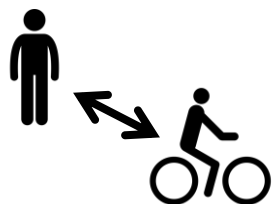


# **LE VÉLO : GRAND GAGNANT DES MODES URBAINS ? SIGNAL FAIBLE OU TENDANCE LOURDE ?**

# LE VÉLO EN VILLE : UN GESTE BARRIÈRE À PART ENTIÈRE ?



Distanciation sociale



Moins de risques de contamination que dans les TC



Réduction de la congestion automobile

Plusieurs actions en faveur du vélo conseillées aux autorités publiques par l'OMS :

- Campagnes de promotion
- Incitations financières pour l'achat et la maintenance de vélos
- Rendre les lieux essentiels accessibles à vélo
- Fournir des installations de stationnement
- Mettre en place des aménagements cyclables (provisoires ou non)

# URBANISME TACTIQUE : VERS UNE PÉRENNISATION DES AMÉNAGEMENTS PROVISOIRES ?

Plusieurs agglomérations ont mis en place des aménagements cyclables provisoires (Chambéry, Lyon...)

**But** : réseau cyclable complet et continu pour favoriser l'usage du vélo en période de pandémie

**Moyens** : aménagement de bandes cyclables temporaires, matérialisées par de la peinture jaune

-> Guide du Cerema, publié dès le 1<sup>er</sup> déconfinement

**Enseignements** : en 2020, 73% des collectivités ayant mis en place des aménagements temporaires envisagent de les pérenniser



# LE VÉLO : ENGOUEMENT PRÉ-CRISE OU EFFET DE LA CRISE SANITAIRE ?

3%

Part modale du vélo en France en 2019

4%

Part modale du vélo en France en 2020

+5%

De passages sur les compteurs en 2019 par rapport à 2018

+11%

De passages sur les compteurs en 2020 par rapport à 2019

+8%

Sur les compteurs de type « utilitaire »

+1%

Sur les compteurs de type « loisir »

+13%

Sur les compteurs de type « utilitaire »

+7%

Sur les compteurs de type « loisir »

## BILAN 2019

## BILAN 2020

(hors périodes de confinement)

Source : Vélo & Territoires

# ET MAINTENANT ?

En 2021, le volume des fréquentations des compteurs vélo n'a pas évolué depuis 2020 (hors périodes de confinement)

→ L'effet apporté par le Covid sur la pratique du vélo semble ancré dans les comportements de mobilité  
Il reste disparate selon les territoires, entre 2021 et 2019 :

+34 % de passages de vélos en zones urbaines

+20 % de passages de vélos en zones péri-urbaines

+14 % de passages de vélos en zones rurales

Source : Vélo & Territoires



# **LES AUTRES MODES ACTIFS PRENNENT-ILS LEUR REVANCHE AVEC L'HOMME AUGMENTÉ ?**

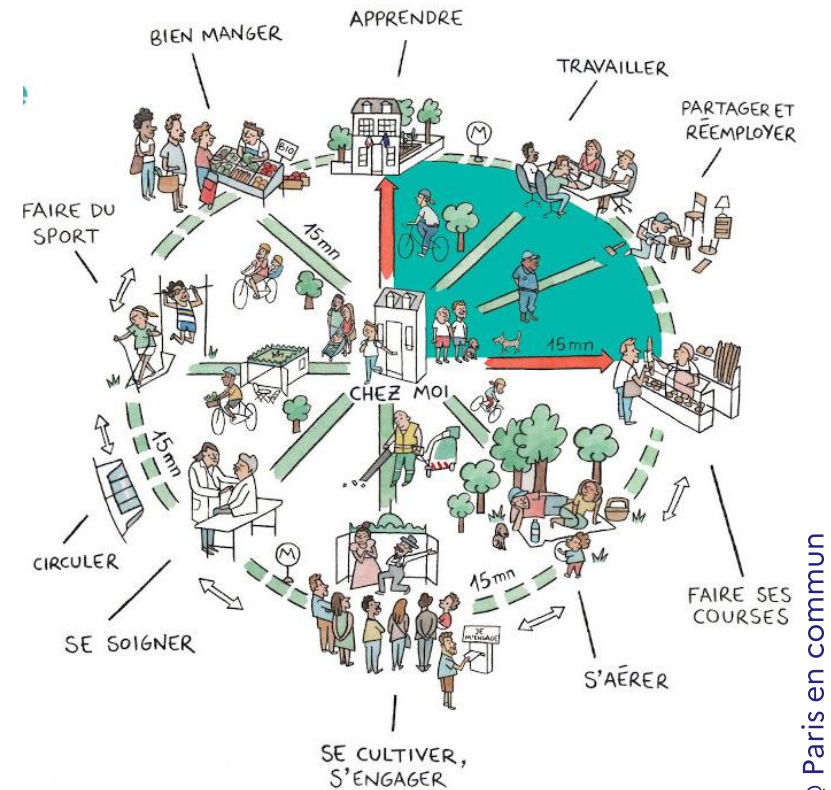
# LE CONFINEMENT A-T'IL ENGENDRÉ UN RETOUR VERS LA VILLE DU ¼ D'HEURE ?

