PRÉFET
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle-Aquitaine

86
Juin 2025

Focus sur...

Mobilité active en Nouvelle-Aquitaine

Marche et vélo : entre usage quotidien et vocation touristique

Mobilité

Image générée par IA

Entre centres urbains dynamiques et territoires touristiques prisés, la Nouvelle-Aquitaine développe activement la marche et le vélo comme alternatives durables à la voiture. Le réseau cyclable est en forte expansion. Cependant, il demeure inégalement réparti entre le littoral touristique bien équipé et des zones rurales, notamment à l'est de la région, peu pourvues en infrastructures dédiées. Les usages quotidiens varient selon la localisation, les catégories sociales ou le genre. Parmi les actifs qui se déplacent pour travailler, 5 % utilisent la marche et 3,5 % prennent le vélo. Cette mobilité active est particulièrement pratiquée dans les grandes villes (13 %). Tour d'horizon d'une transition en mouvement.

Face aux enjeux croisés de transition écologique, de qualité de l'air, de santé publique et de cadre de vie, la marche et le vélo s'imposent comme des leviers essentiels pour repenser les déplacements du quotidien. Ces modes de transport, dits « actifs », contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, limitent les nuisances sonores et visuelles, et participent à l'amélioration de la santé des populations.

La France déploie une politique ambitieuse en faveur des mobilités actives, portée par le **Plan Vélo et Mobilités Actives** lancé en 2018. Ce plan englobe le **Schéma National des Véloroutes**, qui structure les grands itinéraires cyclables, et se complète depuis 2023 d'un **Plan Marche**, dédié à la promotion de la marche comme mode de déplacement. Les collectivités territoriales, et en particulier les Régions, en assurent une déclinaison concrète sur le terrain. En Nouvelle-Aquitaine, région vaste et contrastée, cette dynamique se traduit par une transformation progressive des infrastructures de déplacement, avec une attention croissante portée au développement du vélo et de la marche.

Un réseau cyclable en expansion mais encore contrasté

La Nouvelle-Aquitaine, région française la plus vaste, se distingue par l'ampleur de son réseau cyclable, premier de France en

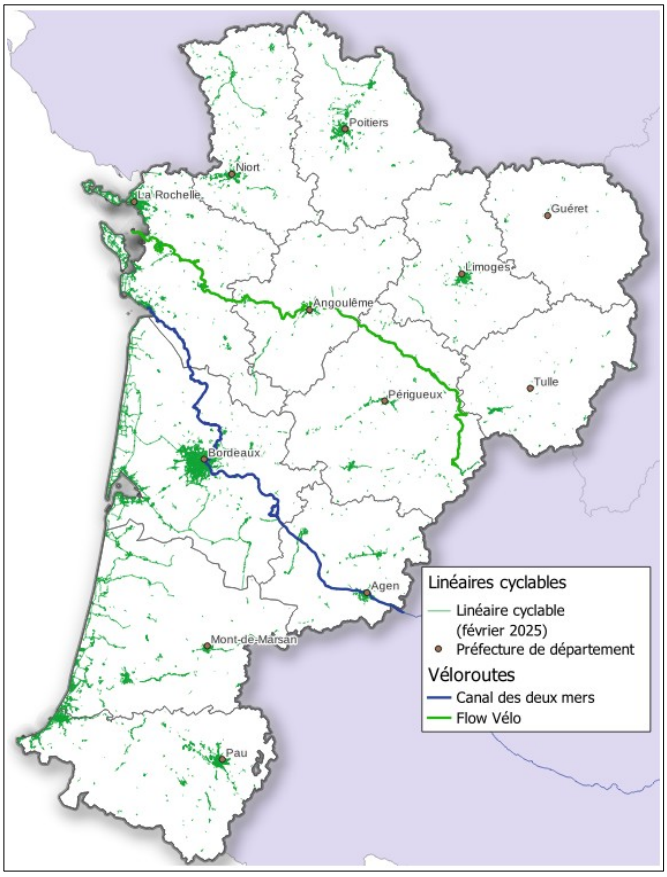
matière de linéaire structurant. Le schéma régional des véloroutes prévoit à terme un maillage de 7 005 km, dont près de 91 % (6 359 km) sont déjà réalisés en février 2025. Ce réseau comprend aussi 1 642 km de voies vertes, entièrement dédiées aux cycles, et plus de 3 900 km en site partagé, permettant une cohabitation avec d'autres usagers. Le linéaire total atteint 11 920 km en février 2025, soit une progression de 9,2 % par rapport à décembre 2023 (10 892 km), tous types de voies cyclables confondus (Figure 1).

