

CONTRIBUTION DU DEVELOPPEMENT DE LA MARCHE ET DU VELO A LA DECARBONATION ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE L'AIR



EXPERTISES

Synthèse

Septembre 2025

REMERCIEMENTS

Aux membres du comité de pilotage de cette étude :

Maud BAYARD (ADEME)

Guillaume BAYONA (SDES)

Alain BESANÇON (ADEME)

Thierry DU CREST (DGITM)

Constance HEMMER (SDES)

Élodie TRAUCHESSEC (ADEME)

A Mathieu RABAUD (CEREMA) pour ses contributions aux modélisations et analyses ainsi qu'à son accompagnement à la compréhension et l'analyse des données issues des Enquêtes Certifiées CEREMA (EMC²).

Aux membres de l'équipe mobilités de BL évolution, en particulier Luc LAVIELLE, Nils HORNET, Timothée DIERICKX, Clara KNIAZIOWSKI et Guillaume MARTIN.

CITATION DE CE RAPPORT

CHASSIGNET Mathieu, ADEME, HORNET Nils, LAVIELLE Luc, MARTIN Guillaume BL évolution, Contribution du développement de la marche et du vélo à la décarbonation et l'amélioration de la qualité de l'air, 2025, 29 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne <https://librairie.ademe.fr/>

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Ce document est diffusé par l'ADEME

ADEME

20, avenue du Grésillé

BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 2024003382

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : BL évolution

Coordination technique - ADEME : CHASSIGNET Mathieu Ingénieur mobilités actives et partagées

Direction/Service : Transports et mobilité

Résumé

Cette étude vise à évaluer le potentiel des modes actifs (marche et vélo) pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air à l'échelle nationale, en tenant compte des spécificités territoriales (urbain, périurbain, rural). Elle s'appuie principalement sur les données de l'Enquête Mobilité des Personnes (EMP 2019) et des Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema (EMC², 2020–2023).

Résultats principaux :

Il existe un potentiel réel pour le développement d'une mobilité organisée autour de la proximité : 76 % des Français vivent à moins de 4 km des équipements essentiels (ex. : commerces, écoles, médecins...) qui permettent de répondre à la plupart des besoins quotidiens. Cette distance est réalisable en 15 min à vélo environ. Bien que ce potentiel soit plus limité en zone rurale, il y atteint tout de même 36 % de la population (contre 99 % en urbain, 93 % en périurbain). Concernant la marche, 70 % de la population en ville, 32 % dans le périurbain et 8 % dans le rural vit à moins de 15 min à pied de ces équipements essentiels, soit 1 km. On ne présume pas ici de la capacité des personnes à se déplacer à pied ou à vélo et il s'agit d'analyses purement géographiques.

Il existe une corrélation entre la baisse des distances parcourues et l'usage des modes actifs. Les politiques de soutien aux modes actifs sont des politiques favorables à la baisse des distances parcourues et à des modes de vies plus ancrés dans la proximité. L'analyse des enquêtes de mobilité montre que les personnes qui utilisent le vélo ou marchent régulièrement fréquentent des équipements et services plus proches que la moyenne des Français : leur mode de vie s'adapte donc aussi au mode de déplacement.

L'étude a permis d'établir deux nouvelles méthodes pour estimer un potentiel de progression de la pratique de la marche et du vélo ainsi que les effets sur la baisse des émissions de CO₂ et de polluants.

La première méthode est basée sur la généralisation des meilleures pratiques actuelles, observées sur certains territoires pionniers, à l'ensemble du territoire national. Elle prend en compte également la réduction des distances induite par la progression des déplacements à pied et à vélo. Elle ne prend pas en compte le fait que les territoires ayant le plus de pratique aujourd'hui continuent de voir la part du vélo progresser.

Les résultats de cette approche conservatrice sont les suivants :

- La part modale de la marche atteindrait ainsi 31 %, contre 24 % en 2019 ;
- La part modale du vélo atteindrait 8 % contre 3 % en 2019 ;
- La progression du vélo concernerait surtout le milieu urbain (13 % de part modale), puis périurbain (5 %) et rural (4 %) ;
- Les distances parcourues au quotidien diminueraient de 11 % en moyenne sur l'ensemble du territoire, les modes actifs représenteraient 7 % des distances parcourues (contre 4 % en 2019) ;
- Les émissions de gaz à effet de serre et de polluants diminueraient ainsi de 15 % pour l'ensemble de la mobilité locale (ensemble des déplacements de moins de 80 km), soit une économie de 8 millions de tonnes de CO₂ par an.

Une deuxième approche établit un potentiel théorique de pratique du vélo beaucoup plus important : un modèle d'analyse des boucles de déplacement effectuées par les français a permis d'estimer un potentiel minimal de déplacements qui ne peuvent être réalisés autrement qu'en voiture et un potentiel maximal de déplacements réalisables à vélo.

En fonction des scénarios et hypothèses (portée maximale des déplacements faisables à vélo, emport de charge ou de personne, un âge maximal a été fixé dans certains scénarios ...), les résultats de cette approche sont les suivants :

- La part modale du vélo atteindrait entre 30 % et 50 % des déplacements contre 3 % en 2019 ;
- La part modale vélo représenterait 7 % à 25 % des kilomètres parcourus pour la mobilité locale contre 1 % en 2019 ;
- La pratique représenterait, au maximum, 54 % des déplacements pour 28 % des kilomètres en zone urbaine, 54 % des déplacements pour 24 % des kilomètres en zone péri-urbaine et 44 % des déplacements pour 19 % des kilomètres en zone rurale.
- Les émissions de gaz à effet de serre et de polluants diminueraient au maximum de 31 % pour l'ensemble de la mobilité locale.

Pour que ce potentiel des mobilités actives puisse se réaliser, l'étude pointe quelques grands enjeux :

- Le développement d'infrastructures favorables à la marche et au vélo dans tous types de territoires et pas uniquement dans l'urbain.
- Les politiques publiques doivent chercher à favoriser des modes de vie de proximité si elles veulent développer la marche et le vélo. Cela vaut pour les commerces, les emplois, les lieux de loisir et de sport ainsi que l'articulation entre l'emploi et les lieux d'habitats. La poursuite des politiques existantes de valorisation et de développement des centres-bourgs paraît également essentielle.
- Et plus particulièrement pour le vélo : permettre de l'utiliser à tout âge, augmenter la portée des déplacements effectués via l'aménagement des réseaux express vélo et la diffusion des vélos à assistance électrique, et permettre de transporter des objets (vélos cargo)

Abstract

This study aims to assess the potential of active modes of travel—walking and cycling—to reduce greenhouse-gas (GHG) emissions and improve air quality nationwide, while accounting for territorial specificities (urban, peri-urban and rural areas). It draws primarily on data from the 2019 Enquête Mobilité des Personnes (EMP 2019) and the Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema (EMC², 2020–2023).

Key findings

There is real potential for the development of mobility organized around proximity: 76% of French people live less than 4 km away from essential facilities (e.g., shops, schools, doctors...) that meet most daily needs. This distance can be covered in about 15 minutes by bike. Although this potential is more limited in rural areas, it still concerns 36% of the population (compared with 99% in urban areas and 93% in peri-urban areas). Regarding walking, 70% of the urban population, 32% of the peri-urban population, and 8% of the rural population live within a 15-minute walk of these essential facilities. Here, no assumptions are made about people's actual ability to walk or cycle; these are purely geographical analyses.

There is a correlation between shorter travel distances and the use of active modes. Policies supporting active modes are favorable to reducing travel distances and promoting lifestyles anchored in proximity. Analysis of mobility surveys shows that people who cycle or walk regularly use facilities and services closer to home than the French average: their lifestyle therefore also adapts to their travel mode.

2 new assessment methods

The study devised a method to estimate how far walking and cycling could grow—and the ensuing drop in CO₂ and pollutant emissions—by scaling up today's best practices observed in pioneering territories to the entire country. The method also factors in distance reductions driven by a shift toward active travel.

- Walking modal share would rise to 31 % (from 24 % in 2019).
- Cycling modal share would rise to 8 % (from 3 % in 2019).
- The increase would be largest in urban areas (cycling share 13 %), followed by peri-urban (5 %) and rural areas (4 %).
- Average daily travel distances would fall by 11 % nationwide; active modes would account for 7 % of kilometres travelled (4 % in 2019).
- GHG and pollutant emissions from local mobility (trips under 80 km) would drop by 15 %, saving 10 million tonnes of CO₂ per year.

A higher theoretical potential for cycling

Using an analysis of travel "chains" made by French residents, this model identifies the minimum share of trips that can only be made by car and the maximum share that could be shifted to cycling. Depending on the assumptions (maximum cycling distance, age limits, ability to carry loads or passengers), results are, in the most optimistic variant:

- Cycling modal share would reach 30 % – 50 % of all trips (vs 3 % in 2019).
- Cycling would account for 7 % – 25 % of kilometres travelled (vs 1 % in 2019).
- Urban: up to 54 % of trips and 28 % of kilometres.
- Peri-urban: up to 54 % of trips and 24 % of kilometres.
- Rural: up to 44 % of trips and 19 % of kilometres.
- GHG and pollutant emissions from local mobility would drop by up to 31 %.

To achieve this potential for active mobility, the study highlights several key challenges:

- Developing infrastructure favorable to walking and cycling in all types of territories.
- Public policies should aim to encourage proximity-based lifestyles if they want to develop walking and cycling. This applies to shops, jobs, leisure and sports facilities, as well as the balance between employment and housing. Continuing existing policies to revitalize and develop town centers also appears essential.
- Specifically for cycling: making it usable at all ages, increasing the range of trips through the development of express cycling networks and the spread of e-bikes, and enabling the transport of goods (cargo bikes).