La marche : mêmes avantages que le vélo en ce qui concerne la crise sanitaire

Lors du 1<sup>er</sup> confinement : déplacement autorisé <1km, soit 15 minutes en marchant → concept de ville du ¼ d'heure imposé

L'OMS recommande de nouveau la mise en place d'aménagements temporaires piétons

→ Aucune mention des Engins de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM)



@ Paris en commun

# LES EDPM, GRANDS OUBLIÉS DE LA CRISE SANITAIRE ?

J. Debrié, *La mobilité urbaine est-elle en bonne voie ?*

« Un débat qui pourrait être caricaturé en deux figures :  
celle du **technophile** (les innovations technologiques comme support de l'objectif de décarbonation et de décongestion),  
et celle de **l'urbaniste** (réguler la mobilité individuelle, développer les usages partagés et l'intermodalité) »

Les EDPM, comme la trottinette électrique, pourraient profiter à ces deux figures

Ce mode s'est développé avec les services de transport en libre-service et connaît depuis un essor dans les grandes métropoles

Le Covid comme accélérateur des ventes des trottinettes électriques, malgré leur absence dans les débats liés à la mobilité en période Covid :

2020 : année record des ventes d'EDPM

Trottinette électrique représente 70% des ventes d'EDP en 2020  
(650 000 trottinettes électriques VS 515 000 vélos électriques)



