alternative viable à l'automobile et aux transports en commun (Eskenazi, M. 2024).

Ces actions ont permis d'avoir, dans la société actuelle, une véritable intégration du vélo. Dans les grandes villes françaises, l'évolution des politiques cyclables a été marquée par des investissements conséquents, permettant une extension significative des réseaux cyclables. Cependant, cette dynamique n'a pas été homogène à l'échelle nationale. Bien que certaines grandes villes comme Lyon et Bordeaux aient réussi à intégrer le vélo dans leurs politiques de mobilité à grande échelle, les petites et moyennes villes rencontrent souvent des difficultés à suivre cette tendance. Par exemple, à Foix, bien que des politiques cyclables aient été lancées à partir de 2017 sous l'impulsion du gouvernement, elles demeurent fragiles, en raison d'une culture de la voiture encore fortement ancrée et de ressources limitées pour la mise en œuvre de ces projets (Puchaczewski, 2020). Ce constat montre que, malgré des caractéristiques urbaines favorables à l'usage du vélo, des territoires moins centralisés et plus dépendants de l'automobile, rencontrent des obstacles majeurs pour développer des infrastructures cyclables efficaces.

Dans cette dynamique, les aménagements cyclables provisoires, comme les pistes temporaires mises en place durant la crise sanitaire de 2020, ont montré que des solutions rapides et adaptables peuvent être testées pour répondre à des situations d'urgence. Ces aménagements ont illustré l'importance de la flexibilité dans les politiques urbaines cyclables, permettant de mieux répondre aux attentes en matière de sécurité et de proximité tout en réduisant la dépendance à l'automobile (Cerema, 2024). Ces solutions rapides se sont révélées efficaces pour inciter les citoyens à adopter le vélo et ont servi de modèle pour de futures politiques cyclables.

Depuis 2019, les politiques publiques, renforcées par le Plan vélo et marche 2023-2027, visent à développer le vélo comme alternative à la voiture. Avec un budget de 1,25 milliard d'euros sur cinq ans, le réseau cyclable devrait atteindre 80 000 km d'ici 2027 et 100 000 km en 2030. Des mesures comme le développement des véloroutes, des aides financières (bonus écologique, prime à la conversion) et des dispositifs innovants pour la sécurité et le stationnement témoignent de l'ambition de rendre le vélo accessible à tous et de l'inscrire durablement dans les pratiques de mobilité (Ministère de l'Intérieur, 2023).

Les villes dirigées par des maires écologistes, comme Lyon et Bordeaux, ont souvent placé le vélo au cœur de leurs politiques de mobilité. Ces villes ont réalisé des investissements significatifs pour étendre leurs réseaux cyclables, réduisant l'usage des véhicules motorisés et répondant ainsi à des enjeux environnementaux majeurs (Eskenazi, 2024). Cependant, ces choix ont parfois suscité des controverses, notamment autour de la réduction des espaces dédiés à la voiture et de la végétalisation urbaine, soulevant des débats publics sur la manière de concilier développement cyclable et qualité de vie en ville (Eskenazi, 2024). Ces initiatives s'inscrivent dans une vision plus large de la transformation des systèmes de mobilité, où l'objectif est de réorganiser les territoires urbains pour favoriser la mobilité douce et promouvoir une «ville des courtes distances». Ce modèle cherche à favoriser la mixité sociale, la cohésion urbaine et la préservation de l'environnement (Eskenazi, 2024).

En somme, bien que les grandes villes aient pu s'adapter plus rapidement aux exigences d'une mobilité cyclable durable, les petites et moyennes villes peuvent rencontrer des défis importants dans l'implémentation de telles politiques. La dépendance automobile persistante, la culture de la voiture et les moyens limités pour investir dans des infrastructures adaptées compliquent le déploiement de réseaux cyclables fonctionnels, malgré les encouragements des campagnes nationales comme « Parlons vélo » (Puchaczewski, 2020). Il est donc essentiel de concilier les ambitions nationales et les spécificités locales pour réussir la transition vers une mobilité durable.

2.3 Le rôle des médias dans la perception du vélo

La manière dont les médias parlent du vélo joue un rôle important dans la façon dont il est perçu. Le Tour de France, grand événement du cyclisme, en est un bon exemple. Suivi par

des millions de personnes à travers le monde, il met en scène des exploits sportifs impressionnants tout en valorisant les paysages des régions traversées. Cependant, cette couverture médiatique met principalement l'accent sur la performance sportive, laissant souvent de côté les réalités du quotidien des cyclistes, comme les problèmes de sécurité ou le manque d'aménagements adaptés (Héran, 2014). Cette mise en avant spectaculaire peut contribuer à entretenir une image élitiste du vélo, réservée aux athlètes professionnels, éloignée des usages utilitaires ou populaires. Elle tend ainsi à rendre moins visible la pratique du vélo comme moyen de transport, notamment parmi les publics modestes ou non sportifs.

Depuis quelques années, le Tour de France intègre néanmoins des initiatives de sensibilisation, comme la campagne « La Route se partage », portée par Thomas Voeckler, qui vise à promouvoir le respect entre usagers. Ces actions témoignent d'une volonté d'élargir le message de l'événement au-delà de la seule dimension sportive. Par ailleurs, certains médias généralistes, comme *Le Monde*, *Reporterre* ou *France Culture*, s'intéressent de plus en plus à la diversité des usages du vélo, en abordant des sujets comme l'aménagement urbain, les politiques cyclables ou encore la précarité des livreurs à vélo.

Si les médias traditionnels contribuent à forger une image spectaculaire ou institutionnelle du vélo, les réseaux sociaux numériques offrent une vision plus ancrée dans le quotidien, centrée sur les usages concrets.

Des plateformes comme Twitter ou Facebook jouent un rôle complémentaire et croissant dans la perception et la pratique du vélo. Elles permettent aux cyclistes de se regrouper en communautés virtuelles, facilitant le partage d'expériences, de conseils ou d'itinéraires. Le hashtag #vélotaf, utilisé sur Twitter, en est un bon exemple : il désigne une communauté active qui « couvre plusieurs dimensions des pratiques, relatives aux artefacts, aux compétences ou aux représentations » (Abord de Chatillon & Eskenazi, 2022). Lors des grèves des transports en 2019, ces groupes ont aidé de nombreuses personnes à se tourner vers le vélo pour leurs déplacements. Des conseils pratiques ont été partagés en ligne, souvent avec le soutien d'associations locales. Ces échanges montrent que les réseaux sociaux ne sont pas seulement des espaces de discussion, mais aussi des leviers pour accompagner et valoriser la pratique du vélo (Abord de Chatillon & Eskenazi, 2022).

Ils contribuent également à transformer la manière dont les cyclistes perçoivent leurs trajets ou leurs droits. Par exemple, le partage de photos de voitures stationnées sur des pistes

cyclables permet de sensibiliser à ces incivilités et de revendiquer un meilleur respect de l'espace cyclable. De même, les récits de trajets réussis ou les photos des paysages traversés renforcent l'envie de se mettre au vélo et montrent ses aspects positifs.

Les réseaux sociaux sont aussi devenus un outil d'engagement. De nombreux usagers s'en servent pour interpeller les élus, réclamer de nouveaux aménagements ou signaler ceux qui ne sont pas adaptés. À Lyon, par exemple, des cyclistes ont pu dialoguer directement avec Fabien Bagnon, un élu local, au sujet des infrastructures cyclables (Abord de Chatillon & Eskenazi, 2022). Ce type d'engagement prend parfois la forme d'un véritable activisme, porté par des collectifs comme Paris en Selle, La Ville à Vélo ou Vélorution, qui rassemblent les usagers autour de revendications concrètes pour améliorer les conditions de circulation.

Ces espaces d'expression sont également le théâtre de tensions, notamment entre cyclistes et automobilistes. On y trouve de nombreuses vidéos montrant des incivilités ou des conflits sur la route. Si ces publications permettent d'alerter sur les difficultés rencontrées, elles peuvent aussi renforcer des oppositions entre les différents usagers.

Enfin, il est essentiel de souligner que la perception du vélo varie selon les territoires et les contextes sociaux. En milieu urbain, il est souvent valorisé comme un mode de transport moderne et écologique. En revanche, dans certaines zones périurbaines ou rurales, il peut encore être perçu comme un choix contraint, lié à l'absence d'alternatives ou à des conditions économiques difficiles.

En résumé, les médias traditionnels et les réseaux sociaux jouent des rôles différents mais complémentaires. Tandis que le Tour de France ou la presse généraliste mettent l'accent sur l'exploit sportif, les réseaux sociaux donnent à voir les usages quotidiens du vélo, renforcent le sentiment d'entraide entre cyclistes et contribuent à légitimer ce mode de transport.

Pour conclure, le vélo avec tous ses usages et significations, montre qu'un simple objet peut représenter bien plus que ce qu'on imagine. Qu'il serve à se déplacer, à militer ou à faire du sport, il reflète les changements de notre société et ses contradictions. Au fil du temps, le vélo a porté différentes valeurs : la liberté, l'égalité, l'effort collectif ou encore la protection de l'environnement. Grâce aux politiques publiques et aux médias, il est de plus en plus reconnu comme une solution pour un avenir plus durable. Mais il reste des obstacles à surmonter,

comme les inégalités d'accès ou les tensions avec d'autres usagers de la route. Comprendre l'histoire du vélo et son rôle aujourd'hui, c'est aussi réfléchir à notre façon de vivre et à comment construire un monde plus juste, durable et inclusif.

II. Cadrage méthodologique

1. La délimitation des champs d'observation

1.1 La présentation du terrain d'enquête

Dans ce mémoire, nous nous intéressons aux usages sociaux du vélo en France. Le vélo peut être utilisé comme moyen de transport, pour les loisirs, ou encore pour des raisons écologiques. L'objectif de notre enquête est donc de mieux comprendre les pratiques liées au vélo, mais aussi les freins, les motivations et les représentations que les Français·es en ont.

Pour cela, nous avons choisi d'élargir notre enquête à toute la population française, sans cibler une catégorie particulière. Nous souhaitons obtenir une vision globale et variée, en tenant compte de profils très différents (cyclistes réguliers, occasionnels ou non-pratiquants).

1.2 Définition de l'échantillon

Pour recueillir ces données, nous avons diffusé un questionnaire en ligne. Il a été partagé sur nos réseaux sociaux personnels, ainsi que dans des groupes Facebook spécialisés, à la fois de cyclistes (urbains, amateurs, etc.) et d'automobilistes. Cela nous a permis de toucher un public varié, avec des profils et des pratiques très différents.

Le questionnaire était en accès libre, ce qui signifie que les personnes ont répondu de manière volontaire. Ce type d'échantillon comporte des limites, notamment le risque de ne toucher que des gens intéressés par le sujet, ou qui utilisent déjà le vélo. Après la première diffusion, une influenceuse cycliste a partagé le questionnaire à sa communauté. Cela a entraîné une seconde vague de réponses, avec un profil de répondants fortement féminin, plus engagé, et très favorable au vélo. Afin d'éviter de fausser les résultats, nous avons choisi de séparer les réponses issues de cette diffusion et de traiter cet échantillon à part dans l'analyse.

2. La conception de l'outil d'enquête

Nous avons choisi une méthodologie quantitative, en réalisant un questionnaire en ligne. Ce format nous a permis de recueillir rapidement un grand volume de données, et de les analyser selon différents critères tels que l'âge, le sexe, le lieu de vie ou la fréquence d'usage du vélo.

Le questionnaire a été conçu avec le logiciel Sphinx iQ2, un outil que nous connaissions déjà grâce à une formation universitaire. Il nous a permis de réaliser des analyses croisées, très utiles pour faire ressortir des profils types ou comparer les pratiques selon les catégories sociales.

Nous avons principalement utilisé des questions fermées, afin de faciliter le traitement des données. Certaines ont été formulées à l'aide d'échelles de Likert (pour mesurer le degré d'accord ou la fréquence), d'autres sous forme de classements (pour hiérarchiser des freins, des motivations ou des préférences). Ce choix méthodologique visait à produire des résultats plus facilement comparables et exploitables statistiquement.

Notre questionnaire était structuré en cinq parties :

- Habitudes et perception du vélo

Possédez vous un vélo qu'il soit personnel ou familial ?

Oui, je possède un vélo personnel

Oui, j'utilise un vélo appartenant à ma famille / à un proche

Non, je n'ai pas de vélo

Avez vous déjà loué un vélo ?

Très souvent

Assez souvent

Occasionnellement

Rarement

Jamais

A quelle fréquence utilisez vous un vélo ?

