

Septembre 2024



Le vélo, les séniors l'adorent !

Enquête nationale sur la pratique du vélo entre 60 et 80 ans



Une enquête menée avec BVA Xsight



forumviesmobiles.org

Contact :

Adrien Bonnet, chargé de projet

adrien.bonnet@forumviesmobiles.fr

Sommaire

1) La pratique du vélo par les séniors : état des lieux	5
Une pratique plus importante qu'attendue.....	5
Un problème de compétences pour un quart de la population sénior.....	5
Diplôme et revenus : une relation non évidente avec la pratique du vélo	5
Des motifs qui diffèrent selon les territoires.....	5
2) Évolution de la pratique du vélo avec l'âge chez les séniors	7
Un déclin de la pratique avec l'âge	7
La soixantaine, un moment de la vie favorable à l'augmentation de la pratique du vélo.....	7
Une évolution de la pratique du vélo qui diffère selon le genre.....	7
3) Pourquoi les séniors enfourchent-ils leur vélo ?.....	8
Une pratique source de bien-être	8
Une pratique jugée positivement	9
4) La sécurité, premier obstacle perçu à la pratique du vélo par les séniors	10
Une confiance à vélo largement dégradée par la densité du trafic et l'absence de séparation avec les autres modes.....	10
La sécurité, un frein pour se mettre au vélo chez les non cyclistes	11
5) Les leviers pour augmenter la pratique du vélo par les séniors	12
Sécuriser la pratique pour encourager les séniors qui font très peu de vélo	12
Assurer un apprentissage du vélo avant 60 ans	13
Les vélos électriques et adaptés, de bonnes solutions encore méconnues.....	13
Aménager des itinéraires agréables quitte à ne pas être directs.....	13
6) Typologie des séniors selon leur pratique actuelle et potentielle du vélo	14
Conclusion.....	16

La pratique du vélo entre 60 et 80 ans : les seniors l'adorent !

En France, la population est de plus en plus âgée et cette tendance va perdurer encore plusieurs décennies. L'INSEE prévoit une augmentation de 31% de la population des 60 ans et plus entre 2019 et 2075. Les seniors représenteront ainsi 35% de la population française contre 28% aujourd'hui. Ce phénomène représente un double défi, sanitaire et climatique, pour notre système de mobilité. Sanitaire car, comme le rappelle régulièrement l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), vieillir en bonne santé passe par une activité physique régulière¹. Climatique car il est primordial de développer des alternatives à la voiture accessibles à toute la population pour décarboner la mobilité. Pour apporter des réponses à ce double défi, cette nouvelle étude du Forum Vies Mobiles cherche à connaître la pratique actuelle et potentielle du vélo par les Français nés entre 1943 et 1963 et donc aujourd'hui âgés de 60 à 80 ans. Une cible particulière puisque ce sont les principaux témoins et acteurs de l'avènement du système voiture : on comptait une voiture pour 20 habitants en 1943, on en compte aujourd'hui plus d'une pour 2 habitants.

Méthodologie

Cette enquête sur la pratique du vélo des seniors a été menée à l'échelle de la France métropolitaine auprès de 783 Français âgés de 60 à 80 ans² du 6 au 21 novembre 2023, via le panel en ligne de BVA Xsight. Cet échantillon est composé de 536 personnes — représentatives de la population des seniors en France —, auxquels nous avons ajouté un échantillon de 247 cyclistes seniors pour consolider les résultats auprès de cette cible particulière. Cette enquête quantitative s'appuie sur un volet qualitatif mené par le chercheur Alexandre Rigal, docteur en sociologie à l'École polytechnique fédérale de Lausanne, via des entretiens semi-directifs organisés avec 29 individus de soixante ans et plus (moyenne : 70 ans), dont 24 cyclistes réguliers, au 2^e semestre 2022 dans la Métropole de Lyon et ses alentours.

La présente note se concentre sur les résultats quantitatifs de l'étude. Le rapport complet est accessible [ici](#) et permet d'obtenir les résultats de l'étude qualitative.

¹ Avec son axe « Vieillir en restant actif », l'organisation internationale promeut les mobilités actives, même après soixante ans, afin d'en tirer maints bénéfices (santé, vie sociale, qualité de vie)

² La population des 60-79 ans représentait en 2021 14 millions de personnes en France, soit 20% de la population totale.

Résultats clés

- Le cyclisme, une pratique plus répandue qu'on ne le pense chez les 60-80 ans : près d'un séniors sur trois (28%) – soit près de 5 millions de personnes – enfourche un vélo au moins une fois par semaine. Qu'il soit électrique ou non, pour le plaisir ou ses déplacements utilitaires.
- Cette génération, qui a grandi avec la voiture, n'a pas pour autant oublié le plaisir du vélo. Plaisir, liberté, nature... la pratique est jugée positivement par tous, qu'ils soient cyclistes ou non.
- Le vélo est, chez les séniors, une pratique décorrélée des questions de revenus. Elle n'est pas non plus l'apanage des urbains, le vélo étant pratiqué aussi fréquemment dans le rural qu'en centre-ville.
- En revanche, le niveau de diplôme a bien un impact sur la pratique cycliste, mais il n'est pas linéaire. Les séniors diplômés du supérieur sont plus enclins à pratiquer le vélo que ceux détenant un Baccalauréat ou un CAP/BEP. Mais, les plus assidus sont en fait les séniors non diplômés.
- Pour les cyclistes séniors comme pour les non cyclistes, la sécurité est le premier obstacle perçu à une pratique plus intense ou pour se mettre au vélo. La cohabitation avec le trafic automobile étant la principale source du sentiment d'insécurité.

