

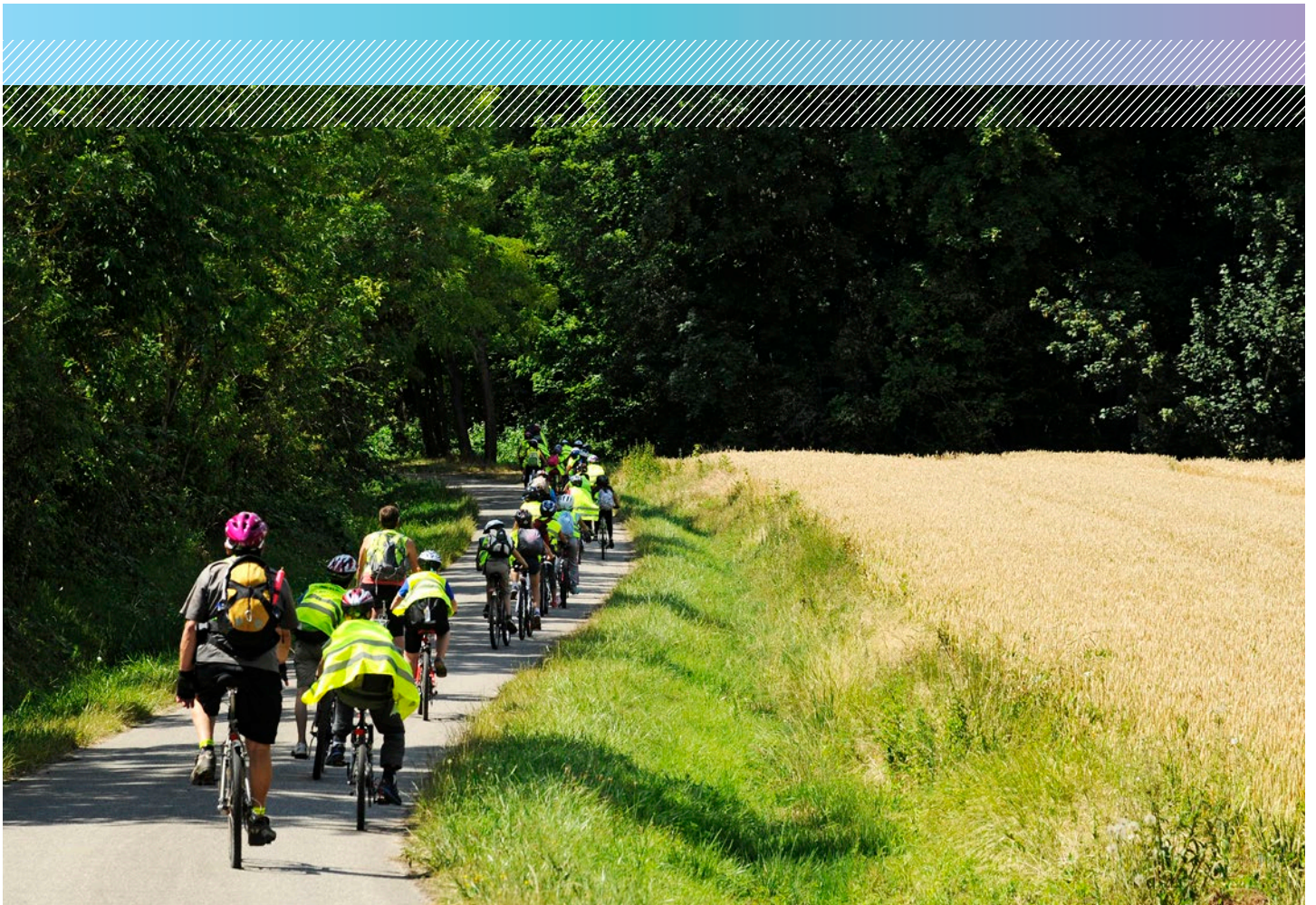
LE VÉLO EN ALSACE : UNE CROISSANCE À DEUX VITESSES ?

367

OCTOBRE 2026



MOBILITÉ



Le vélo est le mode dont la progression a été la plus remarquable en nombre de déplacements quotidiens, sur le territoire bas-rhinois, entre 2009 et 2024. Cette progression est visible en ville comme à la campagne.

Pourtant, l'usage de ce mode de déplacement décarboné est encore loin d'être universel. La croissance de la part modale n'a pas été la même dans tous les territoires. Les cyclistes sont encore majoritairement des scolaires

et des inégalités de genre persistent.