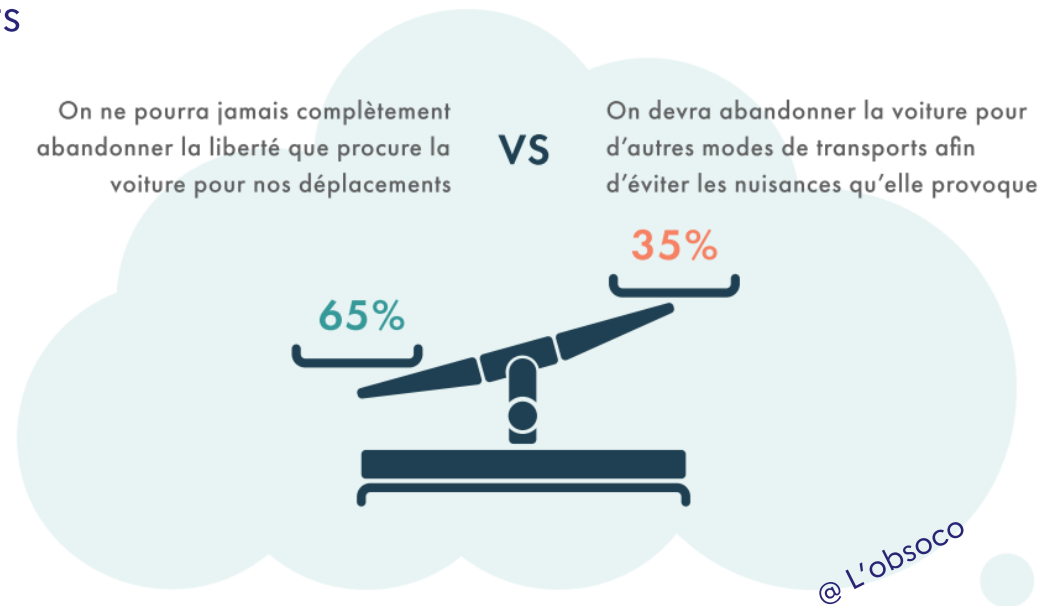


# **LA VOITURE INDIVIDUELLE UN REFUGE POUR TOUJOURS ?**

# LA VOITURE : UN MODE DE TRANSPORT RASSURANT EN SORTIE DE CONFINEMENT ?

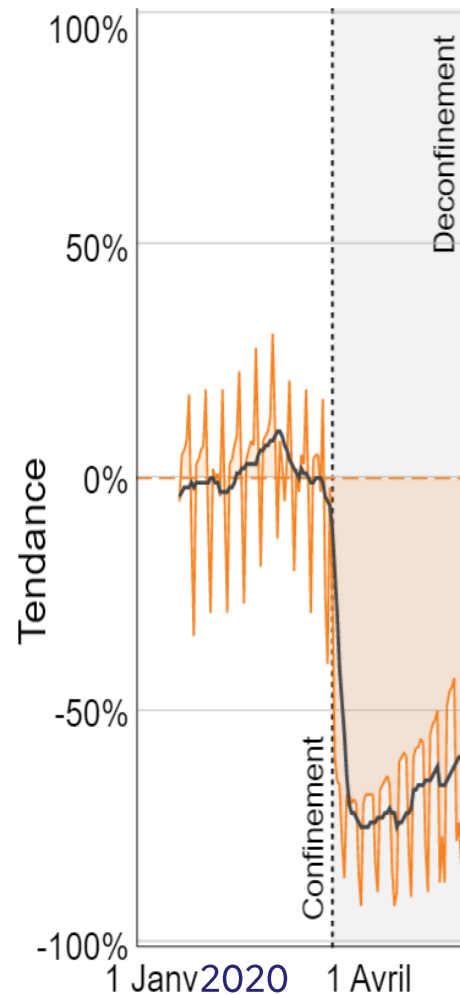
Résultats de *L'observatoire des mobilités émergentes*, spécial crise sanitaire en 2020 :

- La voiture est avec la marche le mode dont les enquêtés sont le plus satisfaits pour leurs déplacements du quotidien
- Pour 65 % des enquêtés, la voiture répond bien ou très bien aux problématiques sanitaires
- 15 % des enquêtés ont accru leur recours à la voiture personnelle après le confinement (enquête réalisée en fin d'année 2020)
- Le sentiment de liberté apporté par l'usage de la voiture semble indétrônable pour le moment