SOMMAIRE

1. Introduction	6
1.1. Contexte et enjeux	6
1.2. Etat des lieux	6
1.3. Méthodologie.....	6
2. Les modes actifs : facteur de réduction des distances parcourues ?	9
2.1. Analyse de l'accessibilité des équipements et potentiel des déplacements courts	9
2.2. Transformation des modes de vie et réduction des distances parcourues	10
3. Généralisation des meilleures pratiques à l'ensemble du territoire	12
3.1. Parts modales en pourcentage des déplacements.....	13
3.2. Parts modales en pourcentage des kilomètres parcourus	15
4. Le potentiel théorique du vélo	17
5. Mise en récit	20
6. Conclusion : quels enjeux de politiques publiques ?	24
Index des tableaux et figures.....	26
Sigles et acronymes	27

1. Introduction

1.1. Contexte et enjeux

Le Plan national Vélo & Marche 2023-2027 fixe l'objectif de faire des modes actifs (marche et vélo) une alternative de proximité à la voiture individuelle, répondant aux enjeux environnementaux, sanitaires et économiques.

Cette étude vise à évaluer le potentiel de ces modes actifs pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et améliorer la qualité de l'air à l'échelle nationale, en tenant compte des spécificités territoriales (urbain, périurbain, rural). Elle s'appuie principalement sur les données de l'Enquête Mobilité des Personnes (EMP 2019) et des Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema (EMC², 2020–2023).

1.2. Etat des lieux

Un état des lieux a été réalisé sur la base des travaux suivants :

- *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France* – ADEME – 2019
- *Scénarios Negawatt 2022 – 20250* – Association Negawatt – 2022
- *Plan de Transformation de l'Economie Française (PTEF) Focus sur la Mobilité quotidienne* – The Shift Project – 2020
- *Transition 2050* - ADEME – 2021
- *Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)* – France - 2020
- *SCoT La Rochelle Aunis : les émissions moyennes des habitants du territoire pour leurs mobilités quotidiennes* – Lempérière, P., Miet, D., Parodi, M., Pouvreau, L., Stulhfauth, V., & Timbeau, X. - 2023

Chacun de ces travaux propose une approche différente. Rares sont les publications qui ont pour objectif principal de déterminer le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les résultats sont d'ailleurs rarement présentés de façon à pouvoir isoler le développement de la marche et du vélo des autres transformations proposés par les scénarios explorés. Les périmètres d'analyse, années de références et indicateurs finaux de sortie sont également différents d'une publication à l'autre. Enfin, il ne semble qu'aucun de ces travaux ne propose une approche des résultats sous le prisme de la qualité de l'air.

Cet état des lieux est venu confirmer l'intérêt de la présente étude.

1.3. Méthodologie

Deux approches évaluatives sont proposées :

- Une « Généralisation des meilleures pratiques » : application à l'ensemble de la France des parts modales des territoires français les plus avancés sur une typologie de territoires (urbain, périurbain, rural).
- Une évaluation du « potentiel théorique » grâce à l'analyse des boucles de déplacement réalisables à vélo selon les distances, l'âge et les motifs de déplacement, avec plusieurs tests de sensibilité.

L'étude détaille les résultats selon un typologie de territoires. Pour cela, elle s'appuie sur un découpage du territoire métropolitain selon la grille de densité à 3 niveaux de l'INSEE :

- **Les communes rurales** ;
- **Les communes** qu'on nommera pour la suite de l'étude « **périurbaines** » (de densité intermédiaire) ;
- **Les communes** qu'on nommera pour la suite de l'étude « **urbaines** » (densément peuplées).

Figure 1 – Typologies de territoires et répartition à l'échelle de la France métropolitaine.

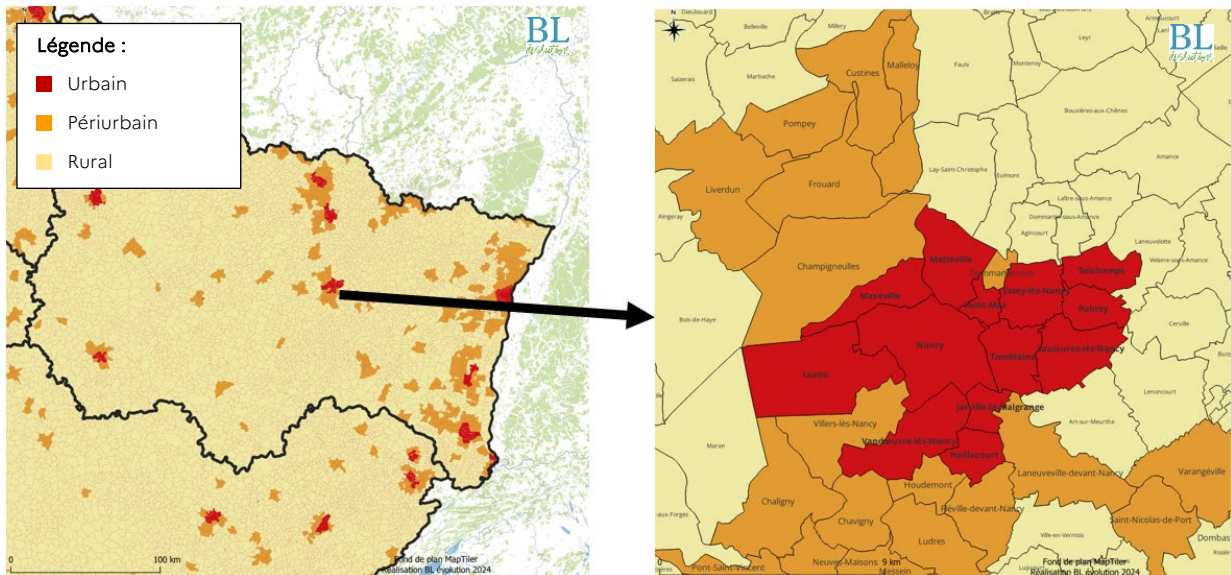
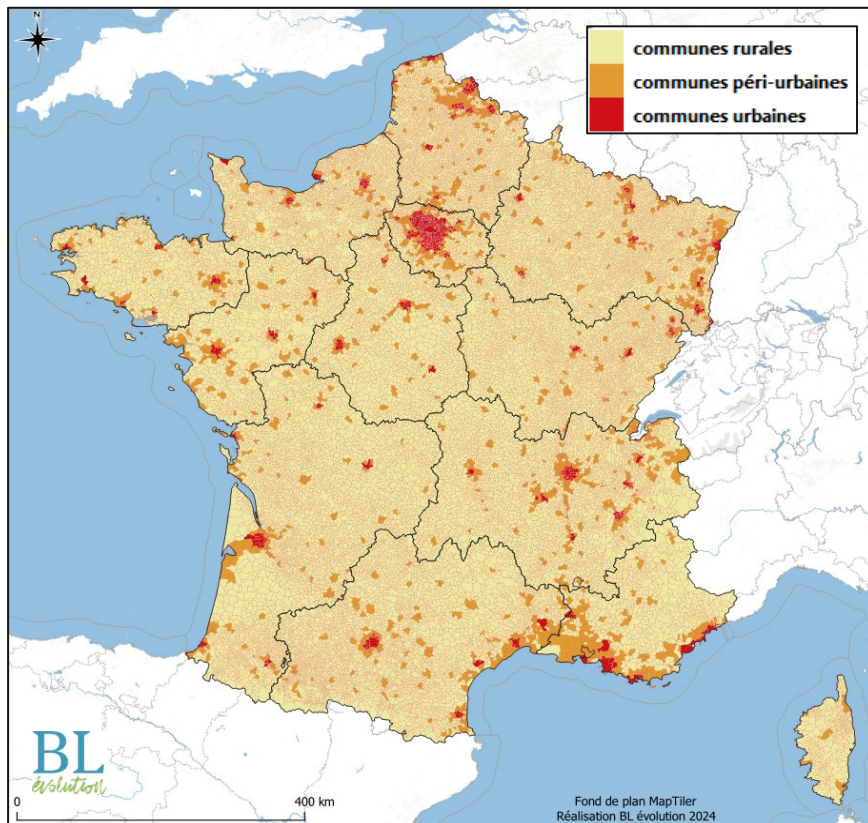


Figure 2 – Typologies de territoires : zooms à l'échelle de la Région Grand Est (carte de gauche) et à l'échelle de la Ville de Nancy et ses alentours (carte de droite)

Typologie de territoires	Population 2019 (en millions d'habitants)	Répartition de la population pour chaque typologie
Urbain	25,1	38,6 %
Périurbain	18,3	28,1 %
Rural	21,7	33,3 %
Total	65,1	100,0 %

Tableau 1 – Répartition de la population selon les différentes typologies de territoires. Population INSEE 2019.

2. Les modes actifs : facteur de réduction des distances parcourues ?

2.1. Analyse de l'accessibilité des équipements et potentiel des déplacements courts

Une première analyse a permis de déterminer le niveau d'accessibilité géographique des équipements à l'échelle métropolitaine. Pour cela, l'analyse a consisté à croiser la base équipement de l'INSEE (BPE 2023) avec la population (FiLoSoFi 2019) via un tampon de 1 à 5 km à vol d'oiseau autour de chaque équipement. Le résultat de l'analyse permet de déterminer la proportion de population qui a théoriquement accès à un panel d'équipements à pied ou à vélo en fonction de la taille du tampon choisi. Ce panel composé des équipements suivants : Hypermarché et grand magasin ou Supermarché et magasin multi-commerce, Collège, Ecole, Médecin généraliste, Pharmacie, Salles multisports (gymnases), Bibliothèque.

