



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN



QUELQUES REPÈRES SUR LA MOBILITÉ EN ZONES PEU DENSES ET SUR LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO



QUESTION 1

Quelle est la part des modes actifs (marche et vélo) dans les déplacements en territoire peu dense ?

(4 choix – choix unique)



1 – environ 5%

2 – environ 10%

3 – environ 20%

4 – environ 30%

QUESTION 1

Quelle est la part des modes actifs (marche et vélo) dans les déplacements en territoire peu dense ?

(4 choix – choix unique)



1 – environ 5%

2 – environ 10%

3 – environ 20%

4 – environ 30%

QUESTION 1



En territoire peu dense :

Plus de 70% des déplacements (tous motifs confondus) se font en voiture

Plus de 60% des déplacements en voiture font moins de 3 km

Les déplacements domicile travail se font à plus de 90% en voiture

Source : INSEE - Cerema

QUESTION 2

En milieu urbain on estime à + de 70% la part des déplacements de moins de 5 kilomètres. Selon vous quelle est cette part en zone peu dense ?

(4 choix – choix unique)



1 – 20 %

2 - 30 %

3 - 40 %

4 - 50 %

QUESTION 2

En milieu urbain on estime à + de 70% la part des déplacements de moins de 5 kilomètres selon vous quel est cette part en zone peu dense ?

(4 choix – choix unique)



1 - 20 %

2 - 30 %

3 - 40 %

4 - 50 %

QUESTION 2

Des services éloignés, mais des distances et des temps de transports modérés



30 km parcourus par jour, pour un temps de transport total de 45 mn

(28 km/ jour pour un temps de transport de 63 minutes dans les aires urbaines)



... des habitants plus éloignés des pôles d'emplois et des services...

20 km de distance domicile-travail
(13 km dans les aires urbaines)

3 services de santé et 6 écoles maternelles

ou élémentaires pour 10 communes
(6 fois et 3 fois moins que dans les aires urbaines)



... mais un bon taux d'équipement par habitant

7 services de santé et 14 écoles maternelles ou élémentaires pour 10 000 habitants (autant et 2 fois plus que dans les aires urbaines)

QUESTION 3

En zone peu dense, il est parfois difficile de se déplacer en transport collectif ou en covoiturage. Pour autant, quelle proportion des ménages n'a pas de véhicule motorisé à disposition ?

(4 choix – choix unique)



1 - 2 %

2 - 5 %

3 - 8 %

4 - 11 %

QUESTION 3

En zone peu dense, il est régulièrement difficile de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle. Pour autant, quelle proportion des ménages n'a pas de véhicule motorisé à disposition ?

(5 choix – choix unique)



1 - 2 %

2 - 5 %

3 - 8 %

4 - 11 %

QUESTION 3

LE VÉLO EST UNE ALTERNATIVE CRÉDIBLE AUX MODES DE DÉPLACEMENT MOTORISÉS EN ZONE PEU DENSE



Malgré un fort taux de motorisation, 8 % des ménages n'ont pas de véhicule à leur disposition

(16 % dans les aires urbaines)



Les pratiques intermodales restent marginales

4 % des déplacements se font en transports collectifs (9 % dans les aires urbaines)

5 % des déplacements de plus de 20 km sont intermodaux (13 % dans les aires urbaines)

Sources : INSEE - CEREMA

QUESTION 4

Pour différentes raisons, les jeunes et les seniors sont les catégories qui rencontrent le plus de difficultés à se déplacer. En zone peu dense, quelle proportion des déplacements des moins de 25 ans est réalisée en tant que passager d'un véhicule ?

(4 choix – choix unique)



1 – 20%

2 - 30 %

3 - 40 %

4 - 50 %

QUESTION 4

Pour différentes raisons, les jeunes et les seniors sont les catégories qui rencontrent le plus de difficultés à se déplacer. En zone peu dense, quelle proportion des déplacements des moins de 25 ans est réalisée en tant que passager d'un véhicule ?

