La FRANCE à 20 minutes à vélo



Et si 75% de nos déplacements pouvaient se faire à vélo au quotidien ?

BL évolution

Sommaire

Introduction : objectifs de l'étude 3

La France à 20 minutes de vélo : quels sont les équipements accessibles à vélo ? 6

Les scolaires : la mobilité active dès le plus jeune âge ?
Les commerces : Faire ses courses à vélo – une utopie ?
Les gares : l'énorme potentiel de l'intermodalité pour les déplacements les plus longs
Dans les zones rurales, le vélo est une réponse aux limites des véhicules électriques et des transports en commun

Mode d'emploi pour une France cyclable : 7 points clés 17

1- Aménager un réseau cyclable entre tous les pôles d'emplois, de vie et de services
2- Renforcer le poids des usagers dans l'aménagement des territoires
3- Doter les territoires de financements et de moyens humains à la hauteur des enjeux
4- Développer l'intermodalité avec le train
5- Soutenir le développement de l'écosystème vélo.
6- Bâtir une culture et expertise cyclable à tous les niveaux institutionnels en s'appuyant sur les meilleurs standards
7- Mettre en cohérence les documents d'urbanisme et les projets routiers

Conclusion : Le potentiel du vélo est phénoménal mais nécessite une approche radicalement différente de nos modes de vie 22

Bibliographie et données 23

Janvier 2022

Auteurs : Guillaume MARTIN – Nils BOKOBZA

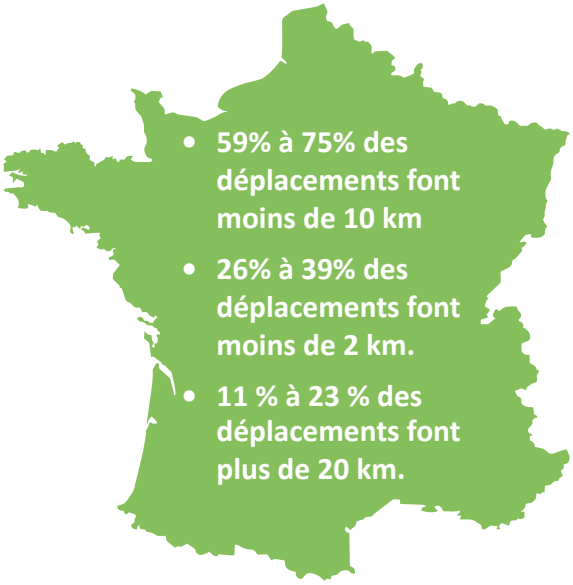
Cabinet de conseil en transition énergétique, nous sommes engagés aux côtés des acteurs publics et privés dans leurs stratégies d'adaptation et de transformation pour dessiner avec eux des perspectives de développement plus écologiques, plus solidaires et donc, plus durables.

bl-evolution.com bl_evolution BL.evolution guillaume.martin@bl-evolution.com

Introduction



Les chiffres de l'Enquête Mobilité des Personnes permettent de différencier les déplacements des Français en fonction du type de territoire :



Source : Enquête Nationale Mobilité et Modes de Vie 2020

Parce qu'il est bon pour la santé et écologique, le vélo jouit aujourd'hui d'une très bonne image associée à un développement important[1].

Malgré cette envolée, l'usage du vélo reste, en France, assez marginal : **moins de 3% des déplacements sont réalisés à vélo** et celui-ci n'est pas encore considéré partout comme un mode de déplacement à part entière. Depuis 2018, la France s'est dotée d'un Plan National Vélo ambitieux associé à un **objectif de 12% des déplacements effectués à vélo en 2030.**

Nous savons que nous partons de très bas. Jusqu'où pouvons-nous aller ?

La question n'est pas de savoir si le vélo peut constituer un mode de déplacement unique pour tous les usages et pour tout le monde. Même si certaines adaptations du vélo comme les vélos cargo ou les vélos couchés permettent d'emporter des charges lourdes ou de réaliser de longues distances, certains déplacements aujourd'hui seront difficilement transposables à vélo.

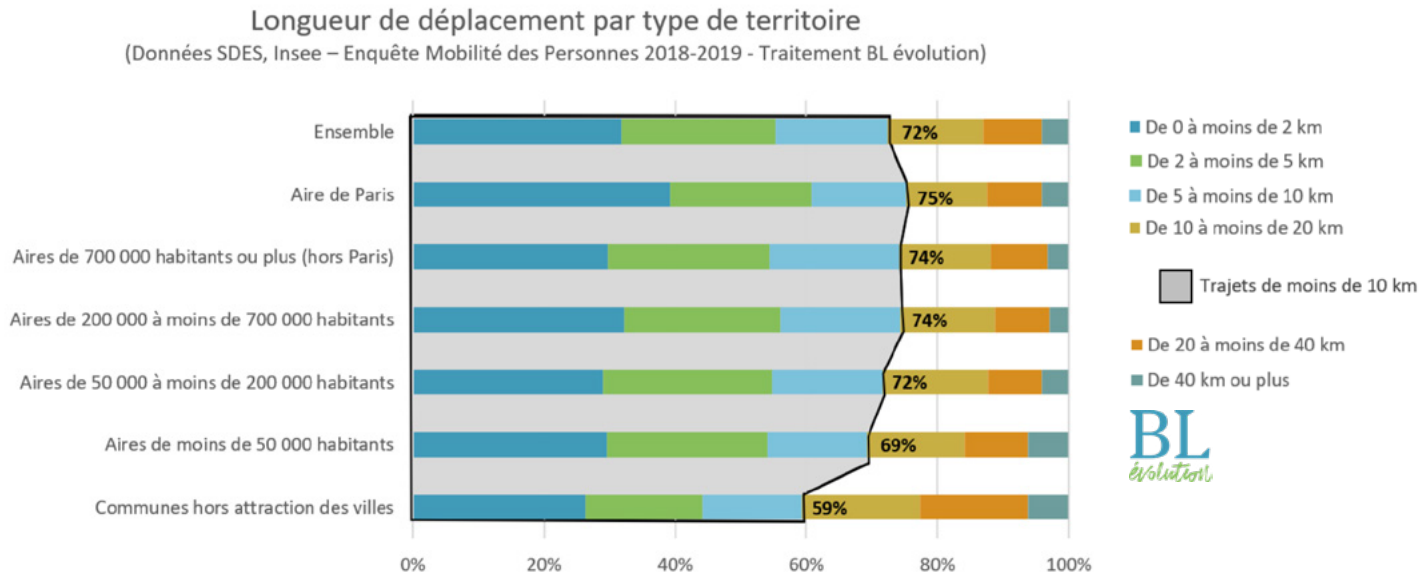
50 % des déplacements de moins de 1 km sont effectués en voiture

L'INSEE publie régulièrement un jeu de données permettant de visualiser la part de chaque mode de déplacement dans les déplacements domicile-travail des Français.

Sans surprise, la voiture y tient la meilleure place avec, en 2017, **74 % des actifs qui utilisent leur voiture pour se rendre au travail chaque matin**[2]. Plus surprenant, on peut observer que pour les déplacements très courts de moins de 1 km, ce taux descend à peine en dessous de 50 % : **la moitié des déplacements de moins de 1 km sont effectués en voiture**. Pour les déplacements de plus de 5 km, la voiture occupe déjà plus de 72 % des déplacements.

[1] Près de 30% d'augmentation annuelle sur les axes équipés de compteurs d'après les chiffres de l'association Vélo & Territoires, Analyse des données de fréquentation cyclable 2020, 9 septembre 2021.

[2] La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances, INSEE 2021.



Ainsi, on peut comprendre le potentiel énorme du vélo pour les déplacements de courte distance : 5 km représentent environ 15 à 20 minutes de trajet à vélo, 10 km se parcourent en 25 minutes en vélo à assistance électrique. Il n'est pas question ici de proclamer le vélo comme moyen de transport adapté pour tous les déplacements mais plutôt de prendre conscience qu'**il pourrait constituer une alternative très sérieuse pour une grande partie de nos déplacements,** notamment les plus courts.

Objectif de cette étude : Identifier les temps d'accès à vélo des principaux lieux générateurs de déplacements

L'objectif de cette étude est d'explorer le potentiel de développement de l'usage du vélo au quotidien sur la base d'un critère simple : l'accessibilité en temps de trajet à vélo des établissements scolaires, des commerces et des gares. Pour chacun de ces équipements générateurs de déplacement en France métropolitaine, nous avons déterminé la proportion de la population du territoire qui se trouve à moins de 5, 10 ou 20 minutes à vélo de ce point. Les données présentées dans cette étude montrent que viser 10%, 20% ou même 30% de déplacements effectués à vélo ne serait pas utopiste.

Ce critère d'accessibilité en temps de trajet est suffisamment simple pour nous aider à prendre conscience de l'énorme potentiel du vélo pour nos déplacements. Car **parmi tous les modes de déplacement, le vélo présente un avantage considérable : le temps de trajet est relativement constant** quel que soit le contexte du territoire[3] (pas de bouchons, temps de stationnement rapide, etc). Ce critère simple présente cependant deux défauts majeurs :