Cette analyse fait l'abstraction du niveau de sécurisation du trajet à vélo ou à pied vers ou depuis ces équipements.

Cette analyse est assez éloignée des besoins de déplacements réels (certains motifs, déplacements sont manquants notamment ceux liés au travail) mais permet de se projeter dans des modes de vies adaptés à l'usage des modes actifs sur la base du niveau d'accessibilité (en distance / temps) des équipements.

Enfin, cette analyse simplifiée ne prend pas en compte les dynamiques d'évolutions futures : aménagement du territoire, fermeture / ouverture d'équipement, évolution de la distribution de l'habitat...

Panel d'équipements considéré	Distance domicile / panel équipements	Part de la population ayant accès aux équipements	En marchant	À vélo
Ensemble des équipements essentiels : <ul style="list-style-type: none">• Hypermarché et grand magasin OU Supermarché et magasin multi-commerce• Collège, Ecole primaire• Médecin généraliste• Pharmacie• Salles multisports (gymnases)• Bibliothèque	1 km	38 %	15 min	5 min
	2 km	61 %	30 min	8 min
	4 km	76 %	60 min	15 min

Tableau 2 – Part de la population française à moins de 4 km des équipements essentiels

Ainsi, il ressort de cette analyse que **plus d'un français sur trois peut théoriquement répondre à ses besoins de base en 15 min à pied et trois français sur quatre peut répondre à ses besoins de base en 15 min à vélo.**

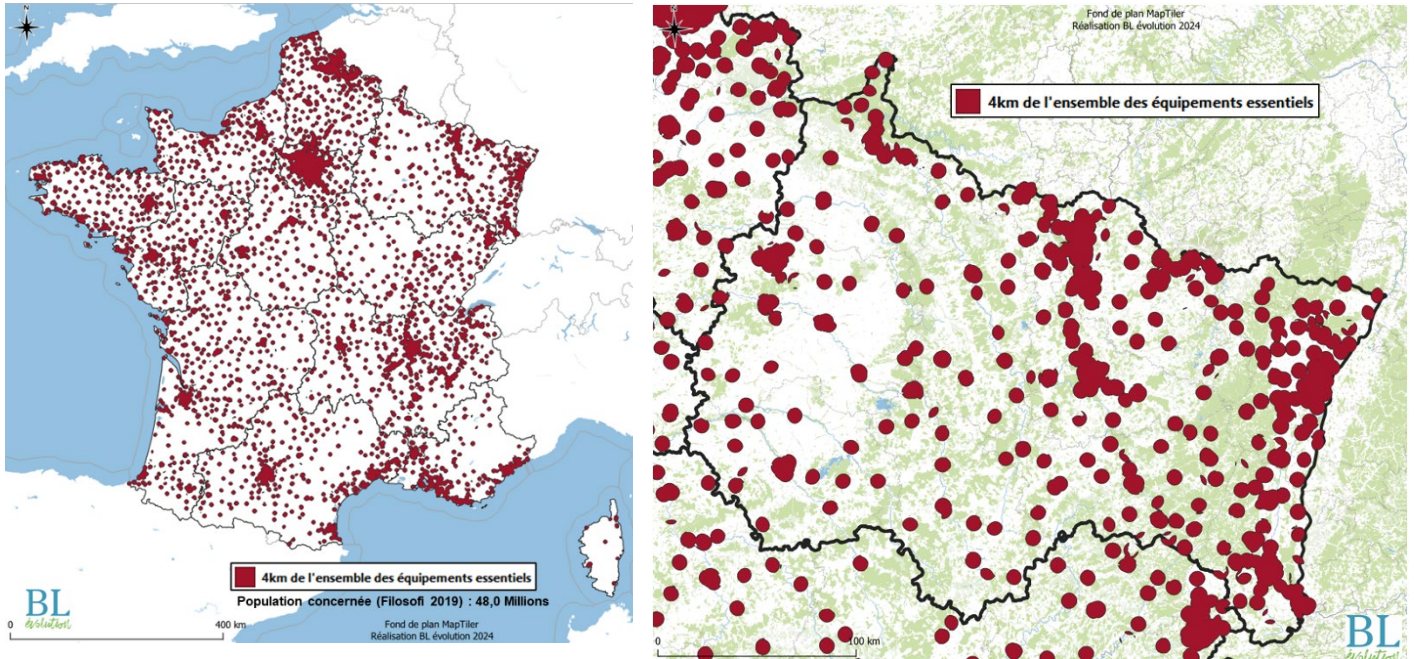


Figure 3 – Répartition des zones situées à 4 km ou moins à vol d'oiseau d'un panel d'équipements essentiels : concerne plus de 75% des Français – France entière et région Grand-Est

2.2. Transformation des modes de vie et réduction des distances parcourues

Une première analyse à partir de données CEREMA EMC² montre une corrélation forte entre la fréquence d'utilisation du vélo au quotidien et la baisse des kilomètres parcourus par jour. En effet, les individus n'utilisant pas le vélo ou occasionnellement parcourent entre 30 et 35 km par semaine, contre 28 km pour les individus déclarant utiliser le vélo plusieurs jours par semaine.

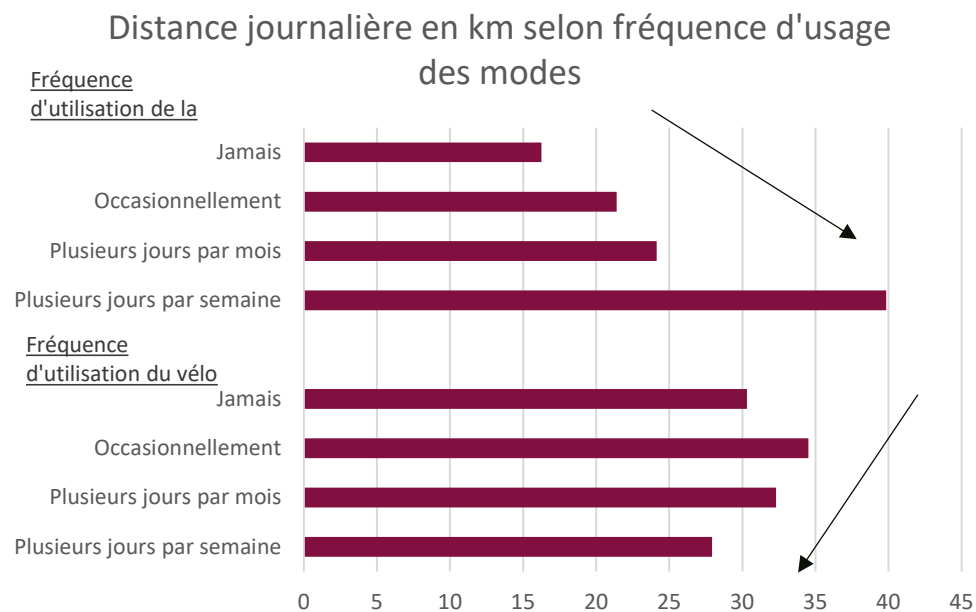


Figure 4 - Distance moyenne journalière d'un français en km selon la fréquence d'usage de la voiture et du vélo

Ceci peut être expliqué par une causalité dans les deux sens :

- La proximité aux équipements et services permet d'utiliser le vélo : le mode de déplacement s'adapte aux équipements ;
- Les personnes qui utilisent le vélo régulièrement, et qui n'ont potentiellement pas de voiture, fréquentent des équipements et services plus proches : leur mode de vie s'adapte au mode de déplacement.

Cette double corrélation est valable quel que soit le type de territoire.

L'étude propose ainsi de faire l'hypothèse que l'usage du vélo et de la marche sont au moins en partie un facteur de réduction des distances parcourues qui contribue à la baisse des émissions au même titre que le report modal.

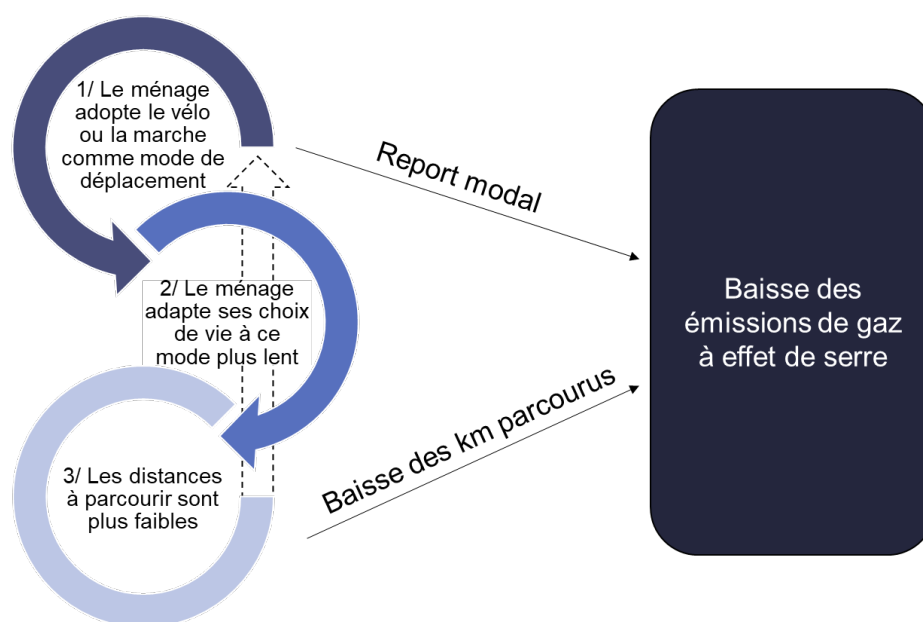


Figure 5 – Report modal et baisse des distances parcourues : le double apport des modes actifs à la décarbonation des déplacements