1) La pratique du vélo par les seniors : état des lieux

Une pratique plus importante qu'attendue

En raison de la domination du système voiture depuis des décennies et des difficultés pouvant être liées à l'âge, on pouvait s'attendre à trouver une part très faible de cyclistes au sein de la population senior. Pourtant, les personnes âgées de 60 à 80 ans sont assez nombreuses à faire du vélo régulièrement, 38% en font au moins une fois par mois :

- 28% régulièrement (au moins une fois par semaine) – soit 5 millions de seniors
- 10% en font occasionnellement (au moins une fois par mois mais moins d'une fois par semaine).

Malgré tout, 62% n'en font donc que très rarement ou jamais. On retrouve donc à peu près la même diffusion de la pratique du vélo chez les seniors que dans l'ensemble de la population : en effet, 63% des Français font du vélo moins d'une fois par mois d'après la dernière enquête du ministère de la transition écologique³.

Un problème de compétences pour un quart de la population senior

L'enquête permet de mettre en évidence un problème de compétences chez un quart de la population senior. En effet, 22% des seniors français déclarent n'avoir jamais pratiqué le vélo et ainsi n'avoir jamais appris à en faire. Au total, cela représente environ 3 millions de seniors entre 60 et 80 ans qui n'ont pas les compétences de base nécessaires à la pratique du vélo.

Diplôme et revenus : une relation non évidente avec la pratique

L'impact du niveau de diplôme sur la pratique cycliste n'est pas linéaire. Les seniors diplômés du supérieur sont plus enclins à pratiquer le vélo que ceux détenant le baccalauréat ou un CAP/BEP. Cependant, les plus assidus sont sans diplôme. Toutes choses égales par ailleurs, ils ont près de trois fois plus de chances de pratiquer régulièrement le vélo qu'une personne titulaire d'un CAP/BEP ou du baccalauréat, et deux fois plus de chances qu'une personne diplômée du supérieur.

Quant au niveau de revenus, il ne semble corrélé, ni positivement ni négativement, à la pratique cycliste.

Des motifs qui diffèrent selon les territoires

Nous avons souhaité savoir ce qui motivait la pratique du vélo chez les seniors, en mettant en avant deux types de motifs : prendre son vélo pour réaliser un déplacement utilitaire (se rendre

³ [Enquête nationale "usage du vélo"](#), résultats 2023

au travail, à un rendez-vous, faire ses courses, ...) et faire du vélo pour le plaisir (sport, balade, ...).

- Près d'un cycliste sénior sur deux (53%) fait du vélo aussi bien pour ses déplacements utilitaires que pour le plaisir.
- Parmi les autres, on compte deux fois plus de séniors à faire du vélo uniquement pour le plaisir (32%)...
- ... que pour les déplacements utilitaires uniquement (15%).

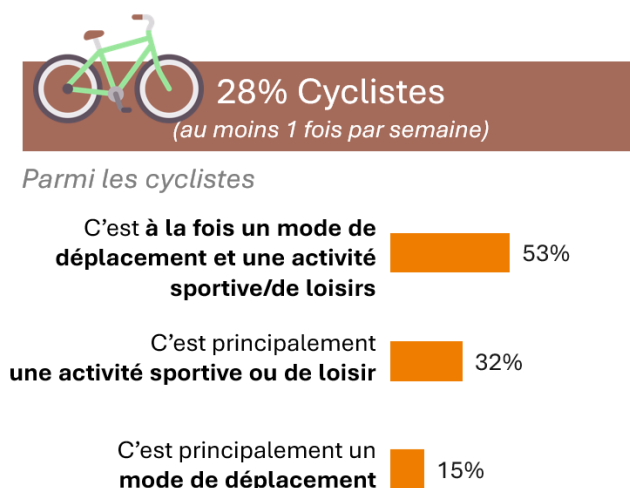


Figure 1 – Les motifs de la pratique régulière du vélo chez les séniors cyclistes réguliers

Malgré la progression rapide de la pratique ces dernières années dans les centres-villes, le vélo n'est pas l'apanage des urbains chez les séniors. Il est en effet pratiqué aussi fréquemment dans le rural qu'en centre-ville. En revanche, l'équilibre entre les motifs poussant à faire du vélo n'est pas le même selon les territoires :

- **En milieu rural**, c'est la pratique pour le plaisir qui domine largement : 41% des répondants n'utilisent le vélo que de cette manière. La pratique purement utilitaire ne concerne que 9% des cyclistes.
- **En centre-ville**, les pratiques sont les plus diverses : 26% utilisent uniquement le vélo pour les déplacements utilitaires et 21% pour le plaisir uniquement.
- **En périphérie des villes**, on observe une pratique intermédiaire entre les territoires urbains et ruraux : 28 % des répondants utilisent uniquement le vélo pour les loisirs, tandis que 13 % ne l'utilisent que pour les déplacements utilitaires.