En termes de voirie cyclable par habitant, la Nouvelle-Aquitaine se situe à la 4e place, avec 2,32 mètres par habitant, au-dessus de la moyenne métropolitaine qui est de 1,91 m/hab (hors Occitanie). La Bretagne affiche la plus grande valeur, avec 2,83 mètres par habitant suivi par les régions Centre-Val-de-Loire et Pays-de-la-Loire. Les régions métropolitaines les moins aménagées en matière de linéaire cyclable par habitant sont la Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'Île-de-France et la Corse (0,48 m/hab).

L'ambition régionale, telle que définie dans le Schéma régional des véloroutes et voies vertes de Nouvelle-Aquitaine, repose sur un double objectif : connecter efficacement les espaces urbains, périurbains et ruraux, tout en valorisant les grands axes naturels, à l'image du Canal des Deux Mers ou de la Flow Vélo.

Figure 1 – Pédaler en Nouvelle-Aquitaine

Les voies cyclables de la région



Sources : Géovélo (données aménagements cyclables février 2025), OpenStreetMap

Mobilité active : un usage urbain, un maillage parfois touristique

Cette dynamique masque des disparités. Le réseau cyclable se concentre essentiellement sur le littoral ainsi qu'au sein des principales agglomérations de la région, témoignant d'un développement structuré autour des pôles urbains majeurs et des axes côtiers.

Les territoires ruraux ou à forte vocation touristique accueillent souvent des linéaires cyclables importants sans que ceux-ci ne correspondent à des usages utilitaires. Ces infrastructures répondent à une logique de loisir ou d'attractivité touristique, plutôt qu'à une nécessité de déplacement quotidien. Le rapport entre linéaire cyclable et population illustre cette tendance. L'Île d'Oléron présente un linéaire cyclable de 144,9 km, soit 1,545 km pour 1 000 habitants (km/1 000 hab). Le Bassin d'Arcachon affiche aussi un niveau élevé avec 380 km de voies cyclables, soit 2,6 km/1 000 hab, ratio identique à celui de la communauté de communes Côte Landes Nature. Ces chiffres traduisent une orientation marquée vers les pratiques de loisir et les besoins liés à l'accueil touristique.

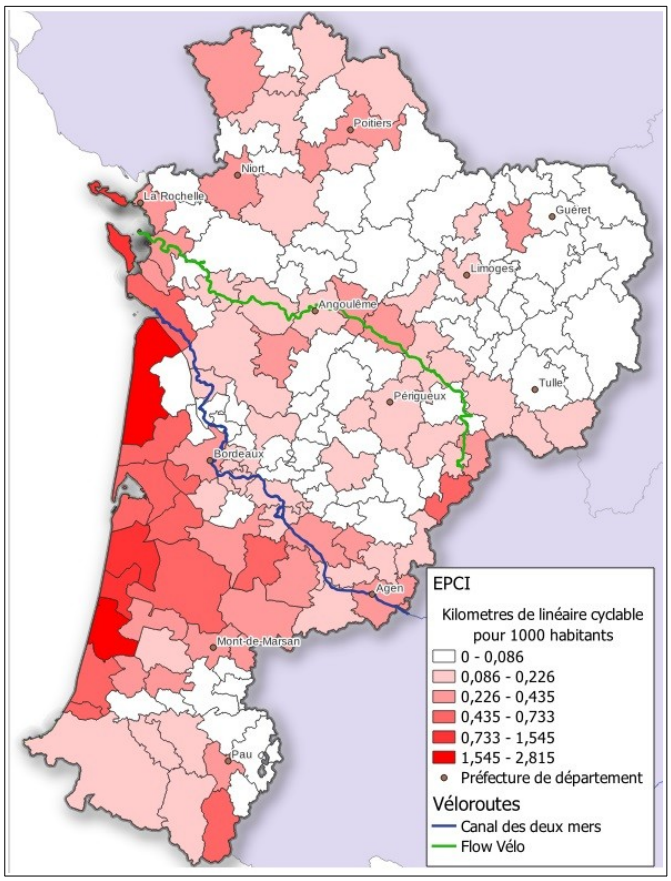
Un contraste est marqué entre le littoral, bien équipé en infrastructures cyclables, et l'Est de la région, majoritairement rural, faiblement peuplé et globalement moins touristique. Les aménagements cyclables y sont plus rares en dehors des agglomérations principales (Figure 2).