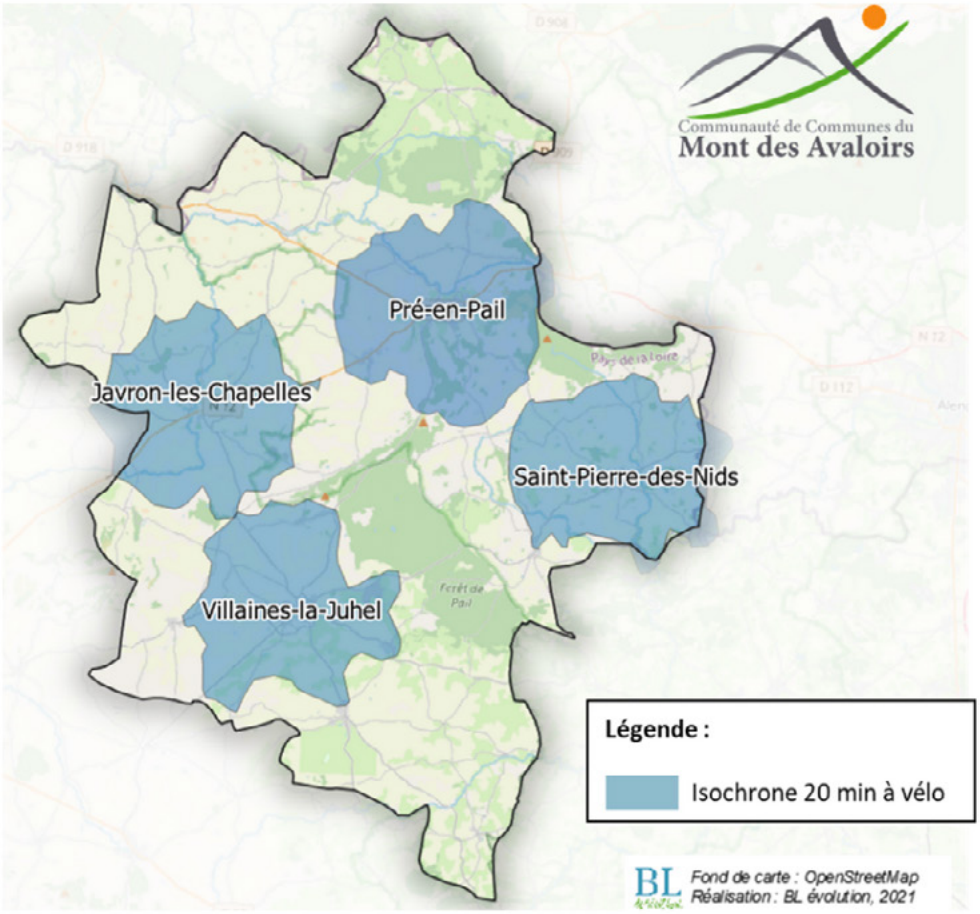
1. Il cache un phénomène bien connu des analyses des mobilités : les chaînes de déplacements qui complexifient l'analyse des déplacements réels. Ce phénomène est brièvement discuté dans la conclusion de cette étude.
2. Il ne nous informe en rien sur la « cyclabilité » des routes à emprunter, notamment en matière de sécurité liée au partage de la route avec des véhicules motorisés. La deuxième partie de cette étude propose quelques solutions qui permettraient de répondre à cette problématique notamment via l'aménagement d'un réseau cyclable sécurisé.

[3] *A condition qu'il soit à assistance électrique lorsque le parcours présente un dénivelé important.*

Un premier cas concret en zone rurale

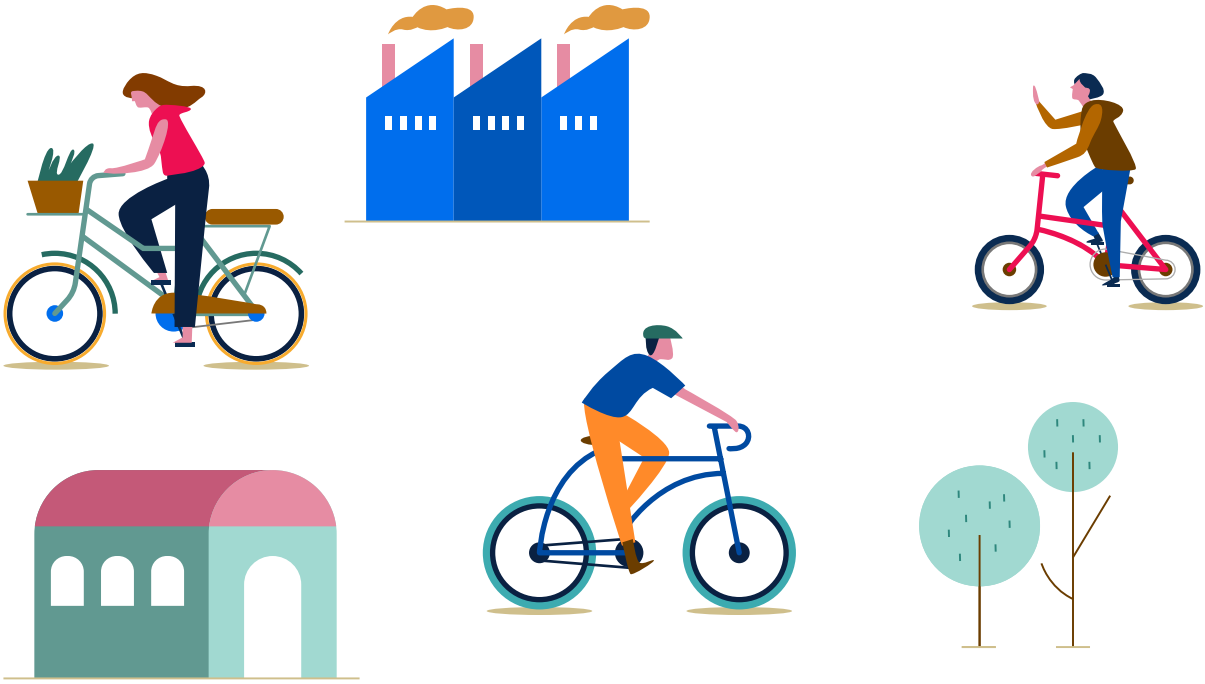
Raisonnons d'abord sur un territoire où la faible densité de population n'est a priori pas très favorable au vélo: direction la Mayenne avec la Communauté de Communes du Mont des Avaloirs (16 000 habitants, 30 hab/km2 soit trois fois moins que la moyenne nationale de 105 hab/km2).

Traçons maintenant des isochrones (des cercles de temps de parcours à vélo) de 20 minutes autour de chaque pôle d'emploi et de service. A l'échelle de ces pôles, la plupart des motifs de déplacement sont assurés (école, commerce, soins de premier niveau…). On peut maintenant calculer la part de la population comprise dans chacun de ces cercles d'accessibilités. **Résultat ici : dans un territoire très rural, 71 % de la population habite à moins de 20 minutes à vélo d'un des pôles du territoire.**



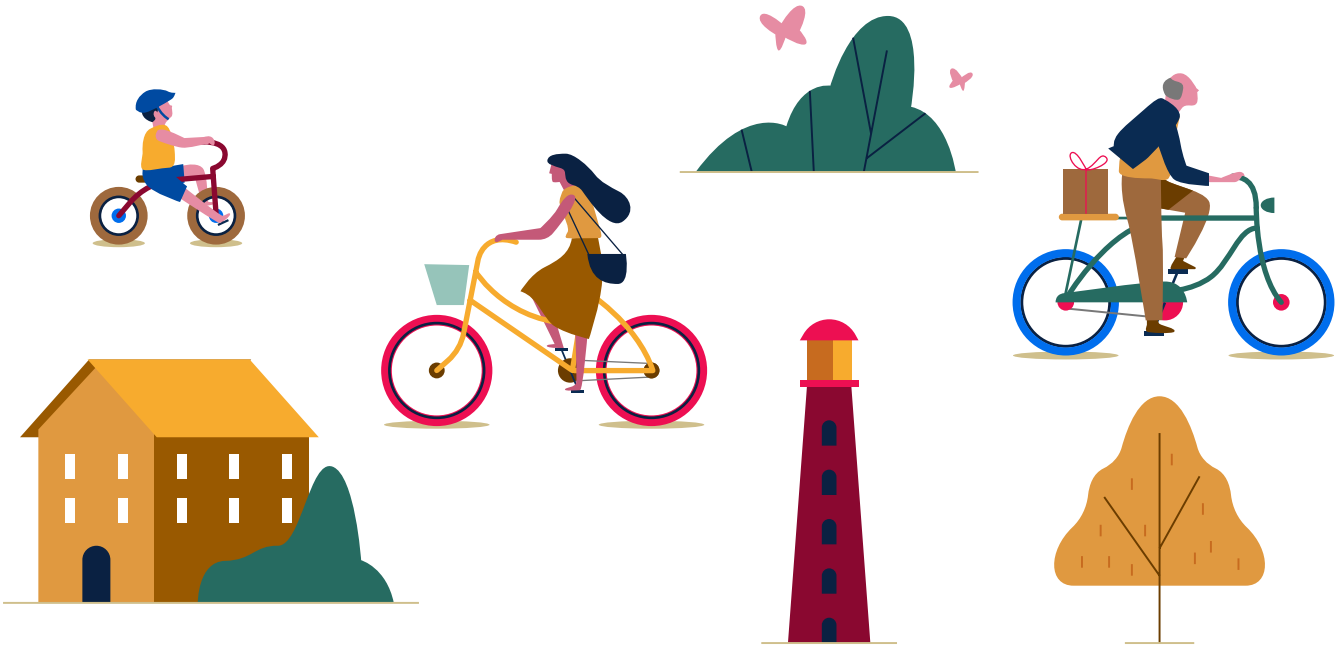
Communauté de Communes du Mont des Avaloirs (16 000 habitants, 30 hab/km2). Dans ce territoire très rural, 71% de la population habite à moins de 20 minutes à vélo d'un des 4 pôles de services du territoire.

Puisqu'un cas particulier ne saurait servir d'exemple, la suite de cette étude propose une analyse similaire pour un ensemble de lieux générateurs de déplacement mais cette fois-ci, à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain.



Partie 1

Quels sont les équipements accessibles à vélo ?



Les scolaires : la mobilité active dès le plus jeune âge ?

La mobilité scolaire est un enjeu fondamental.
Elle représente 12 millions d'élèves qui se déplacent 4 à 6 fois par semaine, au minimum 36 semaines par an. Dans les villes de plus de 100 000 habitants[4], près d'un enfant sur deux se rend à la crèche, à l'école ou au collège, en voiture, accompagné de ses parents. En zone rurale, où moins de données sont disponibles, le transport scolaire est souvent peu attractif malgré des coûts importants pour la collectivité. Cette prédominance de la voiture est relativement récente. En 1980, près de 60% des enfants se rendaient à l'école par une mobilité active (à pied ou à vélo). Ils ne sont plus que 36% aujourd'hui.[5]

Pourtant, **les cartes ci-dessous montrent que le potentiel du vélo est énorme pour les déplacements scolaires** compte tenu de la proportion de personnes résidant à proximité des établissements scolaires.