2) Évolution de la pratique du vélo avec l'âge chez les seniors

Un déclin de la pratique avec l'âge

Jusqu'à 75 ans, la pratique régulière du vélo est stable entre les différentes tranches d'âge de la population, mais à partir de cet âge elle connaît un déclin significatif. En effet, l'avancée en âge et le déclin des capacités physiques qui l'accompagne sont à l'origine d'une diminution de la pratique du vélo. Parmi les anciens pratiquants réguliers, 40% évoquent des maladies et problèmes physiques pour justifier l'arrêt de leur pratique.

Notons que les recherches sur la conduite automobile indiquent que cette chute commence relativement plus tôt chez les automobilistes, autour de 70 ans⁴.

La soixantaine, un moment de la vie favorable à l'augmentation de la pratique du vélo

Le tournant de la soixantaine semble plutôt favorable à une augmentation de la pratique régulière du vélo chez ceux qui en faisaient déjà.

En effet, à 60 ans :

- 41% des cyclistes augmentent leur pratique du vélo,
- quand seulement 28 % la diminuent,
- et 30 % maintiennent la même fréquence.

Ces variations peuvent s'expliquer par des changements de mode de vie, comme un déménagement et surtout le passage à la retraite qui implique des rythmes moins contraints et des distances moins importantes à parcourir au quotidien.

Néanmoins, il est particulièrement notable qu'un nombre infime de seniors débute la pratique du vélo à 60 ans ou après : ce ne sont que 1% des seniors qui se mettent au vélo après 60 ans s'ils n'en faisaient pas déjà avant.

Une évolution de la pratique du vélo qui diffère selon le genre

Au sein des cyclistes seniors, le facteur le plus discriminant est le genre : seules 36% des cyclistes réguliers seniors sont des femmes, contre 64% de cyclistes hommes.

Si parmi les hommes et les femmes cyclistes seniors, le niveau de pratique déclaré à l'enfance et à l'adolescence diffère peu, les femmes sont bien moins nombreuses que les hommes à déclarer avoir pratiqué régulièrement le vélo à l'âge adulte.

⁴ Demoli, Yoann, 2017, « Prendre ou laisser le volant. L'enracinement social de la pratique de la conduite automobile », Recherche, transports, sécurité, Vol. 2017, No 01-02, p. 83-101.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cet écart. Les femmes sont encore davantage sujettes que les hommes à des normes sociales les poussant à éviter l'activité physique et à limiter les déplacements seules. Elles sont également confrontées à un espace public qui leur est inhospitalier, où la domination masculine se manifeste de diverses manières : occupation de l'espace, harcèlement sexuel, risques d'agression physique. Enfin, on sait que les femmes assument encore aujourd'hui la majorité des tâches domestiques – courses, accompagnement et soins des enfants ou des plus âgés – les obligeant souvent à privilégier la voiture et à délaisser le vélo pour leurs déplacements.

En revanche, on peut supposer que cet écart à l'âge adulte entre les hommes et les femmes ne s'explique en rien par manque de goût pour le vélo car il semble que ces dernières « rattrapent » partiellement ce retard après 60 ans en augmentant davantage leur pratique du vélo que les hommes :

- 46% des femmes séniors déclarent avoir augmenté leur pratique du vélo après 60 ans, contre 39% des hommes.
- Dans le même temps, seules 28% des femmes séniors déclarent avoir cessé de rouler à vélo après 60 ans contre 35% des hommes séniors.

Prendre davantage le guidon relèverait d'une expérience plus féminine que masculine après 60 ans. Ces résultats contrastent particulièrement avec le constat d'une déprise automobile féminine plus fréquente et plus précoce. Est-ce justement parce qu'elles s'éloignent du volant que certaines femmes se mettent au vélo ?

3) Pourquoi les séniors enfourchent-ils leur vélo ?

Une pratique source de bien-être

Les cyclistes séniors disent apprécier très fortement l'expérience de faire du vélo. On note également que plus la pratique du vélo est régulière, plus ces bienfaits sont ressentis comme importants.

Plus de 9 séniors sur 10 qui pratiquent le vélo au moins une fois par semaine disent « ressentir du bien-être en regardant le paysage », « ressentir une vitalité accrue à vélo » et déclarent que « l'idée de fournir un effort physique les enthousiasme » et que « l'idée d'aller faire du vélo leur procure de l'énergie ».

On peut noter également que 95% des séniors cyclistes se considèrent en bonne santé, soit 10 points de plus que ce que déclarent les séniors en général. On est certainement face à un cercle vertueux : plus on fait de vélo, plus on est en forme (OMS), plus on est en forme, plus on va faire régulièrement du vélo.