En dehors des zones littorales, les principaux linéaires cyclables se structurent autour des grands itinéraires interdépartementaux traversant la région d'ouest en est.

La Nouvelle-Aquitaine présente des écarts marqués entre ses principales agglomérations, tant en termes de linéaires cyclables que d'investissement rapporté à la population. Certaines villes bénéficient d'un réseau dense et structuré, tandis que d'autres, notamment à l'intérieur des terres, présentent des marges de progression (Figure 3). Bordeaux affiche ainsi un linéaire total de plus de 313 km, tandis que des villes comme Guéret ou Tulle restent très en retrait avec respectivement 2,7 km et 6,4 km. Rapporté au nombre d'habitants, des villes de taille moyenne comme La Rochelle et Agen se distinguent par une densité élevée, dépassant les 1,7 km de voies cyclables pour 1 000 habitants, révélant un engagement local fort en faveur des mobilités actives. En parallèle, certains centres urbains densément peuplés disposent d'un linéaire cyclable, ramené à la population, relativement faible. C'est notamment le cas de Limoges, dont le linéaire s'élève à 0,6 km/1 000 hab, soit deux fois moins qu'à Bordeaux.

Figure 2 – Entre littoral et cœur rural : la géographie contrastée du vélo

Les kilomètres de linéaire de voies cyclables pour 1000 habitants par EPCI



Sources : Insee, recensement de la population 2021, exploitation complémentaire , distancier Metric-OSRM, les contributeurs d'OpenStreetMap et du projet OSRM

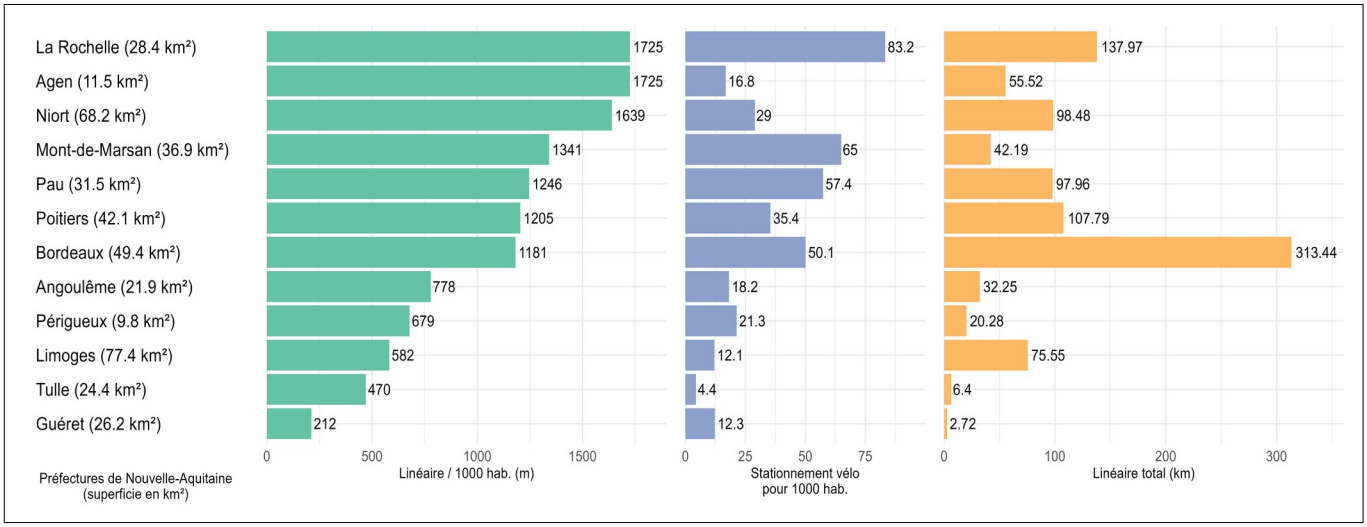
En complément des infrastructures cyclables, la présence de stationnements dédiés constitue un levier important pour encourager la pratique du vélo au quotidien et des liaisons multimodales (train + vélo par exemple). Leur répartition illustre aussi les contrastes territoriaux en matière de politiques cyclables. Certaines villes, comme La Rochelle ou Pau, se distinguent par un nombre élevé de places de stationnement vélo rapporté au nombre d'habitants (respectivement 83,2 et 57,4 places/1 000 hab). À l'inverse, plusieurs villes de taille moyenne ou situées en zone intérieure affichent des niveaux bien plus modestes. Ces écarts révèlent l'importance des choix d'aménagement locaux. La densité du stationnement pour les vélos est un facteur aussi important que les linéaires cyclables pour favoriser l'accessibilité des modes actifs en milieu urbain.

