

COLETTE MAES, CHARLOTTE MILLOT

Favoriser la mobilité douce en aménageant les parcours

Dans une optique de développement durable, les grandes villes cherchent à limiter le recours aux transports individuels motorisés, notamment les voitures, au profit de modes « actifs » : marche et vélo. Depuis le début des années 2000, elles multiplient les initiatives pour encourager ces modes de transport et limiter l'impact des déplacements sur l'environnement : stations de location de vélo en libre-service, aménagement de voies cyclables, densification du réseau de transports en commun, aménagement de parkings à l'entrée des villes...

À l'image de leurs voisins européens, les Français privilégient la voiture pour leurs déplacements quotidiens, mais le vélo et la marche semblent se développer, notamment dans les grandes villes.

À la demande de l'a'urba, l'agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, le CRÉDOC a étudié les modes de déplacements des Français, plus particulièrement les arbitrages opérés dans leurs trajets quotidiens et les facteurs qui les inciteraient à se déplacer plus souvent à pied ou à vélo.

En 2017, un Français sur cinq opte au quotidien pour la marche ou la bicyclette, que ce soit dans un souci de bien-être, pour diminuer la part des transports dans son budget, ou en limiter l'impact sur l'environnement. Une proportion qui pourrait encore croître : parmi les automobilistes et les usagers des transports en commun, un sur deux serait prêt à opter pour la marche ou la bicyclette si les parcours étaient aménagés afin de les rendre plus agréables ou animés.

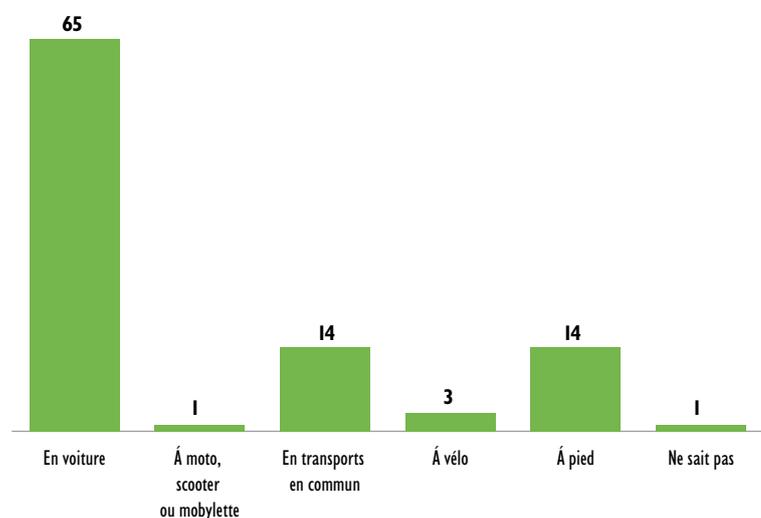
> Au quotidien, un Français sur cinq opte pour la marche ou le vélo

La décennie 2000 a été marquée par des évolutions notables dans les comportements quotidiens des Français avec un recul de l'usage de la voiture dans les grandes agglomérations et une hausse de fréquentation des transports collectifs, notamment le tramway. Parallèlement, le vélo a fait son retour en ville.

Ce retour résulte d'efforts notables entrepris sur le plan des infrastructures urbaines pour rendre la pratique du vélo attractive. Entre 2009 et 2013, les voiries urbaines aménagées pour un usage cyclable ont augmenté de 75 %, pour atteindre 74 000 km. La mise en place des systèmes de location de vélos en libre-service a aussi fortement contribué à ces évolutions : cinq ans après la mise en place du Vélib', 40 % des 300 000 déplacements cyclistes quotidiens se faisaient par ce biais à Paris.

PRÈS D'UN FRANÇAIS SUR CINQ OPTÉ POUR UN MODE DE DÉPLACEMENT « ACTIF »

Pour vos trajets quotidiens (trajets domicile-travail, domicile-école, courses), vous vous déplacez le plus souvent...? (en %)



Champ : 3 020 répondants.

Source : CRÉDOC/a'urba, enquête Conditions de vie et aspirations, janvier 2017.

Début 2017, près d'un Français sur cinq (17 %) opte pour un mode de transport non motorisé pour effectuer ses trajets quotidiens, que ce soit la marche (14 %) ou le vélo (3 %). Si le recours aux modes doux progresse, la voiture reste le mode de transport privilégié pour les déplacements quotidiens : 65% des Français utilisent ce moyen de transport, tout comme 65 % des Européens.

