

# Plan « Vélo et mobilités actives » : vers un objectif de 9% des déplacements du quotidien réalisés à vélo en 2024

## Objectif 9%, quelles données comme point de départ pour la région Grand Est?

Lancé en septembre 2018, le plan « Vélo et mobilités actives » ambitionne de porter la part des déplacements quotidiens réalisés à vélo en 2024 à 9%, soit 3 fois plus qu'en 2008. Cet objectif se réfère aux résultats de l'enquête nationale transports et déplacements conduite en 2008 par le SOeS (cf. Documentation). Elle montrait qu'en France métropolitaine 2,7% des déplacements locaux en semaine étaient réalisés à vélo<sup>1</sup>.

Entre 2018 et 2019, le service de la donnée et des études statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique et solidaire et l'Insee ont mené une nouvelle enquête nationale transports et déplacements dont l'ensemble des résultats sera publié en 2021 (cf. Documentation). Les premiers résultats diffusés en septembre 2020 montrent que depuis 2008 la part du vélo dans les déplacements locaux est restée stable en France métropolitaine (2,7% en 2019).

En dehors de l'enquête nationale, peu de dispositifs statistiques permettent d'observer dans le temps l'ensemble des déplacements à vélo à l'échelle régionale. Les enquêtes ménages-déplacements, pilotées notamment par le Cerema, sont principalement menées dans les agglomérations et s'élargissent depuis peu aux villes moyennes et aux couronnes périurbaines. Les enquêtes sont menées à des dates différentes et sur une partie seulement du territoire national, ce qui ne permet pas la comparaison.

En 2015, l'INSEE a apporté une modification importante au bulletin individuel de l'enquête annuelle du recensement de la population. La question sur « le mode de transport principal pour aller travailler » a été modifiée pour distinguer le vélo du deux-roues motorisé. Du fait de l'étalement de l'enquête sur 5 années (2015-2019), c'est à partir du recensement millésimé 2017 que les réponses à cette nouvelle modalité sont diffusées par l'INSEE. A minima, elles permettent d'observer l'usage du vélo sur

tout le territoire et sur un segment des déplacements réguliers des actifs : les navettes domicile-travail.

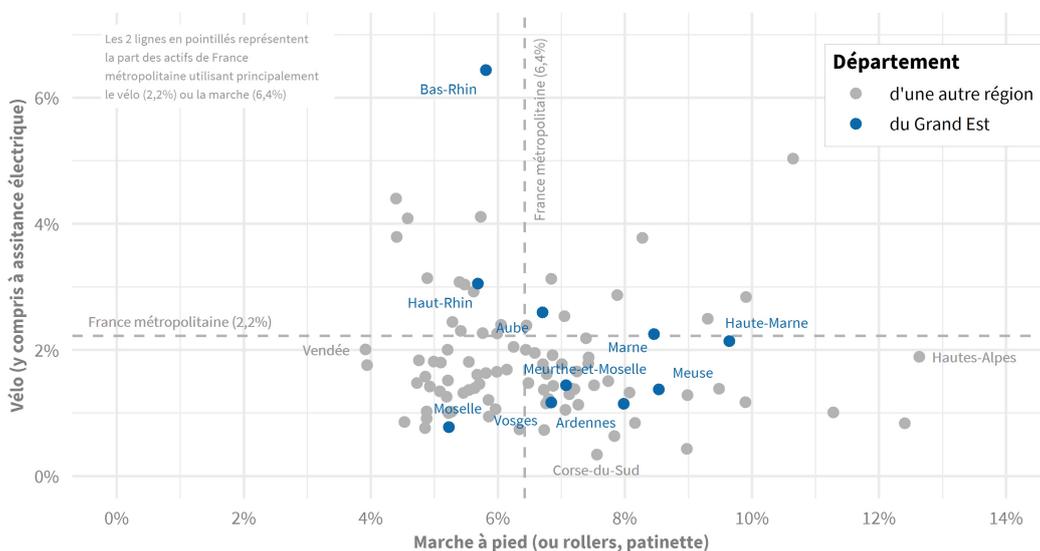
## Le vélo est rarement utilisé comme mode de transport principal pour les trajets domicile-travail

En 2017, 2,2 % des actifs de France métropolitaine utilisent principalement le vélo pour rejoindre leur lieu de travail (Illu. n°1). Ce taux est inférieur à 2,2 % dans la majorité des départements de France métropolitaine et dans la quasi-totalité d'entre eux les actifs sont davantage marcheurs que cyclistes. Si la pratique du vélo est encore faible dans les départements du Grand Est, dans la plupart la marche est pratiquée à un niveau plus élevé qu'ailleurs. Par exemple, en Haute-Marne, près de 10% des actifs marchent principalement pour se déplacer de leur domicile à leur lieu de travail. Seul le Bas-Rhin est une exception en métropole : 6,4% des actifs utilisent principalement le vélo contre 5,8% la marche.