Le vélo est un des modes prioritaires que les politiques de mobilité souhaitent développer compte tenu de son impact positif sur la santé et de sa neutralité carbone.

À travers l'analyse de l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) de 2024-2025 sur le territoire alsacien et de l'enquête ménage déplacements de 2009, cette note analyse l'évolution de la pratique du vélo et ses potentiels de croissance.

Le vélo, un mode qui gagne du terrain en Alsace

Le vélo, un mode à part entière

Les politiques publiques en faveur du vélo, menées à toutes les échelles en Alsace, portent leurs fruits. **Avec 6 % de part modale en Alsace, le vélo est un mode de transport à part entière**, derrière la voiture (conducteur et passager) et la marche. Pourtant, malgré cette dynamique, seuls 8 % des Alsaciens déclarent l'avoir utilisé pour au moins un déplacement au cours d'une journée type.

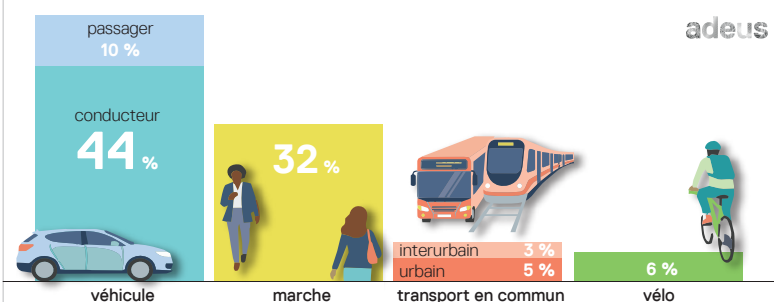
Une population bas-rhinoise davantage cycliste qu'en 2009

L'analyse des enquêtes mobilité réalisées en 2009 et 2024 (dont la comparaison n'est possible qu'à l'échelle du Bas-Rhin) révèle une remarquable progression de la pratique cycliste. Dans l'Eurométropole de Strasbourg, **la part de la population utilisant régulièrement le vélo est passée de 9 % en 2009 à 14 % en 2024**. Dans le reste du Bas-Rhin, cette progression est moindre, avec une augmentation d'un point sur la même période pour atteindre 7 %.

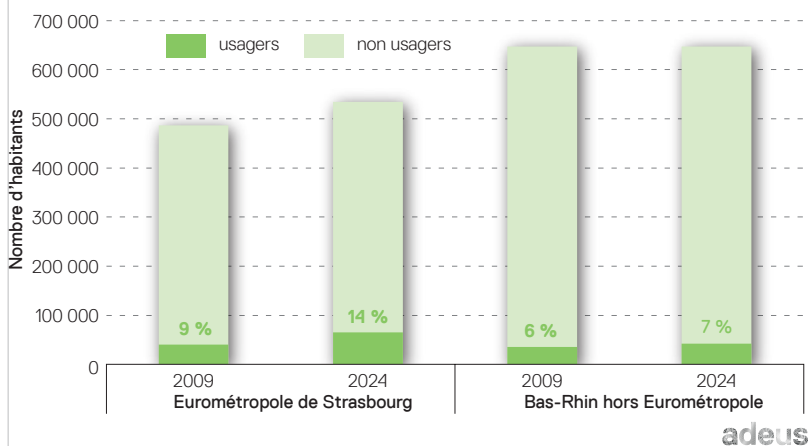
Une pratique ancrée dès le plus jeune âge

L'usage du vélo est particulièrement élevé chez les jeunes. En Alsace, plus de 10 % des 18-24 ans l'utilisent au moins une fois par jour, une proportion qui atteint même 14 % chez les 12-17 ans. Le fort usage de ce mode est en lien avec l'autonomisation de ce public qui, outre les transports en commun, ne dispose pas d'alternative motorisée. Les différences de pratique du vélo sont liées à l'âge mais avant tout à des disparités liées au territoire de résidence.

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS EN ALSACE



PART DE LA POPULATION AYANT EU RECOURS AU VÉLO À L'ÉCHELLE DE LA JOURNÉE



QU'EST-CE QUE L'ENQUÊTE MOBILITÉ CERTIFIÉE CEREMA (EMC²) ?