Ces contrastes interrogent la répartition des usages du vélo et de la marche selon les profils d'usagers, les politiques locales de mobilité, les types de territoires et leurs spécificités (reliefs, météo…).

La pratique quotidienne du vélo et de la marche se concentre principalement dans les espaces urbains. Les distances réduites, la densité des équipements, la présence de services et d'emplois sont autant de facteurs qui favorisent les déplacements en modes actifs dans les villes. Ainsi, la part des déplacements domicile-travail réalisés à pied ou à vélo atteint en 2021 près de 13 % en moyenne dans les zones urbaines, contre environ 4 ,4 % dans les territoires ruraux (seul le mode de déplacement principal est pris en compte, excluant les pratiques intermodales).

Figure 3 – Des villes sur la voie verte

Linéaire cyclable des grandes villes



Sources : Insee, recensement de la population 2021, Géovélo (données aménagements cyclables février 2025), OpenStreetMap
Note de lecture : La ville de Bordeaux avec sa surface de 49,4 km² propose 50,1 place de stationnement vélo pour 1 000 habitants, 1 181 m de linéaire cyclable pour 1 000 habitant pour un total de 313,44 km de linéaire cyclable

La mobilité active, une pratique de proximité

Inévitablement, la mobilité active est surtout pratiquée pour les trajets courts (Figure 4). En 2021, près de 27 % des navetteurs (actifs se déplaçant pour se rendre sur leur lieu de travail) résidant à moins de 2 km de leur lieu de travail se déplacent à pied, et 6,8 % utilisent le vélo. La voiture reste cependant le mode dominant des navetteurs (62,3 %), même sur ces courtes distances.

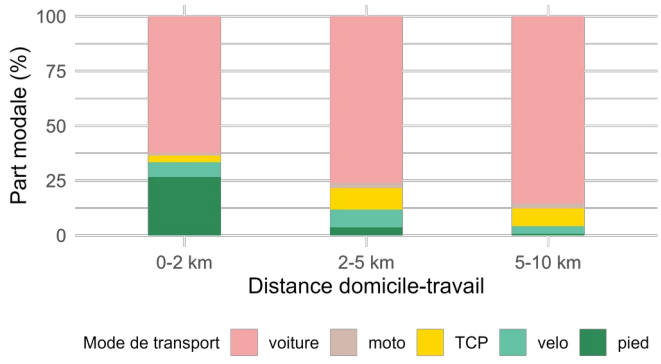
Entre 2 et 5 km, le vélo devient une alternative plus fréquente (8,2 %), tandis que la marche chute à 3,7 %. Au-delà de 5 km, les modes actifs deviennent marginaux : 3,5 % des navetteurs utilisent le vélo, et moins de 1 % la marche. La voiture s'impose très largement (85,4 %).

Si la distance reste un déterminant clé du recours aux modes actifs, elle n'explique pas à elle seule les pratiques de déplacement. Le lieu de résidence, souvent lié à la catégorie socioprofessionnelle, joue un rôle structurant. Même lorsque les distances domicile-travail sont courtes, l'absence ou l'insuffisance d'infrastructures adaptées (telles que des pistes cyclables sécurisées, un éclairage suffisant de la voirie ou une desserte efficace en transports collectifs) peut limiter fortement l'usage de modes alternatifs à la voiture.