La quasi-totalité des élèves d'école primaire habitent à moins de 20 minutes à vélo[6].
- 9 élèves d'école primaire sur 10 habitent à moins de 8 minutes à vélo d'une école.
- 4 collégiens sur 5 habitent à moins de 20 minutes à vélo de leur collège.
- 2 lycéens sur 3 sont situés à moins de 20 minutes de leur lycée.

Evidemment, ces chiffres masquent de nombreux cas, comme celui où l'élève n'étudie pas dans l'établissement scolaire le plus proche de chez lui. Cependant, ils illustrent le fait qu'une bonne partie (si ce n'est pas la majorité) des collégiens et lycéens voire des élèves d'école élémentaire pourraient se rendre dans leur établissement à vélo.



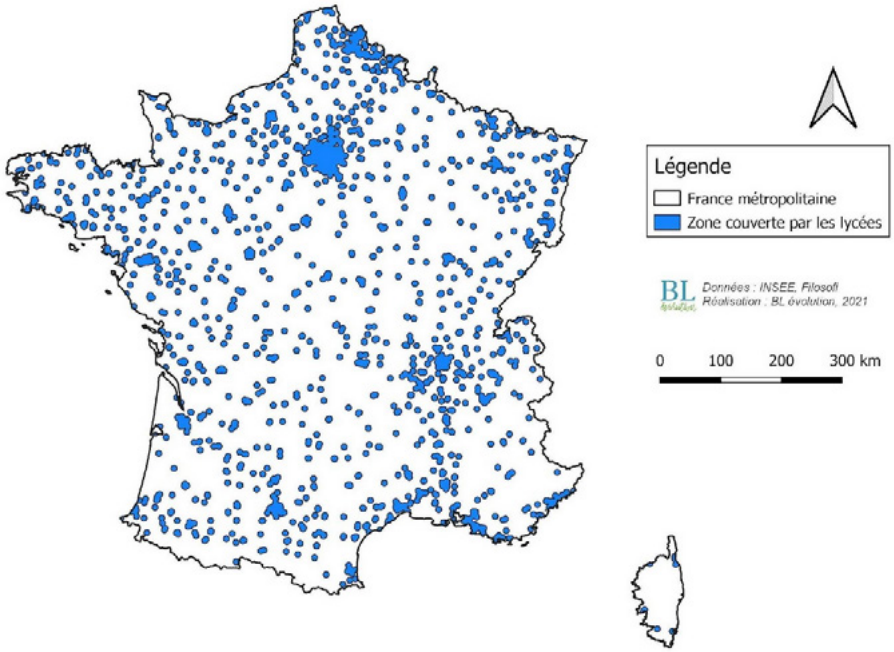
©S'Cool Bus

[4] *Source : Sondage Harris Interactive pour l'UNICEF, 2020*
[5] *Activité physique & sédentarité de l'enfant & de l'adolescent Nouvel état des lieux en France, ONAPS, 2018*
[6] *Un trajet de 20 minutes parait difficilement réalisable pour des enfants de 6 à 11 ans mais peut être réalisé par un adulte (vélo cargo, long trail). Plusieurs calculs ont ainsi été réalisés, pour des distances de 5 km, 3 km et 2 km, correspondant respectivement à 20 min, 12 min et 8 min à vélo. Ces trajets paraissent plus adaptés à un enfant qui circulerait seul à vélo.*

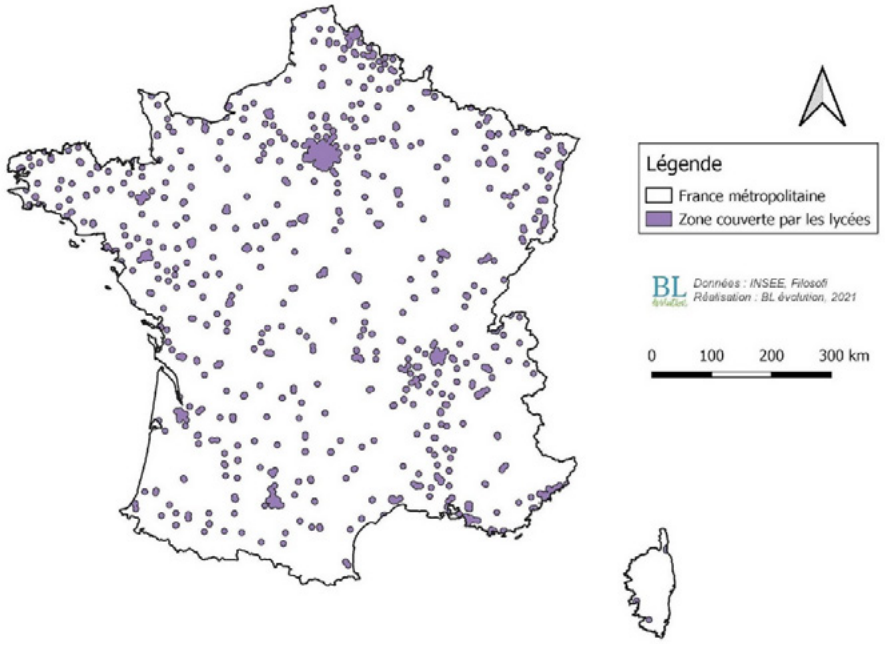
Comment lire nos cartes ?

Les cartes suivantes présentent des isochrones.
Il s'agit de « tâches » centrées sur chaque point générateur de déplacement analysé (gares, commerces…). Ces tâches représentent un temps d'accès à vélo donné (de 5 à 20 minutes en fonction des cas) depuis le point générateur de déplacement. Le croisement de ces « tâches » avec les données de population permet d'estimer la population qui habite dans l'aire d'accès de chaque point générateur de déplacement à condition d'éviter les doubles comptes. Dans le cas des scolaires, on suppose ensuite que chaque tranche d'âge est répartie de manière uniforme sur le territoire (exemple : « 6 personnes sur 10 habitent à moins de 20 minutes d'un lycée » équivaut à « 6 lycéens sur 10 habitent à moins de 20 min d'un lycée »).

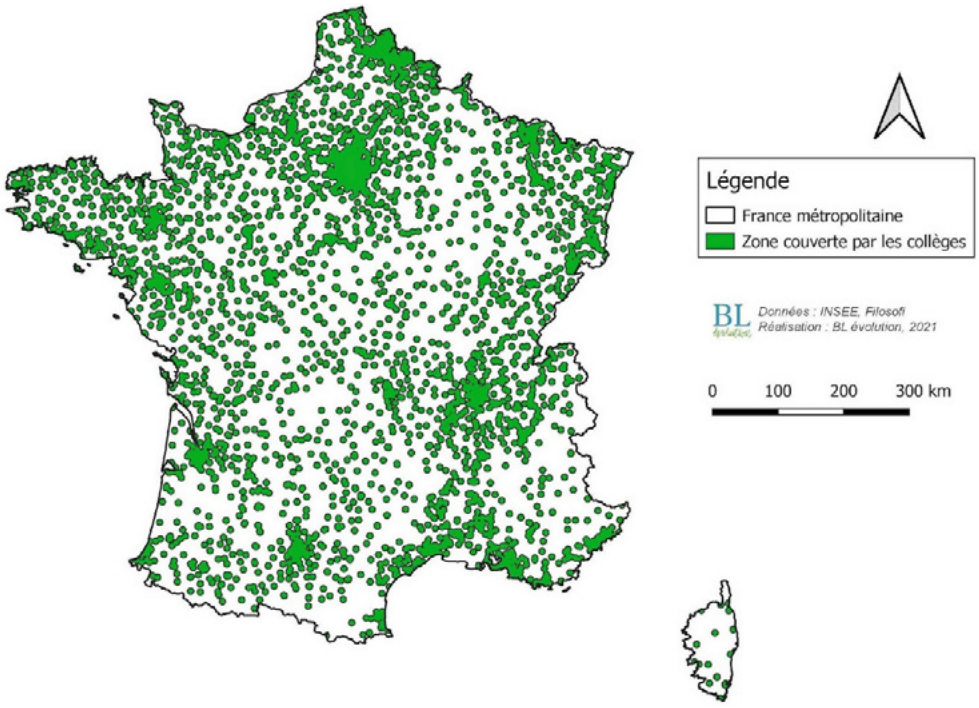
Périmètres accessibles en moins de 20 minutes à vélo depuis chaque lycée en France



Périmètres accessibles en moins de 20 minutes à vélo depuis chaque lycée général en France

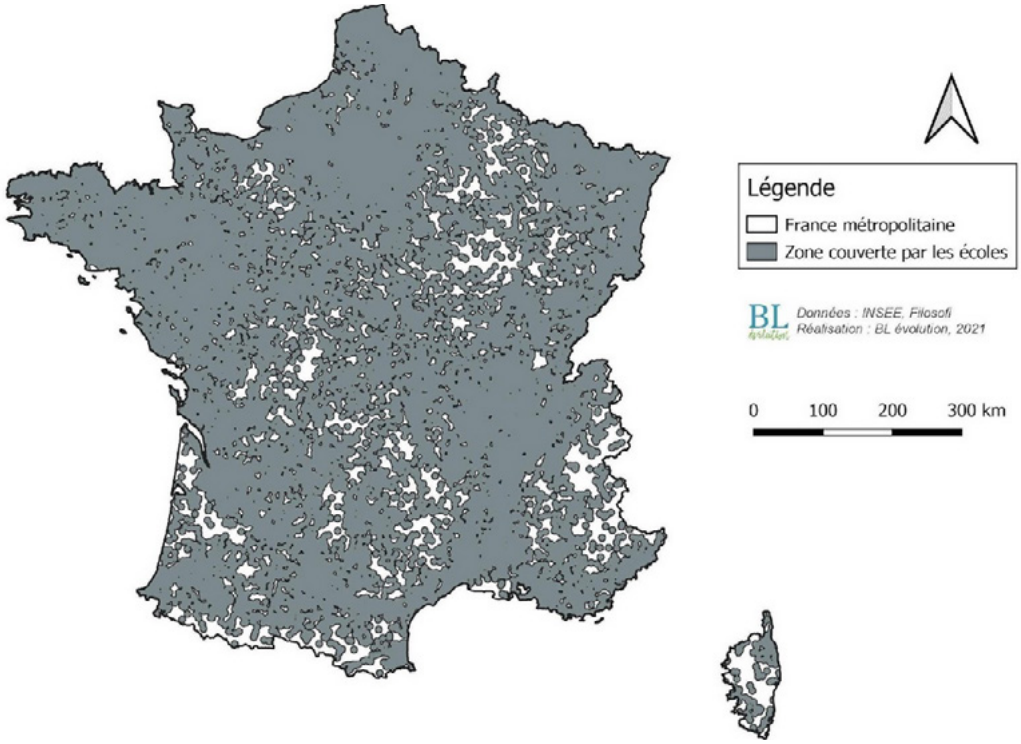


Périmètres accessibles en moins de 20 minutes à vélo depuis chaque collège en France