Tous les jours

Plusieurs fois par semaine

Quelques fois par mois

Quelques fois par an

Jamais

Question posée si la réponse à la question précédente n'était pas "Jamais" :

Quel est votre principal usage du vélo ?

Déplacements quotidiens (travail, études, courses...)

Loisir / Sport

Tourisme / Balades

Livraisons ou travail à vélo

Autre (précisez)

Autre (précisez) :

Quels sont les principaux freins à votre utilisation du vélo ? (plusieurs réponses possibles)

☐ Manque d'infrastructures adaptées (pistes cyclables, parkings...)

☐ Conditions climatiques

☐ Coût d'achat ou d'entretien du vélo

☐ Aucun frein

Autre (précisez) :

☐ Insécurité routière

☐ Effort physique trop important

☐ Manque de temps

☐ Autre (précisez)

- Rapport écologique et politique au vélo

Pensez-vous que l'usage du vélo contribue significativement à la transition écologique ?

Pas du tout

Oui, beaucoup

Êtes-vous favorable à une augmentation des politiques publiques en faveur du vélo ? (Exemple : subventions, infrastructures, limitation des voitures en centre-ville, etc.)

	Tout à fait favorable	Assez favorable	Neutre	Pas favorable	Pas du tout favorable
Davantage de subventions	☐	☐	☐	☐	☐
Davantage d'infrastructures	☐	☐	☐	☐	☐
Limitation des voitures en centre-ville	☐	☐	☐	☐	☐
Plus de limitations de vitesse	☐	☐	☐	☐	☐

Avez-vous déjà bénéficié d'une aide pour l'achat ou la réparation d'un vélo ?

	Oui	Non	Je ne savais pas que cela existait
Prime à la conversion	☐	☐	☐
Bonus vélo	☐	☐	☐
Coup de pouce vélo	☐	☐	☐
Autres	☐	☐	☐

- **Perception du vélo dans l'espace public**

Selon vous, le vélo est-il une alternative crédible à la voiture en ville ?

Oui, tout à fait

Oui, mais sous certaines conditions

Non, pas du tout

Seriez-vous favorable à davantage d'aménagements cyclables, même si cela réduit l'espace dédié aux voitures ?

Oui, totalement

Oui, mais seulement si d'autres alternatives existent pour les automobilistes

Non, je préfère maintenir l'équilibre actuel

Non, je suis contre la réduction de l'espace automobile

Percevez vous une tension entre automobilistes et cyclistes dans votre ville ?

Oui, beaucoup

Oui, un peu

Non, très peu

Pas du tout

Question posée si la réponse à la question précédente n'était pas "Jamais" :

Avez-vous déjà été acteur en tant que cycliste d'une des situations suivantes ?

Un automobiliste qui ne respecte pas une piste cyclable

Un conflit verbal avec un automobiliste

Un conflit physique avec un automobiliste

Un accident ou un quasi-accident avec un automobiliste

Un accident ou un quasi-accident avec un autre cycliste

Griller un feu rouge / une priorité

Je n'ai vécu aucunes de ces situations

À quel point êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?

(Échelle de Likert : de 1 = Pas du tout d'accord à 5 = Tout à fait d'accord)

1 (Pas du tout d'accord)

5 (Tout à fait d'accord)

Il y a assez de pistes cyclables sécurisées dans ma ville.

1

2

3

4

5

Le vélo est un moyen de transport plus pratique que la voiture dans ma ville.

1

2

3

4

5

Les automobilistes respectent les cyclistes dans ma ville.

1

2

3

4

5

J'utiliserais davantage mon vélo si les infrastructures étaient meilleures dans ma ville.

1

2

3

4

5

- Intérêt personnel et recommandations

Aimeriez vous utiliser davantage le vélo dans votre quotidien ?

Oui

Non

Selon vous, quelles améliorations sont les plus importantes pour encourager la pratique du vélo ? *Classez les éléments suivants de 1 (priorité la plus importante) à 6 (priorité la moins importante).*

Plus de pistes cyclables sécurisées

Meilleures infrastructures de stationnement à vélo

Aides financières pour l'achat d'un vélo

Sensibilisation des automobilistes

Location de vélos à prix réduit

**Glissez-déposez vos réponses
ici, et ordonnez-les**

- **Informations sociodémographiques**

Quel est votre âge ?

Moins de 18 ans

18-24 ans

25-34 ans

35-44 ans

45-54 ans

55-64 ans

65 ans et plus

Quel est votre genre ?

Femme

Homme

Autre

Où habitez vous ?

Zone rurale

Ville moyenne (20 000 - 100 000 habitants)

Grande ville (plus de 100 000 habitants)

Quelle est votre situation professionnelle ?

Étudiant(e)	Employé(e)
Cadre	Travailleur indépendant / Entrepreneur
Ouvrier	Fonctionnaire
Retraité(e)	Sans emploi
Autre (précisez)	

Autre (précisez) :

Quel est votre niveau d'étude ?

Aucun diplôme
Brevet
BEP / CAP
Baccalauréat
Bac +2 (BTS, DUT...)
Bac +3 (Licence)
Bac +5 et plus (Master, Doctorat...)

3. Tester et diffuser l'instrument d'observation

Dans le cadre de cette enquête, le recours à un questionnaire auto-administré s'est imposé comme la méthode la plus adaptée. Ce mode de collecte permet d'interroger un grand nombre de personnes de manière autonome, sans mobiliser de ressources importantes, tout en réduisant les biais liés à la présence d'un enquêteur. Néanmoins, il présente certaines limites, comme un risque de non-réponse ou la possibilité que certains répondants ne remplissent le questionnaire que partiellement. Avant le lancement officiel de la collecte via le logiciel Sphinx, un test préalable a été réalisé auprès de plusieurs membres de ma famille. Cette étape a permis d'identifier d'éventuels problèmes de compréhension, de vérifier la cohérence de la

structure du questionnaire et de mesurer le temps nécessaire à son remplissage. Ces retours ont été précieux pour ajuster la version finale et garantir la qualité des données recueillies.

En rassemblant nos deux échantillons nous obtenons 488 réponses :

- un premier échantillon avec 245 réponses
- un deuxième échantillon avec 243 données qui ont été recueillis grâce au partage d'une influenceuse cycliste sur son réseau Instagram.

4. Procéder à la collecte des informations

Pour analyser les résultats de l'enquête menée entre le 7 et le 25 mars 2025 auprès de 488 individus, les données ont été traitées à l'aide du logiciel Sphinx. Cet outil, conçu pour la gestion d'enquêtes, permet à la fois la saisie, l'exploitation et la visualisation des réponses sous différentes formes graphiques et tabulaires. Afin de mieux explorer les hypothèses formulées, plusieurs méthodes statistiques ont été mobilisées, telles que les tris croisés et les tris simples. Sphinx permet également de mobiliser des tests d'association, dont le test du χ^2 , particulièrement utile pour mettre en lumière d'éventuelles relations entre deux variables. Ce test permet de vérifier si les distributions observées sont indépendantes ou non. Comme l'explique Olivier Martin, il s'agit d'un outil pertinent pour détecter une dépendance statistique entre deux variables, c'est-à-dire lorsque les modalités d'une variable varient en fonction de celles d'une autre (Olivier Martin, 2017).

III. Problématique

Au fil de cette revue de littérature, il est apparu que le vélo ne peut être réduit à un simple objet utilitaire ou sportif. Il s'agit d'un phénomène social à part entière, au croisement de plusieurs dimensions : écologique, politique, territoriale et culturelle. Les recherches historiques ont mis en lumière son rôle dans les processus d'émancipation, notamment pour les femmes ou les classes populaires. Les travaux contemporains soulignent quant à eux l'intérêt croissant pour le vélo face aux enjeux environnementaux, mais révèlent aussi de fortes inégalités d'accès à cette pratique.

En croisant ces différentes approches, il est apparu pertinent de questionner le vélo non seulement comme un mode de transport, mais comme un levier potentiel de transformation sociale. En effet, de nombreuses politiques publiques le promeuvent aujourd'hui comme une solution écologique, mais cette dynamique reste inégalement répartie selon les territoires, les classes sociales et les genres. Dans le même temps, les représentations associées au vélo peuvent renforcer certaines formes d'exclusion ou de stigmatisation, notamment vis-à-vis des non-pratiquants ou des cyclistes dits "militants".

Face à ces constats, il m'a semblé pertinent d'interroger la manière dont le vélo peut réellement participer à la construction d'une société plus inclusive, tout en prenant en compte les freins matériels, sociaux et symboliques à sa démocratisation. Il ne s'agit donc pas uniquement de savoir qui fait du vélo, mais de comprendre pourquoi tout le monde n'y a pas accès dans les mêmes conditions, et ce que cela révèle des dynamiques sociales contemporaines.

C'est dans cette perspective que s'inscrit la problématique de ce mémoire :

Dans quelle mesure le vélo peut-il, aujourd'hui, contribuer à construire une société plus inclusive, au regard des enjeux sociaux et environnementaux contemporains ?

IV. Analyse des résultats

Avant de parler des aspects sociaux et politiques du vélo, il est utile de s'arrêter d'abord sur le profil des cyclistes, leurs usages et leurs motivations. Cela permet de mieux comprendre qui possède un vélo, qui l'utilise, à quelle fréquence et dans quel contexte.

1. Profils, usages et motivations des cyclistes : vers une démocratisation du vélo ?

En croisant les données selon le genre, l'âge, la catégorie socioprofessionnelle, le revenu ou le lieu de résidence, on peut interroger la place du vélo dans le quotidien des Français. On peut ainsi se demander s'il s'agit d'une pratique en cours de démocratisation ou si elle reste réservée à certains groupes sociaux ou territoires.

Croisement : Quel est le montant de votre revenu mensuel brut ? / Possédez vous un vélo qu'il soit personnel ou familial ?

QUEL EST LE MONTANT DE VOTRE REVENU MENSUEL BRUT ?	POSSÉDEZ VOUS UN VÉLO QU'IL SOIT PERSONNEL OU FAMILIAL ?			TOTAL
	OUI, JE POSSÈDE UN VÉLO PERSONNEL	OUI, J'UTILISE UN VÉLO APPARTENANT À MA FAMILLE / À UN PROCHE	NON, JE N'AI PAS DE VÉLO	
Moins de 1 400 €	69%	18%	13%	100%
1 600 - 2 900 €	91%	2%	7%	100%
2 900 - 4 600 €	91%	0%	9%	100%
Plus de 4 600	100%	0%	0%	100%
Ne souhaite pas répondre	86%	7%	7%	100%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

Tableau croisé de la possession d'un vélo selon le revenu mensuel brut

Les données montrent une relation claire entre le niveau de revenu et la possession d'un vélo. Dans les foyers dont le revenu mensuel brut est inférieur à 1 400 euros, 69 % déclarent posséder un vélo. Ce chiffre, assez élevé, s'explique par le fait que le vélo est peu coûteux et peut servir d'alternative aux transports motorisés, surtout dans les zones mal desservies. Cela rejoint l'analyse de Gagné, qui considère que le vélo peut être un levier d'émancipation pour les personnes ayant peu de ressources (Gagné, 2017).

Chez les foyers aux revenus intermédiaires (entre 1 600 et 2 900 euros), le taux de possession dépasse les 90 %, ce qui montre que le vélo est devenu un équipement courant au

sein des classes moyennes. Cette évolution confirme les propos d’Eskenazi, qui note que le vélo se développe dans une logique de mobilité durable, mêlant des préoccupations économiques, sanitaires et écologiques (Eskenazi, 2023).

Enfin, dans les foyers les plus aisés (plus de 4 600 euros par mois), la possession atteint 100 %. Dans ces milieux, le vélo est souvent utilisé pour des activités sportives ou récréatives (comme le VTT, le vélo de route ou le VAE), et constitue parfois un deuxième ou troisième équipement. C’est ce qu’observe De Bortoli dans son étude sur la sophistication des pratiques cyclables. Ainsi, le vélo peut être à la fois un moyen de transport nécessaire pour les foyers modestes, et un symbole de style de vie pour les plus riches (De Bortoli, 2021).

Cela illustre bien la « double dynamique » décrite par Toscano : d’un côté, le vélo se démocratise peu à peu, mais de l’autre, les usages restent hiérarchisés selon le capital économique et culturel de chacun (Toscano, 2021).

Maintenant que nous avons observé la possession d’un vélo en fonction du revenu mensuel, comparons la fréquence d’utilisation du vélo selon la catégorie professionnelle des répondants.

Croisement : A quelle fréquence utilisez vous un vélo ? / Quelle est votre situation professionnelle ?