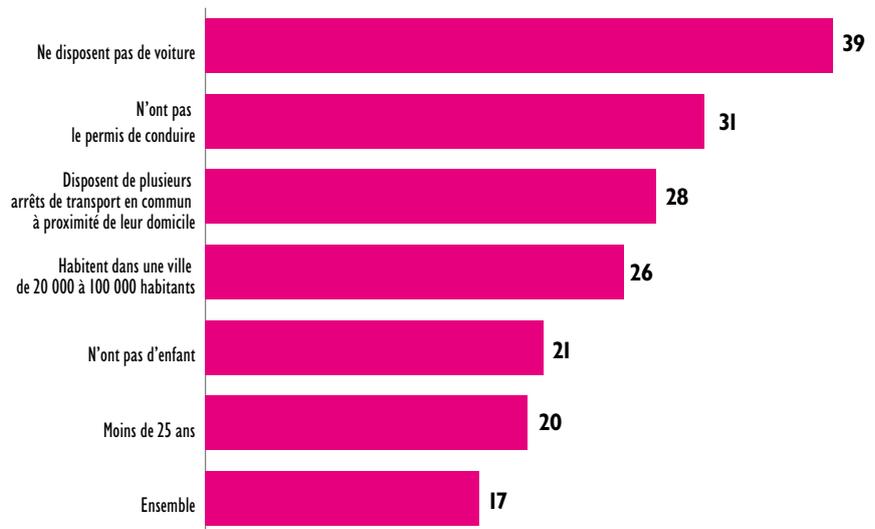
> Surtout dans les villes moyennes et chez les jeunes

Les agglomérations championnes de la marche et du vélo sont celles situées autour des villes moyennes (20 000 à 100 000 habitants). 26 % de leurs habitants recourent à ces modes pour leurs déplacements quotidiens, soit 9 points de plus que la moyenne nationale. Dans les grandes agglomérations, cette proportion diminue légèrement au profit des transports en commun (20 % dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants hors Paris et 23 % en agglomération parisienne).

Dans certaines communes comme Strasbourg, Grenoble ou Bordeaux, l'importance du réseau de pistes cyclables favorise une utilisation importante du vélo : 12 % à 16 % des actifs y recourent pour se rendre sur leur lieu de travail contre seulement 4 % à Paris. C'est dans les communes rurales que les modes doux sont les moins développés : 86% de leurs habitants déclarent utiliser la voiture pour leurs déplacements quotidiens, ce résultat s'expliquant à la fois par un accès limité aux transports en commun et des distances plus longues à parcourir pour relier le lieu de travail et les principaux services (commerces, établissements scolaires). Le vélo et la marche sont aussi privilégiés par les plus jeunes : personnes sans enfant (21 %) et de moins de 25 ans (20 %). C'est un moyen pour eux d'être autonomes, en lien avec le fait qu'ils disposent plus rarement du permis de conduire ou d'une voiture. En effet, le recours au vélo et à la marche est logiquement beaucoup plus développé

PARMI LES ADEPTES DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO, PLUS DU TIERS NE DISPOSE PAS DE VOITURE

Proportion d'adeptes de la marche et du vélo selon divers critères (en %)



Champ : 3 020 répondants.

Source : CRÉDOC/a'urba, enquête Conditions de vie et aspirations, janvier 2017.

chez les Français qui ne disposent pas de voiture (39 % contre 17 % de l'ensemble des Français) ou n'ont pas le permis de conduire (31 %).

> Motivation première : s'aérer ou faire du sport

Les utilisateurs des modes non motorisés sont particulièrement sensibles à leur bien-être. La première motivation qui conduit à ce choix est la volonté de s'aérer ou faire du sport (52 %). D'ailleurs, selon l'INSEE, la santé constitue en 2016 la préoccupation quotidienne majeure des Français (81 %), devant leurs ressources (67 %) et l'emploi (66 %).

La volonté de limiter le poids du transport dans le budget est également importante puisque 38 % des utilisateurs des modes doux recherchent le mode de transport le plus économique (soit 5 points de plus que la moyenne de la population). Rien d'étonnant à cela, le poids des transports dans le budget des ménages n'étant pas négligeable : il s'agit du deuxième poste de dépense des ménages, après le logement.