# ETUDE DES COMPTAGES ROUTIERS

PLATEFORME D'OBSERVATION DES TRAFICS CEREMA

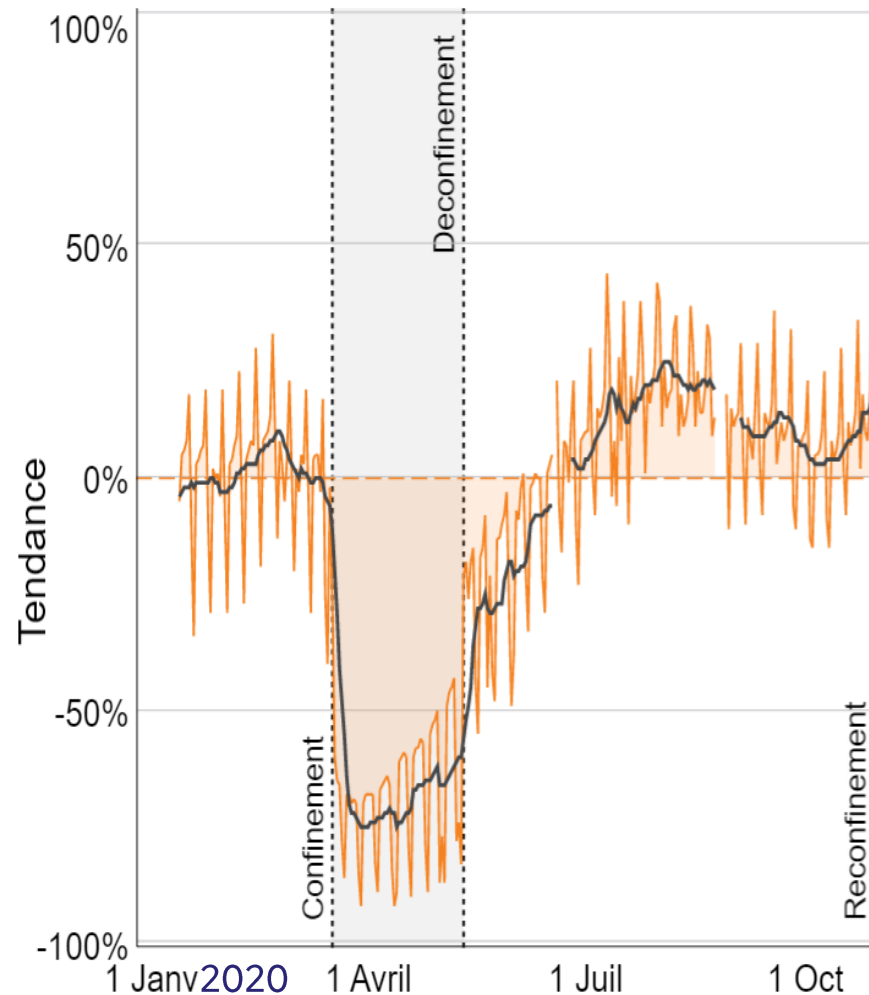


**Premier confinement : effet immédiat et fort**  
Chute du trafic de 75% la première semaine, puis hausse modérée jusqu'au déconfinement

Données de trafic du réseau routier national non-concédé - <https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/>

# ETUDE DES COMPTAGES ROUTIERS

PLATEFORME D'OBSERVATION DES TRAFICS CEREMA



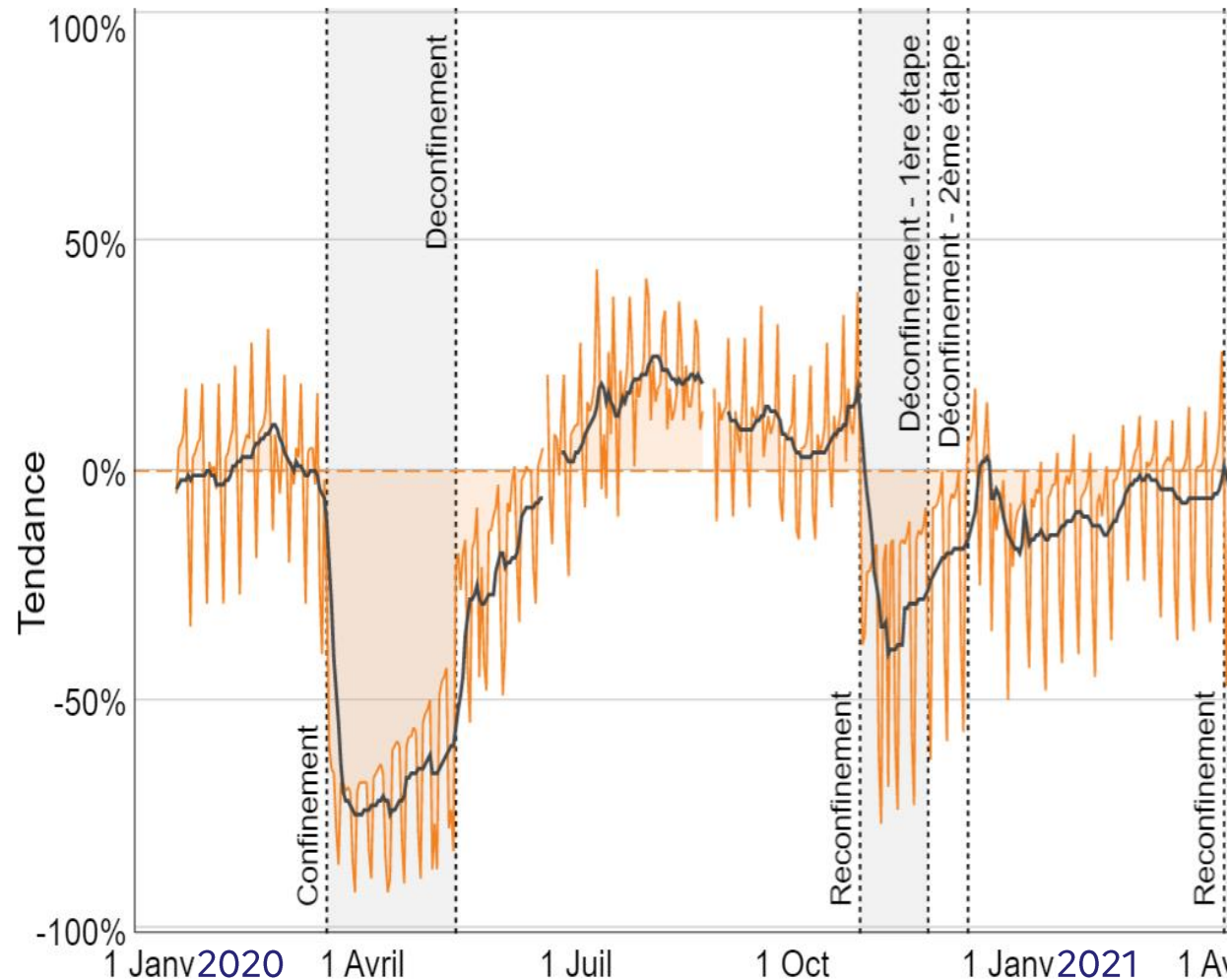
## Premier déconfinement

Reprise du trafic avant crise en moins d'un mois, puis jusqu'à novembre, trafic bien supérieur au trafic avant crise