En milieu rural ou en périphérie des villes, la pratique de la marche ou l'usage du vélo, même pour une distance faible, peut être perçu comme dangereux ou difficile. Dans ces territoires (ceintures urbaines, petites villes et communes rurales), 20 % des navetteurs résidant à moins de 2 km pratiquent la marche alors qu'ils sont 35 % dans les centres urbains. De même, pour un trajet inférieur à 5 km, 12 % des navetteurs des centres urbains utilisent un vélo, contre moins de 4 % pour les autres communes.

Figure 4 – Quand la distance façonne les mobilités

Répartition modale selon la distance domicile-travail



Sources : Insee, recensement de la population 2021, exploitation complémentaire, distancier Metric-OSRM, les contributeurs d'OpenStreetMap et du projet OSRM
#TCP = Transport en Commun de Personnes

Des exemples d'aménagements compris dans le linéaire cyclable

Les pistes cyclables : voies réservées aux cyclistes, généralement en site propre, c'est-à-dire séparées physiquement de la circulation motorisée et des piétons ;

Les voies vertes : itinéraires en site propre, ouverts à la circulation non motorisée (vélos, piétons, rollers, etc.), souvent aménagés sur d'anciennes voies ferrées ou des chemins de halage ;

Les voies partagées : sections de voirie où la circulation des cyclistes se fait en cohabitation avec les véhicules motorisés, généralement signalées par un marquage au sol (bandes cyclables) ou une signalétique spécifique.

Les actifs des centres urbains bénéficient non seulement d'infrastructures adaptées mais résident aussi plus près de leur lieu de travail, ce qui favorise la mobilité active : la moitié des navetteurs sont situés à moins de 5 km de leur lieu de travail. Ils sont un tiers dans les ceintures urbaines et les petites villes et seulement un quart dans les communes rurales.

Des pratiques qui varient selon la catégorie socioprofessionnelle et le genre

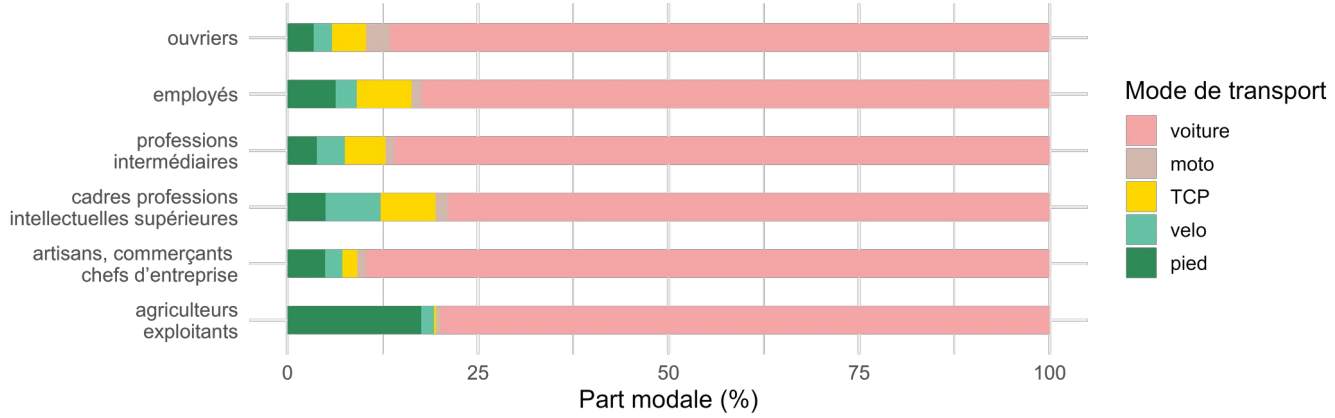
Certes, la proximité du lieu de travail favorise la mobilité active mais varie selon les catégories sociales. En Nouvelle-Aquitaine, les cadres et les employés navetteurs résident plus fréquemment à moins de 5 km de leur emploi (respectivement 34 % et 36 %), contre 29 % pour les ouvriers et professions intermédiaires. Ces écarts s'expliquent en partie par la répartition résidentielle, près d'un cadre sur deux habite en centre urbain, contre seulement un ouvrier sur quatre. Pourtant, dans les villes, même à distance équivalente, les comportements entre les catégories sociales diffèrent, ce qui suggère que d'autres freins existent.