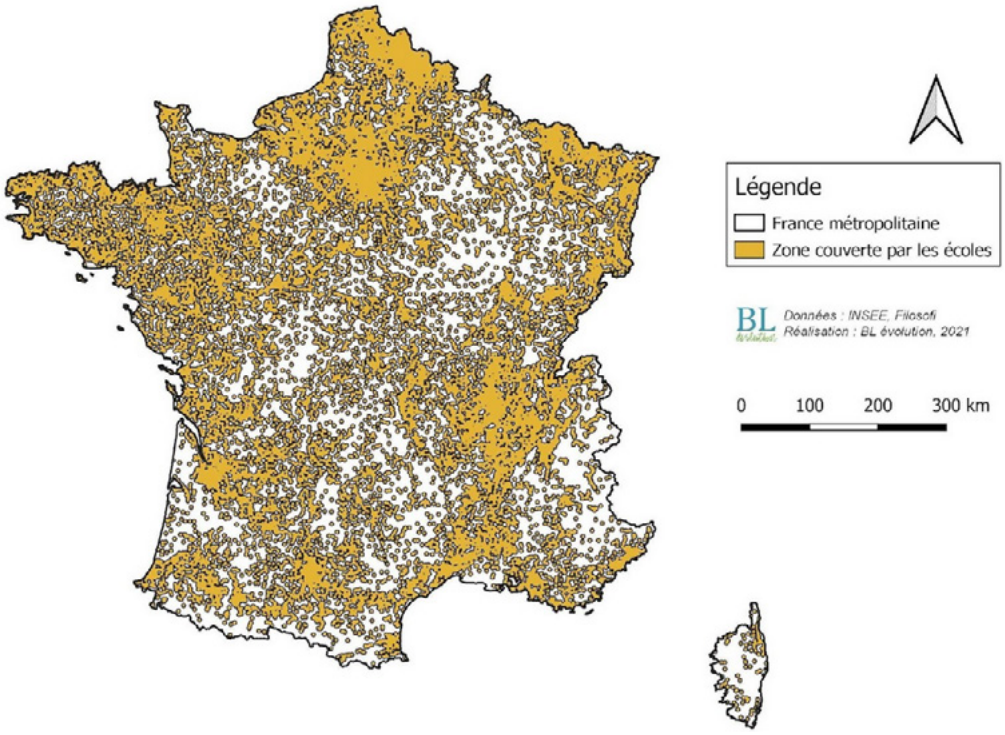


	Pourcentage de la population
Lycées (temps d'accès < 20 min)	67%
Lycées d'enseignement général (temps d'accès <20 min)	57%
Collèges (temps d'accès < 20 min)	81%

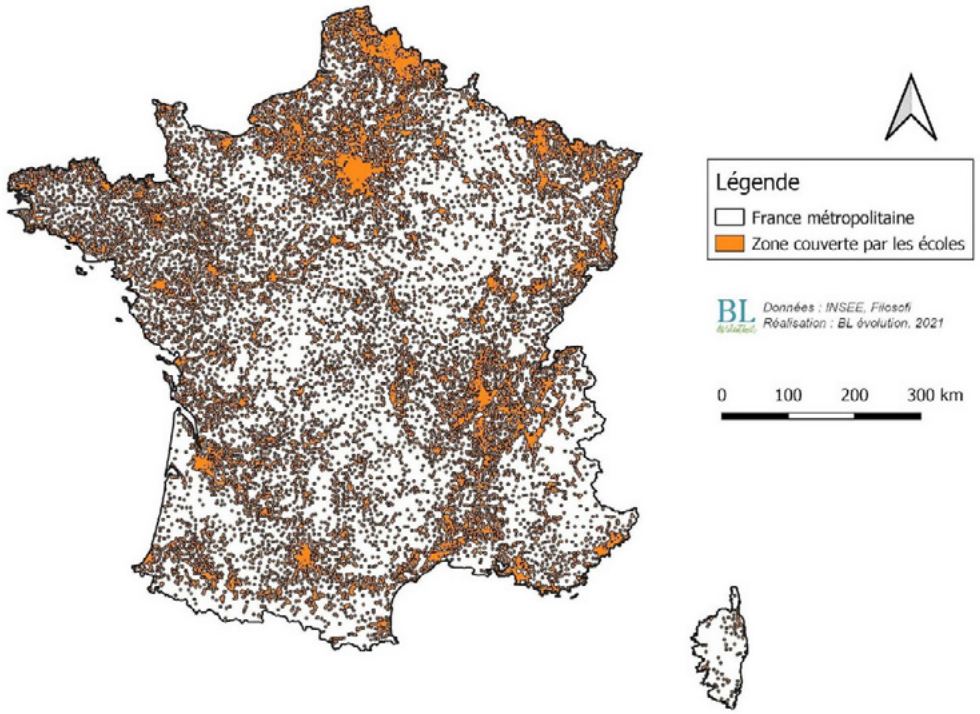
Périmètres accessibles en moins de 20 minutes à vélo depuis chaque école en France



Périmètres accessibles en moins de 12 minutes à vélo depuis chaque école en France



Périmètres accessibles en moins de 8 minutes à vélo depuis chaque école en France



	Pourcentage de la population
Écoles (temps d'accès <20 min)	99%
Écoles (temps d'accès <12 min)	94%
Écoles (temps d'accès <8 min)	88%

Les commerces : faire ses courses à vélo – une utopie ?

La dernière Enquête Nationale Mobilité et modes de vie du Forum Vies Mobiles donne des chiffres intéressants pour analyser les déplacements du quotidien. Si 30% de la population pratique l'ensemble de ses activités à moins de 9 kilomètres (30 minutes de vélo) de son domicile, ce chiffre monte à 59% de la population pour les déplacements vitaux (courses alimentaires, rendez-vous médicaux…).

Notre étude vient confirmer cette statistique en s'appuyant sur l'analyse de l'accessibilité à vélo de 3 types de commerces : les grandes surfaces (supermarchés/hypermarchés), les épiceries et les boulangeries.

- **La quasi-totalité de la population française se situe à moins de 20 minutes à vélo d'une offre commerciale alimentaire.**
- Les 3/4 de la population française habitent à moins de 10 minutes à vélo d'un hypermarché ou d'un supermarché.
- 4 Français sur 5 habitent à moins de 10 minutes à vélo d'une épicerie.
- 4 Français sur 5 habitent à moins de 5 minutes d'une boulangerie à vélo. des accès aux points de vente, le stationnement sécurisé adapté à ce genre de vélo ou l'offre de service de vente ou de location (ponctuelle, à longue durée…) de ces vélos.

Portées des trajets des Français par motif de déplacement

PORTÉE	Entre 0 et 9 km par trajet	Entre 9 et 20 km par trajet	Entre 20 et 30 km par trajet	Plus de 30 km par trajet
EMPLOIS ÉTUDES	59%	18%	10%	14%
ACTIVITÉS VITALES	59%	24%	7%	10%
ACCOMPAGNEMENT	72%	16%	4%	8%
ACTIVITÉS SOCIALES	31%	24%	12%	32%
SPORT ET LOISIRS	51%	25%	10%	14%
ÉQUIVALENT EN TEMPS PASSÉ À VÉLO :	Moins de 30 min	Entre 30 min et 1 heure	Entre 1h et 1h30	Plus de 1h30

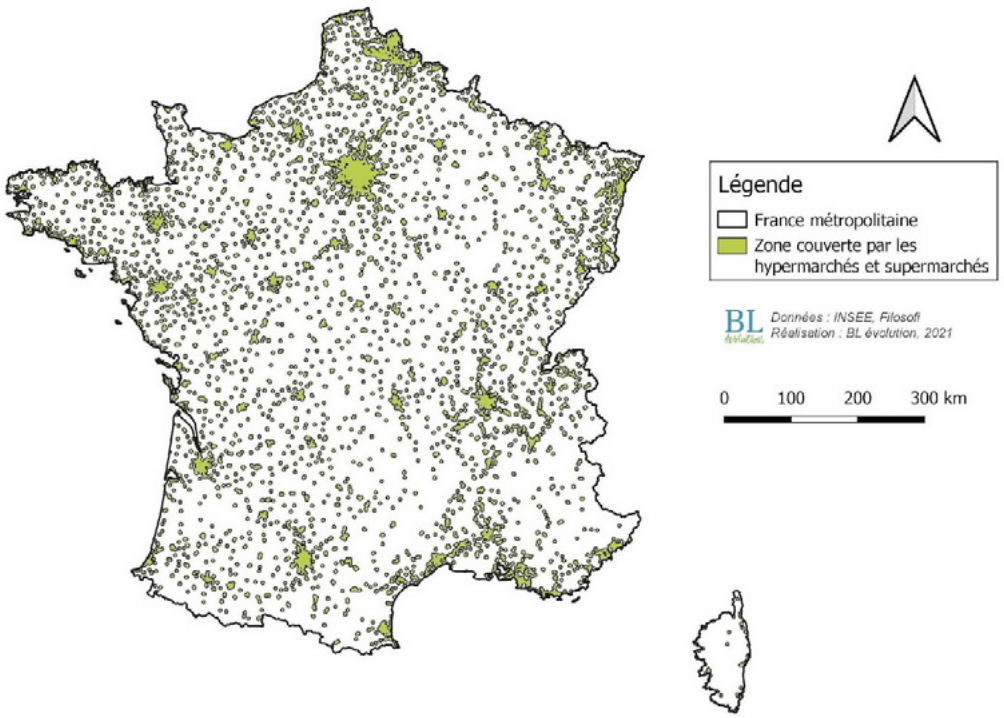
Source : **Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020**