(4 choix – choix unique)



1 – 20%

2 - 30 %

3 - 40 %

4 - 50 %

QUESTION 4

LES SENIORS ET LES JEUNES SONT DES POPULATIONS A ENJEUX EN TERRITOIRE PEU DENSE



23 % de la population
a plus de 65 ans
(17 % dans les aires urbaines)

26 % de la population
a moins de 25 ans
(31 % dans les aires urbaines)



Les séniors, une population
relativement immobile

30 % des habitants de 65 ans et plus
ne sortent pas de chez eux
un jour de semaine
(23 % dans les aires urbaines)



Des jeunes très
dépendants d'autrui pour
leurs déplacements

30 % des déplacements des
moins de 25 ans sont réalisés en
tant que passager d'un véhicule
(23 % dans les aires urbaines)

Pourquoi le vélo ?



QUESTION 5

D'après une étude danoise, faire du vélo pour aller au travail entrainerait une diminution du risque de mortalité précoce de :

(4 choix – choix unique)

1 - 8%

2 - 18%

3 - 28%

4 - 38%



Vélo un santé : quel lien?

Source : Andersen L.B. Et al. All-cause Mortality Associated with Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports and Cycling to Work, Arch. Intern. Med. Vol 160, June 12, 2000.

QUESTION 5

D'après une étude danoise, faire du vélo pour aller au travail entrainerait une diminution du risque de mortalité précoce de :

(4 choix – choix unique)

1 - 8%

2 - 18%

3 - 28%

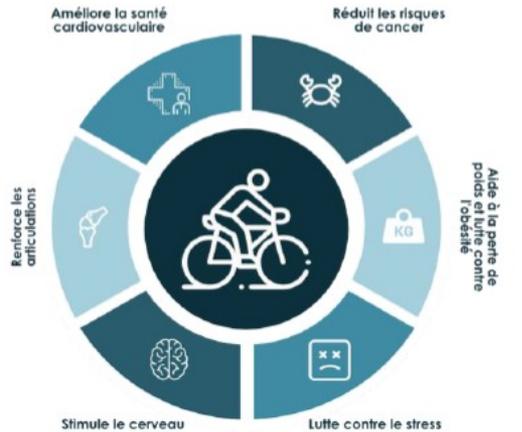
4 - 38%



Vélo un santé : quel lien?

LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DU VÉLO

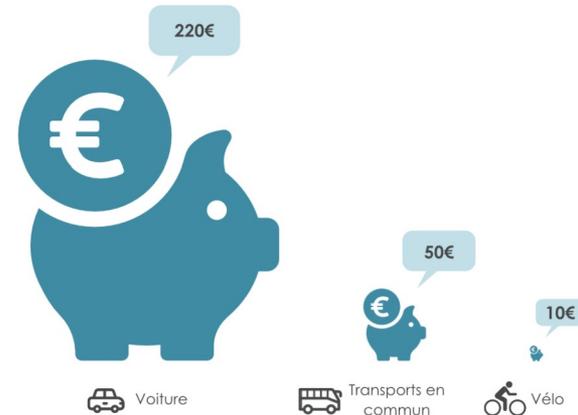
Présentation des effets bénéfiques sur la santé de la pratique du vélo



Source : Tecurbis



Coût mensuel de la mobilité par mode de transport

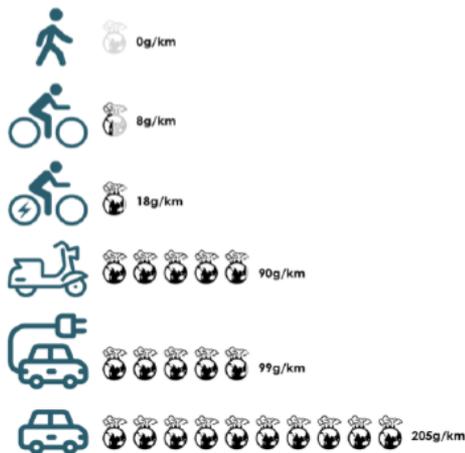


Sources : Enquête IPSOS 2019

Benchmark interne Tecurbis, Gart, Ademe



Comparaison des émissions de carbone des différents modes de transport individuel (fabrication comprise)