A QUELLE FRÉQUENCE UTILISEZ VOUS UN VÉLO ?	QUELLE EST VOTRE SITUATION PROFESSIONNELLE ?								
	ÉTUDIANT(E)	EMPLOYÉ(E)	CADRE	TRAVAILLEUR INDÉPENDANT / ENTREPRENEUR	OUVRIER	FONCTIONNAIRE	RETRAITÉ(E)	SANS EMPLOI	AUTRE (PRÉCISEZ)
Tous les jours	10%	25%	29%	10%	0%	22%	4%	2%	2%
Plusieurs fois par semaine	15%	17%	28%	8%	3%	12%	15%	1%	3%
Quelques fois par mois	42%	14%	16%	5%	7%	7%	5%	5%	0%
Quelques fois par an	53%	21%	11%	4%	0%	6%	6%	0%	2%
Jamais	43%	29%	0%	0%	0%	29%	0%	0%	0%
TOTAL	27%	20%	22%	7%	2%	12%	9%	2%	2%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

Tableau croisé de la fréquence d’utilisation du vélo selon la catégorie socioprofessionnelle

La fréquence d’usage du vélo varie beaucoup selon la catégorie socioprofessionnelle. Les fonctionnaires et les employés sont les plus réguliers : respectivement 22 % et 26 % d’entre eux utilisent le vélo tous les jours. Cette régularité s’explique souvent par une organisation du temps stable (horaires fixes, trajets identiques), ce qui facilite l’intégration du vélo dans leur routine quotidienne.

Les cadres sont la catégorie socioprofessionnelle qui utilise le plus fréquemment le vélo. Parmi eux, 29 % déclarent l'utiliser tous les jours et 28 % plusieurs fois par semaine, ce qui en fait les usagers les plus réguliers de l'échantillon. Contrairement à certaines idées reçues, le vélo n'est pas uniquement un mode de transport occasionnel pour les cadres, mais bien un usage régulier et intégré à leur quotidien. Cela peut s'expliquer par plusieurs facteurs : une meilleure accessibilité aux équipements, des conditions de travail plus flexibles, ou encore une plus forte sensibilité aux enjeux environnementaux et de santé.

Chez les étudiants, les usages sont aussi peu fréquents : 43 % ne l'utilisent jamais, et 53 % seulement quelques fois par an. Malgré une image positive du vélo dans cette tranche d'âge, plusieurs obstacles peuvent limiter leur usage : manque d'équipement, peu de stationnements sécurisés, parcours de vie instables, etc.

Les ouvriers et les retraités déclarent eux aussi peu ou pas d'usage régulier du vélo. Aucun ouvrier ne l'utilise quotidiennement, et seulement 10 % des retraités l'utilisent quelques fois par an. Cette faible pratique peut s'expliquer par une perception du vélo comme inadapté à leurs besoins, à leur condition physique ou à leur environnement (Héran, 2014).

Enfin, les personnes sans emploi montrent un désengagement presque total. Cela révèle de fortes inégalités d'accès à la mobilité active, liées au manque de ressources, d'accompagnement, et d'un environnement sécurisé des éléments essentiels pour apprendre à bien utiliser le vélo (Abord de Chatillon, 2022).

Mais alors comment ces profils se servent-ils du vélo ? C'est ce que nous allons voir à travers tableau croisé de l'usage principal du vélo selon la catégorie socioprofessionnelle.

Croisement : Quelle est votre situation professionnelle ? / Quel est votre principal usage du vélo ?

QUELLE EST VOTRE SITUATION PROFESSIONNELLE ?	QUEL EST VOTRE PRINCIPAL USAGE DU VÉLO ?					TOTAL
	DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS (TRAVAIL, ÉTUDES, COURSES...)	LOISIR / SPORT	TOURISME / BALADES	LIVRAISONS OU TRAVAIL À VÉLO	AUTRE (PRÉCISEZ)	
Étudiant(e)	22%	46%	32%	0%	0%	100%
Employé(e)	39%	48%	13%	0%	0%	100%
Cadre	64%	25%	9%	2%	0%	100%
Travailleur indépendant / Entrepreneur	47%	33%	13%	0%	7%	100%
Ouvrier	17%	67%	17%	0%	0%	100%
Fonctionnaire	62%	23%	12%	4%	0%	100%
Retraité(e)	10%	48%	43%	0%	0%	100%
Sans emploi	50%	25%	25%	0%	0%	100%
Autre (précisez)	80%	0%	20%	0%	0%	100%
TOTAL	40%	38%	21%	1%	0%	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

Tableau croisé de l'usage principal du vélo selon la catégorie socioprofessionnelle

Les usages principaux du vélo diffèrent aussi selon la situation professionnelle. Chez les cadres (64 %) et les fonctionnaires (62 %), l'usage utilitaire (pour le travail, les études, les courses) est largement majoritaire. Cela s'explique par leur présence principalement dans des zones urbaines denses, mieux équipées en infrastructures cyclables, et par une sensibilité plus forte aux enjeux de santé, de qualité de vie et d'environnement (Eskenazi, 2024).

À l'inverse, les ouvriers (67 %) et les étudiants (46 %) utilisent plutôt le vélo pour le loisir ou le sport. Ce contraste montre des relations différentes au vélo : chez les cadres, c'est un outil fonctionnel, alors que pour d'autres, c'est surtout un objet de plaisir, parfois éloigné des usages quotidiens (Héran, 2014).

Quant aux retraités (43 %), ils associent le vélo à des balades ou du tourisme. Libérés des contraintes professionnelles, ils utilisent le vélo pour se détendre et rester en forme, dans une logique de « vieillissement actif ».

Ces variations d'usage selon la situation professionnelle témoignent de l'influence des modes de vie et des contextes sociaux sur la pratique cyclable. Il en va de même pour le genre, qui révèle également des écarts notables dans les usages du vélo.

Croisement : Quel est votre genre ? / Quel est votre principal usage du vélo ?

QUEL EST VOTRE GENRE ?	QUEL EST VOTRE PRINCIPAL USAGE DU VÉLO ?					TOTAL
	DÉPLACEMENT... QUOTIDIENS (TRAVAIL, ÉTUDES, COURSES...)	LOISIR / SPORT	TOURISME / BALADES	LIVRAISONS OU TRAVAIL À VÉLO	AUTRE (PRÉCISEZ)	
Femme	66%	17%	13%	3%	1%	100%
Homme	38%	55%	7%	0%	0%	100%
Autre	100%	0%	0%	0%	0%	100%
TOTAL	52%	36%	10%	1%	1%	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 26,4$; $\text{ddl} = 8$.

Tableau croisé de l'usage du vélo selon le genre

Une différence claire apparaît selon le genre. Les femmes utilisent surtout le vélo pour des besoins pratiques 66 %, contre 38 % chez les hommes. À l'inverse, les hommes sont beaucoup plus présents dans les usages de loisir ou de sport (55 % contre 17 % chez les femmes).

Ce contraste reflète une histoire différente de la place du vélo. Comme le dit Hérán, le vélo a longtemps été vu comme un sport masculin. Aujourd'hui encore, les femmes utilisent plus le vélo comme un outil, mais restent peu nombreuses dans les pratiques récréatives, qui apportent plaisir et lien social (Hérán, 2014) .

Cette différence renvoie à la place que les femmes occupent dans le monde du vélo, notamment dans les clubs ou les pratiques sportives. Elles y sont encore peu représentées, parfois freinées par des normes masculines ou un manque de reconnaissance. Pour encourager des usages plus variés chez les femmes, il faut donc aussi agir sur les représentations et les conditions d'accueil dans ces espaces.

Malgré ces écarts dans les usages, les femmes ne sont pas moins équipées : la grande majorité d'entre elles possèdent un vélo, ce qui invite à chercher ailleurs les raisons de ces différences.

Croisement : Quel est votre genre ? / Possédez vous un vélo qu'il soit personnel ou familial ?

QUEL EST VOTRE GENRE ?	POSSÉDEZ VOUS UN VÉLO QU'IL SOIT PERSONNEL OU FAMILIAL ?			TOTAL
	OUI, JE POSSÈDE UN VÉLO PERSONNEL	OUI, J'UTILISE UN VÉLO APPARTENANT À MA FAMILLE / À UN PROCHE	NON, JE N'AI PAS DE VÉLO	
Femme	93%	3%	4%	100%
Homme	97%	1%	1%	100%
Autre	100%	0%	0%	100%
TOTAL	95%	2%	3%	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation n'est pas significative. $p\text{-value} = 0,8$; $\text{Chi}^2 = 1,7$; $\text{ddl} = 4$.

Tableau croisé de la possession d'un vélo selon le genre

Les données montrent que la possession d'un vélo est élevée pour les deux sexes : 93 % des femmes et 97 % des hommes en possèdent un. Les femmes sont un peu plus nombreuses à utiliser un vélo prêté ou à ne pas en avoir, mais cela reste minoritaire.

Ce fort taux de possession montre un potentiel important d'autonomie à vélo. Cependant, comme le rappelle Eskenazi (2024), avoir un vélo ne garantit pas qu'on l'utilise souvent, surtout chez les femmes, qui peuvent être freinées par un environnement urbain jugé peu sûr. Cela confirme que simplement posséder un vélo ne suffit pas à créer l'égalité d'usage entre hommes et femmes.

Ces écarts se retrouvent aussi dans la fréquence d'utilisation : au-delà de la possession, c'est la régularité de la pratique qui varie selon le genre.

Croisement : Quel est votre genre ? / A quelle fréquence utilisez vous un vélo ?

QUEL EST VOTRE GENRE ?	A QUELLE FRÉQUENCE UTILISEZ VOUS UN VÉLO ?				
	TOUS LES JOURS	PLUSIEURS FOIS PAR SEMAINE	QUELQUES FOIS PAR MOIS	QUELQUES FOIS PAR AN	JAMAIS
Femme	30%	45%	14%	10%	1%
Homme	30%	54%	14%	3%	0%
Autre	<u>100%</u>	0%	0%	0%	0%
TOTAL	31%	49%	14%	6%	1%

■ Eléments sous-représentés
 ■ Eléments sur-représentés

La relation n'est pas significative. p-value = 0,3 ; Khi2 = 9,3 ; ddl = 8.

Tableau croisé de la fréquence d'utilisation du vélo selon le genre

L'étude de la fréquence d'usage révèle une différence entre hommes et femmes. Les hommes sont plus nombreux à utiliser le vélo plusieurs fois par semaine (54 % contre 45 % pour les femmes). En revanche, on trouve un peu plus de femmes qui utilisent le vélo seulement quelques fois par an (10 % contre 3 % chez les hommes).

Cela montre que les hommes ont une pratique plus régulière, tandis que les femmes ont un usage plus ponctuel du vélo.

Cette différence peut s'expliquer par des facteurs culturels et structurels. Comme le souligne Gagné, le vélo peut être un moyen d'émancipation, mais il faut pour cela que les conditions de sécurité, de confiance et d'accès soient réunies, ce qui n'est pas toujours le cas pour les femmes (Gagné, 2017). Cette inégalité peut aussi venir d'un partage inégal des tâches domestiques et d'un moindre accès au temps libre (Héran, 2014).

Au-delà du genre, l'âge joue lui aussi un rôle important dans la fréquence d'usage du vélo, en lien avec le degré d'autonomie et les représentations associées à cette pratique.

QUEL EST VOTRE ÂGE ?	A QUELLE FRÉQUENCE UTILISEZ VOUS UN VÉLO ?				
	TOUS LES JOURS	PLUSIEURS FOIS PAR SEMAINE	QUELQUES FOIS PAR MOIS	QUELQUES FOIS PAR AN	JAMAIS
Moins de 18 ans	0%	0%	67%	33%	0%
18-24 ans	6%	19%	25%	44%	7%
25-34 ans	44%	30%	2%	23%	0%
35-44 ans	28%	58%	14%	0%	0%
45-54 ans	16%	43%	18%	18%	5%
55-64 ans	26%	47%	24%	3%	0%
65 ans et plus	12%	59%	12%	18%	0%
TOTAL	21%	38%	18%	22%	3%

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

Tableau croisé de la fréquence d'utilisation du vélo selon l'âge des répondants

L'usage du vélo change beaucoup selon l'âge. Les jeunes, surtout les moins de 18 ans, l'utilisent surtout de façon très ponctuelle. Deux tiers d'entre eux déclarent faire du vélo seulement quelques fois par mois, et un tiers à peine quelques fois par an. Aucun ne le pratique régulièrement. Cela s'explique souvent par leur manque d'autonomie : le vélo est encore perçu comme un jouet ou un loisir, plus qu'un moyen de transport. Thompson, rappelle que les adolescents, bien qu'aimant la mobilité, sont souvent limités dans leurs déplacements par la surveillance des parents ou par le manque d'infrastructures adaptées (Thompson, 1998).