Enfin, ces usagers sont motivés par des préoccupations écologiques : 28% des Français qui se déplacent à pied ou à

vélo choisissent ce mode pour limiter l'impact de leurs trajets sur l'environnement.

Les adeptes de la marche ou du vélo sont en revanche nettement moins sensibles que l'ensemble des Français à l'optimisation de leur temps de trajet. 35 % cherchent le moyen de transport qui prenne le moins de temps possible de porte-à-porte (contre 56 % des Français), 29 % veulent pouvoir prévoir le trajet de façon fiable (contre 52 %). Plus jeunes et avec moins de contraintes familiales, ces usagers pourraient être moins sensibles au critère temps.

Pourtant, bien que moins rapides *stricto sensu* que la voiture ou les transports en commun, les modes actifs peuvent faire gagner du temps. Sur des distances relativement courtes, ils permettent de choisir des trajectoires plus directes, de se soustraire aux contraintes d'horaires, aux changements de lignes, d'éviter les embouteillages...

> Une demande de parcours agréables, relaxants ou animés

Le premier facteur qui encouragerait les Français à se déplacer à pied au moins

sur une partie du trajet est le parcours lui-même ; et notamment le fait qu'il soit agréable et relaxant (52 %), avec des espaces verts, des zones arborées, une limitation de vitesse pour les voitures. Mais aussi le fait qu'il soit animé (38 %), avec une zone piétonne, des commerces, des cafés.

Les individus enquêtés par le CRÉDOC souhaitent également que le trajet ne soit pas trop fatigant (42 %), ce mode de déplacement étant alors plutôt envisagé sur des distances courtes, ou des parcours sans pentes, ombragés en été...

Alors qu'elle constitue la préoccupation majeure exprimée lors du choix du mode de transports, la dimension temporelle ne serait, en réalité, pas vraiment un frein : elle n'intervient qu'en 4^e position, 38 % déclarent être prêts à se déplacer à pied si cela ne leur fait pas perdre de temps. Il est vrai qu'il paraît plus difficile d'agir sur la distance et le temps de trajet que sur l'environnement.

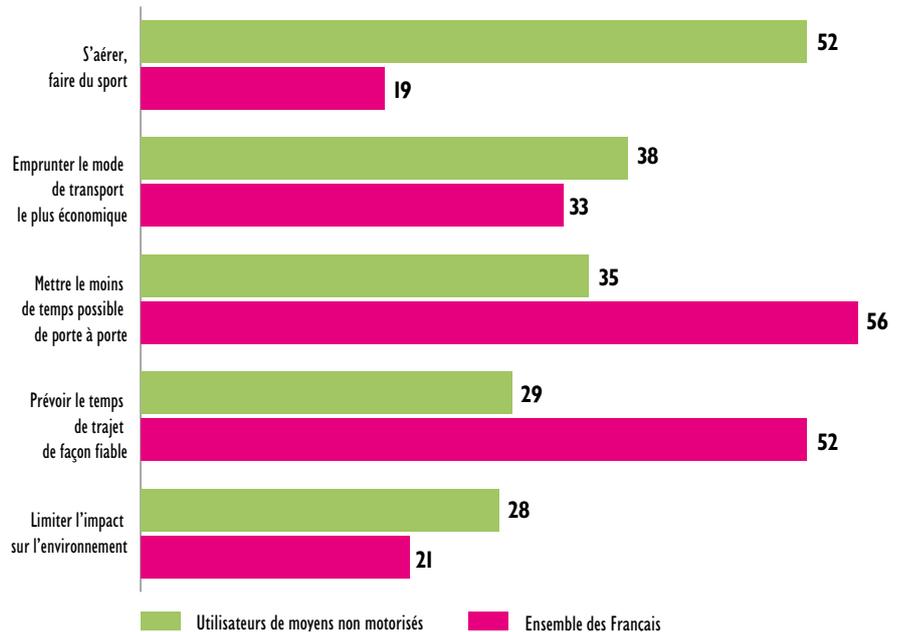
Enfin, 10 % seulement des Français ne seraient pas en mesure de se déplacer à pied pour leurs trajets quotidiens. Il s'agit notamment de personnes résidant dans des communes rurales (54 %) et pour lesquelles les distances à parcourir sont probablement trop élevées, ou encore dépourvues d'un arrêt de transport à moins de dix minutes de leur domicile (57 %). 39 % sont âgées de 60 ans ou plus et un tiers souffre d'une infirmité physique ou d'un handicap (34 %).

