

Le vélo change de braquet



Transports

Les déplacements à vélo en Poitou-Charentes

Avertissement :

Cette étude a été principalement réalisée fin 2015. Le terme Poitou-Charentes désigne l'ancienne région désormais intégrée dans la région ALPC.



L'essor de la bicyclette dans les déplacements urbains est la reconnaissance d'un mode de déplacement efficace, économe et écologique. Les grandes villes françaises ont, à de rares exceptions près, proposé des services et des aménagements qui rendent le vélo plus fonctionnel et plus sûr : la part modale du vélo s'accroît dans ces entités de façon sensible. Pour autant, sur l'ensemble des territoires, le vélo ne concerne que 3% des déplacements quotidiens en France.

Les expériences menées dans les départements de la Charente, de la Charente-Maritime, des Deux-Sèvres et de la Vienne se multiplient en faveur du vélo. Ces efforts semblent ponctuellement porter leurs fruits mais des résistances demeurent.

Peut-être faut-il chercher d'autres raisons à cette échelle : cohérence et sécurité des itinéraires accessibles au vélo, aménagements divers (stationnements, mise en œuvre des inter-modalités...), voire la perception sociale de ce mode de déplacement.

Comme le rappelle le Plan d'Action pour une Mobilité Active « les dynamiques se situent aujourd'hui dans les territoires et reposent principalement sur **les initiatives des collectivités locales et des associations d'usagers**, l'État se doit d'appuyer les initiatives prises en créant un cadre pour accompagner et amplifier ces dynamiques ».

Au-delà des seules infrastructures ou aménagements, les collectivités via leurs compétences en urbanisme doivent anticiper les déplacements tandis que l'étalement urbain présente une contrainte majeure : il contribue à allonger les distances entre les zones d'emploi et les logements.

Les collectivités sont également parties prenantes de la gestion de l'inter-modalité des modes de déplacements en particulier pour les connexions possibles entre le vélo et les transports en commun.

Le territoire français n'est certes pas égalitaire devant l'accès au vélo comme moyen de déplacement pour aller au travail notamment entre ses composantes rurales et urbaines mais les inter-modalités peuvent tendre à pallier ces différences. La connaissance fine des associations de promotion du vélo peut s'avérer une aide utile dans la conception des aménagements.

Par ailleurs, les collectivités s'investissent parfois dans des services tels que le prêt/location de vélo (y compris les vélos à assistance électrique).

Outre les cadres législatifs et l'animation, **l'action de l'Etat** en matière de promotion des déplacements doux et du vélo en particulier, s'enrichit de mesures incitatives. Il s'agit notamment de l'indemnité kilométrique vélo (IKV). Ce dispositif est un engagement fort de l'Etat dont la portée devra être mesurée.

Le vélo en Poitou-Charentes : pourquoi pas ?

Le territoire Picto-Charentais bénéficie d'un climat de type océanique doux. Les hivers sont tempérés et pluvieux, tandis qu'au cours des étés, souvent secs et assez chauds, les orages sont relativement fréquents. Or en France, et plus que dans les autres pays où la pratique du vélo est installée, les conditions climatiques jouent un rôle important (90 % des déplacements cyclistes sont faits par temps secs). La région, par son relief ou son climat, ne présente donc pas d'obstacle majeur à la pratique du vélo comme mode de déplacement, sauf éventuellement en période hivernale.

Contexte général

L'usage de la bicyclette dans les déplacements urbains est aujourd'hui reconnu comme une alternative efficace au véhicule individuel motorisé. Le vélo est également une pratique sportive ou encore le vecteur d'une autre forme de tourisme en plein essor.

Ce mode de déplacement, économe en énergie, possède d'autres vertus environnementales : il ne participe pas à la pollution de l'air, s'avère peu bruyant et il n'émet pas de gaz à effet de serre... Mieux, l'usage du vélo réduit de façon sensible les risques de maladies cardiovasculaires liées à une insuffisance d'activité physique. Mais le vélo, c'est aussi une économie florissante : plus de 3 millions de vélos sont vendus chaque année en France... un nombre qui permet de se hisser sur le podium européen !