En revanche, les adultes de 25 à 44 ans utilisent beaucoup plus régulièrement le vélo. Par exemple, 44 % des 25-34 ans l'utilisent tous les jours, et 58 % des 35-44 ans plusieurs fois par semaine. Cette fréquence s'explique par la nécessité de se déplacer pour le travail ou la vie quotidienne, mais aussi par une conscience plus grande des enjeux écologiques et de santé. On note que pour certains jeunes adultes, le vélo est devenu un mode de déplacement à part entière, choisi pour sa praticité, son faible coût et son aspect écologique. On parle même de « génération vélo » pour cette tranche d'âge (Jouenne, 2020).

Chez les 45-64 ans, la pratique reste assez régulière, même si elle diminue un peu avec l'âge. Par exemple, 26 % des 55-64 ans en font tous les jours. Cela montre que le vélo peut être pratiqué longtemps, même si des facteurs comme la santé ou la retraite peuvent réduire la pratique.

Le lieu de résidence apparaît comme un autre facteur déterminant dans la fréquence d’usage du vélo.

Croisement : Où habitez vous ? / A quelle fréquence utilisez vous un vélo ?

OÙ HABITEZ VOUS ?	A QUELLE FRÉQUENCE UTILISEZ VOUS UN VÉLO ?				
	TOUS LES JOURS	PLUSIEURS FOIS PAR SEMAINE	QUELQUES FOIS PAR MOIS	QUELQUES FOIS PAR AN	JAMAIS
Zone rurale	5%	40%	26%	27%	4%
Ville moyenne (20 000 - 100 000 habitants)	27%	36%	15%	20%	2%
Grande ville (plus de 100 000 habitants)	31%	36%	12%	18%	3%
TOTAL	21%	38%	18%	22%	3%

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

Tableau croisé de la fréquence d’utilisation du vélo selon le lieu d’habitation

En ville, 31 % des personnes utilisent leur vélo tous les jours, contre seulement 5 % en zone rurale. Hérán, explique que le vélo est mieux adapté aux zones urbaines denses, avec des distances courtes, de nombreuses infrastructures et une circulation automobile difficile. En zone rurale, les trajets sont plus longs, les routes moins sûres, et la voiture domine (Hérán,2014).

Cependant, 40 % des ruraux déclarent utiliser leur vélo plusieurs fois par semaine. Cela correspond au « cyclisme invisible » décrit par Gagné : des usages discrets, locaux, souvent peu visibles dans les médias ou les politiques (Gagné, 2017).

Dans les villes moyennes, la pratique se situe entre les deux : 27 % utilisent le vélo quotidiennement, et 36 % plusieurs fois par semaine. Ces villes ont un bon potentiel pour développer la pratique du vélo, grâce à des distances modérées et une circulation plus calme que dans les grandes métropoles. Martin et Lavielle, soulignent cependant que les politiques cyclables ont longtemps été concentrées sur les grandes villes, ce qui creuse une fracture territoriale (Martin et Lavielle,2021) .

Les usages du vélo diffèrent aussi selon le type de territoire, tant en fréquence qu’en objectifs.

Croisement : Où habitez vous ? / Quel est votre principal usage du vélo ?

OÙ HABITEZ VOUS ?	QUEL EST VOTRE PRINCIPAL USAGE DU VÉLO ?					TOTAL
	DÉPLACE... QUOTIDIENS (TRAVAIL, ÉTUDES, COURSES...)	LOISIR / SPORT	TOURISME / BALADES	LIVRAISONS OU TRAVAIL À VÉLO	AUTRE (PRÉCISEZ)	
Zone rurale	10%	62%	26%	2%	0%	100%
Ville moyenne (20 000 - 100 000 habitants)	51%	30%	17%	0%	2%	100%
Grande ville (plus de 100 000 habitants)	61%	20%	18%	0%	0%	100%

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

Tableau croisé de l'usage principal du vélo selon le lieu d'habitation

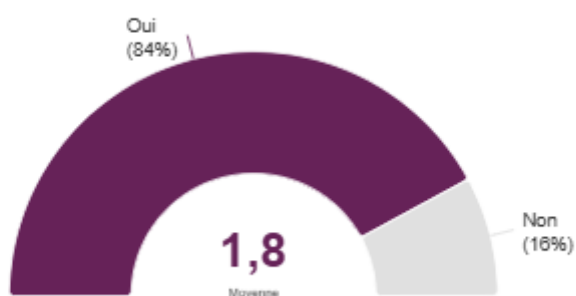
En milieu rural, le vélo est surtout utilisé pour les loisirs : 62 % des ruraux l'utilisent pour se promener ou faire du sport, et moins de 10 % pour des déplacements utilitaires. Cela confirme l'analyse de Gaboriau, qui montrait que dans les campagnes le vélo reste un objet de loisir, notamment à cause des longues distances et du manque d'aménagements adaptés (Gaboriau, 1991).

Dans les grandes villes, les usages sont clairement plus utilitaires : plus de 61 % s'en servent pour les trajets quotidiens (travail, courses, accompagnement d'enfants). Cette tendance s'explique par la proximité des services, l'efficacité des pistes cyclables et une perception du vélo comme moyen de transport à part entière. Eskenazi note que dans certaines grandes métropoles françaises, comme Lyon, le vélo est bien intégré au système de mobilité urbaine (Eskenazi, 2024).

Dans les villes moyennes, les usages sont plus équilibrés : environ la moitié des habitants utilisent le vélo pour les déplacements quotidiens, mais les usages de loisir (30 %) et de promenade (17 %) restent importants. Ces villes sont des zones de transition entre le modèle urbain et rural. Puchaczewski, dans son étude sur Foix, montre que les villes moyennes peuvent jouer un rôle-clé pour diffuser la pratique cyclable, à condition d'investir dans l'espace public et les infrastructures (Puchaczewski, 2020). Le Plan Vélo et Marche 2023-2027 du Ministère vise justement à développer le vélo au-delà des grandes métropoles, notamment dans ces villes intermédiaires.

Au-delà des usages actuels, la volonté de faire plus de vélo est très largement partagée parmi les répondants.

Aimeriez-vous utiliser davantage le vélo dans votre quotidien ?



Répartition des réponses à la question : “Aimeriez-vous utiliser davantage le vélo dans votre quotidien ?”

À la question « Aimeriez-vous faire plus de vélo au quotidien ? », 84 % des répondants répondent oui, contre seulement 16 % de non. Ce chiffre montre un fort potentiel de développement, même chez ceux qui ne sont pas encore cyclistes réguliers. Ce constat rejoint les travaux d'Héran, qui insistent sur un désir latent de mobilité active, souvent freiné par des obstacles comme l'insécurité, le manque d'infrastructures, le coût ou la logistique (Héran, 2014).

L'analyse montre que la pratique du vélo en France se diversifie progressivement, avec une ouverture à différents profils (genre, catégorie sociale, motivations). Mais cette évolution reste inégale selon les territoires et les revenus. Le vélo est encore influencé par des différences d'accès liées au contexte social, économique et géographique. Même si le vélo se démocratise, d'importantes inégalités subsistent.

Il est donc essentiel d'étudier maintenant les freins qui empêchent encore une partie de la population de pratiquer le vélo. Ces obstacles, qu'ils soient matériels, culturels ou liés au mode de vie, seront analysés dans la suite de ce mémoire.

2. Comprendre les freins à la pratique du vélo : enjeux sociaux, territoriaux et relationnels

2.1 Les freins à la pratique régulière : entre contraintes structurelles et inégalités sociales

Afin d'illustrer la diversité des freins à la pratique du vélo, il est utile de commencer par un premier croisement portant sur le lieu d'habitation, qui révèle de fortes disparités territoriales.

Croisement : Où habitez vous ? / Quels sont les principaux freins à votre utilisation du vélo ? (plusieurs réponses possibles)

OÙ HABITEZ VOUS ?	QUELS SONT LES PRINCIPAUX FREINS À VOTRE UTILISATION DU VÉLO ? (PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES)							
	MANQUE D'INFRASTRUCTURES ADAPTÉES (PISTES CYCLABLES, PARKINGS...)	INSÉCURITÉ ROUTIÈRE	CONDITIONS CLIMATIQUES	EFFORT PHYSIQUE TROP IMPORTANT	COÛT D'ACHAT OU D'ENTRETIEN DU VÉLO	MANQUE DE TEMPS	AUCUN FREIN	AUTRE (PRÉCISEZ)
Zone rurale	67%	89%	56%	11%	11%	22%	0%	11%
Ville moyenne (20 000 - 100 000 habitants)	64%	60%	45%	21%	11%	17%	11%	11%
Grande ville (plus de 100 000 habitants)	37%	54%	45%	21%	10%	5%	14%	8%
TOTAL	44%	56%	46%	21%	10%	8%	13%	9%

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est peu significative. $p\text{-value} = 0,1$; $\chi^2 = 21,4$; $ddl = 14$.

Croisement des freins à l'utilisation du vélo en fonction du lieu d'habitation

Les résultats de l'enquête montrent que les freins à la pratique du vélo varient selon le lieu de résidence : zone rurale, ville moyenne ou grande ville.

En zone rurale, deux freins ressortent très fortement : l'insécurité routière (89 %) et le manque d'infrastructures (67 %). Ces chiffres traduisent une perception d'un environnement peu sûr et mal adapté au vélo. Cela rejoint l'analyse d'Héran, selon laquelle les campagnes ont longtemps été délaissées par les politiques cyclables, souvent concentrées sur les grandes villes (Héran, 2014).

Dans les villes moyennes, les résultats sont intermédiaires : 60 % évoquent l'insécurité et 43 % le manque d'infrastructures. Ces territoires apparaissent comme un entre-deux : ni aussi bien équipés que les métropoles, ni aussi peu aménagés que les zones rurales. Puchaczewski,

explique que ces villes peinent à mettre en place un "système vélo" cohérent, par manque de moyens ou de vision politique (Puchaczewski,2020).

En grande ville, les freins sont globalement moins fréquents : 54 % citent l’insécurité, mais seulement 37 % mentionnent le manque d’infrastructures. De plus, 14 % déclarent n’avoir aucun frein, contre 0 % en zone rurale et 11 % en ville moyenne. Cela reflète une meilleure acceptation du vélo dans les centres urbains, où les aménagements sont souvent plus nombreux. Eskenazi souligne que certaines métropoles ont mis en place des politiques ambitieuses, avec des réseaux cyclables denses et efficaces (Eskenazi, 2024).

Le frein climatique est lui aussi révélateur : il est cité par 56 % des répondants en zone rurale, contre 45 % en ville moyenne et 45 % en grande ville. Cela peut s’expliquer par la longueur des trajets ou le manque d’abris, plus fréquent dans les zones peu denses. Comme le rappelle La Fabrique Écologique, des infrastructures de qualité permettent de réduire l’impact des intempéries (La Fabrique Écologique, 2021).

En résumé, les zones rurales cumulent les obstacles les plus importants, les grandes villes sont mieux équipées, et les villes moyennes se trouvent entre les deux. Ces écarts soulignent une inégalité territoriale dans l’accès au vélo, qui pose la question d’un rééquilibrage des politiques publiques.

Croisement : Quel est votre genre ? / Quels sont les principaux freins à votre utilisation du vélo ? (plusieurs réponses possibles)

QUEL EST VOTRE GENRE ?	QUELS SONT LES PRINCIPAUX FREINS À VOTRE UTILISATION DU VÉLO ? (PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES)								TOTAL
	MANQUE D'INFRA... ADAPTÉES (PISTES CYCLAB... PARKING...	INSÉCUR... ROUTIÈRE	CONDITI... CLIMATI...	EFFORT PHYSIQUE TROP IMPORTA...	COÛT D'ACHAT OU D'ENTRE... DU VÉLO	MANQUE DE TEMPS	AUCUN FREIN	AUTRE (PRÉCISEZ)	
Femme	44%	56%	48%	23%	10%	6%	13%	9%	
Homme	48%	56%	32%	4%	8%	20%	12%	12%	
Autre	33%	67%	33%	22%	22%	11%	22%	0%	
TOTAL	44%	56%	46%	21%	10%	8%	13%	9%	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation n'est pas significative. p-value = 0,4 ; Khi2 = 14,6 ; ddl = 14.

