



DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES

FICHE VARIABLE

COLLÈGE DE PROSPECTIVE
CHANTIER CENTRE-VILLE



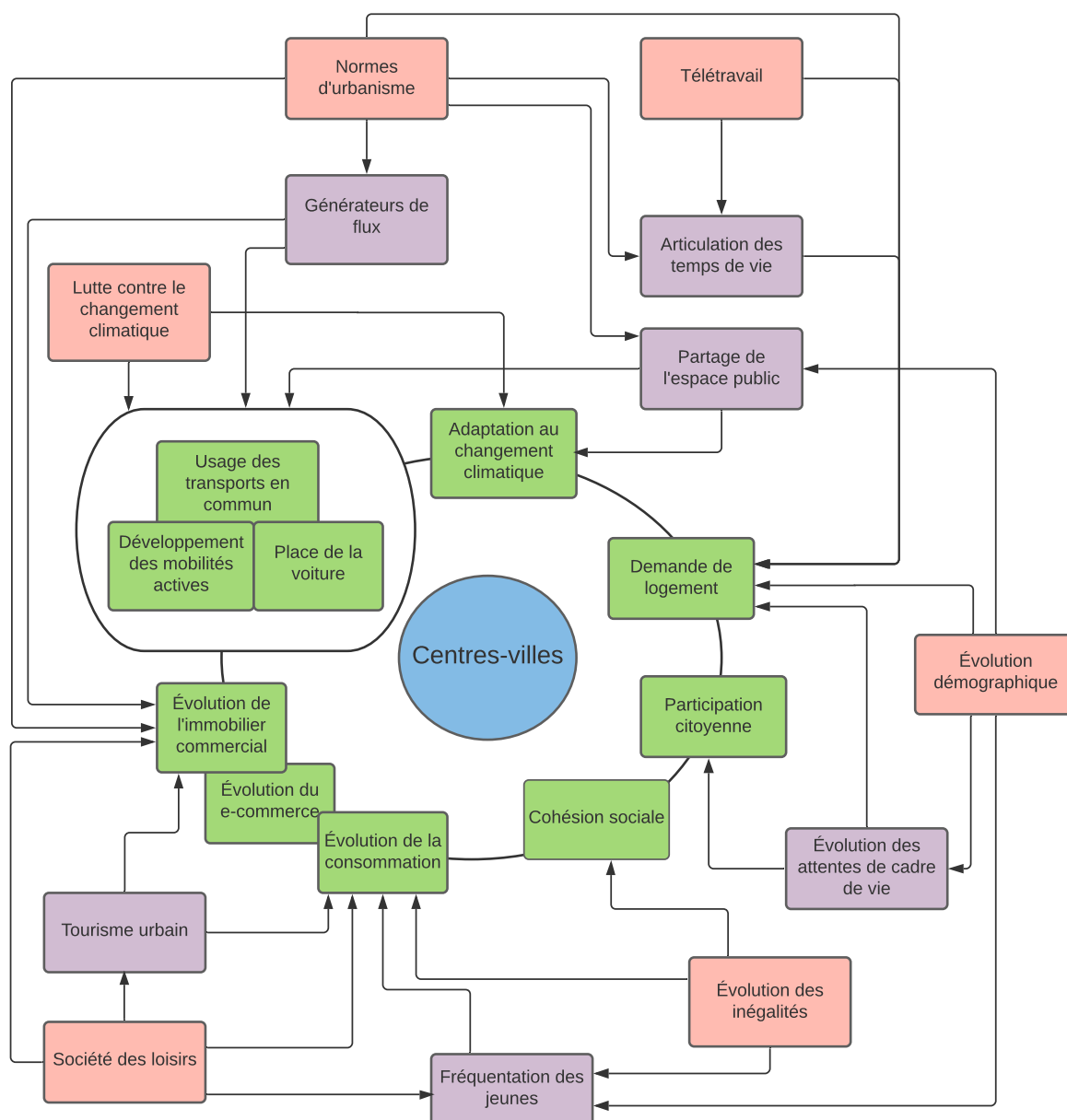
SYSTÈME DE VARIABLES

Cette fiche s'inscrit dans un système global de variables.