Pourtant le vélo reste peu utilisé en France, il ne concerne que 3 % des déplacements quotidiens¹ et le parc de vélos est sous utilisé, en moyenne un Français parcourt 87 km par an tous déplacements confondus.

Un constat s'impose : malgré ses nombreux atouts, le vélo peine à trouver sa place en France notamment dans le cadre des déplacements domicile travail. Si quelques arguments types serviraient à expliquer les raisons de ce manque d'engouement (climat, relief, effort, vols de vélos), ils résistent mal à l'analyse notamment quand les pratiques des voisins européens montrent l'exemple... (les Danois ou les Néerlandais font 1 000 km environ par an).

Un vélo...des usages.

L'usage du vélo recouvre différentes pratiques. Au pays du Tour de France, **l'utilisation sportive de la bicyclette** est bien implantée qu'il s'agisse de vélo route ou de VTT (vélo tout terrain). Cet engouement n'est pas démenti dans la région.

En Poitou-Charentes, il y a 3 251 adhérents à la FFC (Fédération Française de Cyclisme) en 2015 (l'une des fédérations qui encadrent les compétitions liées à ce sport ; les autres, plus généralistes, sont la FSGT et l'UFOLEP) tandis qu'au niveau national, on dénombre un peu moins de 120 000 licenciés à la FFC. Le nombre d'adhérents en Poitou-Charentes est donc, au regard de sa population, dans la moyenne nationale.

Toutefois le véritable nombre d'utilisateurs du vélo dans le domaine sportif² dépasse largement le nombre d'affiliés à ces différentes fédérations ou encore à la Fédération Française de Cyclotourisme (pratique éventuellement sportive mais non axée sur la compétition). Ce qui n'est pas le cas dans de nombreux autres sports qui demandent des infrastructures particulières ou bien les sports collectifs qui nécessitent des licences fédérales.

Loin des impératifs des chronomètres et autres classements, le vélo est aussi un **loisir et l'occasion de balade familiale**. Cette pratique est difficilement quantifiable au regard des informations disponibles mais participe à justifier du grand nombre de bicyclettes vendues en France. La balade familiale est un moteur à la création ou l'entretien de linéaires de pistes ou bandes cyclables de proximité pour garantir au mieux la sécurité des enfants et des cyclistes peu habitués à cette pratique.

Le vélo prend également part à l'émergence de **nouvelles formes de tourisme**, notamment le tourisme vert. Des itinéraires de plus en plus nombreux, structurés et interconnectés proposent des prestations spécifiques (entretien/réparation vélo, stationnement, accueil etc.) et permettent en France comme en Europe de découvrir le patrimoine historique, culturel ou naturel au rythme apaisé des tours de roues.

¹ Source : plan national d'action vélo 2012, données INSEE

² Il s'agit d'utilisateurs ayant une pratique régulière et pour lesquels une sortie en vélo représente un entraînement. Les sorties peuvent être solitaires mais sont souvent le fait de groupes constitués autour de cette activité.

Un usage particulier : le vélo dans le cadre de déplacements « contraints ».

Dans les cas précédemment cités, le vélo se présente à travers sa composante loisir et l'objet de la sortie à vélo est principalement de « faire du vélo ». Or, le vélo peut être également un vecteur de déplacement dans le cadre de déplacements « contraints » c'est-à-dire des déplacements qui nécessiteraient l'usage d'un autre moyen de déplacement pour :

- Effectuer une liaison domicile travail ou un déplacement professionnel
- Se rendre sur un lieu d'étude
- Se rendre dans des zones commerciales ou de services (y compris publics), d'activités (sportives, culturelles ou autres).

Ce déplacement à vélo peut se conjuguer avec d'autres modes de déplacements (transports en commun tels que les TER) voire avec une automobile (celle-ci étant laissée à la périphérie de la ville dense par exemple ou sur un site de co-voiturage aménagé pour les stationnements vélos). La multi-modalité est un axe de réflexion important s'agissant notamment de ne pas exclure les populations les plus excentrées des centres villes de l'usage et des aménités du vélo.