> Une marge de progression dans les grandes agglomérations

Les habitants des villes moyennes (de 20 000 à 100 000 habitants) seraient les plus enclins à se déplacer à pied ou à vélo dans le cadre d'un trajet agréable et relaxant (59 % contre 52 % pour l'ensemble des Français) ou animé (46 % contre 38 %). De même les hauts revenus, généralement plus préoccupés par les questions d'environnement, seraient plus sensibles à la possi-

MARCHE OU VÉLO : D'ABORD S'AÉRER ET ENTRETENIR LA FORME

Réponses à la question : « Dans l'idéal, pour vos déplacements quotidiens, vous choisissez le mode de transport qui vous permet ... En premier ? En second ? » (en %)



Source : CRÉDOC/a'urba, enquête Conditions de vie et aspirations, janvier 2017.

LA FRANCE EN QUEUE DE CLASSEMENT EUROPÉEN POUR LA MOBILITÉ À COURTE DISTANCE NON MOTORISÉE

Selon les dernières enquêtes nationales disponibles sur la mobilité à courte distance, les Pays-Bas et la Suisse enregistrent les plus fortes proportions de recours aux transports privés non motorisés, avec près de 45 % de recours à la marche et à la bicyclette, contre 22 % en France et au Danemark.

Tandis qu'en Suisse la marche prédomine avec 40 % des déplacements à pied, au Pays-Bas c'est la bicyclette qui contribue majoritairement à l'importance du transport privé non motorisé (26 %), avant la marche (18 % des déplacements). Le Danemark suit les Pays-Bas avec 15 % des trajets effectués à bicyclette. La France et le Royaume-Uni sont les pays qui utilisent le moins ce mode, avec respectivement 3 % et 2 % de leurs déplacements totaux.

bilité d'emprunter un parcours agréable (57 %).

Toutefois, c'est surtout dans les grandes villes que les modes non motorisés pourraient progresser. En deçà de 100 000 habitants, la part des habitants ayant recours aux modes doux augmente avec la taille de la commune, de 7 % en commune rurale, elle passe à 16 % dans les communes de 2 000 à 20 000 habitants et atteint 26 % dans les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants. Elle tend ensuite à diminuer dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, notamment hors agglomération parisienne.

Mais si les habitants des grandes villes

ont des attentes sensiblement proches de l'ensemble des Français envers les modes de déplacements doux, ils sont toutefois plus soucieux de ne pas perdre de temps. 44 % des résidents des villes de plus de 100 000 habitants et 53 % de l'agglomération parisienne se disent prêts à se déplacer à pied ou à vélo si cela ne leur fait pas perdre de temps (contre 38 % de l'ensemble des Français). Ils placent ainsi cette contrainte en deuxième position, derrière l'agréabilité du parcours.

En 2013, l'INSEE indiquait que 30 % des Français pensent qu'il leur sera possible de se déplacer sans voiture à l'avenir. C'est notamment le cas dans

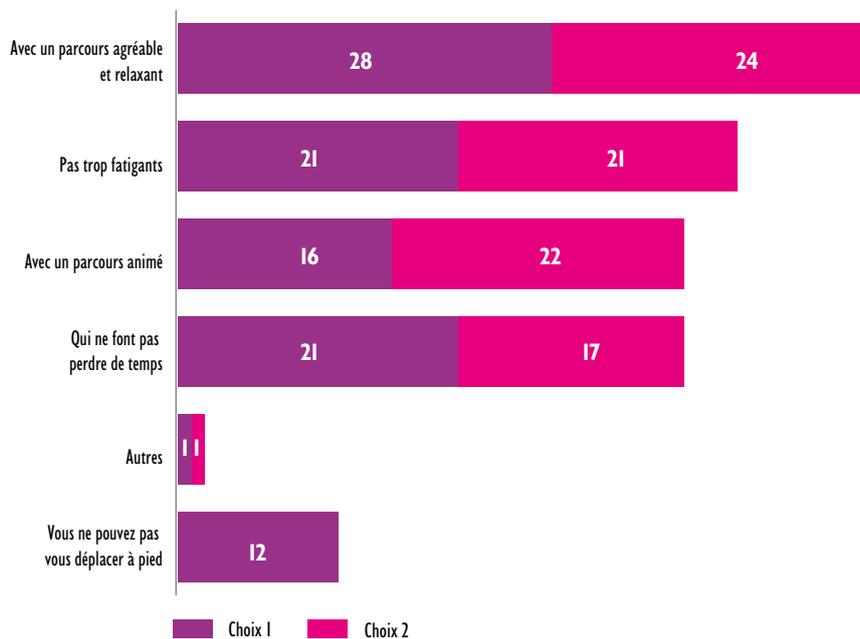
les grandes villes françaises. Une petite part de ceux qui seraient disposés à adopter les modes de déplacement actifs conditionnent toutefois ce changement à l'amélioration et au développement des réseaux cyclables. Parmi eux, ce sont les plus jeunes et les plus diplômés qui expriment fréquemment ce type d'attente.