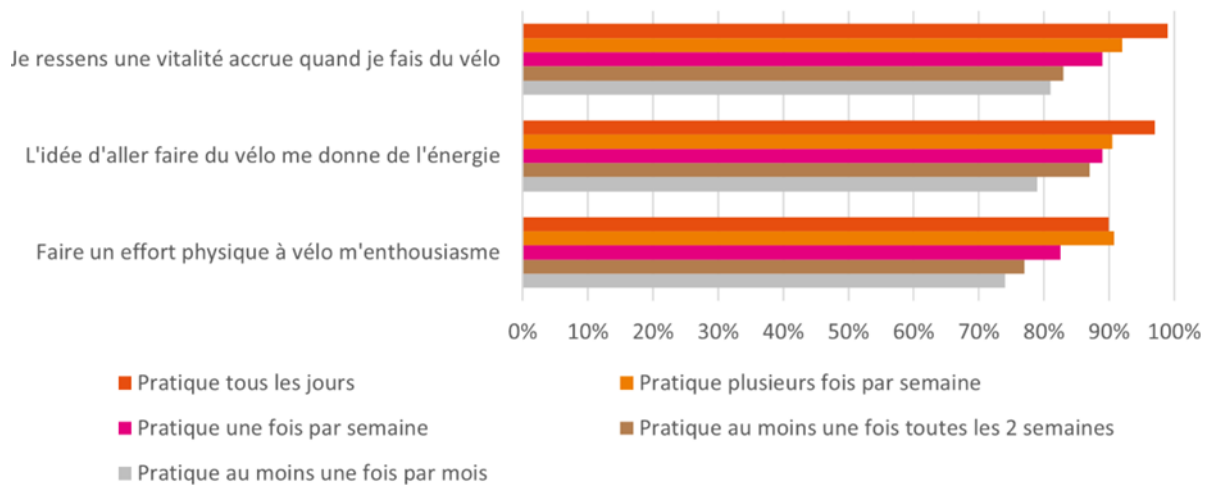


Figure 2 - Plaisir et vitalité en fonction de la fréquence de la pratique du vélo chez les séniors cyclistes

Une pratique jugée positivement

Quand on fait du vélo, on ne souhaite pas arrêter : 82% des cyclistes séniors considèrent qu'ils auraient du mal à arrêter de circuler à vélo. Par ailleurs, ce n'est pas qu'une question « pratique » mais aussi un enjeu « d'image » : 72% des cyclistes estiment qu'ils renvoient une meilleure image d'eux-mêmes à vélo qu'en voiture et 79% déclarent que voir des personnes de leur âge faire du vélo leur donne envie d'en faire.

Enfin, aujourd'hui, un sénior sur un vélo, ça n'étonne personne. En effet, 98% d'entre eux considèrent qu'il est normal de faire du vélo à cet âge et 91% d'entre eux estiment que cette pratique est considérée comme normale également par leurs proches.

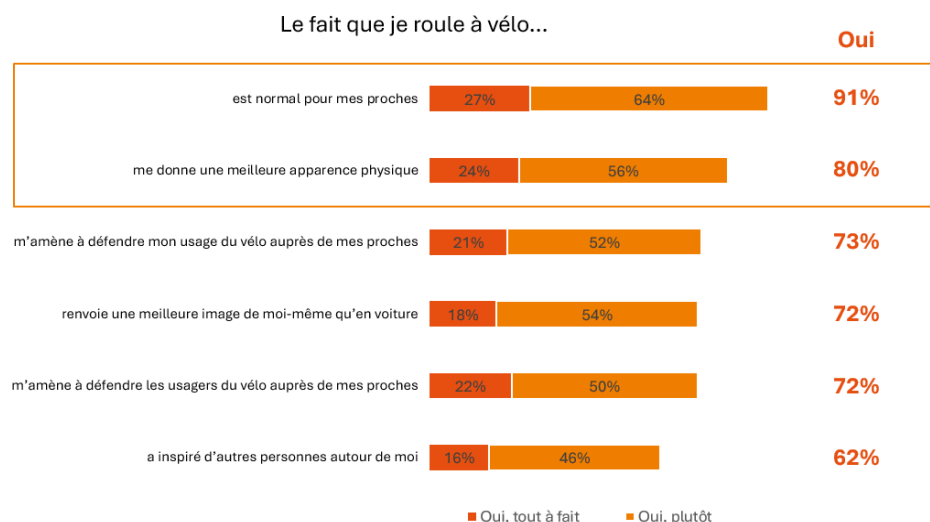


Figure 3 – Perception de la pratique du vélo chez les séniors cyclistes

4) La sécurité, premier obstacle perçu à la pratique du vélo par les seniors

Une confiance à vélo largement dégradée par la densité du trafic et l'absence de séparation avec les voitures

Les seniors cyclistes déclarent se sentir le plus en sécurité lorsqu'ils sont sur une voie séparée du trafic automobile (80% en moyenne). À l'inverse, c'est lorsqu'ils sont sur une voie avec beaucoup de trafic automobile qu'ils sont les moins nombreux à se sentir en sécurité (4%).

Ensuite, on trouve un plus grand sentiment de sécurité en zone résidentielle ou, dans une moindre mesure, sur les routes de campagne. Dans les deux cas, le trafic est moindre qu'en centre-ville ou que sur certaines routes très fréquentées, mais à la campagne les vitesses de circulation des voitures, généralement plus élevées, augmentent le sentiment d'insécurité.