Cette enquête a eu lieu sur le territoire alsacien et sud-mosellan en 2024 et 2025 pour connaître la mobilité des habitants du territoire en semaine. Elle interroge les caractéristiques des déplacements réalisés (origine-destination, modes et motifs).

Une enquête similaire a eu lieu sur le Bas-Rhin en 2009 et permet donc d'analyser l'évolution des pratiques de déplacements à cette échelle.

Les villes dans l'échappée ?

Strasbourg, Colmar et Saint-Louis, villes motrices de la pratique cyclable en Alsace

L'analyse territoriale des déplacements à vélo révèle des disparités entre les territoires alsaciens. L'Eurométropole de Strasbourg se distingue particulièrement avec une part modale des déplacements de 11 %, contre 7 % à Colmar Agglomération et à Saint-Louis Agglomération, 5 % dans la Communauté d'Agglomération de Haguenau, qui est très étendue, et 3 % dans Mulhouse Alsace Agglomération, en lien avec un territoire vaste avec parfois du relief.

Si les villes alsaciennes affichent des niveaux de pratique relativement différents, les territoires ruraux et périurbains du Haut-Rhin et du Bas-Rhin présentent en revanche des profils homogènes, avec une part modale avoisinant les 5 %.

Des jeunes urbains plus cyclistes

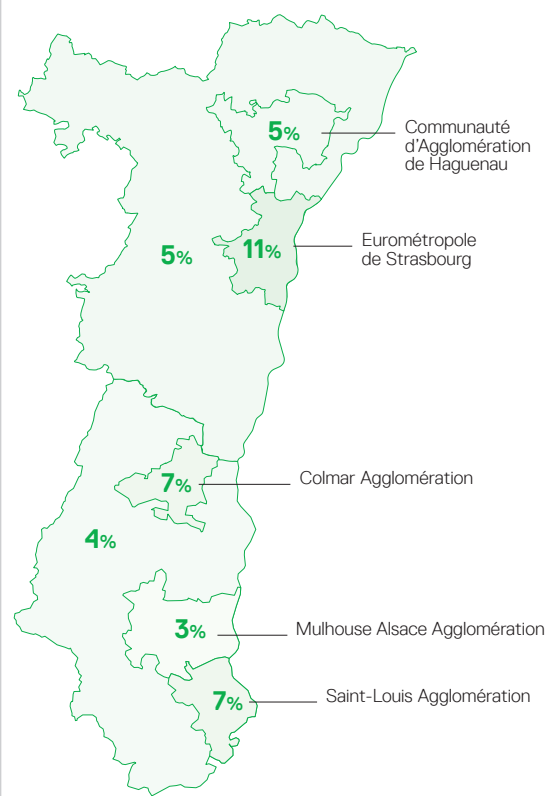
L'âge influence les pratiques selon le type de territoire. Si la part des 5-11 ans utilisant le vélo reste stable quelle que soit la morphologie du territoire, les écarts se creusent ensuite : la pratique cycliste progresse puis diminue avec l'âge dans les zones urbaines, tandis qu'elle tend à diminuer dans les territoires non urbains et reste en deçà de la population urbaine quelle que soit la classe d'âge.

Les disparités de pratiques entre les territoires très urbains et moins urbains s'expliquent quant à elles par la combinaison de plusieurs facteurs :

- La densité de population : plus la densité est élevée, plus le programme d'activité peut être réalisé dans la proximité immédiate du domicile et favorise l'usage du vélo.
- Une typologie de population différente avec davantage de jeunes dans les grandes agglomérations, qui sont statistiquement plus cyclistes.
- Une culture vélo qui n'est pas ancrée sur tous les territoires de manière homogène.

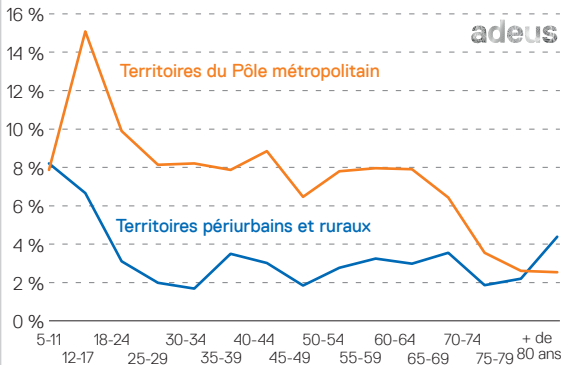
Malgré les différences territoriales observées, on constate néanmoins une croissance de la part modale du vélo sur tous les territoires disposant de données antérieures.