### Illustration n°1

#### Pour rejoindre leur lieu de travail, les actifs pratiquent davantage la marche que le vélo

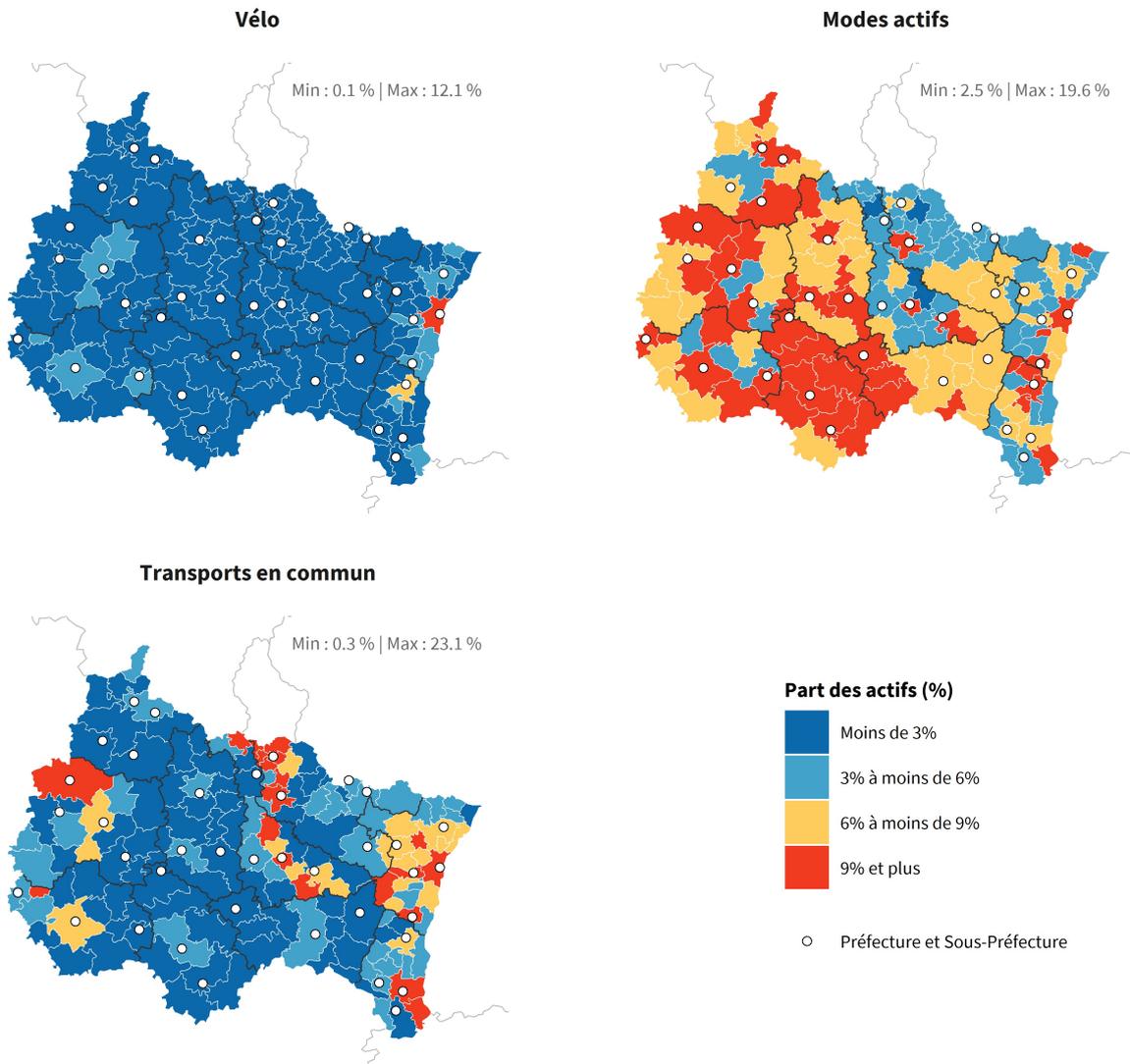
En 2017, part des actifs en emploi âgés de 15 ans ou plus et résidents du département (en métropole) utilisant principalement le vélo (y compris à assistance électrique) ou la marche à pied (ou rollers, patinette) pour rejoindre leur lieu de travail. Les actifs déclarant ne pas avoir de déplacement pour rejoindre leur lieu de travail sont exclus de l'analyse.