Données de trafic du réseau routier national non-concédé - <https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/>

# ETUDE DES COMPTAGES ROUTIERS

PLATEFORME D'OBSERVATION DES TRAFICS CEREMA



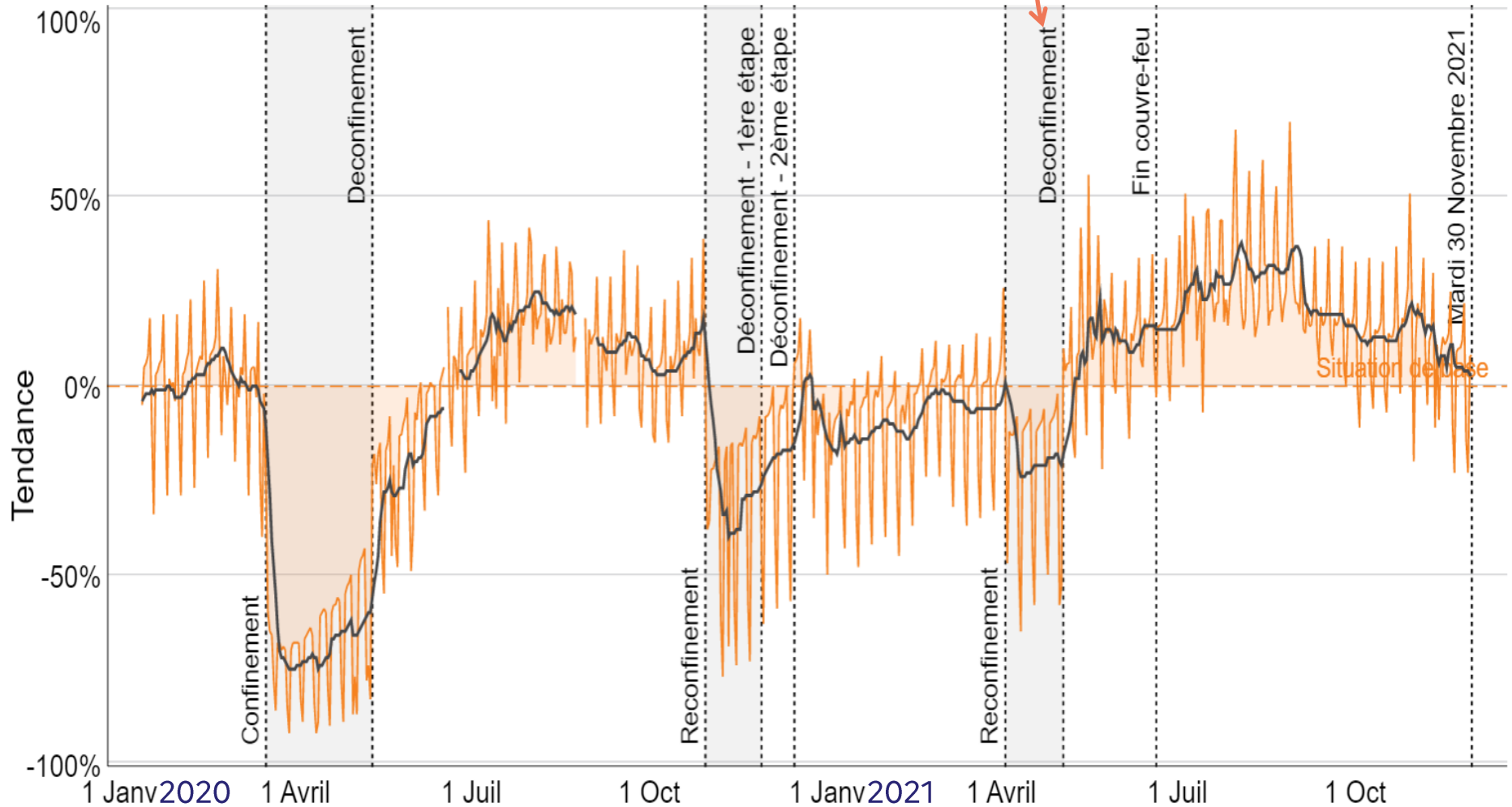
Deuxième confinement à l'effet plus modéré -25% par rapport au trafic de référence, et déconfinement plus modéré également