Une économie à encourager : innovation, vente de vélos, mais aussi tourisme

Le parc de vélos en France (toutes catégories confondues) s'élève à plus de 35 millions de bicyclettes³ et la dynamique reste élevée puisqu'en 2014, il s'en est vendu en France environ 3 millions. Le vélo génère chaque année en France 4,5 milliards d'euros de retombées économiques et représente 35 000 emplois⁴. La part du tourisme dédiée y est prépondérante puisqu'elle pèse 1,9 milliard d'euros et 16 500 emplois.

Du côté de l'innovation (vélo pliant, vélo à assistance électrique), le marché croît de façon très rapide. Les entreprises françaises sont présentes sur ce secteur qui laisse une large place à la recherche et au développement.

Des bâtons dans les roues

Vulnérables aux conditions climatiques extrêmes, les pratiquants du vélo le sont aussi vis-à-vis du vol de leur moyen de déplacement. C'est au moins l'un des principaux inconvénients avancés pour le vélo. S'il s'agit là d'une réalité, il convient d'en relativiser la portée.

En effet, si les vols de vélos restent importants en France métropolitaine, il est difficile d'en quantifier précisément le nombre (tous les vols ne font pas l'objet de plaintes), toutefois le chiffre de 400 000 vols/an est souvent cité. Les victimes sont souvent des cyclistes inexpérimentés et 20 % d'entre eux renoncent au vélo après le vol. Il s'agit donc d'un véritable problème pour la promotion du vélo.

Le marquage des vélos (système Bicycode®) vise à limiter le nombre de vols. Il consiste à graver sur le cadre des vélos un numéro unique et standardisé, référencé dans un fichier national accessible en ligne : <http://www.bicycode.org/>

L'objectif du dispositif est de permettre la restitution des vélos volés à leurs propriétaires par les services de police ou de gendarmerie, et de lutter contre le recel.

La lutte contre le vol nécessite aussi la mise en place d'un mobilier urbain adapté. Les râteliers vélos, considérés comme les modèles standards de stationnement de vélo, sont totalement inefficaces pour lutter contre le vol. Ils sont également peu ergonomiques pour le cycliste.

³ L'étude nationale transport et déplacement de 2008 mentionne 26,7 millions de vélos adultes en 2008 auxquels s'ajoutent 9 millions de vélos enfants.

⁴ Source : Ministère de l'Ecologie du développement durable et de l'Energie, collection expertise française, « les développements des modes actifs, le Vélo », avril 2014.

Aménités environnementales et bienfaits pour la santé

Dès lors qu'on exclut les phases de fabrication et de commercialisation, le vélo possède un bilan environnemental irréprochable : son usage comme moyen de déplacement ne génère aucune émission de gaz à effet de serre, il n'émet aucune pollution atmosphérique et il ne participe pas aux nuisances sonores.

Ces deux derniers arguments en font un atout en ville, au même titre que la marche : il ne participe pas à la dégradation de la qualité de vie des habitants riverains des axes de transports ou des usagers de l'espace public. Les nuisances sonores sont une des premières préoccupations environnementales des Français⁵, il est aujourd'hui prouvé que le bruit a une incidence néfaste sur la santé (perturbation hormonale, augmentation des troubles cardiaques, hypertension artérielle).

Quant à la pollution atmosphérique, principalement liée à l'usage des véhicules à moteur, elle atteint parfois dans certaines villes de la région des seuils d'alerte. Ces seuils correspondent à des niveaux d'urgence, c'est-à-dire, à des concentrations de substances polluantes dans l'atmosphère au-delà desquelles une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine ou de dégradation de l'environnement. Les deux niveaux réglementaires (information ou alerte) sont atteints de plus en plus régulièrement en Poitou-Charentes notamment en raison de concentration de particules en suspension (PM10) ou encore de l'ozone⁶.