On constate également que le fait de partager la voirie avec d'autres vélos ou trottinettes participe à créer un certain sentiment de sécurité, certainement lié à l'effet de « sécurité par le nombre » théorisé par l'économiste des transports Frédéric Héran : « plus il y a de cyclistes, plus ils sont en sécurité (Jacobsen, 2003), parce qu'ils deviennent plus visibles des autres usagers, qu'ils contribuent à apaiser la circulation par leur faible vitesse »⁵.

On note également une tolérance au risque qui augmente avec la pratique car, si le partage de la voirie avec les automobiles et la densité du trafic sont très insécurisants pour tout le monde, plus on fait du vélo régulièrement, plus on se déclare à l'aise sur tous les types de voiries.

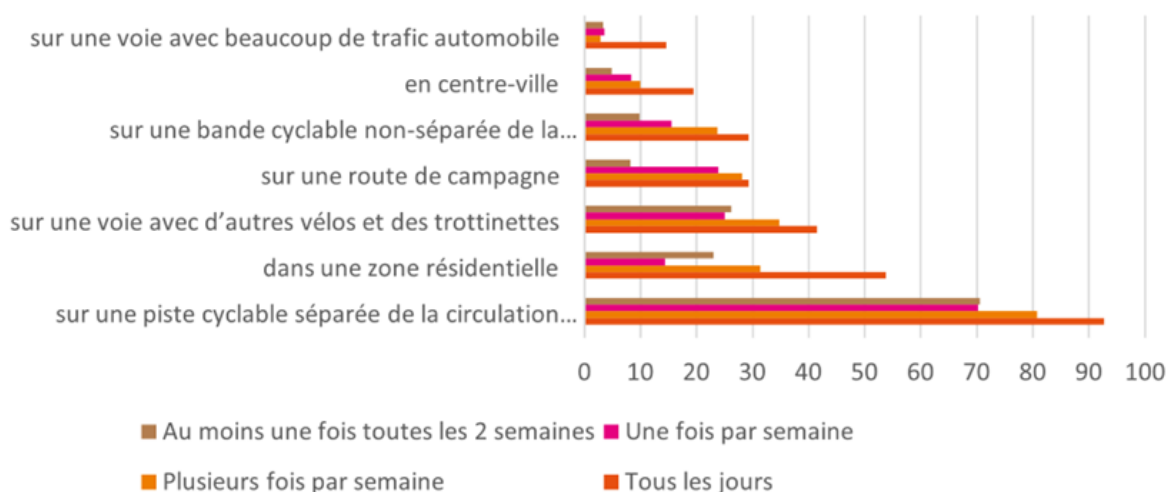


Figure 4 - Niveau de confiance des seniors cyclistes en fonction du type de voirie et de la fréquence de pratique

⁵ [Le système vélo](http://forumviesmobiles.org), Frédéric Héran, 2018, forumviesmobiles.org

Sans surprise, pour leur sécurité, 9 cyclistes seniors sur 10 déclarent choisir systématiquement ou presque des itinéraires peu fréquentés. Et ce, plus encore que le fait « d'éviter les disputes » (81%) ou d'éviter de doubler (61%).

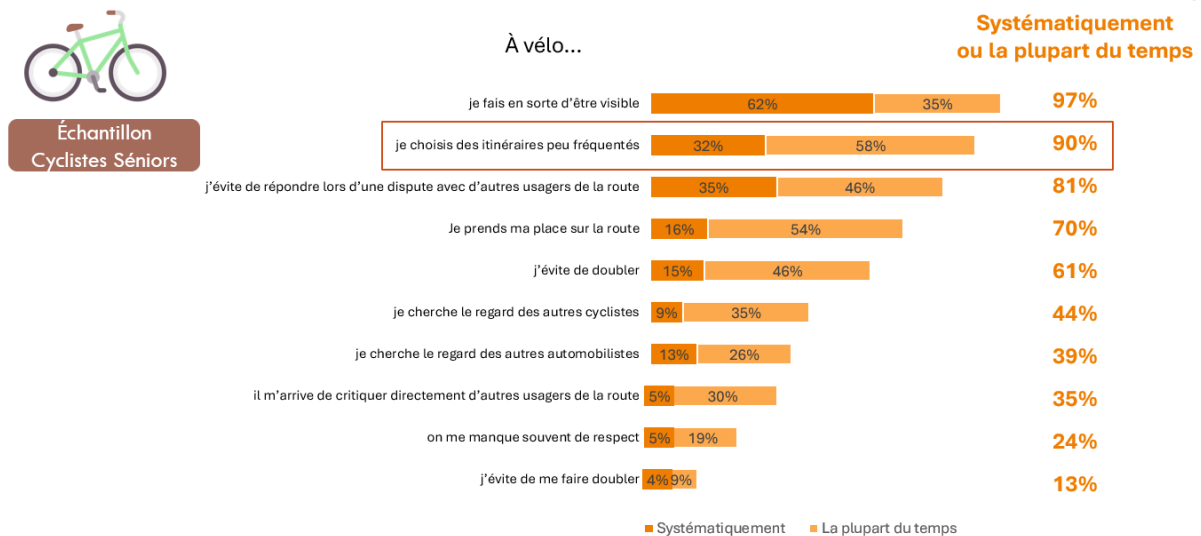


Figure 5 – Stratégies des seniors cyclistes pour sécuriser leur trajet à vélo

La sécurité, un frein pour se mettre au vélo chez les non cyclistes

Le manque de sécurité, qui se traduit par la peur des accidents, est le principal frein évoqué par les seniors non cyclistes pour expliquer leur absence de pratique, auquel on pourra ajouter le manque d'infrastructures adaptées (respectivement 79% et 60%).