Service d'études SGARE Grand Est, octobre 2020 • Sources : INSEE RP 2017

## Dans les EPCI ruraux, la marche complète une pratique peu fréquente du vélo pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail

En 2017, part des actifs en emploi âgés de 15 ans ou plus et résidents de l'EPCI utilisant principalement le vélo (y compris à assistance électrique), les modes actifs (vélo, marche à pied, rollers et patinette) ou les transports en commun pour aller travailler. Les actifs déclarant ne pas avoir de déplacement pour rejoindre leur lieu de travail sont exclus de l'analyse.



Service d'études SGARE Grand Est, octobre 2020 • Sources : INSEE RP 2017 | Géométries : IGN

### Le vélo, mode de transport principal pour plus de 9% des actifs uniquement dans l'Eurométropole de Strasbourg

Parmi les actifs résidents du Grand Est, 2,8% se déplacent principalement à vélo pour rejoindre leur lieu de travail et 6,5% la marche. Sur les 149 EPCI de la région, le vélo est le mode principal pour moins de 3% des actifs dans 133 d'entre eux (Illu. n°2). Pour 113 EPCI ce taux est inférieur à 2%. Pour 58 ce taux est inférieur à 1%.

Le taux de recours au vélo comme mode principal dépasse 9% des actifs uniquement dans l'Eurométropole de Strasbourg (12,1%). Dans la Communauté d'agglomération de Colmar, cette part est

la deuxième plus élevée parmi les EPCI du Grand Est mais reste à un niveau deux fois plus faible que dans l'Eurométropole (6,3%).

### La marche représente une part importante des modes actifs dans de nombreux EPCI

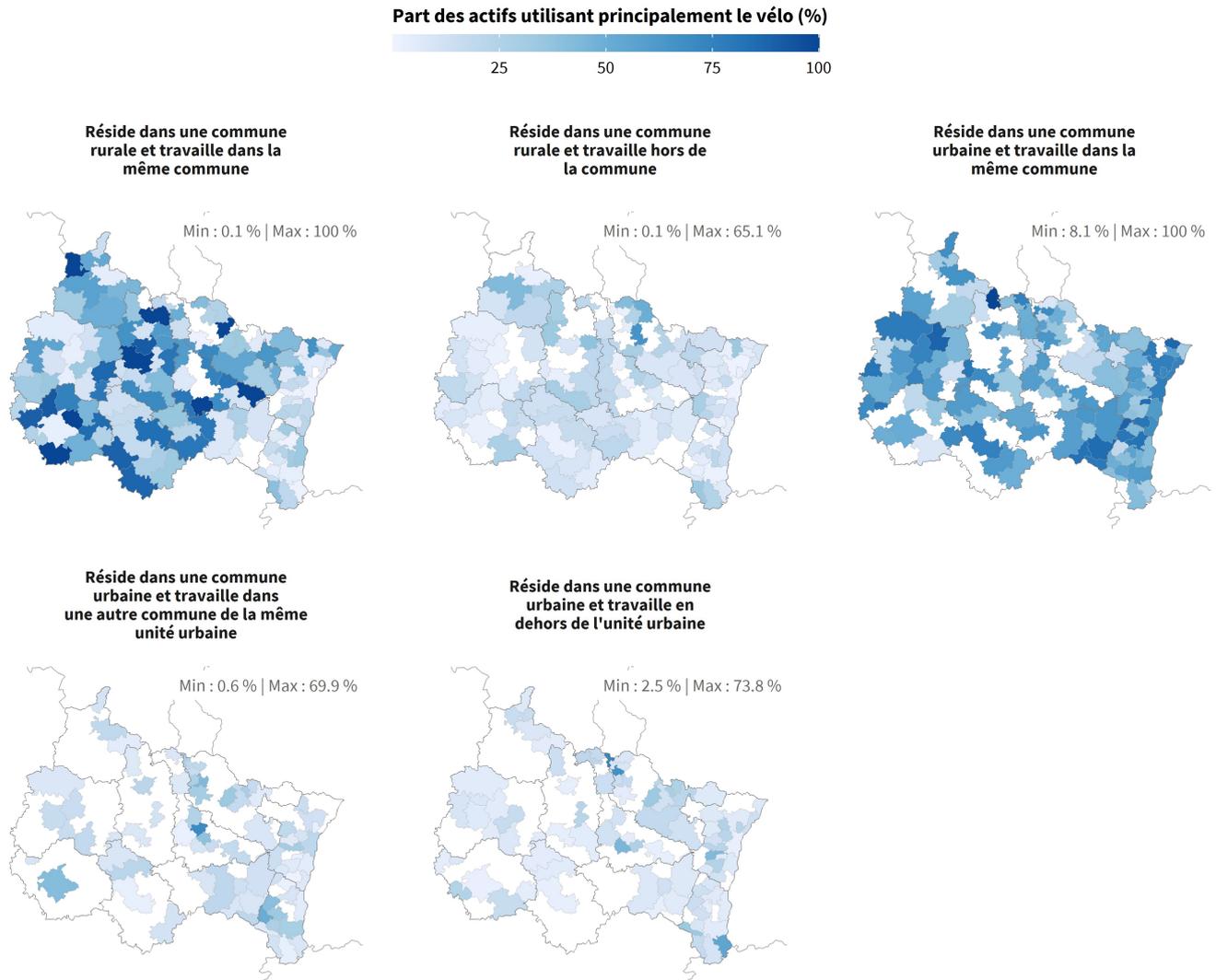
Si la pratique du vélo pour aller travailler est faible dans de nombreux EPCI de la région, elle se double cependant d'une pratique de la marche plus fréquente, y compris dans des EPCI à dominante rurale. Par exemple, dans 7 EPCI de la Haute-Marne où le vélo est peu pratiqué, la marche est le principal mode actif déclaré par les actifs, derrière la voiture.