Outre l'absence de pollution générée par ce mode de déplacement, l'activité physique procurée par le vélo permet de réduire sensiblement⁷ certaines pathologies chroniques telles que le diabète mais également les risques cardiovasculaires. Ainsi, le risque de mortalité diminuerait de 40 % pour les utilisateurs quotidiens du vélo pour se rendre au travail. Selon les méthodes préconisées par l'OMS, on évalue à 5,6 milliards d'euros⁸ par an l'économie (réduction des dépenses de santé) permise par l'usage actuel du vélo en considérant que le vélo correspond à 3 % des déplacements réguliers.

Le Vélo : portage à travers les politiques publiques

Si l'on considère que l'usage du vélo pour les déplacements (notamment urbains) constitue une pratique vertueuse, la France accuse une forme de retard par rapport à certains pays du nord de l'Europe. Les Pays-Bas ou encore le Danemark ou l'Allemagne sont souvent cités en exemple, la proportion de cyclistes quotidiens atteint 36 % aux Pays-Bas, 23 % au Danemark (contre seulement 4 % en France). Mais d'autres pays montrent également une dynamique importante vis-à-vis du vélo, la Hongrie notamment : 22 % de la population a pour principal moyen de transport la bicyclette. Le goût pour le cyclotourisme, l'adhésion aux associations de vélo ou encore la sécurité des itinéraires cyclables y sont notables.

Or, plus les villes disposent d'équipements, plus la pratique augmente. Ce fait constaté au niveau national n'est pas démenti en Poitou-Charentes avec l'exemple de La Rochelle (8 % de déplacements à vélo).

Plan national Vélo

Le plan national vélo a été présenté le 26 janvier 2012. Ce programme vise à inciter les Français à utiliser la bicyclette pour les déplacements au quotidien. Ce document est accessible à l'adresse suivante : www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNV-5.pdf

Parmi les limites constatées par les associations de promotion du vélo figuraient principalement deux mesures non retenues. D'abord l'absence d'une indemnité kilométrique pour le salarié qui utilise sa bicyclette pour les déplacements domicile travail, et ensuite l'absence d'exonérations fiscales pour les entreprises qui mettent à disposition des salariés des vélos pour leurs déplacements professionnels.

Ces deux mesures ont été mises en place en 2016 dans le cadre de la Loi sur la transition énergétique.

Il s'agissait pour ces associations et pour la Fédération française des Usagers de la Bicyclette qui les fédère de deux mesures incitatives fortes.

⁵ Dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants, le bruit est même la nuisance la plus souvent citée (54%) par les ménages (enquête permanente sur les conditions de vie de l'INSEE).

⁶ <http://www.atmo-poitou-charentes.org/-Historique-des-alertes-.html>

⁷ Dossier de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette « A vélo au travail » 2012

⁸ Extrait du plan national vélo 2012

Zoom sur : le Plan d'action mobilités actives (PAMA)

Ce plan propose des mesures pour simplifier la vie des cyclistes et favoriser l'intermodalité. Annoncé en mars 2014, ce plan a permis la mise en œuvre des principaux points suivants :

- La modification du code de la route, avec la publication d'un décret « partage de la voirie » destiné à faciliter la circulation des piétons et des cyclistes. De plus les collectivités territoriales pourront introduire des nouvelles règles de signalisation routière : utilisation élargie du « cédez le passage » au feu rouge, ou encore marquage au sol de zones à circulation apaisée.
- L'adoption de l'indemnité kilométrique vélo, dans la loi pour la transition énergétique et la croissance verte.
- La possibilité de réserver une place pour un vélo lors de l'achat en ligne de certains billets de train à réservation obligatoire.
- L'obligation de définir des plans de stationnement sécurisé pour les vélos dans les gares, prévue dans la loi sur la réforme ferroviaire.
- L'essor de la semaine du vélo à l'école et au collège, et des initiatives prises pour l'apprentissage et la promotion du vélo, en particulier à travers les vélos-écoles.
- La création d'outils pédagogiques sur les risques liés à la cohabitation des piétons et des cyclistes avec les véhicules lourds à l'intention des apprentis conducteurs de poids lourds.