Les autres freins sont la météo (70% des répondants), l'âge (68%) et les problèmes de santé ou de mobilité (66%) ou encore des distances à parcourir trop importantes (61%).

Ainsi, ce ne sont ni le manque de temps (27%) ni le coût ou l'entretien de la bicyclette (30%) qui empêchent les seniors qui le peuvent de faire du vélo.

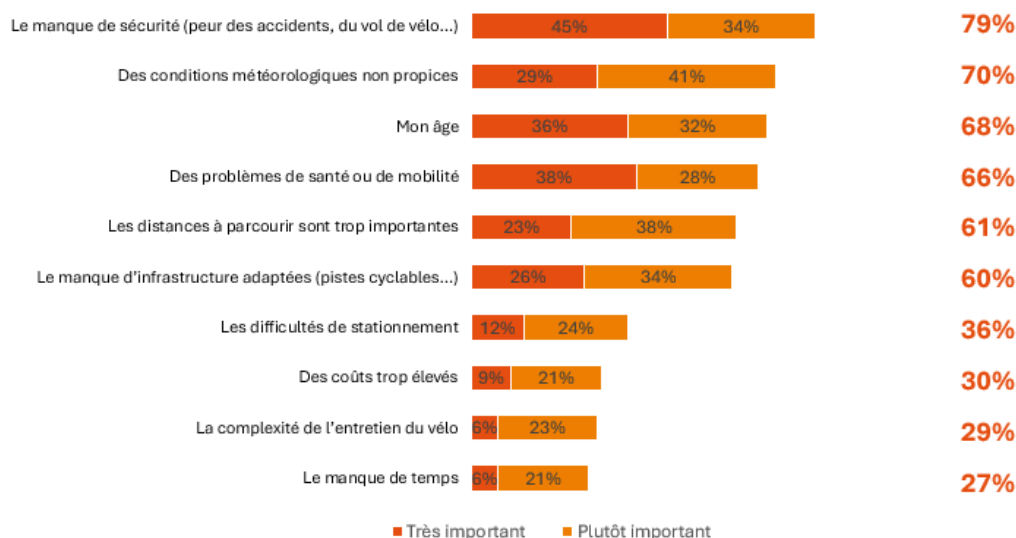


Figure 6 - Les freins à la pratique du vélo chez les séniors non cyclistes

5) Les leviers pour permettre aux séniors de pratiquer davantage le vélo : il est l'or mon sénior !

Partant du principe qu'il est positif pour la santé des séniors de pratiquer une activité physique régulière et que réduire la place de la voiture pour réduire les émissions de CO2 de nos mobilités peut passer par un usage plus régulier du vélo, cette étude donne quelques pistes pour augmenter la pratique du vélo des séniors.

Sécuriser la pratique pour encourager les séniors qui font très peu de vélo

Pour les 17% des séniors qui sont capables de faire du vélo mais qui en font moins d'une fois par semaine (10% moins d'une fois par semaine mais au moins une fois par mois et 7% moins souvent), une politique renforçant le sentiment de sécurité et améliorant le confort de la pratique pourrait les inciter à utiliser davantage le vélo. Cela passerait par :

- dédier des voies aux vélos et aux piétons pour séparer les cyclistes du trafic automobile en prenant de la place à la voiture.
- créer des pistes cyclables séparées du trafic lorsque le trafic automobile est trop important pour interdire le passage des voitures.
- s'assurer que les infrastructures cyclables composent un réseau cohérent sans coupure dangereuse, comme le porte notamment l'association Vélo & Territoires⁶.

⁶ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/politiques-nationales/>

- élargir certaines pistes cyclables existantes ou séparer physiquement de la chaussée celles qui ne bénéficient que de signalétique au sol afin de permettre une circulation plus sereine et en groupe.

Assurer un apprentissage du vélo avant 60 ans

Cette enquête a montré que seuls 1% des séniors commencent à faire du vélo après 60 ans et que 22% des séniors n'ont jamais fait de vélo de leur vie. On a là un potentiel important pour augmenter la pratique du vélo. Cela implique de :

- Développer une politique d'apprentissage du vélo dédiée aux moins de 60 ans. Bien sûr, cette politique doit commencer dès l'école avec des initiatives comme « Savoir rouler à vélo » porté par l'État, mais une politique doit également viser les adultes de moins de 60 ans qui n'ont pas appris dans leur enfance (apprentissage couplé au passage du permis de conduire, apprentissage en entreprise, ...).

Les vélos électriques et adaptés, de bonnes solutions encore méconnues

69% des séniors en France considèrent que le vélo électrique convient mieux aux personnes de leur âge. 28% des non cyclistes pourraient être vraiment incités à commencer la pratique du vélo avec un vélo électrique. C'est une solution qui semble d'autant plus pertinente que le vélo électrique permet de moins se fatiguer sur un trajet donné, ou d'aller plus loin pour un effort équivalent.