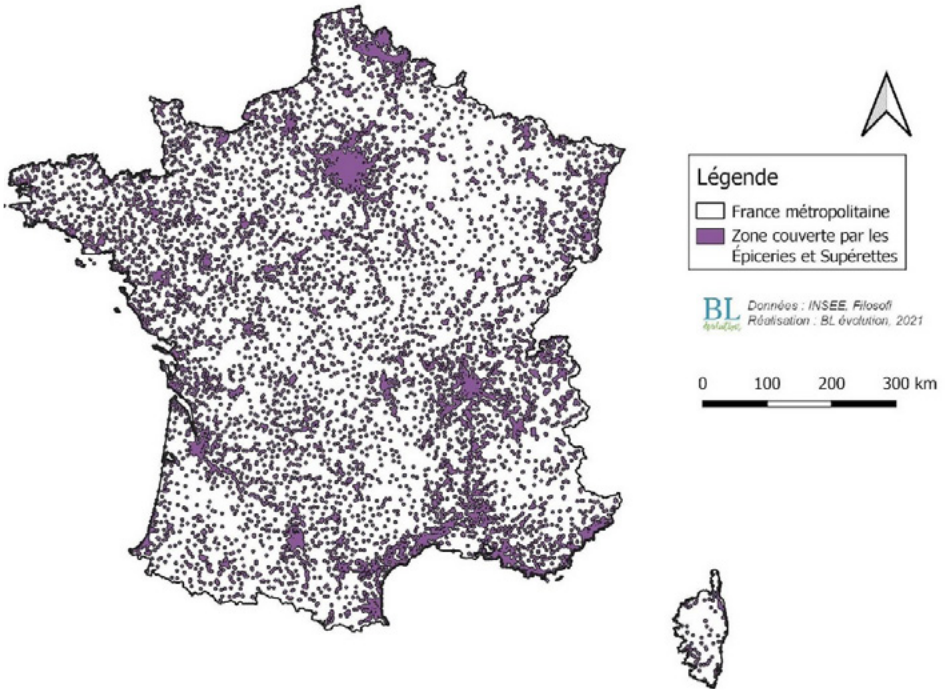
©Pexel

De petits achats peuvent facilement être réalisés avec n'importe quel vélo.
Il n'est pas rare pourtant d'observer les difficultés entraînées par le stationnement automobile devant un petit commerce ou une boulangerie. **Un vélo équipé de sacoches peut embarquer 20 à 30 kg de denrées à condition que le pédalage avec ou sans assistance puisse suivre**. La plupart des modèles de vélo présentent cependant leurs limites, notamment pour les familles ou pour certains achats volumineux. Néanmoins, des vélos dits « spéciaux » ou « cargo » commencent à se développer de façon importante et permettent à de nombreuses familles d'explorer de nouveaux usages qui pourraient se développer à l'avenir. En ville, des artisans « à vélo » ont bien compris l'intérêt de ce mode de transport pour assurer leur activité économique. Pour aller plus loin et démocratiser ces nouveaux usages, **il existe plusieurs freins qui doivent être levés, comme la réalisation d'itinéraires sécurisés.**

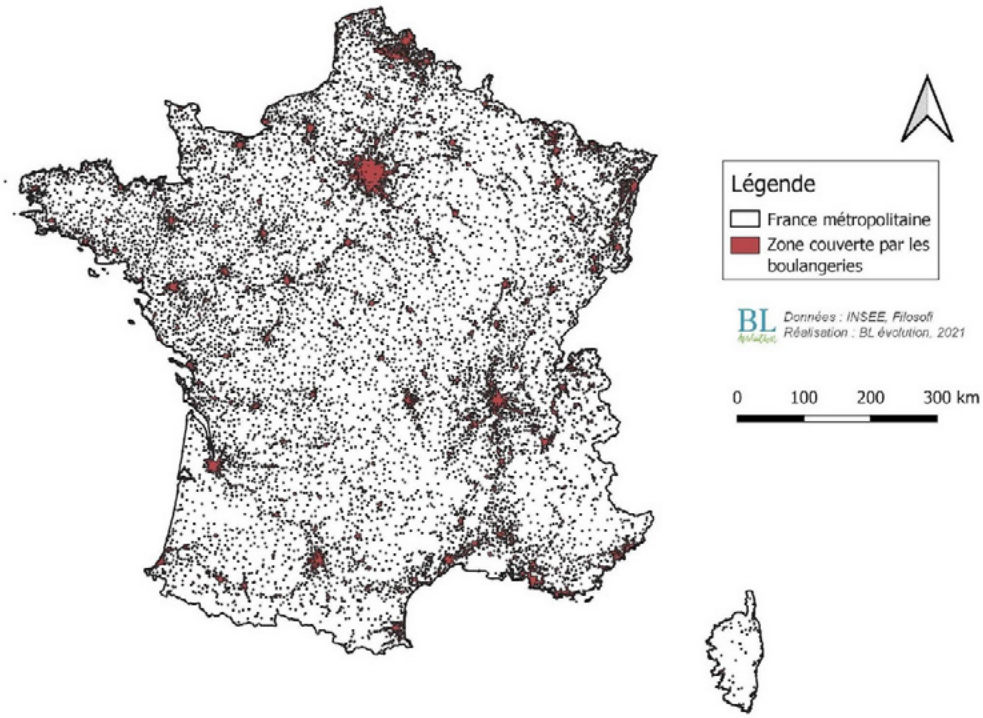
Périmètres accessibles en moins de 10 minutes
à vélo depuis chaque supermarché et hypermarché



Périmètres accessibles en moins de 10 minutes
à vélo depuis chaque épicerie et supérette



Périmètres accessibles en moins de 5 minutes
à vélo depuis chaque boulangerie



	Pourcentage de la population
Hypermarchés & Supermarchés (temps d'accès <10 min)	75%
Epiceries (temps d'accès <10 min)	79%
Boulangeries (temps d'accès <5 minutes)	79 %

Les gares : l'énorme potentiel de l'intermodalité pour les déplacements les plus longs

Comme on l'a vu en introduction, près de la moitié des déplacements des Français et Françaises font moins de 5 km, distance totalement accessible à vélo. Il ne faut pas nier, cependant, les distances plus longues pratiquées quotidiennement par un certain nombre de personnes. **Au-delà de 10 km, le vélo est moins compétitif par rapport à un déplacement en voiture, mais il a un allié de taille : le train !**

- 60 % de la population française est située à moins de 20 minutes à vélo d'une gare principale[7].
- Avec l'ensemble des gares ouvertes aux voyageurs, ce chiffre monte à 70 %.
- 74% de la population se trouve à moins de 20 minutes à vélo d'une gare en incluant les gares aujourd'hui fermées aux voyageurs ou les gares de fret.

Les gares principales comportent de nombreux passages de trains, souvent bien cadencés, qui facilitent les déplacements du quotidien. **L'intermodalité vélo train est donc possible pour une grande partie de la population française.** Enfin, dernier élément intéressant : rouvrir les gares fermées aux voyageurs ne ferait progresser que très marginalement le pourcentage de la population couverte. Ainsi, l'action devrait être portée principalement sur le maintien et le renforcement du réseau de gare (et de leur desserte), plutôt que sur l'ouverture de nouvelles gares.

	Pourcentage de la population française touchée	Nombre sur le territoire français
Gares principales (temps d'accès <20 min)	59%	1162
Toutes les gares « voyageurs » (temps d'accès <20 min)	70%	3016
Toutes les gares (temps d'accès <20 min)	74%	4149

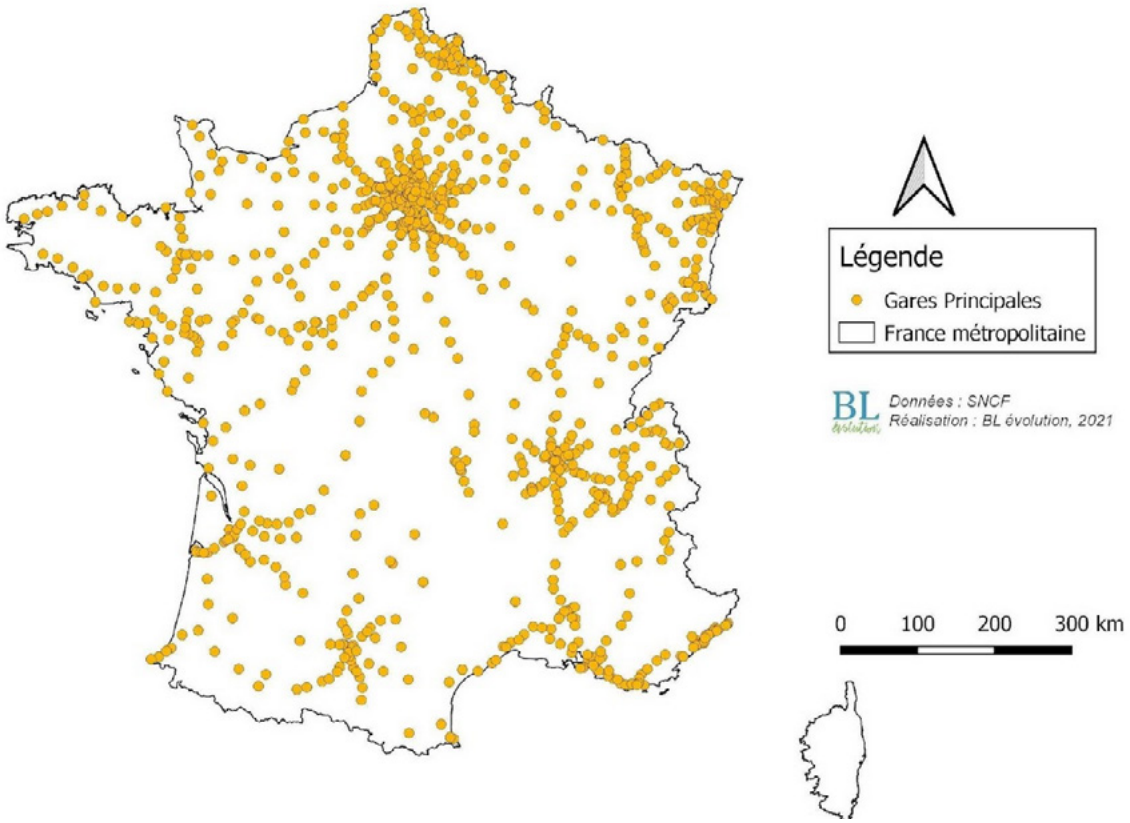
Néanmoins, à ce potentiel important devront répondre les services et le stationnement en gare dans la mesure où l'emport massif de vélo dans les trains n'est pas possible.