3. Généralisation des meilleures pratiques à l'ensemble du territoire

L'étude propose de quantifier quel serait l'usage de la marche et du vélo dans le cas d'une généralisation des situations observables dans les territoires où ces 2 modes de transport sont aujourd'hui le plus développés. Concrètement, nous avons généralisé, pour chaque type de territoire et chaque motif de déplacement, la part modale de la marche et du vélo observés dans les territoires suivants :

- Pour les territoires urbains et leurs villes centres : Bordeaux et Grenoble
- Pour les territoires péri-urbains : Calvados + Chambéry + Grenoble + La Vendée + Toulouse
- Pour les territoires ruraux : les communes rurales de Gironde, Chambéry, La Vendée et Les Sables d'Olonne
- Pour chaque motif, nous avons considéré la moyenne des 2 meilleures EMC² avec quelques exceptions quand les données étaient insuffisantes sur ces EMC²

NB : La plupart des enquêtes ci-dessus présentent plusieurs types de communes (urbain / périurbain / rural) dans le même périmètre d'enquête. Seuls les types concernés ont été retenus. Exemple pour Chambéry : uniquement la partie péri-urbaine de l'agglomération de Chambéry.

L'étude présente les parts modales en nombre de déplacements et en distance (km.voyageurs) pour chaque type de territoires.

Un contrôle de cohérence sur les temps de déplacements a été effectué et permet de montrer que les temps de déplacements restent stables. Ils diminuent légèrement (-4 %), surtout en zone urbaine.

Résultats globaux

	URBAIN	Evolution	PERI-URBAIN	Evolution	RURAL	Evolution	TOTAL/ MOYENNE	Evo- lution
Distance journalière moyenne km/personne/jour	15	-22%	22	-8%	32	-6%	24	-11 %
Temps minutes/j/pers	73	-9%	51	0%	64	1%	57	-4%
Emissions GES par personne kgCO2/pers/an	455	-37%	1060	-9%	1580	-6%	1000	-15%
Emissions GES totales MtCO2eq	10,4	-37%	18	-9%	31	-6%	60 ¹	-15%

Tableau 3 - Résultats globaux de la généralisation des meilleures parts modales

Cette approche méthodologique montre qu'à partir des meilleurs territoires, le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants lié au développement de la marche et du vélo est d'environ 15 %. Cette diminution est de **41% en zone urbaine, 11% pour le périurbain et 7% pour le rural.**

¹ Les émissions nationales liées à la mobilité quotidienne sont estimées par les analyses du SDES de l'Enquête Mobilités des Personnes 2019 à 70 MtCO₂e dans une approche « du réservoir à la roue » prenant en compte la phase amont des émissions (production des énergies, fabrication des véhicules, construction et entretien des infrastructures de transport). L'ensemble des émissions directes (hors phase amont) est estimé à environ 56 MtCO₂e. Source : [SDES](#).

Ces différences d'approche ne modifient pas les résultats de la présente étude car la baisse de 15% peut s'appliquer conjointement aux émissions directes et à la phase amont (les émissions de la phase amont sont proportionnelles aux émissions directes). Le gain de 15% correspond à une économie d'environ 8 MtCO₂e par an des émissions directes et 10MtCO₂e par an en intégrant la phase amont.

Au total, la diminution du nombre de kilomètres parcourus en voiture est d'environ 205 millions de kilomètres par jour (75 milliards de kilomètres au total).

Ceci est obtenu d'une part grâce à une diminution des distances de déplacement (-11% en moyenne) puisque la marche et le vélo favorisent le choix de destinations plus proches, et d'autre part par une augmentation du pourcentage des déplacements effectués avec ces 2 modes.

Un contrôle de cohérence sur les temps de déplacements a été effectué et permet de montrer que les temps de déplacements diminuent légèrement (-4 %), surtout en zone urbaine.

3.1. Parts modales en pourcentage des déplacements

Les parts modales en nombre de déplacements des modes actifs passent de 27% à 39% des déplacements. La part modale de la marche passe de 24% à 31% et celle du vélo de 3% à 8%.

La méthodologie retenue considère une part modale des transports collectifs qui reste constante.

Les différences entre les types de territoires sont marquées car certains territoires urbains français ont bien développé l'usage du vélo alors qu'il existe encore peu de territoire périurbains et ruraux où les parts modales vélo et marche sont importantes.

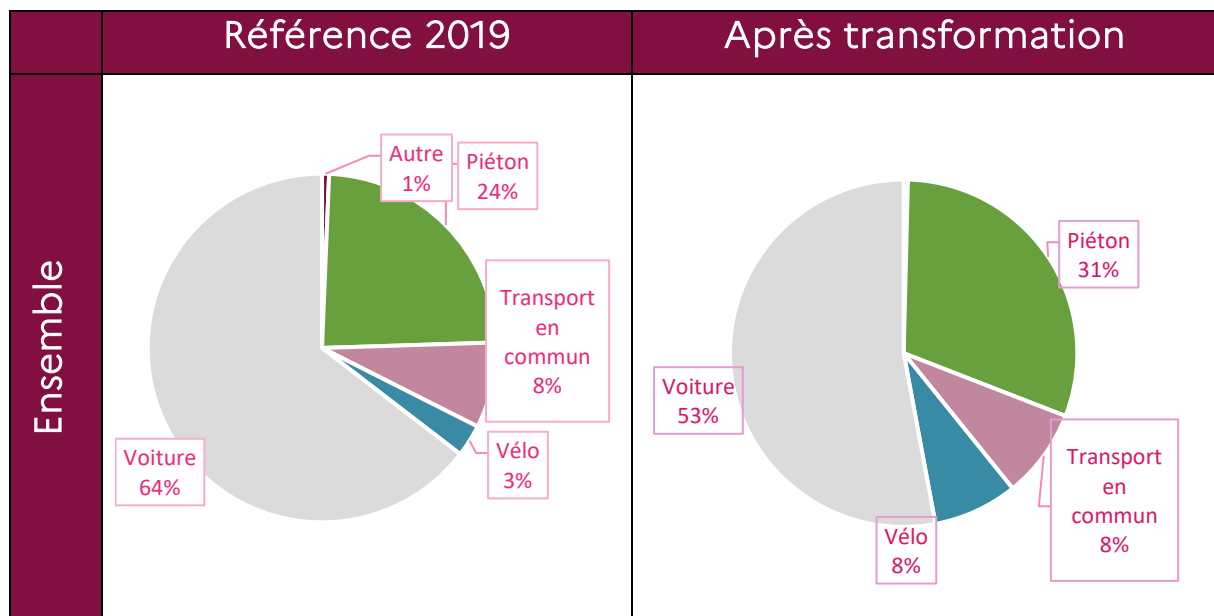
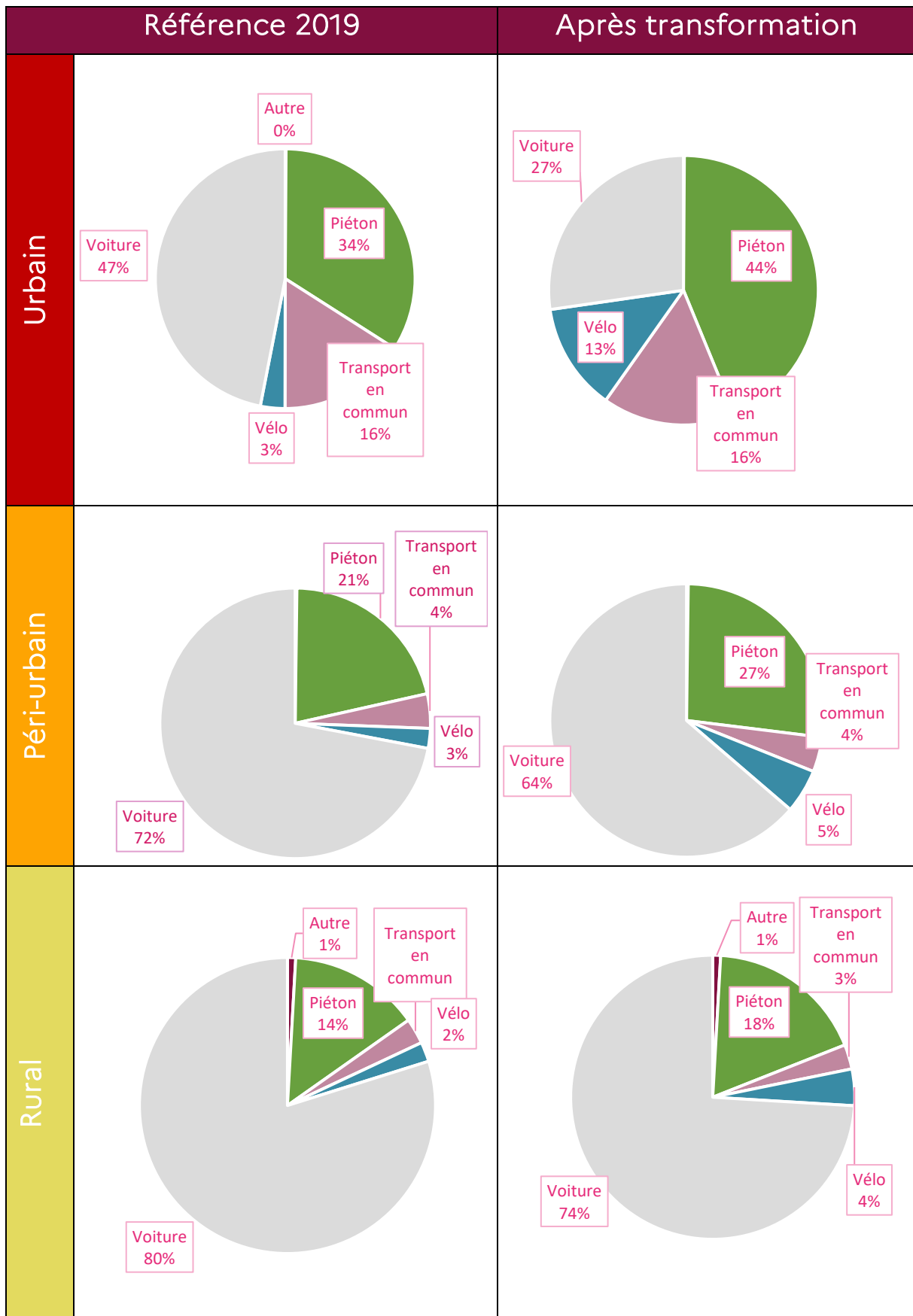