PART MODALE DU VÉLO DANS LES DÉPLACEMENTS



adeus
Source : EMC2 2024/2025, Adeus

PART DE LA POPULATION CYCLISTE SELON L'ÂGE ET SELON LE TERRITOIRE CONCERNÉ



Source : EMC2 2024, Adeus

Les jeunes et les actifs assurent la tête du peloton alsacien

Les cyclistes : majoritairement des actifs et des scolaires

Les scolaires constituent un public très représenté dans la population cycliste. **Hors Eurométropole, ils représentent systématiquement au moins un quart de la population cycliste locale.**

La présence des étudiants cyclistes est particulièrement marquée à Strasbourg, en cohérence avec le poids démographique de cette population : ils représentent 15 % des usagers du vélo. En matière de pratique au sein de leur groupe, c'est plus d'un étudiant sur cinq qui a utilisé son vélo au cours de la journée dans l'Eurométropole de Strasbourg. À Colmar, cette proportion est de 1 sur 10, et à Mulhouse, de 1 sur 20.

Les actifs constituent près de la moitié de la population cycliste avec d'importantes variations selon les territoires.

Enfin, l'usage du vélo reste limité chez les personnes sans emploi, au foyer ou chez les retraités.

Une croissance portée par les scolaires et les trajets d'accompagnement à vélo

La comparaison des enquêtes mobilité 2009 et 2024 dans le Bas-Rhin révèle que la progression de la pratique cyclable est principalement portée par les publics actifs et scolaires. La part des scolaires utilisant le vélo est passée de 8 % en 2009 à 15 % en 2024, et celle des actifs occupés de 11 % à 15 % sur la même période.

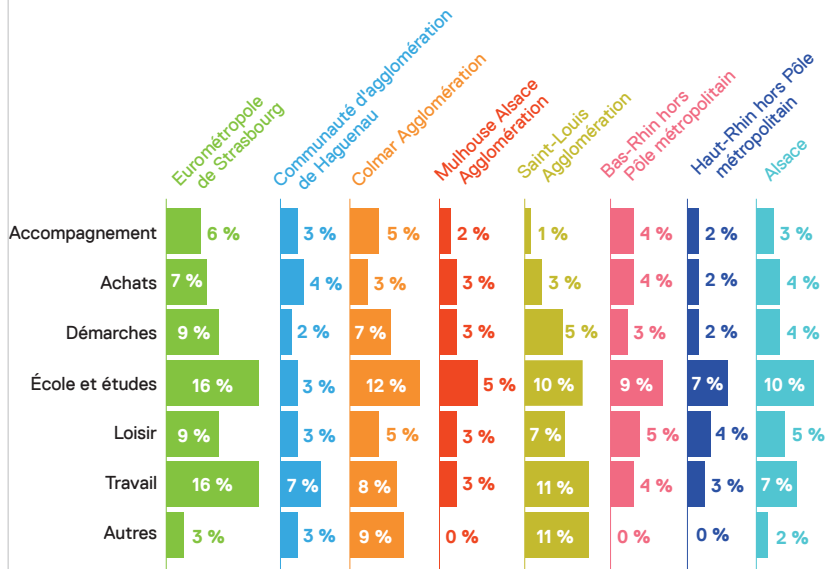
Cette tendance se reflète dans l'évolution des motifs de déplacement : les trajets à vélo pour le travail et les études progressent plus rapidement que les déplacements pour ces mêmes motifs en général. **Par ailleurs, les déplacements d'accompagnement à l'école à vélo ont connu une forte hausse.**

QUEL IMPACT DU REVENU SUR LA POSSESSION ET L'USAGE DU VÉLO ?

Le revenu exerce des influences différenciées selon qu'on considère la possession ou l'usage du vélo. La part de ménage possédant un vélo augmente avec le revenu ; cette relation n'est cependant pas valable pour la pratique du vélo. Pour les ménages très modestes (moins de 1 000 €/personne), l'usage du vélo possédé est particulièrement fort. Mais passé ce palier, il n'y a pas de corrélation entre le revenu et la pratique du vélo. Ainsi, si le revenu facilite l'acquisition du vélo, il n'influence pas son utilisation (sauf pour les ménages très modestes).

De manière similaire, le taux de motorisation ainsi que l'usage de la voiture sont croissants avec le revenu alors que la part modale de la marche a tendance à diminuer avec des revenus plus élevés.