Retombées économiques :

Investissements dans l'économie locale :
7,1 milliards € annuels en France

Retombées touristiques :

- 5,1 milliards € en 2020 en France
- Les touristes à vélos dépensent en moyenne 13€ de plus par jour que les autres touristes
- 12% des touristes à vélos louent leur vélo

QUESTION 6

Selon un sondage mené auprès des usagers, quel est LE levier le plus fort pour développer la pratique du vélo

(5 choix – choix unique)



- 1 - Des itinéraires vélos rapides et directs
- 2 - Un réseau cyclable complet sans coupure
- 3 - Une limitation du trafic motorisé en ville
- 4 - L'entretien des pistes cyclables
- 5 - Des stationnements vélos adaptés et sécurisés

QUESTION 6

Selon un sondage mené auprès des usagers, quel est LE levier le plus fort pour développer la pratique du vélo

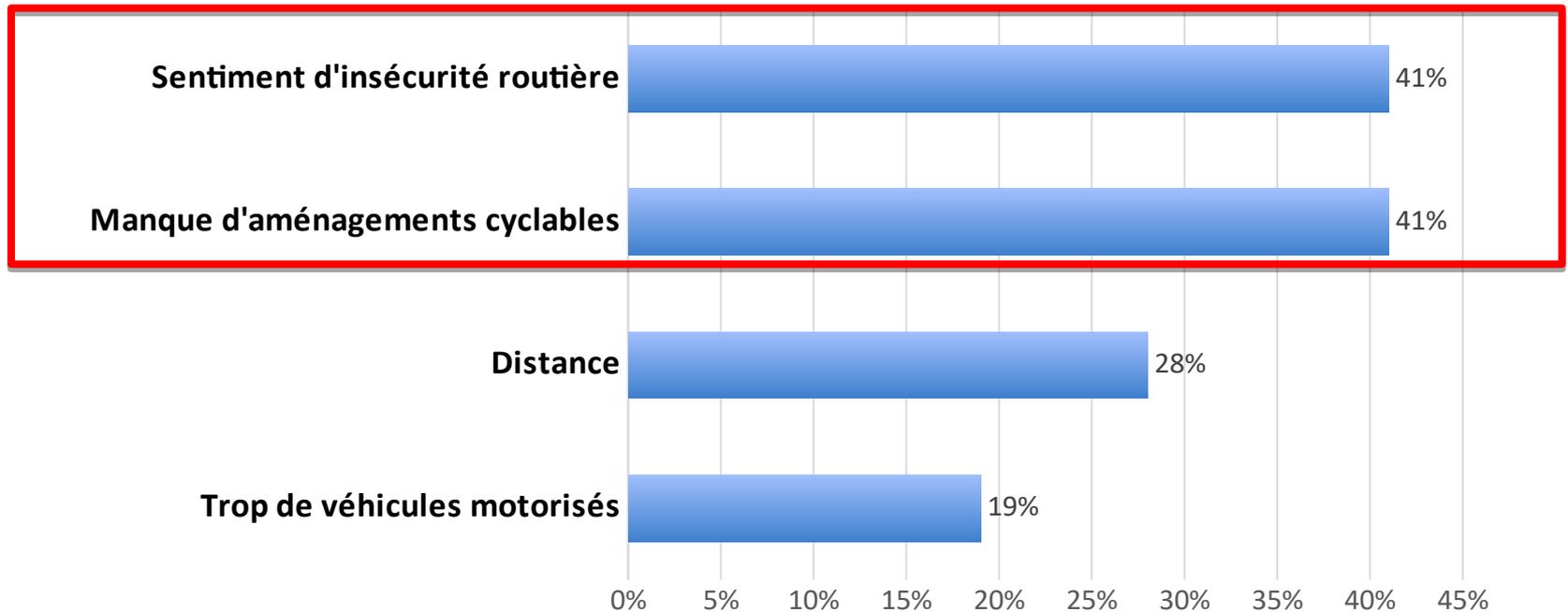


- 1 - Des itinéraires vélos rapides et directs
- 2 - Un réseau cyclable complet sans coupure
- 3 - Une limitation du trafic motorisé en ville
- 4 - L'entretien des pistes cyclables
- 5 - Des stationnements vélos adaptés et sécurisés

QUESTION 6

FREIN N°1 : INADAPTATION DE L'ESPACE PUBLIC À LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

Raison de la non pratique pour les non cyclistes



QUESTION 7

En agglomération, la réglementation rend obligatoire la réalisation d'itinéraires cyclables :

(5 choix – choix unique)



- 1 – lors des réalisations ou rénovations de voirie uniquement pour les grandes villes
- 2 – uniquement pour les voies nouvelles quelle que soit la taille de l'agglomération
- 3 – sur toutes les voiries pour 2026
- 4 – lors des réalisations ou rénovations de voirie quelle que soit la taille de l'agglomération
- 5 – il n'y a aucune obligation

QUESTION 7

En agglomération, la réglementation rend obligatoire la réalisation d'itinéraires cyclables :

(5 choix – choix unique)



1 – lors des réalisations ou rénovations de voirie uniquement pour les grandes villes

2 – uniquement pour les voies nouvelles quelle que soit la taille de l'agglomération

3 – sur toutes les voiries pour 2026

4 – lors des réalisations ou rénovations de voirie quelle que soit la taille de l'agglomération

5 – il n'y a aucune obligation

QUESTION 7