Croisement des freins à l'utilisation du vélo selon le genre

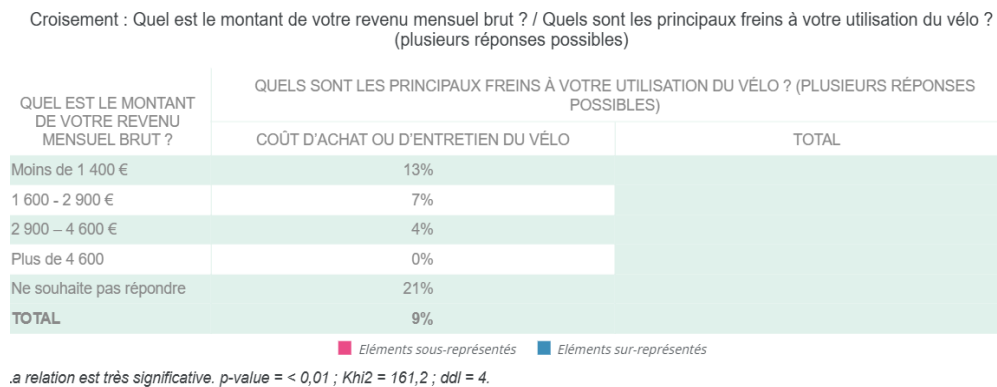
L'analyse selon le genre montre des écarts dans la perception de certains freins.

L'analyse selon le genre s'appuie ici sur l'échantillon issu de la diffusion du questionnaire via la communauté de l'influenceuse cycliste, qui inclut un nombre significatif de répondants ayant déclaré un genre « autre » (9 personnes). Si cet effectif permet une première analyse, il convient néanmoins de rester prudent sur les conclusions, en raison de la taille relativement réduite de ce sous-groupe.

Concernant l'insécurité routière, les réponses sont relativement homogènes : 56 % des femmes et 56 % des hommes la mentionnent. Le manque d'infrastructures est évoqué par 44 % des femmes, 48 % des hommes, et 56 % des répondants ayant déclaré un genre "autre". Ces résultats suggèrent que ces deux freins sont largement partagés, quel que soit le genre.

En revanche, certains freins montrent des écarts plus nets. Le frein lié à l'effort physique est cité par 23 % des femmes, contre 4 % des hommes et 22 % des personnes de genre "autre". Cette différence peut refléter une inégale socialisation à l'activité physique, souvent marquée par des normes de genre. Gagné, rappelle que le vélo peut être un outil d'émancipation, mais uniquement si les conditions sociales permettent à chacun de se l'approprier (Gagné, 2017). Or, les femmes et les personnes non binaires sont encore souvent moins encouragées à pratiquer régulièrement une activité physique, ce qui peut rendre l'effort perçu comme plus difficile.

Autre donnée intéressante : le manque de temps est davantage mentionné par les hommes. Ce résultat peut paraître contre-intuitif, puisque de nombreuses études montrent que les femmes prennent encore en charge une part importante des tâches domestiques, parentales et de soin. Cette surcharge limite leur disponibilité pour les mobilités actives. Le fait qu'elles soient moins nombreuses à évoquer ce frein pourrait indiquer une intériorisation des contraintes, ou une banalisation des emplois du temps surchargés. Les personnes de genre "autre" sont ici peu nombreuses à mentionner ce frein.



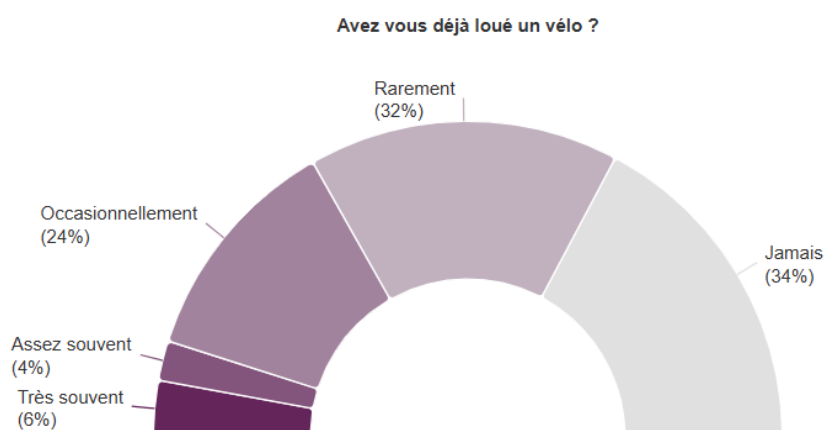
Croisement des freins à l'utilisation du vélo selon le revenu mensuel brut

Un autre facteur important concerne le niveau de revenu. Le coût d'achat ou d'entretien d'un vélo est cité comme un frein par 13 % des répondants ayant un revenu inférieur à 1 400 € par mois, contre 0 % chez ceux gagnant plus de 4 600 €. Cela montre que l'accessibilité au vélo dépend aussi fortement de la situation économique. Même si le vélo est souvent perçu comme une solution de mobilité abordable, il n'est pas toujours financièrement accessible pour les plus précaires, surtout quand il faut aussi penser à l'équipement ou aux réparations. Comme le souligne Gagné, pour que le vélo devienne un véritable levier d'émancipation, il faut s'assurer que les conditions matérielles d'accès soient réunies, notamment par des aides ciblées (Gagné, 2017).

En conclusion, les freins à l'usage régulier du vélo varient fortement selon les caractéristiques sociales des répondants. Le lieu d'habitation influence l'accès aux infrastructures, le genre révèle des inégalités dans la perception de l'effort ou de la sécurité, et le revenu détermine la capacité à acheter ou entretenir un vélo. Si certains obstacles sont partagés, d'autres mettent en lumière des rapports d'inégalités plus profonds. Cela souligne l'importance de penser des politiques cyclables inclusives, qui tiennent compte des réalités sociales, économiques et genrées des usagers, afin de garantir un accès équitable à ce mode de transport.

2.2 La location de vélo : une solution encore trop urbaine

Outre les freins matériels ou économiques à l'usage régulier du vélo, les services de location représentent une solution intéressante... mais encore très inégalement répartie sur le territoire.



Analyse à plat de la question « Avez vous déjà loué un vélo ? »

L'analyse à plat de la part des répondants met en évidence de fortes inégalités territoriales. La majorité des répondants déclarent ne jamais louer de vélo (34 %) ou le faire rarement (32 %), tandis que seuls 6 % le font très souvent et 4 % assez souvent. Ces chiffres généraux révèlent une sous-utilisation des services de location, qui se concentre presque exclusivement dans les zones urbaines.

Croisement : Où habitez vous ? / Avez vous déjà loué un vélo ?

OÙ HABITEZ VOUS ?	AVEZ VOUS DÉJÀ LOUÉ UN VÉLO ?					TOTAL
	TRÈS SOUVENT	ASSEZ SOUVENT	OCCASIONN...	RAREMENT	JAMAIS	
Zone rurale	1%	0%	23%	30%	46%	100%
Ville moyenne (20 000 - 100 000 habitants)	2%	6%	24%	39%	29%	100%
Grande ville (plus de 100 000 habitants)	13%	6%	24%	29%	28%	100%
TOTAL	6%	4%	24%	32%	34%	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi2} = 25,5$; $\text{ddl} = 8$.

Analyse croisée entre la location d'un vélo et le lieu d'habitation

Les personnes vivant en zone rurale ou dans de petites villes sont majoritairement celles qui ne louent jamais de vélo. Au contraire, les personnes qui louent souvent un vélo habitent presque toutes en grande ville. Cela rejoint les observations de Frédéric Hérin (2014), qui explique que le retour du vélo se fait surtout dans les grandes villes, où les services de location s'intègrent à d'autres moyens de transport.

Ce déséquilibre s'explique notamment par le fait que les services de location sont souvent absents ou très limités en dehors des grandes villes. Même quand ils existent, ils sont parfois mal adaptés ou peu visibles. Comme l'a montré Robin Puchaczewski, les villes moyennes et les campagnes sont en retard sur la mise en place d'un vrai système vélo, ce qui rend plus difficile l'accès à ce mode de transport (Puchaczewski, 2020).

Pourtant, louer un vélo pourrait aider les personnes qui ne peuvent pas s'en acheter un. Cela permettrait aussi d'utiliser le vélo sans avoir à s'occuper de son entretien. Mais dans la réalité, cette solution reste rare dans les zones peu équipées. Gagné, rappelle que le vélo peut être un outil d'émancipation, surtout pour les personnes en difficulté, mais seulement si les services existent sur tout le territoire (Gagné, 2017).

Dans les campagnes, on loue aussi moins de vélos parce que la culture du vélo a changé. Gaboriau, explique qu'il était autrefois très utilisé par les ouvriers et les habitants des zones rurales. Mais aujourd'hui, la voiture a souvent pris le dessus, et le vélo est moins vu comme un moyen de transport du quotidien dans ces territoires (Gaboriau, 1991).

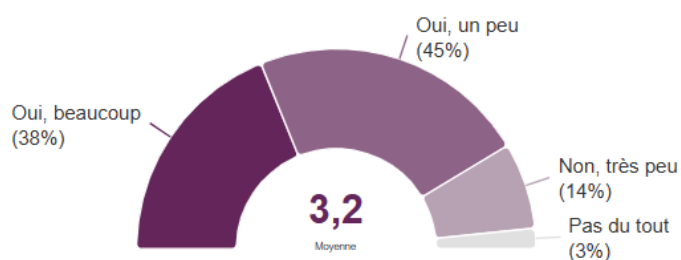
Pour réduire ces inégalités, les politiques publiques doivent agir. Le Plan Vélo et Marche 2023-2027 du Ministère de l'Intérieur insiste sur l'importance d'étendre les services de location partout en France, même dans les zones rurales. C'est essentiel pour que tout le monde puisse profiter des avantages du vélo, quel que soit son lieu de vie.

Ce constat sur la location invite à élargir l'analyse à une autre dimension, plus symbolique et relationnelle : celle de la représentation du vélo dans l'espace public et de la cohabitation avec les automobilistes.

2.3 Représentations et cohabitation dans l'espace public

Les représentations que les usagers se font de la cohabitation entre cyclistes et automobilistes sont un élément central pour comprendre certains freins à l'usage du vélo. Au-delà des obstacles matériels ou personnels, la perception d'un conflit dans l'espace public peut décourager certains usages.

Percevez vous une tension entre automobilistes et cyclistes dans votre ville ?



Analyse à plat de la question « Percevez-vous une tension entre automobilistes et cyclistes dans votre ville ? »

Une première analyse des réponses à la question « Percevez-vous une tension entre automobilistes et cyclistes dans votre ville ? » montre une tendance nette. Sur l'ensemble des répondants, 38 % estiment qu'il existe « beaucoup » de tensions, et 45 % « un peu ». Seuls 14 % perçoivent « très peu » de tensions, et 3 % pas du tout. Ces chiffres traduisent un sentiment largement partagé d'un manque d'harmonie entre les modes de transport.

Croisement : A quelle fréquence utilisez vous un vélo ? / Percevez vous une tension entre automobilistes et cyclistes dans votre ville ?

A QUELLE FRÉQUENCE UTILISEZ VOUS UN VÉLO ?	PERCEVEZ VOUS UNE TENSION ENTRE AUTOMOBILISTES ET CYCLISTES DANS VOTRE VILLE ?				TOTAL
	OUI, BEAUCOUP	OUI, UN PEU	NON, TRÈS PEU	PAS DU TOUT	
Tous les jours	57%	29%	12%	2%	100%
Plusieurs fois par semaine	43%	41%	13%	2%	100%
Quelques fois par mois	16%	60%	21%	2%	100%
Quelques fois par an	31%	50%	12%	8%	100%
Jamais	0%	86%	14%	0%	100%
TOTAL	38%	45%	14%	3%	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\chi^2 = 28,5$; $ddl = 12$.

Analyse croisée de la tension ressentie entre automobilistes et cyclistes selon la fréquence d'utilisation du vélo

La perception des tensions entre cyclistes et automobilistes varie nettement en fonction de la fréquence d'usage du vélo. Les données révèlent une corrélation claire : plus une personne utilise le vélo, plus elle tend à percevoir fortement les tensions avec les automobilistes. Ainsi, 57 % des cyclistes quotidiens déclarent percevoir beaucoup de tensions, contre seulement 41 % de ceux qui roulent plusieurs fois par semaine, et 60 % parmi ceux qui roulent quelques fois par mois. Cette gradation souligne que la pratique régulière du vélo rend plus sensible aux conflits de cohabitation dans l'espace public, qu'il s'agisse de comportements agressifs, de sentiment d'insécurité, ou de manque de reconnaissance dans la circulation.