A titre d'exemple, en prenant l'objectif du Plan National Vélo d'une part modale vélo de 9 % en 2024, une gare à 2 millions de voyageurs annuel (La Rochelle, Béthune, Bourg-en-Bresse, Besançon) soit environ 5 500 voyageurs / jour devrait avoir environ 500 places de stationnement vélo minimum[8]. Aux Pays-Bas, où la moitié des trajets en train commencent ou se terminent par un trajet à vélo, un opérateur propose la location de vélo dans la plupart des gares des pays. Le voyageur n'a aucun souci à se faire : à l'aide d'un abonnement national, il pourra louer son vélo dans n'importe quelle gare.

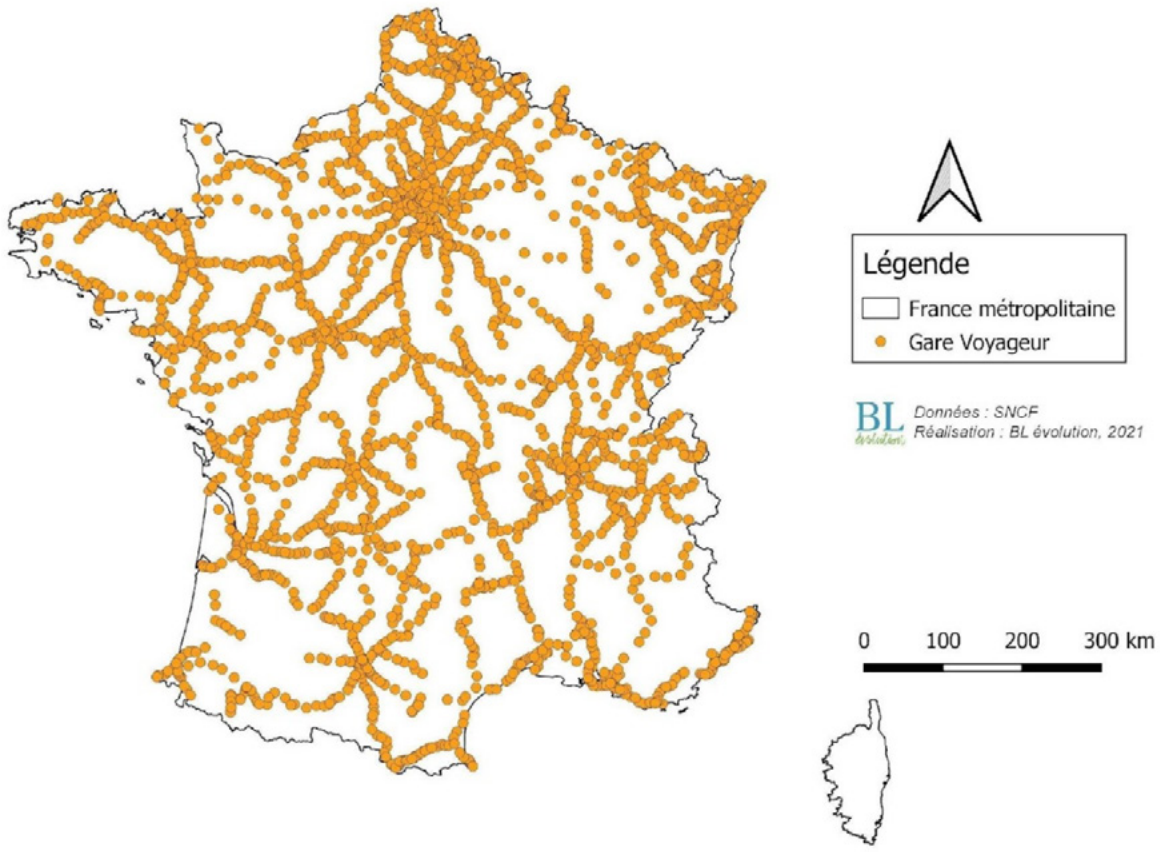
[7] On dénombre 4149 gares en France métropolitaine, parmi elles, 3016 accueillaient des voyageurs en 2019, 545 étant uniquement utilisées comme gares de fret et 588 étant désaffectées mais encore inscrites sur les cartes ou à la SNCF. Parmi les 3016 gares de voyageurs, la SNCF a établi la classification suivante : Catégorie A : gares de voyageurs d'intérêt national. Ces gares sont celles dont la fréquentation par des voyageurs des services nationaux et internationaux de voyageurs est au moins égale à 250 000 voyageurs par an (environ 275 voy/jours). C'est le cas de 116 gares. Catégorie B : gares de voyageurs d'intérêt régional dont la fréquentation totale est au moins égale à 100 000 voyageurs par an. C'est le cas de 1008 gares. Catégorie C : gares de voyageurs d'intérêt local. C'est le cas de 1892 gares.

[8] A titre de comparaison, dans les gares sus-citées, le décret du 8 Juin 2021 relatif à l'obligation d'installation de stationnement sécurisé en gare oblige la SNCF et les collectivités à installer au minimum une centaine de places.

Les gares voyageurs principales



Les gares voyageurs en France



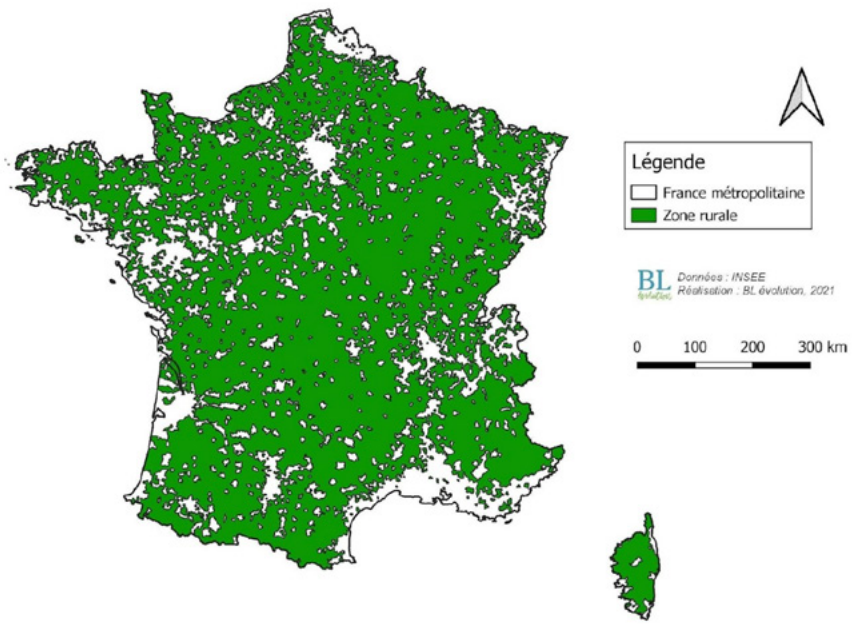
Dans les zones rurales, le vélo est une réponse aux limites des véhicules électriques et des transports en commun

Il existe de nombreuses définitions des « zones rurales » au sens géographique. Ici, nous avons retenu la population en dehors des unités urbaines au sens de l'INSEE. Cette population regroupe environ 14 millions de Français (environ 21% de la population métropolitaine). Ces zones sont particulièrement intéressantes à analyser à travers le potentiel du vélo. En effet, celui-ci est souvent perçu, en zone rurale, comme un gadget plutôt que comme un véritable moyen de déplacement.

Même si le vélo ne peut pas répondre à tous les déplacements en zone rurale, il présente quand même des atouts insoupçonnés :

- 10 % de la population rurale a accès à une des gares « principales » en moins de 20 minutes à vélo
- 28 % de la population rurale a accès à une gare « voyageurs » en moins de 20 minutes à vélo
- 34 % de la population rurale pourrait avoir accès à une gare en moins de 20 minutes à vélo en comptant les gares fermées ou les gares de fret
- 37 % de la population rurale est située à moins de 5 minutes à vélo d'une boulangerie
- 40 % de la population rurale est située à moins de 20 minutes à vélo d'un collège.

Communes «hors unité urbaine» en France



Ainsi, le vélo est à prendre au sérieux en matière de déplacements quotidiens y compris en zone rurale. Les limites du véhicule individuel sont connues. L'électrification des véhicules paraît être un levier intéressant mais ne saurait constituer le seul levier de transformation des mobilités en zone rurale. Dans un secteur des mobilités dicté par les politiques de l'offre, améliorer et faciliter la desserte ou la fréquence des transports en commun est souvent très compliqué pour les finances de collectivités rurales.

Le covoiturage et l'autopartage ont longtemps suscité beaucoup d'espérances en matière de mobilités. Cette solution a su séduire de nombreux usagers (notamment pour des raisons financières) pour des déplacements longs, souvent ponctuels pour des week-ends ou des vacances. En dehors de certains axes très fréquentés, le « covoiturage du quotidien » peine plus à se développer et se heurte à des freins comportementaux et organisationnels importants (rapidité, chaîne de déplacements, assurance de disposer d'un moyen de déplacement[9] fiable en tout temps…). Ainsi, le développement de la pratique cyclable parait un choix incontournable car elle permet de répondre à de nombreux déplacements. C'est également un choix pragmatique. Bien que l'aménagement cyclable ait un coût, celui-ci est faible face à celui du financement du même niveau de service avec un réseau de transports en commun dans des territoires de faible densité.