Le plan est accessible à l'adresse suivante :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Plan-d-actions-mobilites-actives.html>

Plan régional vélo

Le plan régional pour le vélo en Poitou-Charentes a été adopté le 16 janvier 2012. Il est décliné en 4 axes :

- promouvoir l'usage du vélo pour les déplacements de proximité,
- favoriser l'emploi par le développement de l'usage du vélo,
- soutenir les équipements, aménagements, services favorisant l'usage du vélo,
- favoriser la mobilité durable de tous.

Les fiches actions sont téléchargeables sur le site de la Région à l'adresse suivante http://www.poitou-charentes.fr/files/plansetschemas/6-transports-propres/plan-velo-regional-12CP0028_VII.pdf.

Schémas départementaux

Les schémas départementaux cyclables sont à divers stades d'avancement en Poitou-Charentes.

Une note de cadrage est réalisée en Deux Sèvres (voir document à l'adresse suivante <http://www.deux-sevres.com/documents/rd/2011/cp/26-09-2011/1158430/annexe.pdf>). Un schéma est envisagé en Charente-Maritime.

En Charente, il existe un plan Charente vélo (lien à l'adresse suivante <http://www.lacharente.fr/tourisme-sport/charente-velo/>)

Un axe des PDU/SCOT

Le plan de déplacements urbains (PDU), obligatoire dans les unités urbaines de plus de 100 000 habitants, comporte un plan d'actions pour développer l'usage du vélo et améliorer la sécurité des déplacements. Cette obligation concerne :

- la communauté d'agglomération du Grand Poitiers,
- la communauté d'agglomération du Grand Angoulême,
- la communauté d'agglomération de La Rochelle.

Il existe également des PDU volontaires (Rochefort, Royan) ou encore des Plans Globaux de Déplacements (Châtelleraut, Cognac, Saintes, Parthenay, Ile d'Oléron et de Ré) qui reprennent les mêmes orientations générales qu'un PDU.

Agenda 21 : Vélobus ou Caracycles

Dans le cadre des agendas 21 mais également au sein de diverses initiatives locales, peuvent être mis en place au sein des communes des services de ramassage d'élèves parcourant le même itinéraire pour se rendre à l'école à vélo.

Plans de déplacements des entreprises (PDE)

Ces plans définissent un ensemble de mesures négociées au sein de l'entreprise ou des administrations qui vise à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles, en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture. S'agissant de la promotion du vélo, les mesures incontournables des PDE sont la présence de places de stationnement sécurisées couvertes, de vestiaires et de douches.

Le rôle des associations

Diverses associations participent à la promotion et au développement de la pratique du vélo.

Elles œuvrent à la constitution d'un réseau de voies cyclables cohérentes à différentes échelles géographiques (l'association française de développement des véloroutes et voies vertes par exemple ou encore le Club des villes et territoires cyclables). La Fédération des usagers de la bicyclette (FUB ex FUBicy) regroupe des associations qui travaillent pour faciliter l'usage du vélo au quotidien.

Cette liste est non exhaustive mais ces associations ont un point commun : elles travaillent en partenariat avec les acteurs publics pour partager leur expérience.

Approche quantitative

Le vélo, alternative de déplacement pour les trajets domicile/travail en Poitou-Charentes

Aucune base exhaustive ne permet à l'heure actuelle de suivre de façon homogène l'évolution de l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements domicile travail à une échelle infra-régionale sur l'ensemble du territoire picto-charentais.

Le recensement de la population aborde la question des déplacements domicile travail par mode mais ne distingue pas le vélo des deux roues motorisés, ils sont regroupés au sein d'une classe nommée « deux roues ». Toutefois si l'on souhaite approcher la part modale du vélo, l'utilisation de cette donnée reste incontournable. Les chiffres présentés dans la catégorie des deux-roues doivent donc être considérés comme une borne supérieure pour le vélo.

En leur sein, outre la communauté d'agglomération de La Rochelle, précurseur en matière de vélo urbain, c'est l'agglomération de Poitiers qui cumule une part de deux roues supérieure à la moyenne régionale (3,9 % sur l'agglomération de Poitiers contre 3,6 % au niveau régional) mais qui, surtout présente la plus grande part de déplacements à pied et en transport en commun.