À l'inverse, chez les personnes qui n'utilisent jamais le vélo, aucune n'a coché la case « beaucoup de tensions ». En revanche, 86 % d'entre elles estiment qu'il existe « un peu » de tensions. Cela montre qu'une majorité de non-pratiquants ont tout de même conscience qu'il existe un certain degré de conflit, sans pour autant le juger intense ou central. Cette perception atténuée peut s'expliquer par leur position extérieure au vécu quotidien des cyclistes : ils ne sont pas confrontés eux-mêmes aux difficultés concrètes de circulation à vélo, et leur point de vue s'appuie davantage sur des observations distantes ou sur des représentations sociales. Comme le souligne Frédéric Héran, la perception des enjeux liés à la cohabitation entre modes de transport dépend fortement du rôle que l'on joue dans l'espace public : conducteur, cycliste ou piéton n'y font pas l'expérience de la même manière (Héran, 2014).

La pratique du vélo révèle donc une prise de conscience plus aiguë des tensions dans l'espace public, là où les non-usagers en perçoivent surtout une idée générale, plus modérée. Ce contraste suggère que les tensions ne sont pas seulement un ressenti subjectif, mais aussi

une réalité sociale vécue, renforcée par l'exposition régulière aux situations de partage souvent inégalitaire de la voirie. Cette dynamique éclaire l'importance d'aménager l'espace public en prenant en compte les expériences différenciées des usagers, selon leur mode de déplacement.

Croisement : Où habitez vous ? / Percevez vous une tension entre automobilistes et cyclistes dans votre ville ?

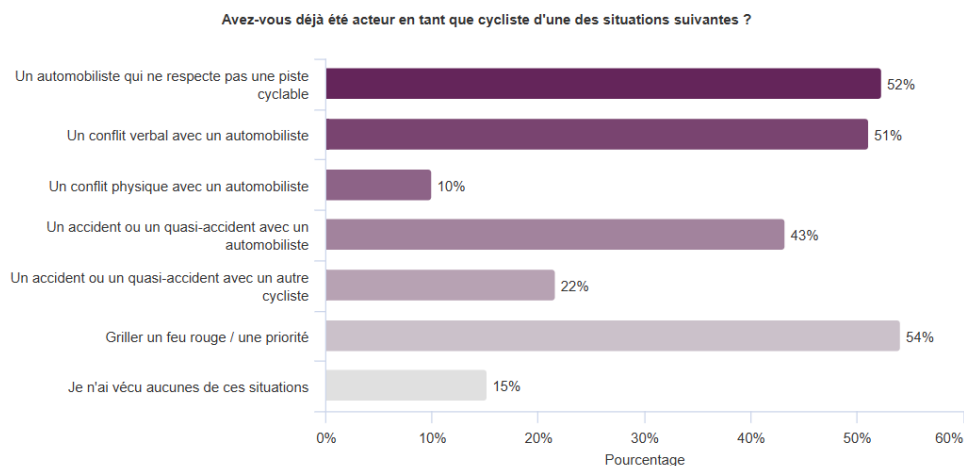
OÙ HABITEZ VOUS ?	PERCEVEZ VOUS UNE TENSION ENTRE AUTOMOBILISTES ET CYCLISTES DANS VOTRE VILLE ?				TOTAL
	OUI, BEAUCOUP	OUI, UN PEU	NON, TRÈS PEU	PAS DU TOUT	
Zone rurale	24%	50%	20%	6%	100%
Ville moyenne (20 000 - 100 000 habitants)	33%	52%	14%	2%	100%
Grande ville (plus de 100 000 habitants)	53%	36%	9%	2%	100%
TOTAL	38%	45%	14%	3%	

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 20,5$; $\text{ddl} = 6$.

Croisement de la perception de la tension entre automobilistes et cyclistes selon le lieu d'habitation

Les tensions entre cyclistes et automobilistes ne sont pas perçues de manière uniforme selon le lieu de résidence. Les répondants habitant en milieu urbain sont bien plus nombreux à ressentir des tensions importantes : 53 % des habitants des grandes villes estiment qu'il existe « beaucoup » de tensions entre cyclistes et automobilistes, contre seulement 24 % en zone rurale. À l'inverse, seuls 2 % des urbains affirment ne percevoir aucune tension, alors qu'ils sont 6 % en milieu rural. Cette différence peut s'expliquer par une densité de circulation plus élevée et un partage de l'espace plus conflictuel dans les villes, où cyclistes et automobilistes se croisent plus fréquemment. De Bortoli souligne à ce titre le rôle décisif du contexte urbain dans l'acceptabilité des politiques cyclables, mais aussi dans la qualité de la cohabitation entre les différents usagers de la route (De Bortoli, 2022).



Analyse à plat des réponses à la question « Avez-vous déjà été acteur en tant que cycliste d'une des situations suivantes ? »

Ces perceptions se confirment dans les expériences concrètes vécues par les cyclistes. Une majorité des répondants déclarent avoir déjà été acteurs de situations problématiques : 52 % rapportent avoir été confrontés à un automobiliste ne respectant pas une piste cyclable, 51 % ont vécu un conflit verbal avec un automobiliste, et 10 % ont même connu une altercation physique. Les quasi-accidents sont aussi nombreux : 43 % avec un automobiliste et 22 % avec un autre cycliste. Ces expériences rappellent que l'insécurité vécue ou perçue dans l'espace public est un frein important à la démocratisation du vélo, comme le note Gagné, qui insiste sur l'importance de créer un environnement cyclable serein pour élargir la pratique à des publics aujourd'hui peu représentés, notamment les femmes, les jeunes ou les personnes âgées (Gagné, 2017). Cela souligne l'urgence de repenser l'aménagement urbain et de pacifier les rapports entre usagers.

Dès lors, quel rôle les collectivités peuvent-elles jouer pour réduire ces tensions ? La troisième partie s'intéressera aux attentes des usagers, aux politiques locales existantes et aux leviers mobilisables pour favoriser une pratique plus inclusive du vélo.

3. Le rôle des collectivités dans le développement du vélo

L'analyse des usages du vélo, de leurs déterminants sociaux et des freins identifiés met en lumière l'importance d'un accompagnement public structuré pour favoriser une pratique plus inclusive et durable. Face à une demande croissante en faveur de mobilités alternatives à la voiture, les collectivités locales apparaissent comme des acteurs clés de la transition cyclable.

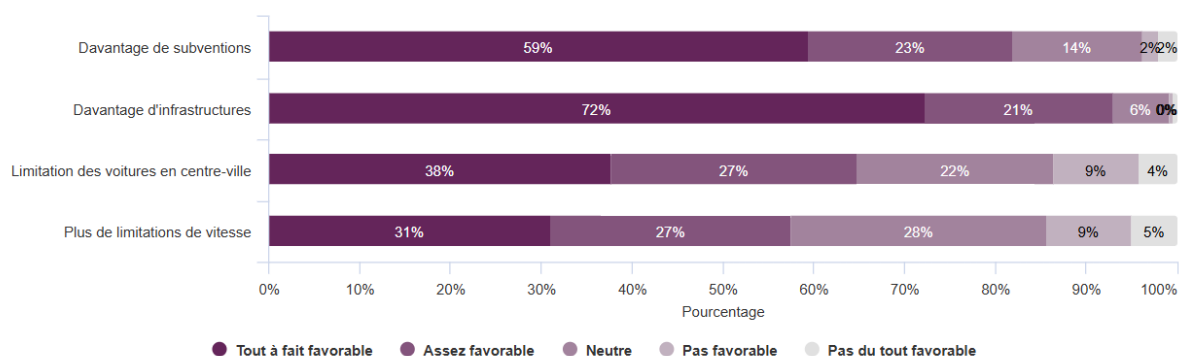
Mais quels leviers peuvent-elles mobiliser pour répondre aux attentes des usagers ? Quelles mesures sont jugées prioritaires par la population ? Et comment ces politiques peuvent-elles contribuer à réduire les inégalités d'accès au vélo précédemment identifiées ?

3.1 Attentes exprimées par les usagers à l'égard des collectivités

Avant d'analyser les leviers d'action concrets à disposition des collectivités, il est essentiel de comprendre dans quelle mesure les citoyens soutiennent ou rejettent les politiques publiques actuelles ou envisagées en faveur du vélo. Cette première sous-partie vise donc à mettre en lumière le degré d'adhésion des répondants à différentes mesures : subventions, aménagements, limitation de la voiture, ou encore sensibilisation.

Ces réponses permettent de mieux cerner les attentes prioritaires, mais aussi les réserves exprimées à l'égard des politiques perçues comme trop contraignantes

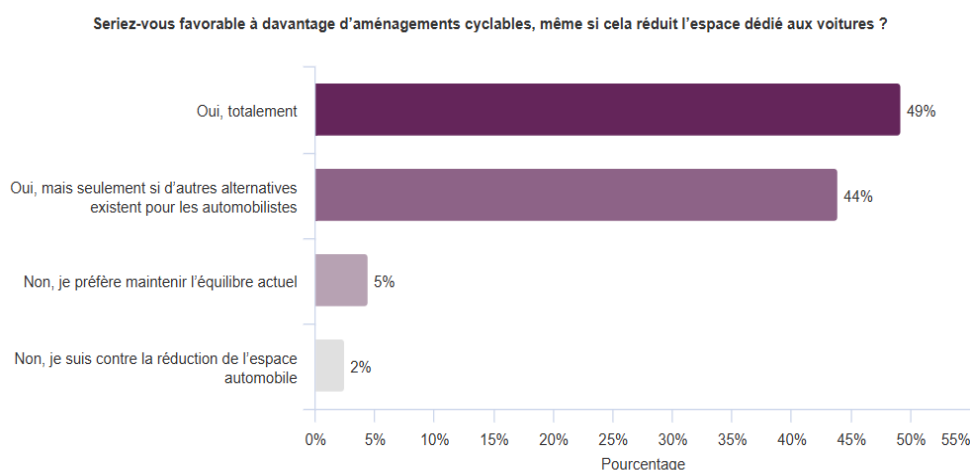
Êtes-vous favorable à une augmentation des politiques publiques en faveur du vélo ? (Exemple : subventions, infrastructures, limitation des voitures en centre-ville, etc.)



Analyse à plat de la question « Êtes-vous favorable à une augmentation des politiques publiques en faveur du vélo ? (Exemple : subventions, infrastructures, limitation des voitures en centre-ville, etc.) »

Les répondants se montrent très majoritairement favorables à un renforcement des politiques cyclables : 59 % sont tout à fait favorables à davantage de subventions pour encourager la pratique, et 72 % souhaitent plus d’infrastructures cyclables. Ces résultats traduisent un large opinion en faveur du développement du vélo comme alternative de mobilité, rejoignant ainsi les constats d’Eskenazi, pour qui l’acceptabilité sociale des politiques cyclables progresse à mesure que le vélo s’installe dans les usages (Eskenazi, 2024). Toutefois, ce soutien doit être nuancé : le questionnaire ne précisait pas le coût potentiel de ces politiques. Il est possible que l’adhésion aurait été plus mesurée si la question avait évoqué, par exemple, une hausse des impôts ou une baisse des subventions dans d’autres secteurs (santé, logement...).