Dans ces centres urbains, 20 % des navetteurs cadres situés à moins de 5 km de leur emploi utilisent le vélo, contre 13 % des professions intermédiaires et 8 % des employés ou ouvriers. À moins de 2 km, la marche est plus fréquente chez les employés (41 %) et les cadres (38 %), que chez les ouvriers (27 %) qui recourent davantage à la voiture. Hors centres urbains, les écarts de comportement entre catégories s'atténuent : la voiture demeurant la norme pour tous.

En Nouvelle-Aquitaine, les pratiques de mobilité active diffèrent donc selon les catégories socioprofessionnelles (Figure 5). Les navetteurs cadres apparaissent comme les plus adeptes de ces modes de déplacement, avec 12,2 % d'utilisateurs, dont une part notable (7,2 %) se déplaçant à vélo. Ils sont suivis des employés (9,1 %) et des professions intermédiaires (7,5 %).

Figure 5 – Entre cadre de vie et cadre de travail : quelles mobilités ?

Modes de transport selon la catégorie socio-professionnelle



Sources : Insee, recensement de la population 2021, exploitation complémentaire , distancier Metric-OSRM, les contributeurs d'OpenStreetMap et du projet OSRM

En revanche, les ouvriers restent plus éloignés de ces pratiques. Seuls 5,8 % y ont recours, en particulier pour la marche (3,5 %).

Les artisans, commerçants et indépendants, bien qu'en majorité installés à moins de 5 km de leur activité (54 % des navetteurs), utilisent peu les mobilités douces (7,2 %), souvent en raison de contraintes professionnelles spécifiques : nécessité d'un véhicule, transport de matériel ou nature itinérante du travail. Enfin, les agriculteurs, de part les spécificités de leur métier, font figure d'exception : 32 % d'entre eux ont leur lieu de résidence situé sur leur exploitation, et 48 % y résident à moins de 5 km. Parmi ceux-ci, 27 % déclarent utiliser la marche ou le vélo.

À catégorie socioprofessionnelle équivalente, hommes et femmes ont un recours similaire aux mobilités actives pour se rendre au travail (respectivement 8,3 % et 8,6 %). Toutefois, des différences apparaissent selon le type de mode : les hommes privilégient le vélo (3,9 % contre 3,1 % pour les femmes), tandis que ces dernières recourent davantage à la marche (5,5 % contre 4,4 %). Ces écarts peuvent s'expliquer par des contraintes liées à l'organisation des trajets quotidiens, ou par des perceptions différenciées de la sécurité. (cf. Transport, mobilité, sécurité : une question de genre ? L'Université Gustave Eiffel).

Ces différences observées dans les pratiques de mobilité active, qu'elles soient liées aux catégories socioprofessionnelles ou au genre, illustrent bien la complexité des déterminants de ces modes de déplacement.

Au-delà des aspects pratiques et des contraintes individuelles, la marche et le vélo s'inscrivent dans une dynamique plus large, répondant à des enjeux environnementaux et sanitaires majeurs.

Un kilomètre parcouru à vélo évite en moyenne 250 g de CO_2, soit plus de 60 kg par an pour un trajet domicile-travail quotidien de 2 × 5 km. La réduction de la pollution de l'air, du bruit et de la sédentarité apporte des bénéfices mesurables sur la santé publique, la qualité de vie, et l'attractivité des territoires.

La Nouvelle-Aquitaine dispose de solides atouts en matière de mobilité active. Le linéaire d'infrastructures progresse, les collectivités s'engagent, et les pratiques évoluent.

Figure 6 – Des départements en mouvement

Linéaire de voies cyclables et part des actifs en mobilité active

Département	Linéaire cyclable (km)	Linéaire pour 1000 habitants (km)	Part des actifs utilisant le vélo et la marche (%)
Charente	381	1,09	6,87
Charente-Maritime	1 854	2,78	9,24
Corrèze	162	0,68	7,70
Creuse	43	0,38	8,69
Dordogne	495	1,20	7,12
Gironde	3 908	2,31	10,82
Landes	1 730	4,04	5,81
Lot-et-Garonne	621	1,89	7,29
Pyrénées-Atlantiques	1 116	1,60	7,45
Deux-Sèvres	659	1,76	7,06
Vienne	666	1,51	7,41
Haute-Vienne	286	0,77	7,58
Nouvelle-Aquitaine	11 921	1,95	8,47