Les variables faisant l'objet d'une fiche sont celles identifiées lors des ateliers prospectifs s'étant tenus au premier trimestre 2020. Elles sont porteuses d'évolutions majeures ayant un impact direct ou indirect sur les centres-villes. Les relations mises en évidence dans le système présenté ci-dessous correspondent aux influences principales identifiées dans les fiches ; **elles ne prétendent pas à l'exhaustivité**. Ces relations d'influence peuvent évoluer dans le temps et dans l'espace.

Centré sur les centres-villes, ce système ne cherche pas à mettre en évidence les autres relations qui peuvent exister entre les variables présentées quand le centre-ville n'en est pas l'objet final.

Note de lecture : les variables roses sont des variables externes faiblement influençables par les acteurs régionaux. Les variables vertes sont des variables qui ont une influence directe sur les centres-villes, elles sont aussi susceptibles de s'influencer entre elles (par exemple, le sous-système transports a des influences réciproques avec la variable demande de logement). Les variables violettes sont des variables intermédiaires, qui influencent et sont influencées.



TRAJECTOIRE DE LA VARIABLE

DÉFINITION ET ENJEUX

Le développement de nouveaux modes de déplacements autour des mobilités actives (marche, vélo...) constitue un enjeu important pour les centres-villes. En effet, ces modes favorisent par nature une meilleure qualité de l'air. Ils limitent également les phénomènes de congestion ou d'encombrement liés au stationnement. Enfin, plusieurs enquêtes mettent en évidence une consommation plus importante en centre-ville des piétons et cyclistes comparativement aux automobilistes.

Les mobilités actives incluent de manière traditionnelle la marche et l'usage du vélo avec ou sans assistance électrique. Elles s'étendent à de nouvelles formes de mobilités telles que la trottinette mais aussi des mobilités avec des véhicules électriques légers (trottinettes électriques...).

Le développement des différents modes de mobilités pose également des enjeux de partage de l'espace public et des enjeux d'intermodalités avec les transports en commun.

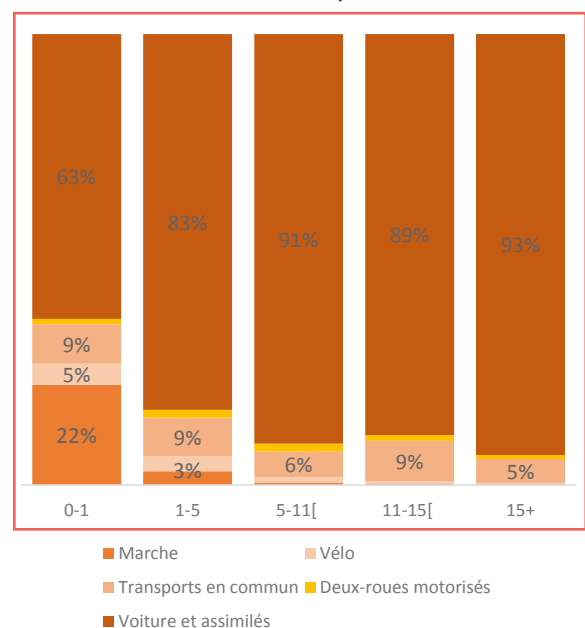
PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

La voiture reste le mode majoritaire pour les déplacements en France. Selon les premiers résultats de l'enquête mobilité réalisée en 2019, 63 % des déplacements locaux (moins de 80 km) sont effectués en voiture (cf. fiche variable usage de la voiture par les particuliers). La marche est le second mode (23,5 % des déplacements). Le vélo représente une proportion faible de la mobilité avec moins de 3 % des déplacements effectués selon ce mode.