On observe aussi dès lors que les mesures touchent directement aux usages de la voiture, comme la limitation de leur accès au centre-ville (38 % de très favorables) ou la réduction de leur vitesse (31 %) le taux d’adhésion baisse nettement. Cela suggère que si le vélo est perçu positivement, sa promotion ne doit pas trop empiéter sur les privilèges accordés à la voiture, encore bien ancrée dans les habitudes. On retrouve cela dans les réponses à la question « Seriez-vous favorable à davantage d’aménagements cyclables, même si cela réduit l’espace dédié aux voitures ? » :



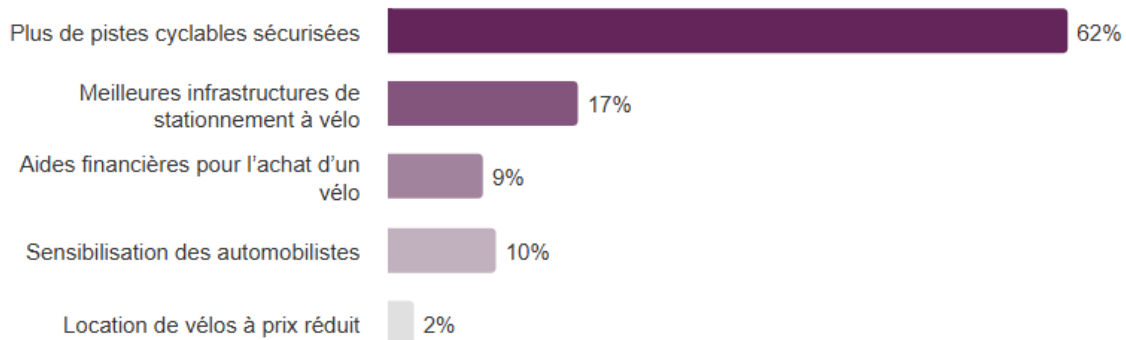
Analyse à plat des réponses à la question « Seriez-vous favorable à davantage d'aménagements cyclables, même si cela réduit l'espace dédié aux voitures ? »

Lorsque l'on demande aux répondants s'ils accepteraient davantage d'aménagements cyclables au détriment de l'espace réservé à la voiture, 44 % répondent « oui, mais seulement si des alternatives sont proposées aux automobilistes ». Seuls 5 % préfèrent maintenir l'équilibre actuel, et 2 % s'y opposent totalement. Ces données traduisent une volonté d'évolution, mais aussi la nécessité d'une politique cyclable qui tienne compte des besoins variés des usagers et qui évite une opposition frontale entre cyclistes et automobilistes.

Ces résultats indiquent que si les politiques cyclables sont globalement plébiscitées, elles doivent être accompagnées de pédagogie, de concertation, et de mesures alternatives, notamment pour éviter les résistances sociales. Comme le rappelle Rosa, la transition écologique peut susciter des tensions quand elle implique une restriction de libertés individuelles perçues comme acquises, notamment en matière de mobilité (Rosa,2010).

Malgré tout, le soutien est encore plus net lorsqu'il s'agit des infrastructures cyclables : 72 % des répondants se déclarent tout à fait favorables à leur développement, et 21 % y sont assez favorables (graphique « Êtes-vous favorable à une augmentation des politiques publiques en faveur du vélo ? »). Cette demande d'aménagements se confirme à travers la question « Quelles améliorations sont les plus importantes pour encourager la pratique du vélo ? »

Selon vous, quelles améliorations sont les plus importantes pour encourager la pratique du vélo ? Classez les éléments suivants de 1 (priorité la plus importante) à 6 (priorité la moins importante).



Analyse à plat des résultats à la question « Selon vous, quelles améliorations sont les plus importantes pour encourager la pratique du vélo ? Classez les éléments suivants de 1 (priorité la plus importante) à 6 (priorité la moins importante). » (Classement des éléments selon le nombre de fois où ils ont été placés en rang n°1.)

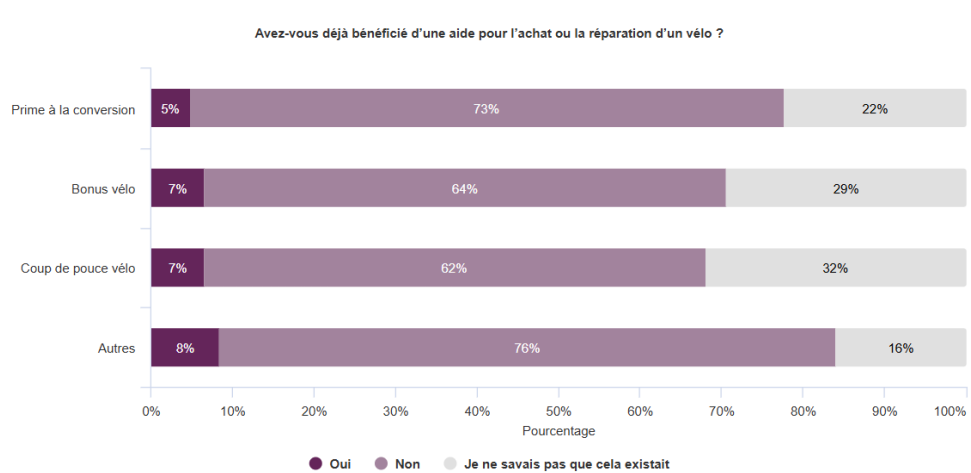
62 % des répondants placent en priorité numéro 1 la création de pistes cyclables sécurisées. Si l'on y ajoute les 17 % qui ont choisi comme priorité la mise en place de meilleures infrastructures de stationnement à vélo (abris sécurisés, arceaux...), on constate que près de 80 % des répondants placent la question des infrastructures au cœur de leurs attentes. Cela rejoint les travaux de Gagné, qui soulignait que l'essor du vélo repose en grande partie sur la qualité et la continuité des aménagements (Gagné, 2020).

Les autres leviers sont nettement moins cités comme prioritaires. Seuls 9 % classent en première position les aides financières à l'achat de vélo, ce qui peut s'expliquer par le fait que la possession d'un vélo reste globalement accessible, surtout en comparaison du coût d'une voiture ou des transports motorisés. 10 % des répondants placent la sensibilisation des automobilistes en tête des priorités, ce qui révèle un besoin de cohabitation plus apaisée sur la route, dans un contexte où les tensions entre cyclistes et automobilistes sont souvent évoquées. Enfin, les dispositifs de location à prix réduit arrivent loin derrière (2 %), ce qui suggère qu'ils répondent, aux yeux des participants, à un besoin plus ponctuel ou spécifique.

Ces résultats confirment une tendance claire : pour que la pratique cyclable progresse, les répondants attendent d'abord des collectivités qu'elles investissent dans des aménagements visibles, durables et sécurisants, plutôt que dans des mesures incitatives ou symboliques.

3.2 Une méconnaissance persistante des aides publiques

Dans cette deuxième partie, il s'agit de dresser un état des lieux des perceptions des répondants concernant les politiques publiques actuellement mises en place en faveur du vélo. L'objectif n'est plus simplement d'exprimer une opinion sur des mesures théoriques ou futures, mais bien d'interroger la réception des politiques existantes : sont-elles perçues comme suffisantes, visibles, cohérentes, efficaces ?



Analyse à plat des résultats à la question « Avez-vous déjà bénéficié d'une aide pour l'achat ou la réparation d'un vélo ? »

Les résultats de l'analyse montrent que les dispositifs publics de soutien à la pratique du vélo sont encore largement sous-utilisés ou mal connus. Très peu de répondants déclarent avoir bénéficié d'une aide à l'achat ou à la réparation d'un vélo : 5 % pour la prime à la conversion, 7 % pour le bonus vélo, et 7 % pour le dispositif Coup de pouce vélo.

Surtout, une part importante des personnes interrogées ignore même l'existence de ces aides : 22 % à 32 % selon les dispositifs. Ces chiffres soulignent un réel déficit d'information, mais aussi possiblement une inadéquation des conditions d'accès à ces subventions (critères de revenus, démarches complexes...).

A quelle fréquence utilisez vous un vélo ?	PRIME À LA CONVERSION		BONUS VÉLO		COUP DE POUCE VÉLO	
	JE NE SAVAIS PAS QUE CELA EXISTAIT	TOTAL	JE NE SAVAIS PAS QUE CELA EXISTAIT	TOTAL	JE NE SAVAIS PAS QUE CELA EXISTAIT	TOTAL
► Régulièrement	14%	100%	20%	100%	24%	100%
► Occasionnellement	32%	100%	40%	100%	41%	100%
Jamais	57%	100%	71%	100%	71%	100%
TOTAL	22%		29%		32%	

Tableau croisé de la connaissance de l'existence d'une aide selon la fréquence d'utilisation du vélo

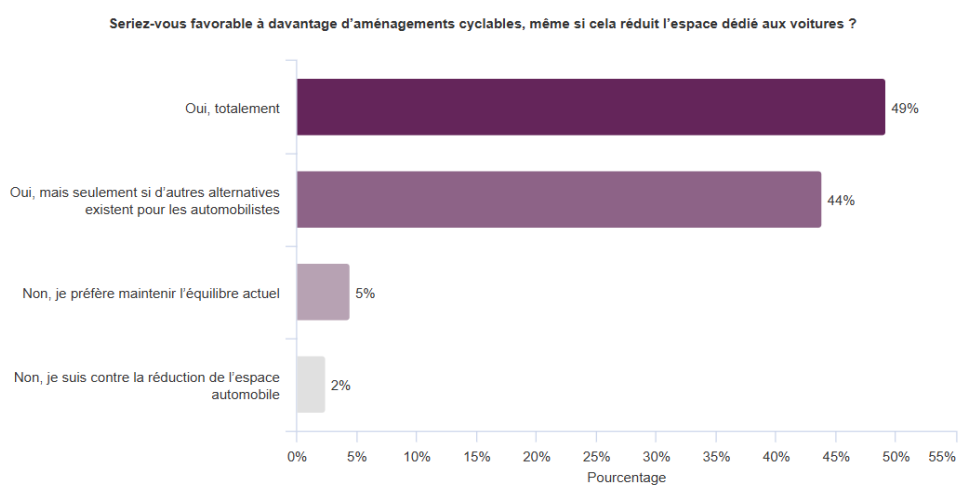
Ce déficit de connaissance semble d'ailleurs influencer directement les usages. Les résultats d'un tableau croisé montrent que plus les répondants utilisent peu le vélo, moins ils connaissent l'existence de ces dispositifs. Par exemple, 57 % de ceux qui n'utilisent jamais le vélo ignorent la prime à la conversion, contre seulement 14 % chez ceux qui pédalent régulièrement. De même, 71 % des non-cyclistes ne connaissent pas le bonus vélo ni le Coup de pouce vélo, alors que ce taux descend à respectivement 20 % et 24 % chez les cyclistes réguliers. Cela suggère un double enjeu : non seulement les aides sont peu connues, mais elles ne remplissent pas pleinement leur rôle d'incitation, puisqu'elles ne touchent pas les publics les plus éloignés de la pratique.

Ce constat fait écho aux analyses de Eskenazi qui rappelle que le succès des politiques cyclables dépend en grande partie de leur lisibilité et de leur appropriation par les usagers. Dans un contexte où les inégalités sociales pèsent fortement sur les choix de mobilité, ces aides pourraient pourtant jouer un rôle clé pour démocratiser l'usage du vélo (Eskenazi, 2024).

Loin d'être un détail technique, cette question de l'accès aux aides interroge la cohérence globale des politiques publiques : comment prétendre encourager une mobilité durable, si les dispositifs mis en place ne touchent qu'une minorité informée et souvent déjà convaincue ?

3.3 Un soutien conditionnel à la redistribution de l'espace public

Un autre indicateur important de la réception des politiques cyclables concerne la question de la redistribution de l'espace public, sujet souvent conflictuel dans les débats sur la mobilité.



Analyse à plat des réponses à la question « Seriez-vous favorable à davantage d'aménagements cyclables, même si cela réduit l'espace dédié aux voitures ? »

Près de la moitié des répondants (49 %) se déclarent tout à fait favorables à davantage d'aménagements cyclables, même si cela réduit l'espace dédié aux voitures. À cela s'ajoute 44 % de réponses favorables, mais conditionnées à la mise en place d'alternatives pour les automobilistes. En somme, seuls 5 % préfèrent maintenir l'équilibre actuel, et à peine 2 % s'opposent à toute réduction de l'espace automobile. Ces chiffres révèlent un large consensus en faveur d'un rééquilibrage en faveur du vélo, tout en illustrant la persistance d'attentes fortes autour de la fluidité automobile, qui reste perçue comme une contrainte incontournable.

Croisement : A quelle fréquence utilisez vous un vélo ? / Seriez-vous favorable à davantage d'aménagements cyclables, même si cela réduit l'espace dédié aux voitures ?

A QUELLE FRÉQUENCE UTILISEZ VOUS UN VÉLO ?	SERIEZ-VOUS FAVORABLE À DAVANTAGE D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES, MÊME SI CELA RÉDUIT L'ESPACE DÉDIÉ AUX VOITURES ?				TOTAL
	OUI, TOTALEMENT	OUI, MAIS SEULEMENT SI D'AUTRES ALTERNATIVES EXISTENT POUR LES AUTOMOBILISTES	NON, JE PRÉFÈRE MAINTENIR L'ÉQUILIBRE ACTUEL	NON, JE SUIS CONTRE LA RÉDUCTION DE L'ESPACE AUTOMOBILE	
► Régulièrement	61%	34%	3%	3%	100%
► Occasionnellement	36%	56%	6%	2%	100%
Jamais	0%	86%	14%	0%	100%
TOTAL	49%	44%	5%	2%	

■ Éléments sous-représentés ■ Éléments sur-représentés

.a relation est très significative. p-value = < 0,01 ; Khi2 = 23,2 ; ddl = 6.