Tableau 4 – Parts modales en nombre de déplacements de la généralisation des meilleures pratiques



3.2. Parts modales en pourcentage des kilomètres parcourus

Après transformation des modes de déplacements, les modes actifs représentent 7 % des distances parcourues, sachant que les distances totales de déplacements diminuent de 11 %.

Les différences sont très marquées : en zone urbaine, la part modale kilométrique de la voiture tombe à 53%. Dans le périurbain et le rural, les parts modales de la voiture restent très majoritaires entre 85 % et 90 % des distances parcourues.

Ces premiers résultats tendent à démontrer qu'au rythme actuel, le développement des modes actifs en dehors des zones urbaines pourrait rester limité.

A noter que la part modale des transports en commun est constante en pourcentage des déplacements, mais elle augmente en pourcentage des km parcourus par effet mécanique puisque le nombre total de km parcourus (tous modes) diminue.

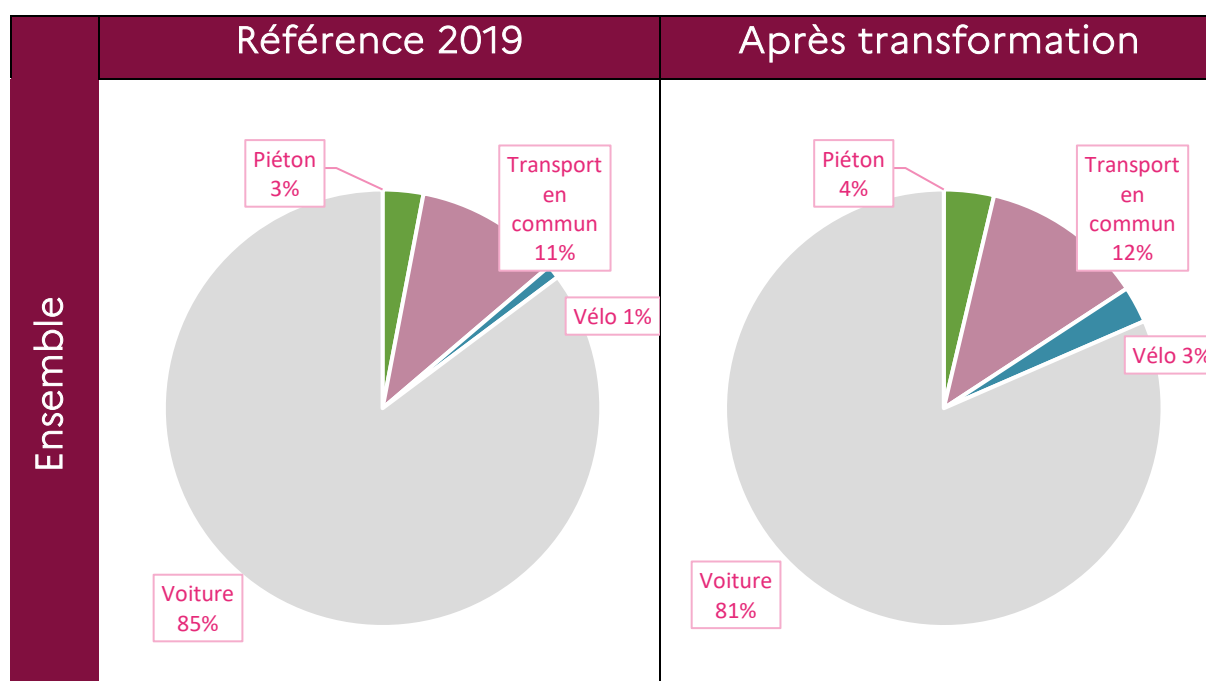
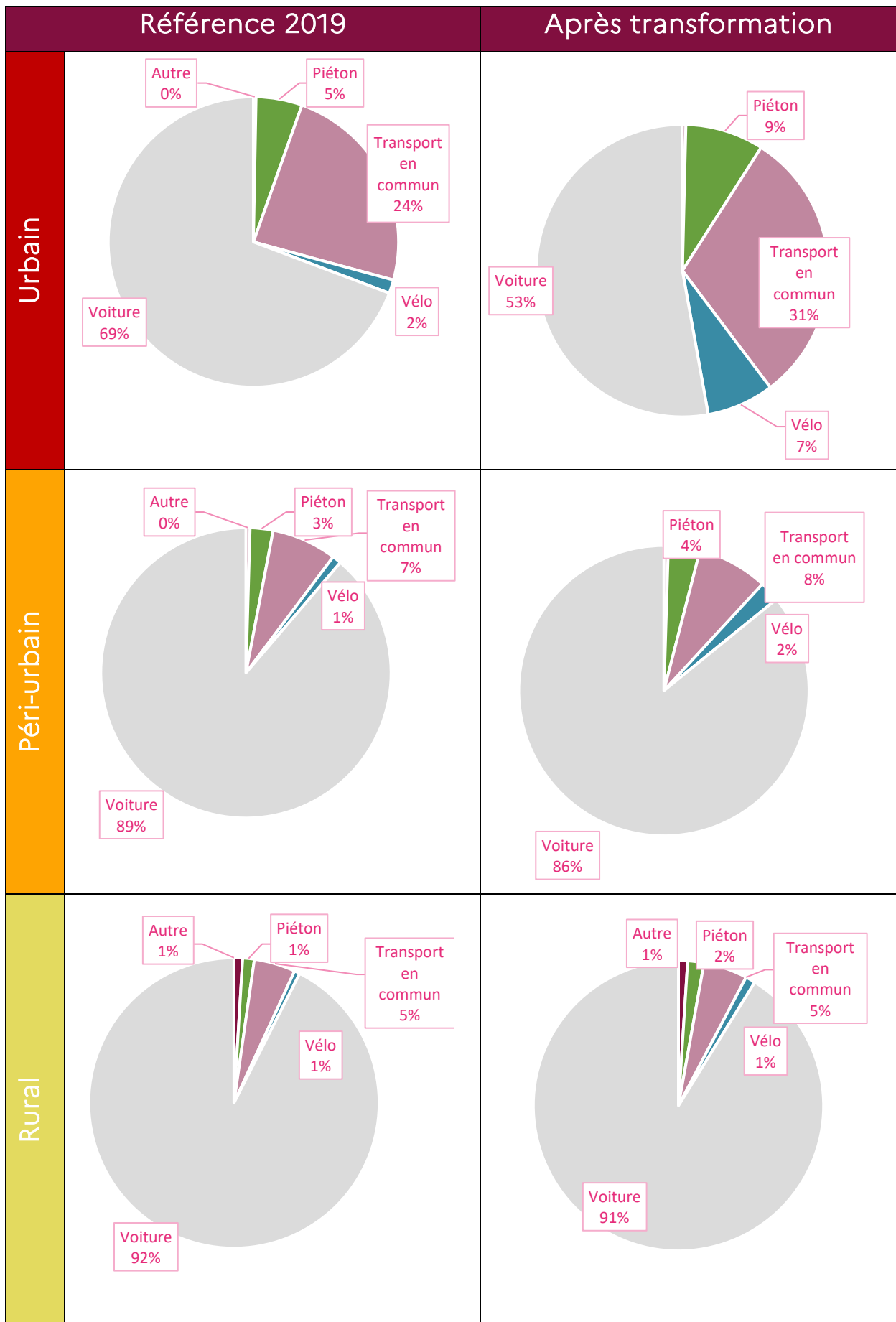


Tableau 5 – Parts modales kilométriques de la généralisation des meilleures pratiques



4. Le potentiel théorique du vélo

Le nombre de déplacements courts est important. Pourtant, ce simple critère ne peut être utilisé pour déterminer le potentiel théorique du vélo pour les déplacements du quotidien. En fonction de l'organisation de l'individu ou du ménage, l'organisation des déplacements peut être plus ou moins complexe et impliquer plusieurs déplacements ou motifs différents dans une même journée. On parle alors de « boucle de déplacements ». Ainsi, pour étudier le potentiel report modal vers le vélo, il s'agit de déterminer si l'ensemble de la boucle de déplacement journalière de l'individu peut être réalisée à vélo. Si seulement un déplacement de la boucle ne peut pas être réalisé à vélo, alors, l'ensemble de la boucle ne peut être réalisée à vélo.