PART DES DÉPLACEMENTS FAITS À VÉLO SELON LES MOTIFS ET LES TERRITOIRES



Source : EMC2 2024, Adeus

adeus

Le genre, un frein qui persiste dans les pratiques

Moins de disparités de genre dans les villes

En Alsace, les hommes représentent 60 % des cyclistes, une surreprésentation qui s'accroît en zone non urbaine et parmi les catégories socioprofessionnelles moins favorisées. Cependant, ces écarts se réduisent dans l'Eurométropole de Strasbourg, où la pratique cyclable tend à s'équilibrer : chez les actifs, qui représentent 18 % de la population cycliste de l'Eurométropole, on observe quasiment une parité dans l'usage du vélo. Il semble que **les différences de genre soient d'autant plus fortes que la pratique du vélo est faible**.

En outre, bien que dans l'absolu les femmes soient plus mobiles que les hommes entre 25 et 65 ans, leur mobilité à vélo reste inférieure à celle des hommes sur toutes les classes d'âges. La perception du mode de déplacement peut, en partie, expliquer cette différence de genre : d'après l'enquête modes de vies menée par l'Adeus en 2025, l'usage du vélo est perçu comme dangereux, en particulier par les femmes (23 % des femmes en zone urbaine le qualifient de dangereux contre 16 % des hommes). En élargissant cette analyse à d'autres modes de déplacement, on observe cette différence de genre sur la marche à pied mais en faveur des femmes : elles marchent davantage que les hommes. Au delà de la perception, il existe probablement encore des freins sociologiques, culturels ou de l'organisation du programme d'activités qui expliquent ces usages différenciés du vélo entre les genres.

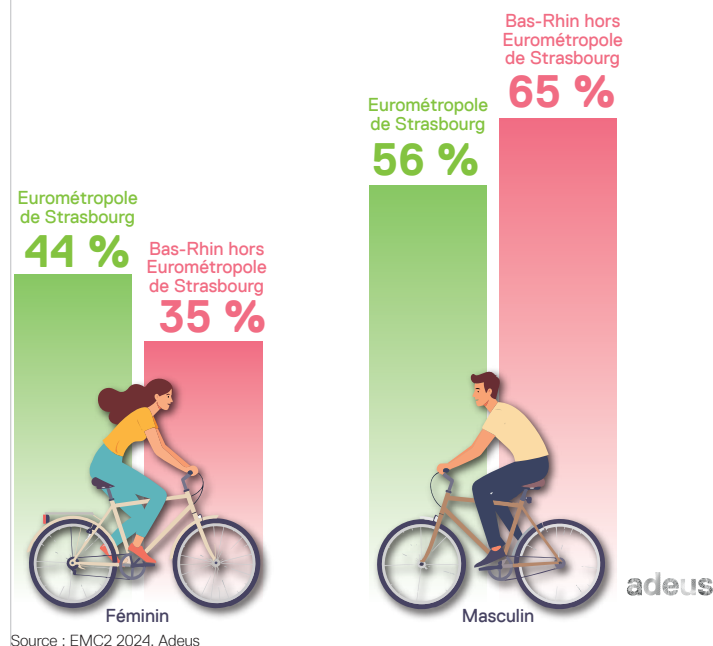
L'accompagnement reste le seul motif majoritairement réalisé par des femmes à vélo

L'analyse des déplacements tous modes révèle des pratiques genrées liées aux motifs de déplacements. Ainsi, si tous modes confondus, 55 % des motifs achats sont réalisés par des femmes, cette part n'est plus que de 45 % quand le motif achat est réalisé à vélo. Cet écart montre l'existence de freins culturels et organisationnels qui limitent un usage plus égalitaire du vélo entre les genres.

La pratique du vélo diminue avec le nombre d'enfants

Le nombre de déplacements à vélo diminue à mesure que le nombre d'enfants dans un ménage augmente, alors que le volume total de déplacements (tous modes confondus) s'accroît. Cette baisse s'explique par la difficulté à concilier les contraintes familiales avec les déplacements à vélo, un phénomène observé quel que soit le genre.