[9]*Voir conclusion.*

Partie 2

Mode d'emploi pour une France cyclable

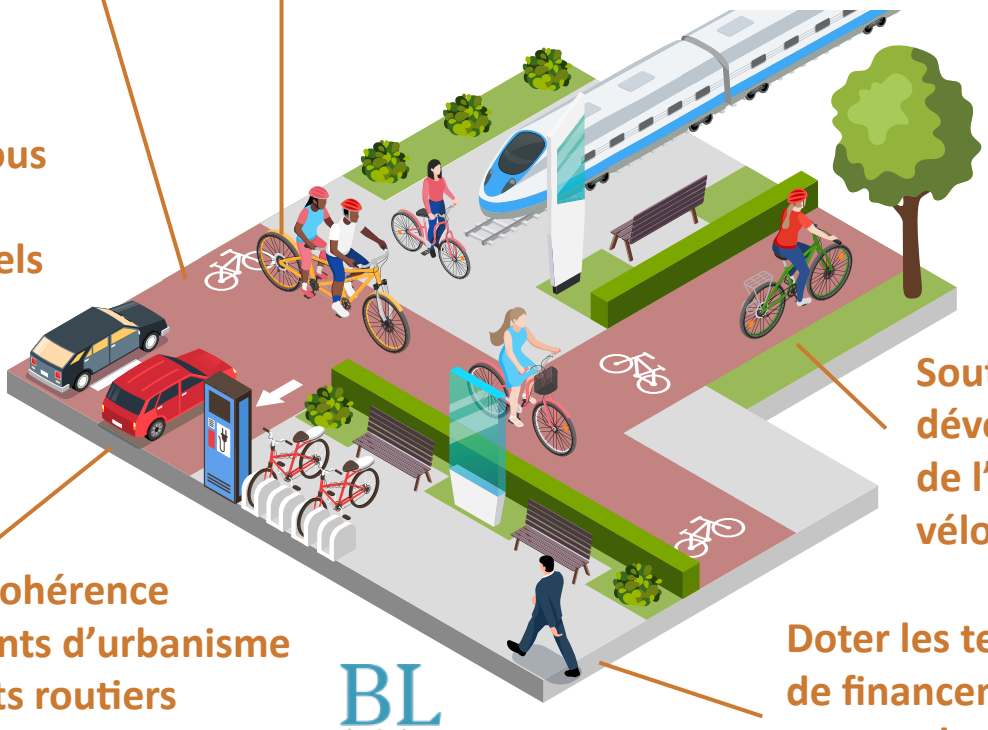
7 actions clés

Aménager un réseau cyclable

Renforcer la prise en compte de l'avis des usagers

Développer l'intermodalité avec le train

Bâtir une culture et expertise cyclable à tous les niveaux institutionnels



Soutenir le développement de l'écosystème vélo

Mettre en cohérence les documents d'urbanisme et les projets routiers

Doter les territoires de financements et de moyens humains

BL évolution

Un simple critère de temps d'accès vers les points générateurs de déplacement ne saurait constituer l'Alpha et l'Omega en matière de choix entre les modes de déplacement.

Ce temps d'accès théorique ne nous informe en rien sur la « cyclabilité » des routes à emprunter en matière notamment de sécurité liée au partage de la route ou non avec des véhicules motorisés nombreux et rapides. C'est pourtant le premier frein à l'usage du vélo[10]. En l'absence d'itinéraires sécurisés séparés de la circulation motorisée ou empruntant des routes suffisamment peu circulées, beaucoup de Français et Françaises renonceront au vélo pour leurs déplacements du quotidien. Plusieurs actions peuvent être envisagées pour répondre à cette problématique :

1 - Aménager un réseau cyclable entre tous les pôles d'emplois, de vie et de services

Ces aménagements doivent être continus (sécurisation des traversées, continuité entre les différents aménagements), larges, capacitaires et confortables pour être incitatifs. Ce réseau, estimé à 100 000 km d'aménagements cyclables[11], permettrait à la France de disposer d'un réseau maillant la plupart des communes entre elles et répondant à une majorité des déplacements du quotidien.



©Pxhere

En complément, il sera nécessaire d'aménager un réseau de proximité secondaire en s'appuyant sur une baisse de la vitesse de circulation en dehors des grands axes et dans les zones urbaines et les centres-bourgs. Cette politique d'aménagements cyclables dédiés doit s'accompagner d'un apaisement général de l'espace public pour favoriser des modes plus vulnérables. La généralisation du 30 km/h en ville a de nombreux co-bénéfices (réduction de la pollution sonore, sécurité routière…) et favorise l'usage du vélo.

Dans beaucoup de centres urbains où il n'y a physiquement pas la place de réaliser des aménagements cyclables séparés de la route, il faudra également penser un plan de circulation qui limite les trafics de transit au cœur des villes et dans les quartiers résidentiels. Ainsi, les modes actifs comme le vélo et la marche seront d'autant plus incitatifs qu'ils deviennent plus sûrs et plus rapides que la voiture. La France pourrait s'inspirer de son voisin britannique[12], sur le point de réformer en profondeur le code de la route en donnant la priorité aux piétons et aux vélos sur les véhicules motorisés (par exemple en incitant les vélos à rouler au milieu de la route, en simplifiant le traitement des intersections…).

[10] *Baromètre Parlons Vélo de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, 185 000 répondants, 2019*
[11] *ADEME, Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020*
[12] *Review of the highway code improve road safety for cyclists and pedestrians and horse riders, UK government, 2021,*

2 - Renforcer le poids des usagers dans l'aménagement des territoires

De nombreux usagers se déplacent déjà à vélo au quotidien. Les collectivités ont intérêt à s'appuyer sur ces experts d'usages pour concevoir leurs aménagements et identifier les priorités. Une question que devraient se poser toutes les personnes qui aménagent l'espace public et la voirie est **« Est-ce que je laisserais mes enfants faire du vélo ici tous seuls ? »**. C'est cette question qui dicte l'aménagement des Pays-Bas où la majorité des enfants vont à l'école à pied ou à vélo.



©Pexel



©Pexel

3 - Doter les territoires de financements et de moyens humains à la hauteur des enjeux

Les moyens financiers à disposition des territoires sont aujourd'hui insuffisants pour atteindre les objectifs du Plan National Vélo. Évalués à 5 ou 10 € par habitant et par an, ces moyens doivent être augmentés jusqu'à environ 60€ par habitant et par an (environ 4 milliards d'euros par an)[13]. Une autre manière de raisonner pourrait être d'encourager (ou d'imposer) les collectivités à réserver 15 % de leur budget transports aux modes actifs comme c'est le cas depuis peu au Royaume-Uni[14].

Les moyens humains ne doivent pas être négligés. En ordre de grandeur, il faudrait a minima 1 personne dans chaque intercommunalité et plus d'une dizaine de spécialistes dans les grandes agglomérations. Cette personne aurait la charge de suivre l'élaboration et la mise en œuvre d'un Schéma Directeur Cyclable ou d'un plan vélo (un document de planification des actions des collectivités en matière de vélo), de conseiller les communes dans leurs aménagements cyclables (quels types d'aménagements, quels matériaux… ?), de monter les dossiers de financement, de concevoir les aménagements et de suivre les travaux sur le terrain, de conseiller les entreprises qui souhaitent favoriser l'usage du vélo…

[13] Rappelons que les impacts sanitaires positifs de la pratique du vélo en France sont estimés à près de 7 milliards d'euros par an (Source : Economie du vélo en 2020, ADEME par an.

[14] En France, les dépenses totales en transport s'élèvent à 40 milliards d'euros par an. Un rapide calcul donnerait donc un budget pour les aménagements cyclables et piétons de 6 milliards d'euros par an ! Un petit peu plus que les 50M€ par an du plan vélo actuel

4 - Développer l'intermodalité avec le train

En zone rurale, pour les déplacements qui dépassent 10-15 km, **des synergies doivent être trouvées avec le train ou par défaut un réseau de transport** en commun où le vélo assure une desserte locale à l'arrivée ou au départ de l'arrêt de bus ou de la gare. L'emport de vélo dans le train est nécessaire pour certains déplacements (professionnels, de loisirs…). Pour permettre aux ménages de se séparer de leur voiture pour des déplacements ponctuels, celui-ci doit être largement amélioré.



©Wikimedia

Pour les déplacements domicile – travail quotidiens, **un système de stationnement du vélo en gares (gare d'arrivée et de départ éventuellement) à la Hollandaise serait plus adapté** et suppose des infrastructures de stationnement massives sans commune mesure avec ce que nous connaissons aujourd'hui. Des solutions de location dans chaque gare, comme c'est le cas aux Pays-Bas, permettraient également d'apporter une solution pour les derniers kilomètres de déplacement.



©Pixabay

5 - Soutenir le développement de l'écosystème vélo

Un écosystème vélo est en cours de construction en France. De nombreuses solutions existent déjà sur nos territoires (vélo-école, vélo-bus, bourses au vélo, réparateur ambulant, ateliers de réparation…). Ces solutions ont souvent besoin de visibilité ou d'un soutien financier pour démultiplier leur action. Certaines demandent également des changements juridiques ou administratifs. Les services de location de vélo sont, par exemple, un excellent moyen de tester un vélo à assistance électrique avant de l'adopter.

Les primes à l'achat ou le forfait mobilité durable sont alors un coup de pouce bienvenu pour inciter à changer son quotidien. Le marché du cycle en France pèse déjà plus de 2,3 milliards d'euros, ne connaît pas la crise et est un secteur déjà adapté aux enjeux de la neutralité carbone. **En 2019, on compte 2,6 millions de vélos vendus dont 380 000 vélos à assistance électrique selon l'Union Sport et Cycles**. L'industrie du cycle en France a connu des heures glorieuses (Lapierre, Mercier, Peugeot…). Aujourd'hui, alors que de plus en plus de vélo sont assemblés en France, nous ne disposons pas d'une filière industrielle capable de répondre à la fabrication des pièces de A à Z[15].

[15] *Ce sujet vient de faire l'objet d'une nouvelle mission parlementaire.*

6 - Bâtir une culture et expertise cyclable à tous les niveaux institutionnels en s'appuyant sur les meilleurs standards

A toutes les échelles, dans toutes les structures, la France manque de **« culture cyclable »**. Ici, une entreprise installe encore des pinces roues qui ne sont pas adaptés à la sécurisation et au stationnement des vélos de ses salariés. Là, une commune va choisir un matériau en sable stabilisé pour un aménagement du quotidien ou, pire encore, concevoir une piste cyclable sur un trottoir, générant des conflits avec les piétons, eux aussi vulnérables.