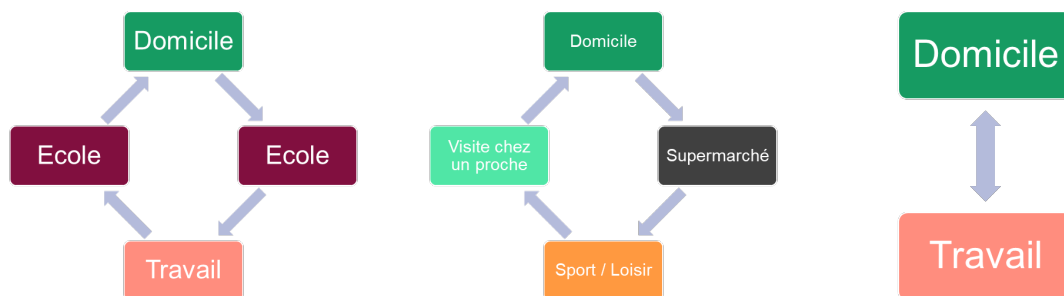


Figure 6 - Exemples de boucles de déplacements.

Un modèle d'analyse des données EMC² réalisé par Mathieu Rabaud (CEREMA) permet d'analyser l'ensemble des déplacements identifiés dans les EMC² au prisme de leur potentiel report modal vers le vélo. Pour que le report modal vers le vélo soit possible, il faut que l'ensemble de la boucle soit compatible avec ce mode de déplacement et que tous les déplacements de la boucle le soit aussi.

Ce volet de l'étude permet d'estimer un potentiel minimal de déplacements qui ne peuvent être réalisés autrement qu'en voiture. Nous avons considéré une pratique de la marche et des transports en commun constante mais avec une augmentation de la pratique du vélo.

Le modèle utilisé passe au crible les données des EMC². Plusieurs paramètres sont proposés pour identifier les déplacements qui ne peuvent pas être réalisés à vélo :

- **Age max** : Age maximal à partir duquel on considère que la personne ne peut plus utiliser le vélo.
- **Distance Horaire Maximale (DHM)** ou portée de l'ensemble de la boucle. Distance maximale qui peut être parcourue en 1h en enchaînant plusieurs déplacements.
- **Portée** : Portée maximale réalisable à vélo en un déplacement
- **Motifs interdits** : Motifs considérés comme non réalisables à vélo car impliquant une capacité d'emport de charge ou de personnes.

Enfin, conformément aux résultats précédents, une hypothèse de réduction des distances parcourues induite par l'usage du vélo a été introduite dans certaines simulations.

Plusieurs itérations du modèle ont été réalisées afin d'étudier l'impact de chaque hypothèse sur le potentiel maximal associé à la pratique du vélo dont les résultats sont détaillés dans le tableau ci-dessous.

- Les deux premières modélisations (1 et 1b) permettent **d'étudier le potentiel maximum d'usage du vélo à partir des critères de pratiques actuelles**. Pour cela, nous avons utilisé le seuil du 85^e percentile pour chaque critère².
- Trois modélisations (2a, 2b, 2c) permettent **d'étudier la sensibilité des résultats à l'augmentation de la portée des déplacements réalisés à vélo**.
- Les deux dernières modélisations (3a et 3b) permettent **d'étudier la sensibilité des résultats à l'introduction d'un critère d'âge maximal et à l'introduction de motifs de déplacements non réalisables à vélo**.

² Par exemple, pour la portée des déplacements, 85% des déplacements à vélo font moins de 3,4 km. C'est donc cette valeur de 3,4 km qui a été retenue comme la portée maximale des déplacements réalisables à vélo.

Itération	Age max	DHM	Portée	Motifs interdits	Baisse des distances parcourues (domicile-travail)	Baisse des distances parcourues (autres motifs)	Parts modales vélo	Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre
1	62 ans	4,21 km	3,42 km	Achats Accompagnements Tournées professionnelles	/	/	Dépl : 14% Urbain : 16% Péri-urbain : 13% Rural : 10% Km : 4% Urbain : 5% Péri-urbain : 3% Rural : 2%	-3%
1b	62 ans	4,21 km	3,42 km	Achats Accompagnements Tournées professionnelles	Urbain : -17% Péri-urbain : -2% Rural : -3%	Urbain : -29% Péri-urbain : -16% Rural : -7%	Dépl : 16% Urbain : 17% Péri-urbain : 14% Rural : 10% Km : 4% Urbain : 6% Péri-urbain : 4% Rural : 2%	-15%
2a	X	X	3,42 km	X	/	/	Dépl : 28% Urbain : 33% Péri-urbain : 29% Rural : 20% Km : 7% Urbain : 9,5% Péri-urbain : 6,5% Rural : 4%	-6%
2b	X	X	5 km	X	/	/	Dépl : 36% Urbain : 41% Péri-urbain : 37% Rural : 26% Km : 12% Urbain : 14% Péri-urbain : 11% Rural : 6,5%	-10%
2c	X	X	8 km	X	/	/	Dépl : 50% Urbain : 54% Péri-urbain : 54% Rural : 44% Km : 25% Urbain : 28% Péri-urbain : 24% Rural : 19%	-24%
3a	80 ans	X	8 km	X	Urbain : -17% Péri-urbain : -2% Rural : -3%	Urbain : -29% Péri-urbain : -16% Rural : -7%	Dépl : 48% Urbain : 54% Péri-urbain : 50% Rural : 40% Km : 22% Urbain : 29% Péri-urbain : 21% Rural : 15%	-31%
3b	80 ans	X	8 km	Achats Accompagnements Tournées professionnelles	Urbain : -17% Péri-urbain : -2% Rural : -3%	Urbain : -29% Péri-urbain : -16% Rural : -7%	Dépl : 30% Urbain : 32% Péri-urbain : 29% Rural : 24% Km : 15% Urbain : 21% Péri-urbain : 13% Rural : 10%	-24%

Tableau 6 - Présentation des différents modèles

En fonction des scénarios et hypothèses (portée maximale des déplacements admissibles à vélo, âge limite, emport de charge ou de personne), jusqu'à 50 % des déplacements pourraient être réalisés à vélo, représentant 25 % des kilomètres parcourus (scénario 2c). Au maximum, on observerait une baisse de 31% des émissions de GES pour la mobilité locale (scénario 3a).

On observe que sans un changement culturel profond (âge max, portée des déplacements à vélo, motifs avec emport de charge impossibles), le potentiel maximal du vélo est limité à 14% des déplacements et 4% des kilomètres (scénario 1). Le potentiel de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphérique est alors limité à 15%.

Le principal facteur déterminant à l'augmentation de ce potentiel est la portée des déplacements réalisés à vélo évaluée dans les modélisations 2a, 2b et 2c. Aujourd'hui 85% des déplacements font moins de 3,4 km. Si la portée maximale des déplacements admissibles à vélo passe à 8 km, près de la moitié des déplacements pourraient être réalisés à vélo. **L'aménagement de réseaux cyclables continus et le développement des vélos à assistance électriques sont importants augmenter les distances parcourues.**

L'introduction d'une limite d'âge à 62 ans impacte près de 20% des déplacements. La question de la sécurisation des déplacements pour les personnes âgées est donc un enjeu important mais également un objectif atteignable compte tenu de l'expérience des Pays-Bas où la tranche d'âge des 65 – 75 ans est celle qui pratique le plus le vélo au quotidien avec près d'un quart des déplacements réalisés à vélo.

L'introduction de déplacements impossibles car nécessitant l'emport de charges ou de personnes est tout aussi déterminant car cela peut influencer sur environ 20% des déplacements. **Le développement des vélo cargos ou autres vélo spéciaux est donc déterminant dans l'atteinte de ce potentiel.**

5. Mise en récit

En 2040, une exposition photo fit beaucoup de bruit dans le village. On y voyait une série de clichés du bourg dans les années 2020, qui ne cessait pas d'étonner ceux qui les regardaient. Ce qui sautait aux yeux, naturellement, c'était la présence de la voiture : sur les trottoirs, dans les rues, derrière les portails, cachant vitrines et façades... L'un des visiteurs fit remarquer que sur la plupart des photos, on comptait davantage de voitures que d'êtres humains. C'était à la fois vrai et stupéfiant.



Il faut dire qu'aux alentours de l'année 2025, la pratique du vélo et de la marche dans le village restait tout à fait limitée : aux beaux jours la voie verte qui passait à proximité du bourg constituait un itinéraire apprécié de balade, mais pour se rendre au travail, à l'école, aller faire ses courses et même acheter son pain, une seule évidence : de longues distances à parcourir, seulement faisables en voiture.

On marchait, assurément, pour quelques dizaines de mètres, presque sans s'en rendre compte quand on était bien portant, avec difficulté dès lors que le genou sifflait, qu'on avait à transporter des courses, pousser un landau ou se déplacer en fauteuil roulant. Les enfants pouvaient s'amuser et courir dans un périmètre restreint : la place de la Mairie, le parc et son aire de jeux.