ÉVOLUTION DE L'ARTICLE L228 AVEC LA LOM



Article 228-2 du code de l'environnement

« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des **voies urbaines**, ... doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements ~~sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants~~, **prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol** en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

QUESTION 8

Hors agglomération, il est désormais obligatoire ...

(4 choix – choix unique)



1 – de faire des aménagements uniquement sur les routes à grande circulation

2 – il n’y a aucune obligation

3 – d’évaluer le besoin de réalisation d’aménagements cyclables

4 – de faire des aménagements uniquement si le tracé s’inscrit dans un schéma (PM, SRADDET, SNV)

QUESTION 8

Hors agglomération, il est désormais obligatoire ...

(4 choix – choix unique)



1 – de faire des aménagements uniquement sur les routes à grande circulation

2 – il n’y a aucune obligation

3 – d’évaluer le besoin de réalisation d’aménagements cyclables

4 – de faire des aménagements uniquement si le tracé s’inscrit dans un schéma (PM, SRADDET, SNV)

QUESTION 8

ÉVOLUTION DE L'ARTICLE L228 AVEC LA LOM

Article 228-3 du code de l'environnement

« À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, **le gestionnaire de la voirie évalue**, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, **le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière**. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.

SYNTHÈSE DES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO EN TERRITOIRE PEU DENSE

Pour la collectivité :

- Accompagner le changement et le report modal vers les mobilités douces ;
- Répondre aux divers engagements des collectivités (pour la mobilité durable) ;
- Un levier en faveur de l'attractivité du territoire.

Pour les habitants :

- Permettre à tous de se déplacer en toute sécurité via un moyen de transport sain et décarboné et permettre le recours à ce dernier pour l'accès aux aménités locales (économiques, culturelles, loisirs...) ;
- Aider aux déplacements sur de courtes distances et à moindre coût des habitants y compris les plus fragiles ;
- Redevenir acteurs de leur mobilité (nombre, le choix modal...).