Le développement de la marche, notamment pour des déplacements de courte distance ou dans le cadre de déplacement intermodaux, est aussi un levier important des reports modaux vers des transports moins émissifs.

Par ailleurs, dans les aires d'influence des grandes agglomérations (Strasbourg et le Bas-Rhin; Reims; les espaces frontaliers de Bâle ou le sillon lorrain connecté au Luxembourg) le vélo et la marche s'articulent logiquement avec l'usage des réseaux de transports en commun qui bénéficient aux actifs grâce à leur connectivité et leur desserte du territoire (bus, tramway ou train).

## Dans l'urbain ou dans le rural, les actifs qui se déplacent principalement à vélo travaillent et résident fréquemment dans la même commune

En 2017 et par EPCI, répartition des actifs en emploi âgés de 15 ans ou plus et résidents de l'EPCI utilisant principalement le vélo (y compris à assistance électrique) en fonction leur lieu de résidence et de travail.



Service d'études SGARE Grand Est, octobre 2020 • Sources : INSEE RP 2017 | Géométries : IGN

### Les facteurs temps et distance dans le choix du vélo pour aller travailler

La distance et le temps de transport sont des critères déterminants dans le choix du mode de transport, en particulier lorsqu'il s'agit d'aller travailler. Les enquêtes nationales transports et déplacement montrent que les distances parcourues pour rejoindre le lieu de travail sont en moyenne plus longues que pour les autres types de déplacements locaux en semaine (11,1 km d'après l'enquête de 2008, cf. documentation).

L'efficacité des modes actifs est reconnue pour des distances courtes : de l'ordre de 1 km pour la marche et de 5km pour le vélo, voire plus avec l'assistance électrique. Dans les EPCI du Grand Est, les

types de trajets réalisés par les actifs adeptes du vélo sont principalement infracommunaux. Autant dans les communes rurales que dans les communes urbaines, les actifs qui se déplacent à vélo résident et travaillent dans la même commune (Illu. n°3). Ainsi, parmi l'ensemble des actifs du Grand Est qui utilisent le vélo, 72,5% se déplacent au sein de la même commune.

### Développer l'usage du vélo : des investissements de l'Etat pour sécuriser les trajets et résorber les discontinuités

Avec la Loi d'Orientation des Mobilités<sup>3</sup> et le Plan "Vélo et mobilités actives", l'État s'est doté d'une stratégie nationale qu'il complète par des fonds d'investissement gérés localement pour financer les projets

portés par les collectivités locales et développer l'usage du vélo dans tous les territoires : déploiement d'offres de services; financement d'infrastructures et d'aménagements cyclables; schémas directeurs cyclables (cf. Documentation, Note Rapide n°11, décembre 2019).