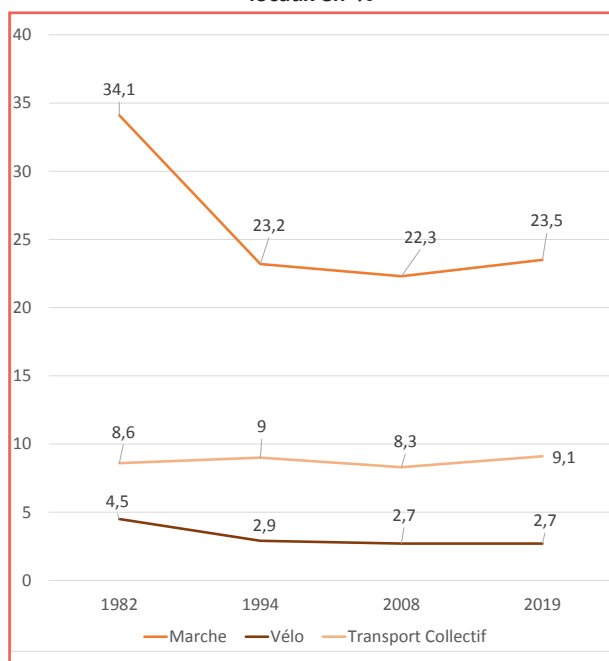
Le faible usage des modes actifs s'observe y compris pour les déplacements de courte distance. Pour les déplacements domicile-travail, la voiture est le mode majoritaire y compris pour les déplacements de moins d'un kilomètre ou dans la même commune. Pour ce motif, la pratique de la marche à pied apparaît comme une alternative sérieuse pour les déplacements jusqu'à 1 kilomètre. Au-delà, les trajets en modes actifs sont faibles et effectués en majorité à vélo. Entre 5 et 10 kilomètres, les modes actifs représentent déjà moins de 2 % des déplacements domicile-travail.

Figure 1 : Principal moyen de transport utilisé dans les déplacements domicile-travail des résidents de la région Hauts-de-France, en 2017



L'usage des modes actifs pour les déplacements a fortement baissé entre 1982 et 1994. En 1982, la marche représentait 34 % des déplacements locaux et le vélo 4,5 % tandis que la voiture représentait moins de la moitié des déplacements. Cette baisse des modes actifs a été influencée par différents facteurs favorisant l'usage de la voiture pour les différents motifs : périurbanisation engendrant un éloignement entre le domicile et le lieu de travail, développement du commerce de périphérie, augmentation de la motorisation des ménages... Cette baisse s'est également observée pour les trajets de courte distance.

Figure 2 : Évolution des modes de transport des déplacements locaux en %



Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS - Insee - Inrets).

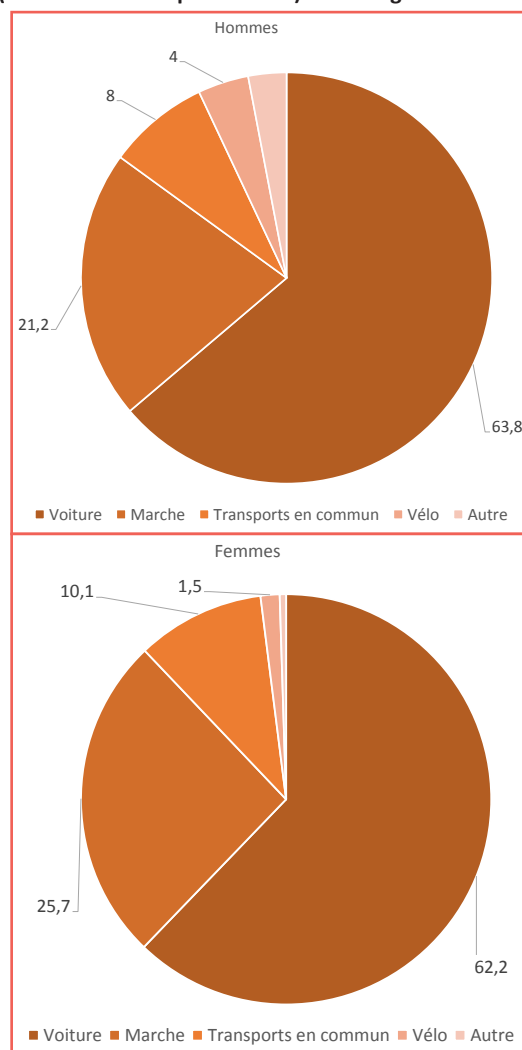
La pratique des modes actifs s'est stabilisée entre 1994 et 2008 mais elle s'est transformée. En effet, l'usage de la marche et du vélo a diminué dans les espaces ruraux et périurbains tandis qu'elle a augmenté dans les espaces urbains. Cette augmentation a été plus importante dans les agglomérations les plus peuplées.