GENRE DES CYCLISTES SELON LE TERRITOIRE D'ANALYSE



Les déplacements à vélo, moteurs de résilience et de santé

Le déplacement à vélo, un allié pour la santé publique

Sans impact sur la qualité de l'air, le vélo est un levier pour la santé de ses usagers. En ne considérant que leurs déplacements, les cyclistes alsaciens réalisent aisément les 30 minutes de modes actifs quotidiennes recommandées par l'OMS : ils **effectuent 53 minutes en modes actifs par jour contre 27 minutes pour les non cyclistes.**

Le vélo, un mode de déplacement en croissance...

Alors que la mobilité quotidienne tend à diminuer à l'échelle nationale, le nombre de déplacements à vélo a crû, et ce de manière plus importante que la population.

Dans l'Eurométropole de Strasbourg, on a ainsi constaté une hausse de **50 % du nombre de déplacements à vélo** depuis 2009, pour atteindre 180 000 déplacements quotidiens.

En 2009, les résidents de l'Eurométropole effectuaient en moyenne cinq déplacements par jour, dont trois à vélo. En 2024, bien que la mobilité individuelle ait diminué pour atteindre 4,1 déplacements, le nombre de déplacements à vélo est resté quasi stable, avec 2,8 déplacements quotidiens. **Ainsi, malgré une baisse de la mobilité générale entre 2009 et 2024, la pratique des déplacements à vélo a été résiliente.**

Par ailleurs, bien que les cyclistes affichent une mobilité plus élevée, leur distance quotidienne de déplacements, tous modes confondus, reste inférieure



à celle des non-usagers du vélo ; cela traduit **un mode de vie qui se réalise davantage dans la proximité.** Le vélo étant un mode de transport plus lent que les transports en commun ou la voiture, on constate que le budget temps des cyclistes est supérieur aux non-cyclistes.

... et des usagers urbains très fidèles à leur vélo

Pour les cyclistes de l'Eurométropole, **le vélo est un mode « universel » qui répond à l'essentiel de leurs besoins,** puisque les cyclistes réalisent quasiment 70 % de leurs déplacements à vélo, 20 % à pied, et les 10 % restants se partagent entre transports en commun et voiture. Dans les autres territoires, cette « quasi-exclusivité » envers le vélo est moins marquée : la majorité des déplacements des cyclistes se fait effectivement à vélo puis en marchant, mais les cyclistes hors Eurométropole plébiscitent également la voiture.

Le vélo électrique, un changement de braquet dans les pratiques ?

Le vélo à assistance électrique, utilisé pour 10 % des déplacements à vélo en Alsace

Le vélo à assistance électrique (VAE) a redessiné les usages du vélo, tant au niveau national qu'en Alsace. Si 68 % des ménages alsaciens possèdent au moins un vélo classique, **c'est désormais plus d'un ménage sur dix qui possède un VAE**. Cette évolution de l'équipement se reflète directement dans les usages : ce sont ainsi **40 000 déplacements qui sont réalisés en VAE un jour type de semaine, soit environ 10 % de l'ensemble des trajets effectués à vélo**.

Cette croissance génère de nouveaux enjeux : sécurisation du stationnement à domicile et dans les lieux publics, développement de points de recharge, aide à l'emport en train, et élargissement des pistes cyclables pour accompagner l'allongement des trajets.

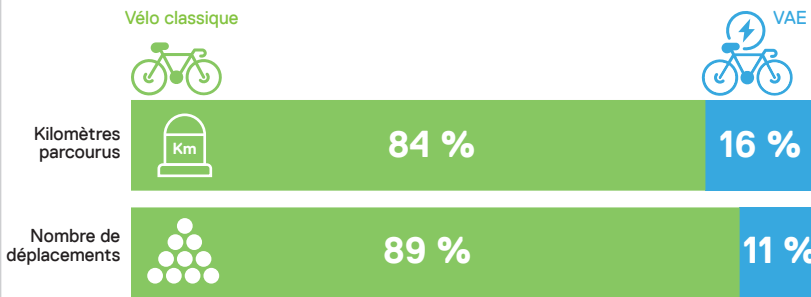
Le vélo à assistance électrique permet l'allongement des distances

Les distances de déplacement varient selon les territoires et les motifs mais également selon le type de vélo utilisé (classique ou électrique). **Alors que les trajets à vélo classique s'établissent en moyenne à 1,9 kilomètre en Alsace, le VAE se distingue par des déplacements 1,5 fois plus longs en moyenne**.

Cette tendance est particulièrement marquée dans les territoires non urbains : hors des agglomérations du Pôle Métropolitain, le VAE représente 11 % des déplacements mais 19 % des distances parcourues.