Données de trafic du réseau routier national non-concédé - <https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/>

# ETUDE DES COMPTAGES ROUTIERS

PLATEFORME D'OBSERVATION DES TRAFICS CEREMA

Troisième confinement à l'effet très rapidement résorbé



Données de trafic du réseau routier national non-concédé - <https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/>

# ET MAINTENANT ?

Données de comptages très disparates et variables d'un jour à l'autre  
Semble s'expliquer par plusieurs phénomènes :

- Essor du télétravail
- Eloignement du lieu de vie et du lieu de travail grandissant
- Nouvelles politiques rendant contraignant l'usage de la voiture (ZFE, VR2+, limitation des vitesses, contraintes de stationnement, piétonnisation...)
- Enquête Obsoco : solde d'évolution à l'avenir de la voiture personnelle nul :
  - 15 % des interrogés ont un usage en hausse de la voiture,
  - 13 % des interrogés l'utilisent moins



# **LE COVOITURAGE SON ASCENSION A-T-ELLE ÉTÉ RALENTIE OU STOPPÉE ?**



# CRISE ÉCOLOGIQUE VS CRISE SANITAIRE

Le covoiturage répond aux enjeux de la crise écologique...

Pour les trajets longue ou courte distance (Blablacar / Klaxit, Mobicoop...)

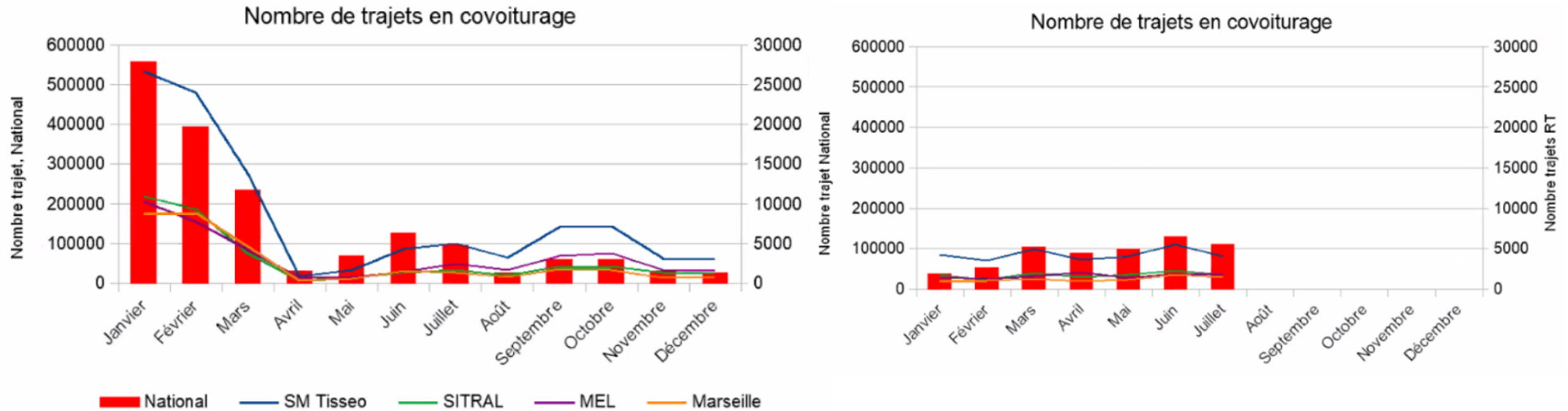
Intégré aux PDM

VR2+, aires de covoiturage...

Mais reste peu adapté aux enjeux soulevés par la crise sanitaire

Application des gestes barrière difficile voire impossible...

# CRISE ÉCOLOGIQUE VS CRISE SANITAIRE



**Courte distance** : Etude Cerema basée sur les RNPC

Pas de retour à la normale depuis le premier confinement (étude réalisée en août 2021)

**Longue distance** : Selon le fondateur de Blablacar, au plus fort de la crise, le site a enregistré une baisse du nombre de trajets proposés de 30%

**Et maintenant** : Depuis la forte hausse du coût du carburant, les sites de covoiturage (courte et longue distance) ont enregistré une hausse importante du nombre d'inscrits et du nombre de trajets proposés (+25% d'inscrits pour Blablacar et Mobicoop)