- Une politique encourageant l'achat de vélo à assistance électrique pourrait aider à ce que davantage de séniors pratiquent le vélo ou à ce qu'ils le fassent plus longtemps.

Le vélo électrique présente tout de même quelques limites, qui ne sont pas toujours bien maîtrisées avant l'achat, étant plus lourd qu'un vélo mécanique et donc plus difficile à manœuvrer.

- Favoriser des systèmes d'essai de vélo avant achat semble donc nécessaire pour éviter les déconvenues.

Seuls 8% des séniors non cyclistes disent pouvoir être vraiment incités à pédaler avec un vélo adapté (tricycle pour adulte dans le questionnaire). On peut faire l'hypothèse que ce dernier pâtit d'une image négative.

- Cette image pourrait être amenée à changer grâce à une communication positive autour de ces solutions et à une politique d'essai avant achat. Le développement de vélos adaptés de qualité visant tous les publics, séniors ou non, pourrait également permettre de ne pas cantonner ces vélos à une image de « vélo pour séniors ». Des agences comme Praxie Design travaillent déjà à populariser les vélos adaptés auprès d'un large public.

Aménager des itinéraires agréables quitte à ne pas être directs

Les séniors retraités bénéficiant de davantage de temps que les actifs et les cyclistes séniors étant très sensibles à la qualité du paysage et à la densité du trafic automobile :

- Aménager des itinéraires sans coupure, paysagers, agréables, éloignés du trafic automobile, quitte à ne pas être les plus directs pourraient représenter une incitation forte à la pratique du vélo, que ce soit pour le plaisir ou pour des déplacements utilitaires.

6) Typologie des séniors selon leur pratique actuelle et potentielle du vélo

L'analyse typologique réalisée sur l'échantillon principal par Yoann Demoli, sociologie et maître de conférences à l'université de Lille, met en lumière l'existence de quatre classes de séniors, selon leurs pratiques du vélo, leurs propensions à se mettre au vélo plus ou moins facilement, voire leurs rapports plus ou moins enthousiastes et prosélytes à la pratique. Les quatre groupes, dont la part dans la population étudiée est décroissante, peuvent être nommés ainsi :

Pratique nulle ou très faible :

- **les rétifs (34% des séniors)** qui ne feront pas de vélo, quoi qu'on leur propose ;
- **les réservés (28% des séniors)** qui ne font pas de vélo mais qui pourraient commencer à en faire s'ils pouvaient être accompagnés.

Pratique soutenue ou intense :

- **les convaincus (24% des séniors)** qui font déjà du vélo, mais pourraient intensifier leur pratique ;
- **les enthousiastes (14% des séniors)**, qui font énormément de vélo, le vélo partie de leur identité.

Notons que c'est le groupe des réservés qui peut constituer un important vivier de néo-cyclistes, tandis que le groupe des convaincus est susceptible d'intensifier sa pratique, au détriment de l'automobilité.

Typologie des séniors (60-80 ans) selon leur pratique actuelle et potentielle du vélo

Les rétifs : 34%

Ce groupe est majoritairement composé de femmes (65%). Sa composition est assez équilibrée en termes de tranche d'âge, même s'il comprend majoritairement des septuagénaires. Sur-représenté en Île-de-France, ce groupe regroupe le taux de plus important de personnes en mauvaise ou très mauvaise santé (29% du groupe). Toutefois, cela implique que 61% sont en assez bonne ou très bonne santé et on comprend donc que l'état de santé n'est pas ce qui joue le rôle rédhibitoire dans la non-pratique du vélo. En effet, pour 97% d'entre eux, la pratique du vélo est nulle. Comment comprendre la faiblesse de la pratique ? Ce groupe est le plus fréquemment d'accord avec l'affirmation « À partir d'un certain âge, la pratique du vélo n'est pas adaptée » (36%).

Symétriquement, il est le moins susceptible d'avoir répondu tout à fait d'accord à l'affirmation selon laquelle « La pratique du vélo devrait être encouragée chez les séniors » (seulement 13% d'entre eux ont répondu ainsi). On relève même une certaine défiance envers le soutien public du vélo, puisque seuls 20% d'entre eux sont tout à fait d'accord avec l'affirmation « Les pouvoirs publics devraient investir davantage pour favoriser l'usage du vélo ». Même l'utilisation d'un vélo électrique ne changerait rien pour 71% des répondants appartenant à ce groupe. Globalement, on note un rejet assez inconditionnel du vélo ; son usage ne relève ni d'un problème de temps, ni des conditions de circulation. Pour ce groupe, l'automobilisme apparaît relativement exclusif de la pratique cycliste, même si la pratique du vélo a été assez généralisée dans l'enfance.

Les réservés : 28%

Ce groupe connaît lui aussi une composition fortement féminine (63%), même s'il est plus jeune que le groupe précédent. Vivant pour moitié dans de grandes agglomérations ou en Île-de-France, cette classe reporte à 85% être en assez bonne ou très bonne santé. C'est dire que ce groupe n'apparaît pas entravé dans la pratique du vélo. Pour 80% d'entre eux, la pratique cycliste est nulle tandis que les 20% restants font du vélo moins d'une fois par mois.