Dans les grandes villes, l'enjeu du développement de la mobilité douce est particulièrement fort. De nombreuses initiatives allant dans ce sens ont vu le jour depuis une dizaine d'années : stations de vélos en libre-service, développement de voies cyclables et de parkings à vélo, parkings relais à proximité des arrêts de transports en commun, goulottes dans les escaliers pour fluidifier les trajets cyclistes, subventions à l'achat d'un vélo, ateliers de réparation ou d'entretien de vélo... Ces aménagements se poursuivent, comme à Paris avec la mise en œuvre du « Plan vélo » (2015-2020), qui prévoit le développement d'itinéraires de cyclo-tourisme, l'aménagement d'un réseau express vélo ou la possibilité de faire immatriculer son vélo pour limiter les vols.

Pour continuer à promouvoir marche et vélo, deux axes semblent pouvoir retenir l'attention des Français. D'un côté l'aspect « bien-être » qui pourrait se traduire par la mise en place d'actions de sensibilisation sur les bienfaits d'une activité physique quotidienne. D'un autre côté la possibilité d'emprunter des parcours agréables. Cela passerait par la sécurisation des parcours pour les piétons, avec des trottoirs, un éclairage public suffisant. Les parcours pourraient être rendus plus agréables en y installant des bancs ombragés ou abrités, des points d'eau, des espaces verts, des aires de jeux, des bornes wi-

UNE FORTE DEMANDE DE PARCOURS AGRÉABLE

Au quotidien, pour quels types de trajets pourriez-vous envisager de vous déplacer à pied, au moins, sur une partie du trajet... En premier, en second ? Pour cette question on suppose que les aménagements pour les piétons sur le trajet sont confortables (trottoirs larges, traversées adaptées, etc.) (en %)



Champ : 3 020 répondants.

Source : CRÉDOC/a'urba, enquête Conditions de vie et aspirations, janvier 2017.

L'ENQUÊTE DU CRÉDOC

Cette analyse s'appuie sur l'enquête permanente du CRÉDOC sur les « Conditions de vie et Aspirations » de la population, laquelle est réalisée entre décembre et janvier chaque année depuis 1978, auprès d'un échantillon représentatif de la population, sélectionné selon la méthode des quotas.

Ces quotas (région, taille d'agglomération, âge, sexe, catégorie sociale) sont calculés d'après les résultats du dernier recensement de la population. Un redressement final est effectué pour assurer la représentativité par rapport à la population nationale.

De 1978 à 2014, l'enquête a été menée en face-à-face, au domicile des personnes. En 2014, deux enquêtes (face-à-face et en ligne) ont été menées simultanément ; un rapport de recherche sur l'effet du passage sur internet d'une enquête en population générale a été publié. Depuis 2015, l'enquête est réalisée en ligne en hiver et en face-à-face en juin. Le nombre de personnes interrogées est passé de 2 000 à 3 000.

fi, des toilettes publiques. Leur attractivité pourrait enfin être renforcée par l'implantation de commerces de proximité tels que des points de vente de

journaux, des cafés ou des événements plus ponctuels, comme l'organisation d'expositions temporaires. ■

Pour en savoir plus

- > Insee Première, « Partir de bon matin, à bicyclette », n° 1629, janvier 2017.
- > a'urba, « À quoi les cyclistes du quotidien sont-ils sensibles ? », novembre 2016, 8 p.
- > a'urba, « Les adolescents d'aujourd'hui marchent-ils autant qu'avant ? », novembre 2014, 8 p.