Des appels à projets nationaux ciblent des champs spécifiques des politiques cyclables des collectivités (Continuités cyclables)<sup>4</sup>. Par exemple, la résorption des discontinuités et la sécurisation des itinéraires cyclables sont des problématiques centrales à résoudre pour relier et desservir les lieux d'habitat, de travail ou d'éducation, et favoriser l'usage du vélo pour des trajets intercommunaux.

## Définitions

### **<sup>1</sup>Les déplacements locaux d'après l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD) de 2008**

Déplacements des personnes de 6 ans ou plus, faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km à vol d'oiseau autour du domicile et sur le territoire national. La période de temps observée est de 24 heures. Elle commence à 4 heures du matin du jour observé et se termine à 4 heures du matin le jour suivant. Les déplacements pris en compte doivent s'être terminés pendant cette période.

### **<sup>2</sup>Modification depuis 2015 de la question du bulletin individuel du recensement de la population mené par l'INSEE sur le mode de transport utilisé le plus souvent pour aller travailler**

Quel mode de transport principal utilisez-vous principalement pour aller travailler? pas de transport; marche à pied (ou rollers, patinette); vélo (y compris à assistance électrique); deux roues motorisé; voiture, camion ou fourgonnette; transports en commun.

### **<sup>3</sup>Loi d'Orientation des Mobilités (dite loi LOM)**

Élaborée à la suite des Assises nationales de la mobilité et adoptée le 19 novembre 2019, la loi réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités. Elle vise quatre objectifs : la sortie de la dépendance automobile, l'accélération de la croissance des nouvelles mobilités, la réussite de la transition écologique et la programmation des investissements dans les infrastructures de transport.

### **<sup>4</sup>Fonds national «Mobilités actives» et les appels à projets «Continuités cyclables»**

Le fonds national «Mobilités actives» est initialement doté de 50M€/an pour la période 2018 à 2024, soit 350M€. Le plan «France relance» annoncé le 3 septembre 2020 est venu abonder le fonds de 100M€ pour 2 ans (2020-2021). Ce fonds finance notamment les appels à projets «Continuités cyclables».

L'objectif de l'appel à projets «Continuités cyclables» est de permettre d'offrir des infrastructures sécurisées et confortables à des usagers quotidiens du vélo. La restauration ou l'instauration de continuités cyclables dans des secteurs à enjeu pour les mobilités du quotidien permettra de relier dans de bonnes conditions des zones d'emploi, d'habitat, notamment social, d'éducation et de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux.

Au titre de l'année 2019, un appel à projets «Continuités cyclables» avait permis de financer 152 projets en France pour un montant de subventions de 42,2M€. 28 projets étaient situés dans le Grand Est pour un montant de subventions de 8,2M€.

Au titre de l'année 2020, un premier appel à projets «Continuités cyclables» clôturé en mai a retenu 185 projets lauréats pour un montant total de subventions de 70,4M€. Dans 7 départements de la région Grand Est, 18 dossiers ont été retenus pour un montant de subventions de 9,15M€. Un deuxième appel à projets a été lancé pour l'année 2020 dont la clôture était fixée au 30 octobre. L'annonce des lauréats est prévue pour le mois de février 2021.

## Documentation

SOeS, La mobilité des Français - Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, décembre 2010

Lien : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/la-mobilite-des-francais-panorama-issu-de-lenquete-nationale-transports-et-deplacements-2008>

SDES, Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes, 16 septembre 2020

Lien : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>

Service d'études SGARE Grand Est, L'investissement de l'Etat dans l'aménagement cyclable de la région Grand Est, Note Rapide n°11, décembre 2019

Lien : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/grand-est/Region-et-institutions/Portrait-de-la-region/Note-rapide/L-investissement-de-l-Etat-dans-l-amenagement-cyclable-de-la-region-Grand-Est>

### **Le Service d'études, d'évaluation et de prospective du Secrétariat Général pour les Affaires Régionales et Européennes (SESGARE) de la Préfecture de région Grand Est**

Le SESGARE est une structure d'aide à la décision au service du Préfet de région. Dans un cadre interministériel, il contribue à l'élaboration de la stratégie régionale de l'Etat en développant des capacités d'expertise sur les champs des politiques régionales.

### **Directeur d'études**

Pierre LAVERGNE - pierre.lavergne@grand-est.gouv.fr

### **Chargé d'études**

Julien GUERARD - julien.guerard@grand-est.gouv.fr

### **Chargé de mission infrastructure, mobilité et numérique**

Laurent PY - laurent.py@grand-est.gouv.fr