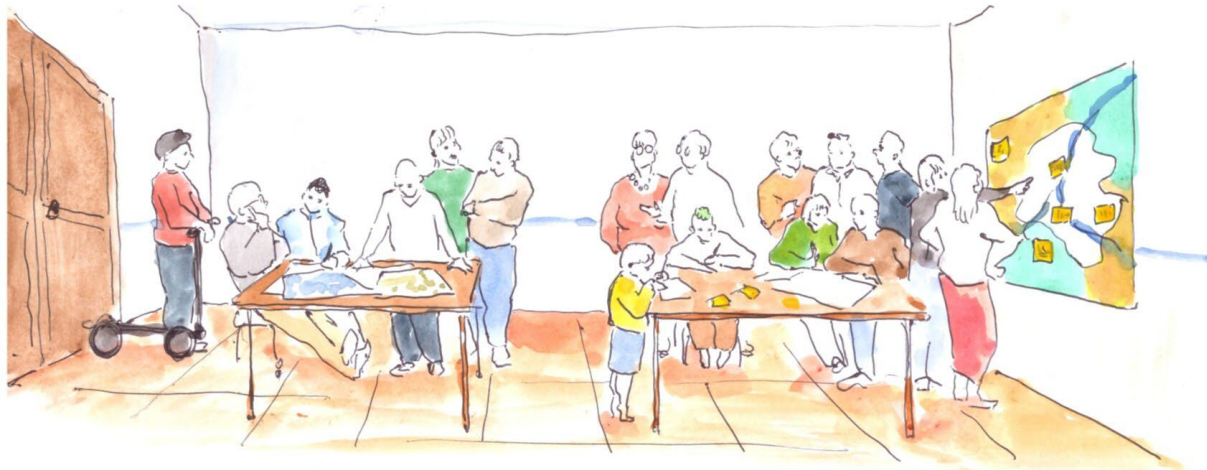


Le reste du bourg, avec ses trottoirs étroits, encombrés de voiture et de poubelles deux fois par semaines et son flot d'automobiles aux heures de pointes, restait une zone dont l'accès était sévèrement surveillé par des parents anxieux. Même les trottoirs n'était pas vraiment un refuge. Les quartiers et hameaux éloignés du centre du village, qui s'étaient beaucoup étendus en quarante ans, restaient peu accessibles à pied et à vélo. On voyait pourtant des personnes marcher sur le bas-côté des routes pour les rejoindre, exclues de l'accès à l'automobile pour un tas de raison : âge, situation professionnelle, revenus insuffisants... Les adolescents se trouvaient en situation de dépendance accrue pour leurs déplacements, comptant sur le car scolaire desservant le bourg deux fois par jour, ou bien le covoiturage des parents ou l'accès tant attendu à un scooter.

De nombreux signaux d'alertes s'amoncelaient année après année sur le bureau des élus locaux : cette situation, auparavant vécue comme normale, était jugée à présent problématique et le fatalisme ne

pouvait plus être la seule réponse. Il y avait la question écologique, évidemment, mais surtout le sentiment de plus en plus fort que ceux sans accès à l'automobile (les jeunes, certaines personnes âgées, les ménages modestes, ...) ne pouvaient plus être laissés sur le bord de la route. A cela s'ajoutait, plus insidieusement, un sentiment diffus de relégation. Il faut dire que le contraste était fort avec la grande ville d'à côté, dont le visage avait, en vingt ans, considérablement changé : la marche et le vélo y étaient redevenus une évidence, et il n'était pas rare que les habitants du village y passent le samedi après-midi à flâner.

Ce constat, partagé par le plus grand nombre, permit d'engager dès 2026 un vaste mouvement visant à rendre le territoire moins dépendant de l'automobile, en embarquant tous les représentants de la vie locale dans cette aventure. Un Conseil des nouvelles mobilités vît ainsi le jour, constitué de citoyens tirés au sort et renouvelés périodiquement, pour représenter la diversité des habitants et acteurs de la commune. Il fallait ouvrir un espace de débat, de contradiction et de construction des nouvelles manières de se déplacer au quotidien. La première action engagée par la commune en concertation avec ce Conseil fut la piétonisation des abords de l'école. Elle fut menée avec l'aide des enfants, qui participèrent au



dessin de l'aménagement et à l'installation des bancs et tables installés devant l'école.

Le centre-bourg fut progressivement rendu à la marche, grâce à une vaste zone piétonne et un plan de circulation pour rationaliser la circulation des voitures. Le 30 km/h devint la norme sur l'ensemble de la commune. Des braderies, marchés hebdomadaires et fêtes du commerce se succédèrent bientôt tout au long de l'année. Les places de stationnement disparurent peu à peu des rues adjacentes, remplacées par des zones de parkings à l'extérieur du centre-bourg, clairement identifiées. Ces changements ne furent pas sans occasionner de nombreuses discussions au sein du Conseil, tant ils bouleversaient les habitudes de ceux qui fréquentaient le village. La boulangerie et le bureau de tabac, seuls commerces du bourg, se montraient particulièrement inquiets de voir leur clientèle habituelle disparaître. Pour y répondre, la municipalité procéda par petites touches, testant, expérimentant, et se donnant le droit de modifier les projets en fonction des remarques du Conseil mais en gardant le cap et l'ambition du projet global. Petit à petit, de nouvelles habitudes furent prises et une clientèle plus diversifiée apparue. Le bureau de tabac eu l'opportunité d'installer une terrasse sur l'ancien giratoire, et il s'attacha à diversifier ses activités : poste, impôts, retrait colis, commerce de détail... autant de services demandés par des habitants demandeurs de proximité. Un tiers-lieu fut également installé dans un l'ancien local commercial racheté par la mairie. Les discussions furent parfois houleuses autour de ce projet, vu par certains comme la tête de pont de la gentrification du village. La vigilance de la mairie, celles des bénévoles et la rédaction d'une charte de bon fonctionnement permirent de veiller à ce que tous les habitants s'y sentent investis.

Malgré ces efforts, les habitudes de déplacements en voiture restaient solidement ancrées : comment prétendre se déplacer autrement dans un environnement où le supermarché demeurait à 5 km, et que la grande ville, distante de 10 km, accueillait le collège, mais aussi les banques, l'opticien, le gymnase ou les deux médecins généralistes. Poussées par le nouveau paradigme du zéro artificialisation nette (ZAN), la zone du supermarché entama sa mutation. En dix ans, de nouveaux logements y poussèrent sur les anciennes friches. Une pépinière d'entreprise et un espace de coworking y ouvrirent également, permettant à certains habitants d'éviter des déplacements lointains pour aller travailler. Le tiers-lieu se mit à proposer des abonnements pour télétravailleurs, tout en accueillant diverses structures d'insertion. Dans le bourg, le marché tenait désormais lieu d'institution, et nombreux étaient les habitants à ne plus aller qu'occasionnellement au supermarché.

En parallèle, les efforts de la commune ne furent pas isolés. L'intercommunalité développa en quelques années un « Réseau Express Vélo » qui permit de relier l'ensemble des communes. Les voies vertes ouvertes aux piétons et aux vélos doubleraient désormais les principales routes à fort trafic en passant par les chemins ruraux, tandis que certaines routes peu passantes furent tout simplement interdites à la circulation automobile de transit. Les quartiers et hameaux du village étaient à présents connectés au bourg de manière sécurisée, grâce aux investissements intercommunaux et au volontarisme local. Ce réseau express facilita également l'accès au réseau de cars et de trains du « Service Express Régional Métropolitain » inauguré en grande pompe en 2035. Ainsi, il était devenu très simple de se rendre à vélo à l'arrêt de car ou de train le plus proche, et les longues distances devinrent ainsi éligibles à un déplacement altermobile. La mise en place d'une Zone à trafic limitée dans la grande ville, la requalification de la rocade et des routes express en boulevards urbains avaient de toute manière rendu le déplacement en voiture de moins en moins avantageux.

Certains trajets, atypiques ou réalisés en horaires décalés, demeuraient cependant difficiles à réaliser autrement. L'intercommunalité proposa alors aux habitants concernés de nouvelles solutions de



déplacement, comme de petits véhicules électriques, ou des véhicules intermédiaires. Testés pendant 6 mois, moyennant un loyer modéré, ces solutions furent adoptées par certains. Alors qu'elle avait quasiment disparue du centre-ville, la voiture restait un moyen de déplacement assez commun dans les zones rurales. Elle pouvait encore servir dans des cas spécifiques où ces alternatives n'étaient pas pertinentes mais était souvent partagée entre plusieurs ménages.

La voiture ne disparut pas pour autant du paysage. Elle demeurait incontournable pour certains trajets,



mais son utilisation devenait de moins en moins fréquente alors que la vie quotidienne s'organisait à nouveau en proximité, dans le village et ses alentours. On se félicitait désormais de passer moins de temps derrière le volant, et davantage à l'air libre, de voir les jeunes se déplacer sans seuls sans être dépendants de leurs parents, d'entendre des personnes se dire en forme depuis qu'elles font du vélo.

Au-delà des déplacements des habitants, la place laissée libre par la voiture donnait à la commune et au Conseil un tout nouveau terrain de jeu pour expérimenter de multiples projets en faveur de la

végétalisation, de l'activité physique ou de la relocalisation. Elle ne fut pas sans effet sur l'attractivité de la commune, et en particulier de son centre-bourg, dont la population se mit à croître de nouveau, après plusieurs décennies de stagnation. Le prix des logements et des loyers commença à s'en faire ressentir, mais cette menace fut rapidement circonscrite grâce au rachat par la commune de certains logements vacants et à la location sous forme de baux solidaires. Car un consensus fort existait à ce sujet : la richesse de la vie dans la proximité devait nécessairement profiter à tous.

6. Conclusion : quels enjeux de politiques publiques ?

Cette étude met en lumière un potentiel très important pour les modes actifs, bien supérieur aux parts modales actuelles y compris sur les territoires considérés comme pionniers pour les modes actifs. Ce potentiel est associé à un levier de décarbonation très important et à de nombreux co-bénéfices (santé, bruit, développement commercial dans la proximité...). Néanmoins, les changements à envisager sont profonds et nécessitent des politiques cohérentes et soutenues dans le temps.