Entre 2008 et 2019, l'usage de la voiture pour les déplacements locaux a commencé à diminuer au profit des déplacements à pied et des transports en commun. L'usage du vélo s'est stabilisé après une baisse de plusieurs décennies. Cette stabilisation masque d'importantes évolutions dans son usage avec l'apparition de fracture territoriale et sociale. Ainsi, la pratique du vélo a augmenté de 60 % en 20 ans dans les grandes villes, sa part modale atteignant 10 % dans une ville comme Strasbourg tandis qu'elle a fortement baissé dans les banlieues, espaces périurbains et espaces ruraux. Les évolutions sociales sont également marquées avec une croissance importante de l'usage du vélo par les cadres.

L'usage des différents modes de transport est également genré. Si les femmes utilisent un peu moins la voiture que les hommes pour leurs déplacements, les différences sont plus importantes sur les alternatives à la voiture. Ainsi, les femmes ont plus fréquemment recours à la marche à pied et aux transports en commun. A l'inverse, la pratique du vélo est très largement masculine même si elle reste

faible. Les hommes sont ainsi 2,5 fois plus nombreux que les femmes à se déplacer à vélo. Les questions de sécurité sont régulièrement évoquées pour expliquer cette différence. A ce titre, il convient de noter que les politiques locales en faveur du développement du vélo permettent de lever cette inégalité. Ainsi, une comparaison des villes françaises met en évidence que plus la part modale du vélo est importante, plus la proportion de femmes parmi les usagers est élevée. Cette proportion atteint ainsi 47 % à Strasbourg où 10 % des déplacements sont effectués en vélo.

Figure 3 : Parts des modes de transport (en nombre de déplacements) selon le genre en 2019



Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

© Source : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee



© Région Hauts-de-France

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Le développement des mobilités actives est une tendance à l'œuvre dans les villes depuis le début des années 2000. En particulier, l'usage du vélo se développe dans les villes françaises depuis le début des années 2000. Cette croissance a été inégale entre les villes et a été plus forte dans les villes ayant une politique volontariste dans l'aménagement urbain en faveur de la pratique du vélo (pistes, itinéraires continus, parking sécurisés...). La mise en place des systèmes de vélo en libre-service a également renforcé cette dynamique par l'usage direct du service mais également par la banalisation de la place du vélo dans les espaces publics. La croissance de la pratique du vélo pour ses déplacements semble se généraliser à la plupart des grandes villes-centres depuis 2015. Globalement, cette croissance du vélo se concentre surtout dans les déplacements au sein du centre-ville, qu'ils soient internes ou en échange avec la première couronne urbaine. L'exemple de l'analyse réalisée sur Lille illustre cette dynamique.

Le développement des mobilités actives apparaît comme une tendance amenée à se renforcer dans les années à venir au regard de plusieurs facteurs favorables, en particulier autour de l'usage du vélo.