D'après une étude Insee⁹, en 2012, Poitou-Charentes accueille environ 710 000 actifs ayant un emploi. Parmi eux, plus de 85 % travaillent et résident dans la même zone d'emploi et 10 % alternent entre deux zones d'emploi picto-charentaises. Les flux de ces derniers se concentrent surtout entre les zones d'emploi de Rochefort et de La Rochelle et entre celles de Poitiers et de Châtelleraut.

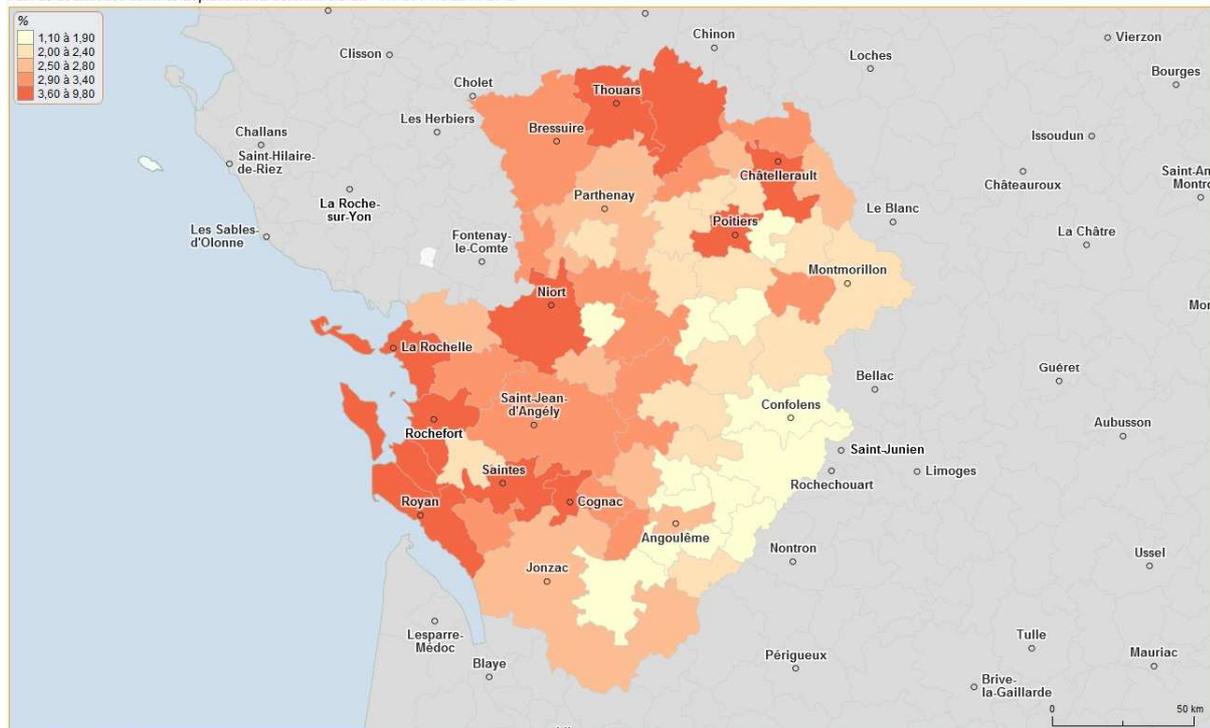
Chiffres clés

La moitié des actifs occupés picto-charentais parcourt une distance inférieure à 7,6 km pour aller travailler. Or, une vitesse moyenne d'environ 15km/h est communément admise pour les déplacements domicile travail à vélo (l'effort alors fourni est proche de celui de la marche soutenue). De fait, près de la moitié des actifs occupés picto-charentais est à moins d'une demi-heure de vélo de son travail.

9 L'étude Insee Flash Poitou-Charentes N° 22 - décembre 2015 caractérise les déplacements domicile travail

Part des deux roues par EPCI

Part de deux roues dans les déplacements domicile travail - source : INSEE RP2012



La carte ci-dessus dessine un territoire très partagé vis-à-vis des deux roues : à l'ouest une utilisation plus répandue qu'à l'est.