©Cyclable

Plus tard, l'entreprise de travaux publics chargée de la réalisation des travaux va construire un rebord de trottoir trop haut pour être franchi à vélo. **Nous devons construire une « culture vélo » inspirée des pays fortement cyclables comme les Pays-Bas. Les besoins en matière de formation sont immenses.**



©Wikimedia

7 - Mettre en cohérence les documents d'urbanisme et les projets routiers

La transformation des mobilités étant essentiellement une histoire d'offre (d'habitat, de commerce, d'aménagement du territoire), les documents d'urbanisme doivent encadrer et accélérer leurs mutations pour favoriser la réduction des distances à parcourir, augmenter les quotas de stationnement vélo sur l'espace public et dans les logements, arrêter totalement l'expansion des surfaces commerciales périphériques pour favoriser un commerce de proximité …

La construction de nouvelles infrastructures routières devrait systématiquement intégrer un aménagement cyclable sécurisé[16]. Enfin, une question essentielle mérite d'être posée : peut-on réserver une partie du réseau routier existant à l'usage du vélo et des autres modes décarbonés ? La France compte déjà plus d'un million de kilomètres de voirie, partout où cela est possible, une partie de ce réseau peut être dédiée exclusivement à l'usage des modes actifs comme la marche ou le vélo.

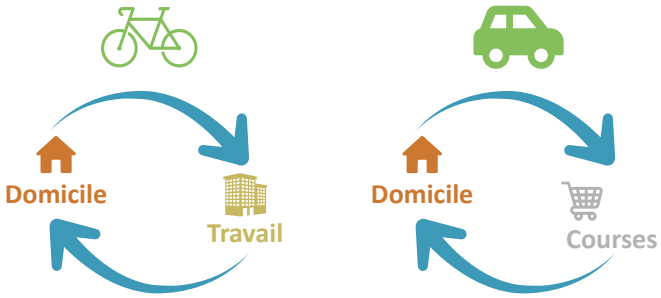
[16] C'est d'ailleurs ce que prévoit déjà la loi à travers l'article L.228-2 du Code de l'environnement rarement respecté par les aménageurs.

Conclusion

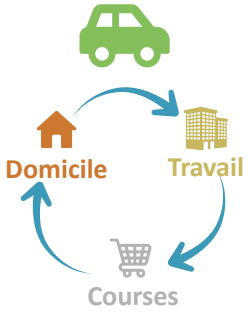
Le potentiel du vélo est phénoménal mais nécessite une approche radicalement différente de nos modes de vie

Ces analyses (partie 1) montrent que **le vélo est, en principe, un mode qui devrait avoir toute sa place dans nos déplacements du quotidien.** D'énormes progrès sont encore à faire notamment en matière d'aménagement (partie 2) pour permettre au vélo d'être réellement incitatif pour l'ensemble ou du moins une très grande partie de la population française. Cependant, la notion de temps de trajet utilisée dans cette étude gomme les réalités d'un phénomène connu sous le nom de « chaînes de déplacements ». **Un déplacement domicile – travail ou domicile – courses s'inscrit souvent dans une chaîne de déplacements multiples.** Ainsi, l'analyse de la faisabilité de tel ou déplacement à vélo pris indépendamment des autres déplacements de la chaîne n'a que peu de sens.

Ensemble des déplacements pris individuellement



Ensemble des déplacements pris dans une chaîne de déplacements



En réalité, le mode de transport qui permet de répondre à l'ensemble des maillons de la chaîne s'impose souvent aux autres modes : si un des déplacements de la chaîne nécessite de longues distances à parcourir ou l'emport de choses très lourdes, la voiture restera compétitive.

Le travail est le premier motif de déplacement du quotidien. Dans la plupart des cas, le mode de transport utilisé pour aller au travail est identique à celui utilisé pour les autres déplacements de la vie quotidienne car il introduit une sorte de réflexe de déplacement. Dans une société organisée autour de la voiture depuis près de 70 ans, la voiture est devenue rapide, fiable, confortable ou permettant d'emporter plusieurs personnes ou beaucoup de choses. Le véhicule individuel pour tous s'est facilement implanté dans nos modes de vie au fur et à mesure que nos territoires se façonnaient autour de lui. La voiture nous a incité à réaliser toujours plus de kilomètres au quotidien mais ces kilomètres supplémentaires sont maintenant vus comme une contrainte économique et climatique.

Pour devenir un réflexe, le vélo doit devenir incitatif pour l'ensemble des déplacements de la chaîne. Il est déjà rapide et fiable pour tous les déplacements courts. Il doit devenir sécurisé et confortable grâce à la qualité des aménagements à réaliser. Il doit permettre d'emporter des charges utiles via le développement de nouveaux types de vélo « cargo ».

Conclusion

Il doit nous permettre de réorganiser la société autour de déplacements plus courts.

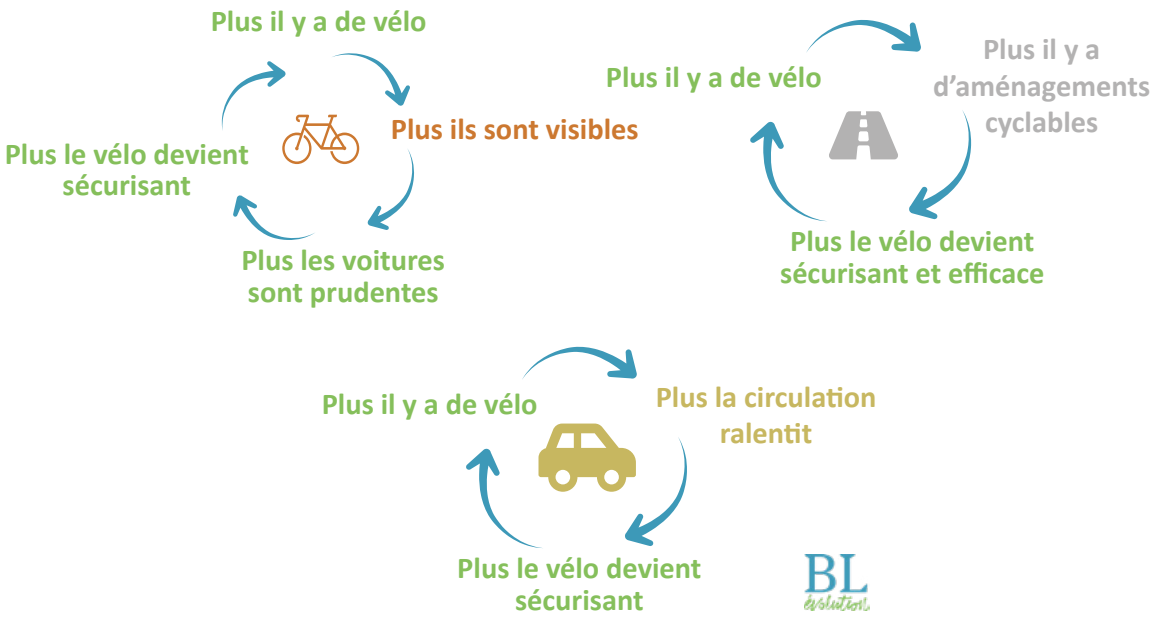
Car le véritable impact écologique du vélo réside dans son potentiel à transformer les formes de mobilité et les modes de vie, notamment en réduisant les distances parcourues. Cette révolution des modes de vie est déjà mise en œuvre par de nombreux ménages qui renoncent à 1 ou 2 voitures et organisent tout ou partie de leurs déplacements autour du vélo.

Ainsi, on peut faire l'hypothèse qu'une société où la voiture est moins dominante serait une société où les déplacements courts sont un peu plus importants.

On peut estimer que dans cette société, l'offre d'emploi, de commerce ou d'habitat ne serait pas forcément la même et certainement encore mieux répartie sur l'ensemble du territoire pour éviter les longues distances.

Cette étude montre que l'offre actuelle permet déjà d'importants espoirs en termes de potentiels déplacements réalisés à vélo et que viser 20% ou même 30% de déplacements effectués à vélo ne serait pas utopiste. **Suffisamment pour amorcer un changement d'ampleur ?**

Plus il y a de vélos, plus il y a de vélos



Bibliographie et données

INSEE, La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances, 2021
ADEME, Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020
Forum Vie Mobiles, Enquête Nationale Mobilités et Modes de Vie de 2020
UNICEF, Sondage Harris Interactive auprès de parents d'élèves, 2020
ONAPS, Activité physique & sédentarité de l'enfant & de l'adolescent Nouvel état des lieux en France, 2018
UK government, Review of the highway code improve road safety for cyclists and pedestrians and horse riders, 2021,
Baromètre Parlons Vélo de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, 185 000 répondants, 2019
Data.gouv.fr, Données concernant les gares voyageurs, consultées en 2021
Data.gouv.fr, Données concernant les gares, consultées en 2021
INSEE, Base des équipements « Collèges », consultée en 2020,
INSEE, Base des équipements « Lycées », consultée en 2020,
INSEE, Base des équipements « Primaires », consultée en 2020,

La FRANCE à 20 minutes à vélo

Auteurs :



Guillaume MARTIN
Responsable de la cellule Mobilités au sein de la coopérative de conseil B&L évolution, Guillaume accompagne des territoires et des entreprises désireux de préparer le monde qui vient. Il a été impliqué de nombreuses années dans la formation des citoyens aux enjeux énergie- climat. A ce titre, il a participé à la création un MOOC et participé à plusieurs COP en tant qu'observateur. Retrouvez ses articles sur les mobilités sur bonpote.com.
@GlmMrt



Nils BOKOBZA
Focalisé sur les problématiques liées au développement durable et à l'efficacité énergétique, Nils travaille sur des projets liés à la croissance économique inclusive dans les zones rurales du Cambodge en favorisant l'utilisation de systèmes solaires autonomes.
nils-bokobza

BL évolution

A l'heure où les crises environnementales, sociales, sanitaires, interrogent et bouleversent les modèles économiques et sociaux, BL Evolution apporte à ses clients conseils et méthodes pour accélérer la transition écologique.
Nous croyons à la nécessité d'apporter les meilleurs analyses et outils pour équiper les acteurs publics et privés dans leurs stratégies d'adaptation et de transformation.
Nous sommes engagés à leurs côtés pour réussir chaque étape et dessiner, avec eux, des perspectives de développement plus écologiques, plus solidaires et donc, plus durables.

bl-evolution.com **bl_evolution** **BL.evolution**

Contact **guillaume.martin@bl-evolution.com**