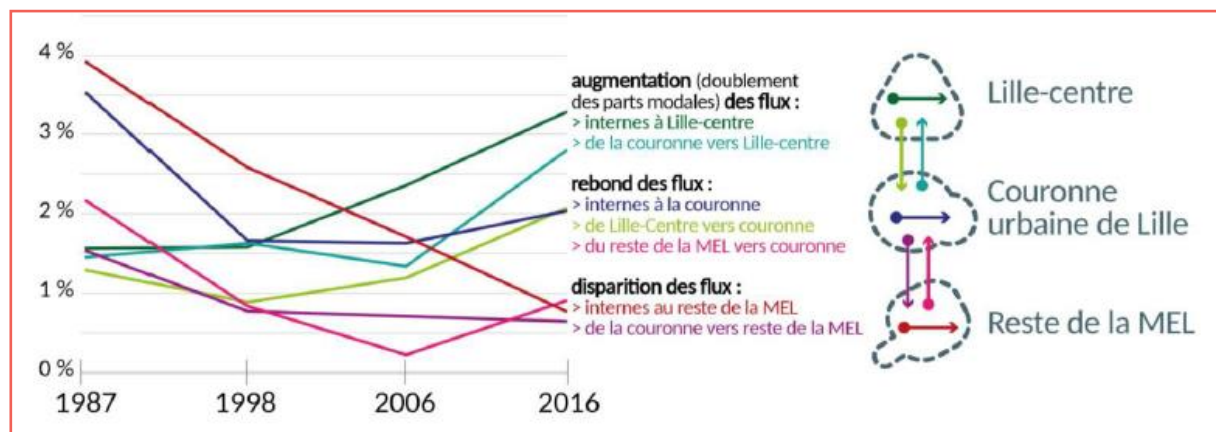
Tout d'abord, les politiques en faveur de l'usage du vélo se développent à l'échelle nationale et locale. A l'échelle nationale, le Plan « Vélo et mobilités actives » lancé en septembre 2018 s'est donné pour objectif de passer de 3 à 9 % la part modale du vélo dans les déplacements. Ce plan a été renforcé en 2020 à la sortie du confinement avec notamment une prime à la réparation des vélos anciens et la

mise en place du forfait mobilité durable pour les déplacements domicile-travail. En complément, les collectivités locales favorisent la pratique du vélo par le développement des pistes et aménagements cyclables. Le potentiel de développement est élevé en comparaison aux autres pays européens où le vélo représente 9 % des modes de déplacements.

Ensuite, le développement du vélo à assistance électrique offre une alternative crédible à l'usage de la voiture pour les déplacements au-delà de 5 kilomètres. La croissance des ventes de vélos électriques est très forte avec un nombre de ventes multiplié par 2,5 entre 2016 et 2018. Par ailleurs, 70 % de ces usagers déclarent un passage de la voiture au vélo à assistance électrique pour leurs déplacements. La pratique d'autres formes de mobilités actives ou faiblement consommatrices d'énergie se développe à l'instar de la trottinette qu'elle soit classique ou électrique.

Enfin, la crise sanitaire et le confinement apparaissent comme des accélérateurs de tendance sur la mobilité active. La crise a ainsi accéléré les politiques locales par le développement des aménagements tactiques en faveur des mobilités actives avec le développement de « coronapistes » mais aussi la piétonisation de davantage de rues du centre-ville. Elle a également accéléré la mise en place des mesures du plan vélo national lancé en 2018. Le confinement a également contribué à un regard différent sur l'espace de vie favorisant la proximité. Les ventes de vélos classiques ou à assistance électrique ont ainsi explosé à la sortie du 1^{er} confinement.