Les communautés d'agglomération qui regroupent les EPCI les plus urbains, se distinguent.

Déplacements domicile-travail selon le mode de transport (en %).

Nom de la communauté d'agglomération	Deux roues	Marche à pied	Pas de transport	Transport en commun	Voitures, camion, fourgonnette
CA de la Rochelle	7,2	6,8	3,6	7,0	75,4
CA de Saintes	3,6	6,1	4,1	2,4	83,7
CA du Bocage Bressuirais	3,2	6,3	6,6	1,3	82,6
CA du Grand Angoulême	2,8	7,4	3,4	7,5	78,8
CA du Niortais	3,9	6,8	3,6	4,2	81,5
CA du Pays Châtelleraudais	4,5	5,8	3,0	3,5	83,1
CA Grand Poitiers	3,9	8,7	3,4	10,9	73,0
CA Rochefort Océan	4,2	7,3	5,4	4,4	78,9
CA Royan Atlantique	4,1	5,3	5,1	1,2	84,3

Source INSEE Recensement de la population 2012

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)¹⁰ préconise des activités physiques afin d'améliorer l'endurance cardio respiratoire, l'état musculaire et osseux, et de réduire le risque de maladies non transmissibles et de dépression. Selon l'OMS, les adultes âgés de 18 à 64 ans devraient pratiquer au moins, au cours de la semaine, 150 minutes d'activité d'endurance d'intensité modérée ou au moins 75 minutes d'activité d'endurance d'intensité soutenue, ou une combinaison équivalente d'activité d'intensité modérée et soutenue¹¹. En portant à 300 minutes par semaine les activités d'endurance d'intensité modérée, il est observé des effets bénéfiques pour la santé. Or, 300 minutes correspondent exactement à un trajet domicile travail d'environ 7 km réalisé 5 jours par semaine matin et soir.

Pour les actifs ayant une distance à parcourir inférieure à 6 km à dominante urbaine, le vélo est en moyenne, le mode de transport le plus rapide (concurrencé par la marche à pied sur les trajets inférieurs à 1 km et par la trottinette sur les trajets inférieurs à 2 km). Ces moyennes intègrent l'ensemble du déplacement (dans le schéma du porte à porte). Pour la voiture, il comprend le temps d'accès au véhicule, le temps de trouver une place de stationnement, le temps de regagner effectivement le point d'arrivée. Soit un argument de taille en plus pour l'usage du vélo pour les trajets domicile travail...

Chiffres clés

Aujourd'hui, Poitou-Charentes est un des territoires qui utilise le plus la voiture pour aller travailler. Près de 82 % des trajets domicile-travail sont effectués en 4 roues motorisées (5 points de plus qu'en moyenne de Province). Cette part modale augmente même entre les deux recensements : + 1,2 point sur 5 ans.

Les actifs de la zone d'emploi de La Rochelle sont ceux qui utilisent le plus les deux roues dans la région. Une situation qui est loin d'être homogène sur la côte Atlantique puisque a contrario la zone d'emploi de Royan est parmi celles qui utilisent le plus fréquemment la voiture.

La progression du recours à la voiture et la stagnation à un niveau assez bas de l'utilisation des transports en commun ou du vélo/marche peuvent s'expliquer en partie par différents phénomènes parmi lesquels :

- L'étalement urbain : une des conséquences de l'étalement urbain est l'allongement des distances entre le domicile et le travail. Toutefois, c'est un phénomène qui connaît une inflexion sensible sur le territoire national. Entre les périodes 2006 et 2012¹² (soit sur des périodes contemporaines aux évolutions intercommunales 2007-2012), la consommation d'espace, vecteur de l'étalement urbain, se prolonge avec un rythme inférieur à celui de la population d'après Corine Land Cover¹³. En effet, le rythme de croissance de la surface des terres artificialisées en métropole s'établit, entre 2006 et 2012, à + 0,49 % par an tandis que la population métropolitaine, en comparaison, croît de 0,53 % par an.
- Le défaut d'infrastructures adaptées (pistes ou bandes cyclables, stationnements) voire d'un réseau cohérent pour les vélos ou de réseaux de transports en commun concurrentiels à la voiture (en temps).
- L'insuffisance de structures d'animation autour du vélo et des services associés (location, prêt) notamment depuis l'essor du vélo à assistance électrique.