L'étude permet d'identifier plusieurs enjeux essentiels :

Un développement nécessaire dans les territoires ruraux et périurbains

La France compte plusieurs grandes villes qui ont réussi à développer l'usage du vélo de manière importante (Strasbourg, Grenoble, Paris...). L'étude montre qu'un potentiel important, encore très sous-exploité, réside dans les zones rurales et péri-urbaines. Sans la transformation de ces territoires, en dehors des zones urbaines, la part modale vélo et ses co-bénéfices progresseront peu.

Peu évoquée dans cette étude qui se limite à l'accessibilité géographique des déplacements, la question de la sécurité et donc de l'aménagement des territoires reste centrale pour convaincre les ménages d'utiliser le vélo au quotidien.

Pour la marche, le paradigme est le même et les efforts à réaliser sont également importants tant la question de la marchabilité est un impensé de nos villes en dehors de quelques grandes métropoles et quelques villages pionniers.

Développer la vie de proximité et des modes de vie des courtes distances

Cette étude montre qu'il existe un cercle vertueux : je marche ou je pédale donc je vais dans des lieux moins éloignés ; les activités sont plus proches donc je marche ou je pédale plus.

Les politiques publiques doivent donc chercher à favoriser des modes de vie de proximité si elles veulent développer la marche et le vélo. Cela vaut pour les commerces, les emplois, les lieux de loisir et de sport et aussi l'articulation entre l'emploi et les lieux d'habitats.

La question des distances de déplacements domicile – travail se présente comme une limite importante au développement de la marche et du vélo au quotidien qui n'a pas pu être étudié profondément dans l'étude faute de données. Plusieurs facteurs expliquent l'augmentation de la distance moyenne domicile – travail depuis le milieu du XXe siècle. Aucune politique de développement massive des modes actifs ne saurait ignorer cette dynamique.

La poursuite des politiques existantes de valorisation et de développement des centre-bourgs paraît également essentielle pour préserver le foncier commercial au plus près des zones d'habitat. Ces politiques de développement du commerce de proximité n'ont de sens que si elles s'articulent avec une transformation des zones commerciales péri-urbaine, au profit de plus d'habitat et dans une logique de valorisation du foncier déjà artificialisé. Les commerçants de centre-ville souvent réfractaires aux politiques de développement des aménagements cyclable ou piétons ont besoin d'être rassurés par des études de grande ampleur sur la corrélation entre la pratique des modes actifs et la vitalité économique des commerces.

Les loisirs de proximité sont souvent sous-estimés dans les politiques de mobilités. En articulation avec les politiques touristiques (« Slow tourisme », tourisme local...), la question de l'accessibilité à pied et à vélo des principaux lieux de loisirs est à poser sérieusement. L'articulation de ces dessertes locales avec le réseau de transport en commun est également à renforcer.

3 leviers pour maximiser le potentiel du vélo : les 65-80 ans, augmenter la portée des déplacements, rendre le vélo possible pour tous les motifs

Dans un contexte où la moyenne de la population française est amenée à vieillir, la question de l'inclusivité des politiques de mobilité est amenée à prendre de l'ampleur. Les 65-80 ans doivent devenir une cible prioritaire des politiques cyclables. L'introduction d'une limite d'âge à 62 ans, réduit le potentiel d'usage du vélo de 20%. Les Pays-Bas nous montrent que le vélo et ses déclinaisons adaptées peut être un vecteur d'autonomie et de lutte contre l'isolement pour les personnes âgées là où en France l'âge est plutôt considéré comme un frein à la pratique. En outre, le vélo comme la marche peuvent également fortement contribuer au renforcement des politiques de prévention et de sport-santé.

La question de la portée des déplacements à vélo est centrale dans le développement de la part modale. Aujourd'hui 85% des déplacements font moins de 3,4 km. Augmenter cette portée à 8 km permet d'augmenter de 20 points le potentiel d'usage du vélo. Pour atteindre ce potentiel, la vitesse moyenne à vélo doit augmenter. La généralisation du Vélo à Assistance Electrique est évidemment un point essentiel mais les aménagements doivent aussi s'adapter et proposer des trajets plus confortables et plus rapides. Pour cela, les « Réseaux Express Vélo » développés dans une quinzaine d'agglomération en France sont une bonne forme de réponse.

Enfin, l'étude a montré qu'une partie du potentiel cyclable réside dans certains motifs de déplacements aujourd'hui peu réalisés à vélo comme l'accompagnement de personnes ou l'emport de charge. Permettre de réaliser ces déplacements à vélo augmente également le potentiel d'usage de près de 20 points. Les politiques cyclables doivent rendre le vélo possible pour tous les motifs en favorisant la diffusion du vélo cargo dans les ménages sans oublier la cyclomobilité professionnelle.

Index des tableaux et figures

TABLEAUX

Tableau 1 – Répartition de la population selon les différentes typologies de territoires. Population INSEE 2019.	8
Tableau 2 – Part de la population française à moins de 4 km des équipements essentiels.....	9
Tableau 3 - Résultats globaux de la généralisation des meilleures parts modales	12
Tableau 4 – Parts modales en nombre de déplacements de la généralisation des meilleures pratiques ..	13
Tableau 5 – Parts modales kilométriques de la généralisation des meilleures pratiques	15
Tableau 6 - Présentation des différents modèles.....	18

FIGURES

Figure 1 – Typologies de territoires et répartition à l'échelle de la France métropolitaine.....	7
Figure 2 – Typologies de territoires : zooms à l'échelle de la Région Grand Est (carte de gauche) et à l'échelle de la Ville de Nancy et ses alentours (carte de droite)	7
Figure 3 – Répartition des zones situées à 4 km ou moins à vol d'oiseau d'un panel d'équipements essentiels : concerne plus de 75% des Français – France entière et région Grand-Est.....	10
Figure 4 - Distance moyenne journalière d'un français en km selon la fréquence d'usage de la voiture et du vélo.....	10
Figure 5 – Report modal et baisse des distances parcourues : le double apport des modes actifs à la décarbonation des déplacements.....	11
Figure 6 - Exemples de boucles de déplacements.	17

Sigles et acronymes

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CITEPA : Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique

CO₂ : Dioxyde de carbone

COVNM : Composés Organiques Volatils Non Méthaniques

DGITM : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

DHM : Distance Horaire Maximale

EMC² : Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema

EMP : Enquête Mobilité des Personnes

GES : Gaz à effet de serre

GHG : Greenhouse Gas (équivalent anglais de GES)

Gpkm : Gigapassagers-kilomètres (milliard de passagers-km)

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

km : kilomètre

min : minute

MtCO₂eq : million de tonnes équivalent CO₂

NOx : Oxydes d'azote

OMNIEA : Base de données OMNIEA (inventaire national des émissions)

PM10 : Particules en suspension $\leq 10 \mu\text{m}$

PM2.5 : Particules en suspension $\leq 2,5 \mu\text{m}$

PTEF : Plan de Transformation de l'Économie Française

RER : Réseau Express Régional

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDES : Service de la Donnée et des Études Statistiques (ministère de la Transition écologique)

SNBC : Stratégie Nationale Bas-Carbone

teqCO₂ : tonne équivalent CO₂

TER : Train Express Régional

TGV : Train à Grande Vitesse

VAE : Vélo à assistance électrique

VUL : Véhicule utilitaire léger

L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique - , nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, du ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.



EXPERTISES

CONTRIBUTION DU DEVELOPPEMENT DE LA MARCHÉ ET DU VELO A LA DECARBONATION ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE L'AIR

Cette étude a permis d'établir une nouvelle méthode pour estimer un potentiel de progression de la pratique de la marche et du vélo basée sur la généralisation des meilleures pratiques actuelles, observées sur certains territoires pionniers, à l'ensemble du territoire national.

Une deuxième approche a mis en lumière un potentiel théorique lié à la pratique du vélo beaucoup plus important grâce à un modèle d'analyse des boucles de déplacement et l'évolution de plusieurs hypothèses comme la portée maximale des déplacements admissibles à vélo, l'âge limite, l'emport de charge ou de personne).

Une mise en récit illustrée est enfin proposée pour donner à voir ce potentiel d'une manière plus sensible.

Il existe un potentiel réel pour le développement d'une mobilité organisée autour de la proximité : 76% des Français vivent à moins de 4 km des équipements essentiels.

L'analyse des enquêtes de mobilité montre que les personnes qui utilisent le vélo ou marchent régulièrement fréquentent des équipements et services plus proches que la moyenne des Français : leur mode de vie s'adapte au mode de déplacement.

Les résultats de la modélisation à partir de la généralisation des meilleures pratiques actuelles sont les suivants :

- La part modale de la marche atteindrait 31%, contre 24% aujourd'hui
- La part modale du vélo atteindrait 8% contre 3% aujourd'hui
- La progression concernerait surtout le milieu urbain, puis périurbain et rural
- Les distances parcourues au quotidien diminueraient de 11% en moyenne sur l'ensemble du territoire
- Les émissions de gaz à effet de serre et de polluants diminueraient ainsi de 15% pour l'ensemble de la mobilité locale (ensemble des déplacements de moins de 80 km)

Concernant la deuxième approche, selon les hypothèses, le potentiel théorique maximal du vélo serait de 50 % des déplacements, représentant 25 % des kilomètres parcourus. Ce potentiel est associé à une baisse de 31% des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble de la mobilité locale.