Sources : Insee, recensement de la population 2021, Géovélo (données aménagements cyclables février 2025), OpenStreetMap

Méthodologie, sources et définitions

Sources

Déplacements domicile-travail : le recensement de la population (RP 2021, Insee) permet de connaître les lieux de domicile et de travail des navetteurs et le mode de transport utilisé. Il est enrichi avec le distancier Metric-OSRM pour calculer les distances domicile-travail. Les données sont issues de : Estimation des émissions individuelles de gaz à effet de serre lors des déplacements domicile-travail .

Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V) : base de données géo référencée sur les infrastructures cyclables en France, actualisée régulièrement. Elle permet une évaluation du linéaire cyclable à différentes échelles (régionale, départementale, intercommunale).

Géovélo - Application gratuite d'itinéraires vélo sécurisés : plateforme de cartographie et de calcul d'itinéraires cyclables.

Schéma régional des véloroutes de Nouvelle-Aquitaine : document de planification régional définissant les grands itinéraires cyclables structurants à l'échelle de la région. Il constitue une source clé pour l'analyse des continuités cyclables et des maillages territoriaux.

Définitions

Navetteurs : les navetteurs sont les personnes en emploi de 15 ans ou plus, résidant en Nouvelle-Aquitaine, qui se déplacent pour aller travailler et dont les distances domicile-travail sont inférieures à 10 km pour les piétons, 30 km pour les vélos et 100 km pour les autres modes de transport. En Nouvelle-Aquitaine, en 2021, les navetteurs représentent 92,4 % des actifs.

Mobilité active : la mobilité active regroupe les modes de déplacement faisant appel à l'énergie humaine, principalement la marche et le vélo.

Linéaire cyclable : désigne la longueur totale des voies aménagées pour les cyclistes, incluant différents types d'aménagements adaptés à la circulation à vélo. Les indicateurs sont exprimés en kilomètres et peuvent être rapportés à la population pour comparaison territoriale (par exemple, en km pour 1 000 habitants).

Limites et précautions

La base de données géovélo repose sur une enquête volontaire auprès des collectivités, animée par Vélo & Territoires avec le soutien du ministère de la Transition écologique. Sa complétude dépend de la participation et de la qualité des données transmises par les territoires. Ainsi, certaines réalisations peuvent être absentes si elles n'ont pas été signalées à l'observatoire.

Les pratiques touristiques, bien que suggérées par les linéaires élevés dans certains territoires, sont difficilement quantifiables dans leur usage précis (utilitaire vs loisir), en l'absence d'enquêtes locales.

La notion de "proximité" est relative et dépend non seulement de la distance géographique, mais aussi de l'organisation urbaine et de l'accessibilité réelle (présence d'infrastructures, topographie, sécurité…).

Les données de population et de linéaires proviennent de sources différentes et reposent sur des millésimes différents. Les résultats doivent donc être interprétés comme des ordres de grandeur plutôt que des mesures absolues.

Les données utilisées proviennent du recensement de la population, qui renseigne le mode de transport principal utilisé pour se rendre au travail. Cette approche ne permet pas de prendre en compte les pratiques multimodales, dans lesquelles plusieurs moyens de transport sont combinés (par exemple : marche jusqu'à un arrêt de bus, puis trajet en transport en commun).

Pour en savoir plus

Trajets domicile travail : plus d'émissions de CO2 dû à un usage de la voiture plus fréquent qu'en province, DREAL Nouvelle-Aquitaine

Le vélo et la marche, des modes de déplacement vertueux et avantageux, ministère de la Transition écologique

Tableau de bord des mobilités durables, ministère de la Transition écologique

**Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Nouvelle-Aquitaine**
15 rue Arthur Ranc
BP 60539 - 86020 Poitiers CEDEX
Tèl : 05 49 55 63 63 - Fax : 05 49 55 63 01

www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr

Directeur de publication : Vincent Jechoux

Rédacteur : Cédric Postel et Catherine Beaudemoulin

Mission Connaissance et Analyse des Territoires (MiCAT)

Page internet liée au thème

Courriel : micat.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr

ISSN : 2607-8007