Cet allongement des distances parcourues dans les territoires non urbains témoigne de **l'extension de la zone de pertinence kilométrique du vélo** et permet d'envisager le vélo pour des déplacements jusqu'à 10 km ou avec du relief. En revanche, dans l'Eurométropole, où la différence de distance de déplacements entre des vélos classiques et des VAE est moindre, ce dernier semble répondre

PART DU VÉLO CLASSIQUE ET DU VAE DANS LE NOMBRE DE DÉPLACEMENTS ET LES KILOMÈTRES PARCOURUS SELON LES DESTINATIONS
DÉPLACEMENTS INTERNES ET EN LIEN AVEC L'ALSACE



Source : EMC2 2024, Adeus

adeus

D'AUTRES FACTEURS FAVORABLES À LA PRATIQUE DU VÉLO

Si le VAE encourage l'usage du vélo, d'autres éléments influencent également la possession et l'utilisation du vélo : le permis de conduire n'impacte pas le statut de cycliste, mais ces derniers sont moins souvent propriétaires d'une voiture.

Par ailleurs, le stationnement à domicile est un facteur clé : seuls 25 % des ménages alsaciens sans espace dédié possèdent un vélo, contre 75 % de ceux en disposant. À titre d'exemple, les habitants des Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV) sont particulièrement touchés par ce manque. À Strasbourg, 25 % d'entre eux n'ont aucun stationnement vélo à domicile (contre 12 % hors QPV), ce qui se répercute sur la pratique : seuls 8 % des résidents des QPV sont cyclistes, contre 15 % ailleurs.

Enfin, la météo joue un rôle majeur : un climat clément (températures douces, jours longs) booste la fréquentation cycliste, tandis que les fortes pluies douchent l'optimisme des cyclistes, même par température agréable.

davantage à des besoins de confort ou de logistique quotidienne (transport d'enfants ou de courses) qu'à un allongement des trajets, ceux-ci étant déjà optimisés par la proximité des services.

Conclusion et enjeux

Là où la variation est mesurable, notamment dans le Bas-Rhin, le vélo s'affirme comme un mode en croissance, avec une progression de la population cycliste depuis 2009. Cette dynamique est particulièrement visible dans les territoires urbains, notamment au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, tandis qu'elle est plus contenue dans les autres territoires.

Si les scolaires en constituent le public principal hors Pôle Métropolitain, les actifs sont davantage représentés au sein de l'Eurométropole, où le vélo devient souvent un choix exclusif une fois adopté. L'enjeu principal n'est pas tant dans l'augmentation de la fréquence d'usage du vélo par les cyclistes que dans le développement du nombre de cyclistes, via la sensibilisation de nouveaux publics. À ce titre, d'autres facteurs sont particulièrement importants dans le développement du vélo, à l'instar de la possibilité de stationner son vélo à domicile, au travail ou à l'école.

Hors Eurométropole de Strasbourg, l'usage reste contrasté : le vélo est parfois

un mode de déplacement à part entière, parfois un loisir ou encore un moyen d'aller à l'école pour les collégiens et lycéens. Le développement du vélo à assistance électrique, qui permet d'augmenter les distances réalisables à vélo, rend ce mode plus universel sur de longs déplacements, et trouve une résonance particulière dans les territoires interurbains.

Cependant, malgré toutes ces évolutions positives, la pratique du vélo en Alsace est loin d'être généralisée et des disparités, notamment de genre, persistent, sa pratique restant encore en majorité masculine.

Si cette analyse concerne uniquement le potentiel du vélo dans la mobilité quotidienne, il ne faut pas négliger le potentiel touristique cyclable important de l'Alsace. Son accroissement peut également servir au développement des mobilités quotidiennes et de loisirs et à la sensibilisation d'un nouveau public. Exploiter cette porosité des pratiques peut être l'un des prochains leviers de développement du vélo à l'échelle alsacienne.

Pour aller plus loin :

- [Résultats essentiels de l'EMC² sur le territoire du SCOTERS](#), novembre 2025 :
- [Résultats essentiels de l'EMC² sur le territoire du SCOTAN](#), mars 2026 :
- [Exploiter le potentiel cyclable dans le Bas-Rhin](#), Note de l'Adeus n°34, janvier 2011 :
- [Covoiturage et accompagnement : entre autonomisation des enfants et digitalisation des modes de vie ?](#) Note de l'Adeus n°355, Janvier 2026