Figure 4 : Évolution des parts modales dans l'EMD de Lille selon les localisations de mouvements (CEREMA, 2018)



PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

La crise sanitaire semble conforter la tendance en faveur du développement des mobilités actives. Ces usages pourraient encore se renforcer par une prise de conscience des nombreux impacts positifs de telles pratiques : gains financiers, sanitaires (exercice physique et diminution de la pollution atmosphérique), environnementaux... ; pour la santé des autres par la réduction des pollutions atmosphériques ; pour l'environnement par un moindre rejet de CO2... Elle peut également renforcer durablement les politiques en faveur de ces mobilités.

Toutefois, la crise sanitaire peut également avoir des impacts négatifs sur les mobilités actives. Les aménagements tactiques n'ont ainsi pas toujours été bien accueillis par la population et ont révélé des conflits d'usages encore marqués. A plus long terme, les impacts et le confinement semblent avoir renforcé un désir de nature et d'espace engendrant un éloignement plus important des centralités alors que la pratique des modes actifs reste tributaire de la faible distance à parcourir, y compris en cas d'assistance électrique.



MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- L'**hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

UNE MOBILITÉ ACTIVE QUI PLAFONNE

L'engouement pour les mobilités actives observé lors du premier confinement retombe au fil du temps. Les aménagements temporaires autour de la piétonisation et des pistes cyclables ne sont pas maintenus en raison d'un rejet par une majorité d'usagers préférant maintenir au maximum l'accessibilité en voiture du centre-ville. L'usage de la marche reste limité même pour les déplacements de courte distance et continue à représenter un quart des déplacements quotidiens. L'usage du vélo reprend une croissance modérée pour les trajets de moins de 5 kilomètres et reste marginal pour les trajets plus longs malgré le développement du vélo électrique. La pratique du vélo classique ou électrique reste limitée à un profil de cadres plutôt masculins.

LES MOBILITÉS ACTIVES DEVIENNENT LA NORME

Le caractère démonstrateur de l'urbanisme tactique durant la crise sanitaire est renforcé par une prise de conscience plus aiguë des enjeux environnementaux, économiques et sanitaires des mobilités actives. Au-delà du maintien des aménagements temporaires, les intercommunalités s'engagent dans la réalisation d'espaces urbains favorisant la marche dans les centralités et la constitution d'un réseau cyclable connecté et sécurisé pour la pratique et le stationnement. La pratique du vélo est également renforcée par des politiques nationales favorisant la prise en charge des coûts pour l'utilisateur, l'éducation à l'usage et l'intermodalité. Les mobilités actives représentent plus de la moitié des trajets quotidiens.

UNE CROISSANCE DES MOBILITÉS ACTIVES PORTÉE PRINCIPALEMENT PAR LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

La crise sanitaire, les différentes formes de limitation de déplacement et les aménagements tactiques ont joué un rôle de démonstrateur pour la pratique des modes actifs, en particulier en faveur du vélo. Une partie de ces aménagements deviennent permanents et contribuent à rendre les parcours plus sécurisés même si des ruptures de trajet restent problématiques. Si la marche augmente pour les déplacements de courte distance, la croissance des modes actifs est portée par l'usage du vélo et plus particulièrement du vélo à assistance électrique pour des déplacements en milieu urbain allant de 3 à 10 kilomètres. La France se situe dans un niveau de rattrapage vis-à-vis des moyennes européennes et la pratique du vélo représente plus de 10 % des déplacements et 15 à 20 % des déplacements urbains à l'horizon 2040.

RÉFÉRENCES DOCUMENTAIRES

- Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés Publication ADEME n°4841
- Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes SDES – septembre 2020
- La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 – CGDD – décembre 2010
- Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 INDDIGO, VERTIGOLAB, DIRECTION GENERALE DES ENTREPRISES, ADEME, DGITM, FFC



Date de publication : février 2021

Rédaction : Aurore Sorin - Benoît Guinamard
Coralie Peyrot-Bégard - Stéphane Humbert

Contact : collegedeprospective@hautsdefrance.fr

Retrouvez l'actualité et les publications du collège sur le site de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040

<https://2040.hautsdefrance.fr>

Photo page de couverture : © Région Hauts-de-France