Au sein de cette classe, les représentations liées au vélo sont toutefois plus positives que pour le groupe précédent. Ainsi, l'affirmation selon laquelle « La pratique du vélo devrait être encouragée chez les séniors » trouve 38% de répondants tout à fait d'accord. De même, ils sont près de la moitié à considérer que les pouvoirs publics devraient investir davantage en la matière. Face au groupe précédent, les réservés se disent toutefois prêts à envisager de prendre le guidon : près de 53% d'entre eux estiment qu'un vélo électrique les inciterait vraiment à pratiquer. Les conditions de circulation sont pour ce groupe essentielles : 60% déclarent que si les risques d'accident étaient moins élevés, cela les encouragerait au cyclisme. Autrement dit, même si ce groupe est assez semblable, du point de vue des pratiques et des propriétés sociales, au groupe précédent, il s'en différencie en se montrant prêt, sous certaines conditions, à faire du vélo.

Les convaincus : 24%

Ce groupe se lit en miroir du groupe précédent, auquel il ressemble fortement d'un point de vue démographique. Classe toutefois plus masculine (69%), elle possède une distribution par âge tout à fait analogue à celle du groupe des réservés. Elle habite moins souvent dans de grandes agglomérations, au profit de petites agglomérations, plus propices la pratique cycliste chez les séniors. Ils sont autour de 90% à se décrire en bonne ou très bonne santé. Si la pratique quotidienne est assez rare pour les convaincus (4% d'entre eux), l'activité cycliste est toutefois pluri-hebdomadaire pour 43%, elle est hebdomadaire pour 16% et moins fréquente pour 31% d'entre eux. Si les représentations du vélo sont positives, elles ne montrent pas des formes d'unanimité que l'on trouvera parmi le groupe 4.

À cet égard, les représentations des convaincus se rapprochent de celles des réservés : ils sont presque autant (34 et 35% pour le deuxième et le troisième groupe) à pleinement considérer qu'à l'avenir de plus en plus de gens se déplaceront à vélo.

Les enthousiastes : 14%

D'un point de vue socio-démographique, ce groupe est le plus mixte, puisqu'il comprend 45% de femmes et 55% d'hommes. Groupe relativement jeune, il compte deux tiers de moins de 70 ans. Vivant plus fréquemment que les autres groupes dans de petites agglomérations, il compte une part similaire au groupe des convaincus d'individus en bonne ou très bonne santé . Ce groupe se distingue par des pratiques à la fois intenses et plurielles : 18% pratiquent le vélo tous les jours et 58% plusieurs fois par semaine ; 72% d'entre eux recourent au vélo à la fois pour le plaisir et les déplacements utilitaires. À cette pratique, s'ajoute une représentation positive totale du vélo : ce dernier est loué pour ses bienfaits en matière de santé, de proximité à la nature et à autrui ; il est aussi considéré comme peu coûteux, écologique et rapide par une majorité des membres du groupe. Pour ce groupe, le vélo n'est pas seulement un loisir ni un mode de déplacement : la pratique définit véritablement l'identité.

Ainsi, 92% des enquêtés de ce groupe sont d'accord avec la phrase : « Rouler à vélo, c'est typiquement moi ».

Conclusion

Les personnes aujourd'hui âgées de 60 à 80 ans ont grandi en voyant le système automobile se mettre en place. La voiture a fait partie intégrante de leur vie (autonomie, progrès social, ...) et le vélo a peu à peu disparu des pratiques. Pourtant, cette génération n'a pas oublié le plaisir de la bicyclette et l'enfourche encore régulièrement pour un tiers d'entre eux, aussi bien pour le sport ou les promenades que pour les déplacements utilitaires, à la campagne comme en ville. La pratique est même jugée positivement par tous, qu'ils soient cyclistes ou non. L'âge ne semble devenir une vraie contrainte qu'à partir de 75 ans en moyenne et ce n'est ni le temps, ni le coût qui empêche les séniors d'avoir une utilisation plus régulière du vélo. Pour les cyclistes séniors comme pour les non cyclistes, c'est tragiquement l'insécurité liée au trafic automobile qui est le premier obstacle perçu à une pratique plus intense ou pour se (re)mettre au vélo. Mais cette étude dessine des pistes pour permettre aux séniors qui le souhaitent de faire du vélo plus régulièrement ou plus confortablement. Alors, *il est l'or mon séniors* !

Retrouvez les résultats complets de l'enquête :

[Le vélo, les séniors l'adorent !](#)

[Enquête nationale sur la pratique du vélo entre 60 et 80 ans](#)

LE FORUM VIES MOBILES

Le Forum Vies Mobiles, think tank français expert de la mobilité, a pour objectif de répondre aux aspirations citoyennes en sortant du système de la mobilité rapide et carbonée.

Entre recherches, études et débats citoyens sur les grands enjeux de mobilité, il explore depuis plus de 10 ans une voie originale pour formuler et porter des propositions d'action et ainsi contribuer au tournant écologique et social vers une société qui, pour progresser, doit pouvoir ralentir.

Association loi 1901, soutenue par la SNCF, composée d'une dizaine de professionnels radicalement optimistes, son modèle innovant lui confère un rayonnement et une solide légitimité scientifique en France comme à l'international.

forumviesmobiles.org