Tableau croisé du soutien aux aménagements cyclables en lien avec la fréquence d'usage du vélo

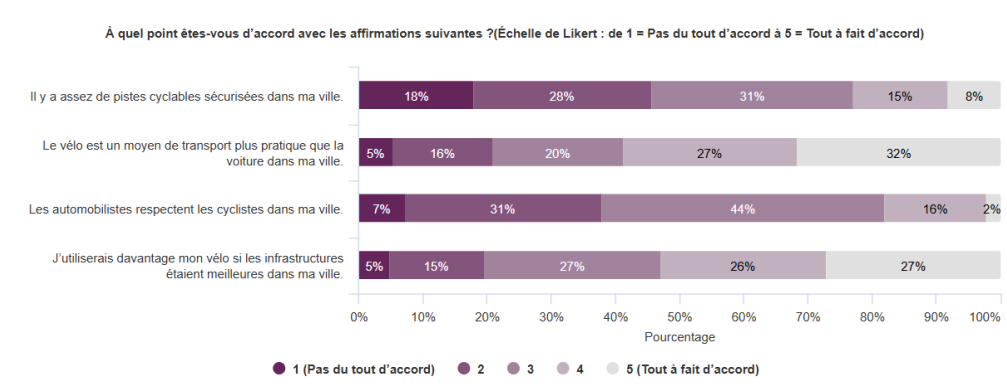
Parmi les cyclistes réguliers, 61 % se montrent totalement favorables à cette redistribution de l'espace, tandis que 34 % s'y déclarent favorables à condition que des alternatives soient proposées aux automobilistes. Seuls 6 % s'y opposent. Cela témoigne d'un soutien marqué pour les politiques pro-vélo chez ceux qui en bénéficient concrètement, confirmant l'idée selon laquelle l'usage précède souvent l'adhésion.

Chez les usagers occasionnels, cette adhésion est plus modérée : seuls 36 % sont totalement favorables, contre 56 % qui souhaitent des compensations pour les automobilistes. Cela reflète un soutien plus conditionnel, où le vélo est perçu comme utile mais pas encore central dans les pratiques de mobilité.

Enfin, chez les personnes qui n'utilisent jamais le vélo, le contraste est net : aucune ne se dit totalement favorable à une réduction de l'espace automobile. 86 % sont favorables uniquement si des alternatives sont mises en place pour les automobilistes, et 14 % sont hostiles à tout changement. Ces résultats traduisent une forte inertie sociale, où le refus d'un rééquilibrage de l'espace provient majoritairement de celles et ceux qui ne se projettent pas dans la pratique cyclable.

Ces résultats rejoignent l'analyse de Frédéric Hérin, qui souligne que la redistribution de l'espace public au profit des modes actifs nécessite une acceptabilité sociale étayée, notamment chez les usagers de la voiture (Hérin, 2014). De même, selon De Bortoli, la construction d'un compromis territorial autour du vélo dépend fortement de la capacité des politiques publiques à concilier les attentes contradictoires entre différents groupes sociaux, notamment en matière d'équité d'usage et de continuité du service (De Bortoli, 2022). En

d'autres termes, l'adhésion à une politique cyclable ne repose pas seulement sur des convictions écologiques ou pratiques, mais aussi sur une évaluation des coûts perçus, en particulier pour ceux qui ne se projettent pas dans la pratique du vélo.



Analyse à plat des réponses à la question « À quel point êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ? (Échelle de Likert : de 1 = Pas du tout d'accord à 5 = Tout à fait d'accord) »

L'infrastructure est perçue comme un frein potentiel à la pratique : 53 % des répondants déclarent qu'ils utiliseraient davantage leur vélo si les aménagements étaient meilleurs, ce qui montre une réelle attente d'amélioration (26 % plutôt d'accord, 27 % tout à fait d'accord). Cette donnée confirme que les politiques cyclables ne doivent pas se contenter d'exister symboliquement, mais doivent réellement transformer les conditions de circulation pour être efficaces et inclusives (Héran, 2014).

La sécurité perçue est un autre facteur déterminant : 59 % des personnes interrogées estiment que le vélo est un moyen de transport sûr (27 % plutôt d'accord, 32 % tout à fait d'accord), ce qui témoigne d'une certaine confiance dans ce mode de déplacement. Toutefois, cette perception reste contrastée par une donnée préoccupante : la relation avec les automobilistes est jugée insatisfaisante par une large majorité. 38 % ne sont pas d'accord avec l'affirmation selon laquelle les automobilistes respectent les cyclistes (7 % pas du tout d'accord, 31 % plutôt pas d'accord), et 44 % restent neutres sur ce point, signe d'une cohabitation encore fragile. Ces tensions entre usagers, également observées dans d'autres parties de l'enquête, illustrent ce que Toscano décrit comme une "friction modale" persistante, souvent exacerbée par des voiries partagées mal conçues (Toscano, 2022).

En somme, l'acceptabilité des politiques cyclables se révèle relativement forte, en particulier chez les usagers réguliers du vélo. Toutefois, cette adhésion demeure fragile dès lors qu'elle suppose des renoncements, notamment de la part des automobilistes. Les résultats de l'enquête mettent en lumière plusieurs conditions essentielles à la réussite de ces politiques. D'abord, l'information et l'accessibilité des aides financières doivent être renforcées afin de toucher un public plus large et d'élargir la base sociale des usagers du vélo. Ensuite, les infrastructures doivent être pensées de manière visible, sécurisée et continue, pour répondre aux besoins concrets des cyclistes au quotidien. Enfin, la réussite des politiques cyclables repose sur la capacité des pouvoirs publics à construire un véritable compromis social autour de la redistribution de l'espace public, en prenant en compte les attentes parfois divergentes des différents usagers. C'est à cette condition que l'engagement politique en faveur du vélo pourra se traduire par une transformation tangible, partagée et durable des pratiques de mobilité en milieu urbain.

V. Conclusion

Ce mémoire avait pour objectif de mieux comprendre le rôle du vélo dans nos sociétés actuelles, à travers ses usages, ses représentations et les freins qui limitent sa pratique. L'analyse a montré que le vélo est bien plus qu'un simple moyen de transport : c'est un objet social, historique, écologique et politique. Il accompagne les évolutions de nos modes de vie, tout en révélant certaines inégalités qui traversent la société.

Dans la première partie, l'étude de l'histoire sociale du vélo a permis de voir comment cet objet a d'abord été réservé à une élite avant de se démocratiser, devenant un outil d'émancipation pour les classes populaires et notamment pour les femmes. Il a aussi joué un rôle important dans les luttes sociales et continue aujourd'hui à porter des valeurs de liberté, de justice et de sobriété.

Dans la seconde partie, les dimensions contemporaines du vélo ont montré qu'il est désormais au cœur des enjeux liés à la transition écologique, à la réduction des inégalités territoriales et à la réappropriation de l'espace public. Les politiques publiques ont un rôle important à jouer pour encourager la pratique du vélo, mais elles restent parfois inégalement réparties selon les territoires. Les médias, traditionnels ou numériques, participent également à façonner la perception du vélo, parfois en le valorisant, parfois en renforçant certains clichés ou tensions, notamment entre cyclistes et automobilistes.

L'enquête menée auprès de 488 personnes a permis de mieux comprendre les profils des cyclistes, leurs motivations, leurs pratiques et surtout les freins à l'usage régulier du vélo. On observe que le vélo tend à se démocratiser, mais que des inégalités importantes persistent : selon le genre, le revenu, la catégorie sociale ou le lieu de résidence. Les femmes, par exemple, utilisent davantage le vélo pour des raisons pratiques, mais sont plus sensibles à l'insécurité. En zone rurale, le manque d'infrastructures est un frein majeur, alors qu'en ville, ce sont plutôt les tensions dans l'espace public qui freinent certains usagers. Ces éléments montrent que l'accès au vélo reste encore très inégal.

Pour encourager la pratique du vélo, il ne suffit donc pas de construire quelques pistes cyclables. Il faut penser une politique plus globale, qui prenne en compte les besoins et les réalités de chacun : aides financières, location dans les territoires peu denses, sécurisation des trajets, campagnes de sensibilisation, etc. Le vélo peut être une vraie solution pour répondre

aux défis actuels : limiter l'usage de la voiture, réduire les émissions de gaz à effet de serre, favoriser une mobilité plus douce et accessible à tous.

Mais pour cela, il faut sortir d'une vision trop technique ou symbolique du vélo. Il faut l'envisager comme un outil concret d'inclusion sociale et de transition écologique. En résumé, ce mémoire montre que le vélo a un potentiel fort pour améliorer nos modes de vie et construire une société plus juste, plus durable et plus solidaire. À condition que les efforts politiques, économiques et culturels aillent dans ce sens.

VI. Bibliographie

Gaboriau Philippe. *Les trois âges du vélo en France*. In: *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°29, janvier-mars 1991. pp. 17-34. <https://doi.org/10.3406/xxs.1991.2335>

Héran, F. (2014). *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. Editions La Découverte.

Gagné, D. (2017). *Le vélo comme outil d'émancipation*. <https://www.declic-mobilites.org/ressources-documentaires/enjeux-de-la-mobilite/494-le-velo-comme-outil-d-emption-2>

Rauch, A. (1996). Gaboriau Philippe, Le Tour de France et le vélo. Histoire sociale d'une épopée contemporaine. In *Vingtième Siècle. Revue d'histoire* (Vol. 50, Numéro 1, p. 162-162). PERSÉE : Université de Lyon, CNRS & ENS de Lyon.

Toscano, A. (2023). *Un vélo contre la barbarie nazie : L'incroyable destin du champion Gino Bartali*. Dunod.

Questions d'Histoire. (2017). *La démocratisation du vélo*. <https://www.youtube.com/watch?v=EoErGyeG1PA>

M. WINOCL, *Chronique des années soixante*, Paris, 1987. Repris par S.LAGET, *Anthologie, le Tour en toutes lettres*, Paris, 2003, p. 70-71.

Eskenazi, M. (2024). *Les politiques du vélo en Europe : le cas du Grand Lyon et de Hambourg* (p. 195-216). <https://doi.org/10.51926/iste.9154.ch9>

Contributeur. (2021, 5 juillet). *Vive le vélo ! Une politique publique ambitieuse pour la petite reine*. La Fabrique Écologique.

Noël Jouenne (1 juin 2020). Quel regard sur la pratique du vélo en ville ? *Mondes Sociaux*.

Rosa H., 2012, *Aliénation et accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris : Ed. de la Découverte.

De Bortoli, A. (2024, 19 mars). *Quel bilan carbone pour les vélos électriques ; ?*
Polytechnique Insights

Martin, G. & Lavielle, L. (2021). Les impacts environnementaux des aménagements cyclables. https://bl-evolution.com/Docs/2021-06-Etude_Impact-environnementaux-amenagements-cyclables_BLevolution.pdf

Tuvalum. (2024, 20 septembre). *Bicicletas de Segunda Mano 100 % Certificadas – tuvalum*.
Tuvalum

LES EDITIONS : *Le schéma directeur des aménagements cyclables. Planifier un réseau cyclable complet, continu et attractif* | Cerema. (2024).

Robin Puchaczewski. Quel retour du vélo à Foix ? Construire le système vélo dans une ville moyenne. *Sud-Ouest Européen*, 2020, 50, pp.85-100.

Abord de Chatillon, M., & Eskenazi, M. (2022). Devenir cycliste, s'engager en cycliste : communautés de pratiques et apprentissage de la vélonomie. *SociologieS*.

LES EDITIONS : *Le schéma directeur des aménagements cyclables. Planifier un réseau cyclable complet, continu et attractif* | Cerema. (2024).

Ministère de L'intérieur. (2023). *Le Plan vélo et marche 2023-2027 | La préfecture et les services de l'État en région Île-de-France*. Ministère de L'Intérieur. <https://www.prefectures->

regions.gouv.fr/ile-de-france/Region-et-institutions/L-action-de-l-Etat/Amenagement-du-territoire-transport-et-environnement/Le-Plan-velo-et-marche-2023-2027

Ministère de la Transition Écologique (février 2022). *La mobilité bas-carbone : choix technologiques, enjeux matières et opportunités industrielles*. p17

Martin, O., & Singly, F. de. (2012). *L'analyse quantitative des données* (3e édition). Armand Colin.

Thompson, C. (1998). Corps, sexe et bicyclette. *Les Cahiers de Médiologie*, N° 5(1), 59-67.
<https://doi.org/10.3917/cdm.005.0059>