L'approche culturelle du vélo peut également être mise en avant. La promotion du vélo par les collectivités, l'atteinte d'un public ouvert à cette pratique, sont des éléments en prendre en compte. A moins que la dominante urbaine/rurale ne soit un déterminant décisif.

¹⁰ L'Organisation mondiale de la santé (OMS), est une institution spécialisée de l'Organisation des Nations unies (ONU) pour la santé publique.

¹¹ http://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_recommendations/fr/

¹² « le point sur »CGDD, n°2019 décembre 2015

¹³ Corine Land Cover est une base de données européenne sur l'occupation des sols réalisées à partir d'images satellitaires.

Le cycliste picto-charentais, un bobo urbain ?

Afin de rendre compte de la situation régionale sur ce point, les tableaux ci-après présentent les modes majoritaires dans le cadre des déplacements domicile travail en distinguant le plus haut niveau d'étude détaillé dans le recensement de la population, c'est-à-dire les actifs ayant un niveau d'étude supérieur ou égal à un deuxième cycle des universités (ou équivalence¹⁴).

A l'échelle du territoire de Poitou-Charentes, les actifs diplômés ne se distinguent pas de l'ensemble de la population régionale quant à leur utilisation des deux roues ; au contraire, leur pratique est moindre que la moyenne régionale.

De même, leur utilisation de la voiture pour les déplacements domicile travail est pratiquement identique à celle de l'ensemble de la population de la région.

En cela, Poitou-Charentes se démarque nettement des pratiques observées sur l'ensemble de la France métropolitaine. En effet au niveau national, les diplômés utilisent davantage les deux roues que l'ensemble de la population et surtout leur utilisation de la voiture (domicile travail) est bien moindre. Sur la région Ile de France, ces écarts sont encore plus marqués, en raison d'un réseau de transports en commun beaucoup plus développé.

Déplacement domicile travail en fonction du niveau d'étude (en %)

	Poitou Charentes		France métropolitaine		Ile-de-France	
	Diplômes sup	ensemble	Diplômes sup	ensemble	Diplômes sup	ensemble
Deux roues	3,3	3,6	4,8	3,9	6,1	4,6
Marche à pied	6,8	6,0	6,9	7,2	6,4	7,3
Pas de transport	3,3	5,1	3,0	4,3	2,8	3,8
Transports en commun	5,2	3,3	24,2	14,9	50,3	43,0
Voiture, camion, fourgonnette	81,4	81,9	61,2	69,7	34,3	41,3
Somme :	100	100	100	100	100	100

Source INSEE Recensement de la population 2012

Associer haut niveau de diplôme et utilisation des deux roues dans le cadre des déplacements domicile travail ne serait donc pas approprié en Poitou-Charentes...

Au niveau national, la localisation (plus facilement choisie chez les classes aisées) des logements et donc l'accessibilité vis-à-vis des centres d'intérêt/activité peut expliquer une partie des différences. Suffit-elle pour expliquer complètement ce constat ? rien n'est moins sûr.

L'approche sociologique du vélo reste complexe. Le vélo a été durant une grande moitié du 20ème siècle un des seuls moyens de transport abordable pour les classes populaires.

Aussi, peut-il faire l'objet d'un rejet de la part de ceux qui aujourd'hui revendiquent l'accès à la voiture comme un gage de réussite sociale.

¹⁴ Diplôme universitaire de 2ème ou 3ème cycle (y compris médecine, pharmacie, dentaire), diplôme d'ingénieur, d'une grande école, doctorat, etc.

Locations, prêts de vélos en ville

Parmi les alternatives au véhicule personnel motorisé figurent les transports en commun, les modes de déplacements doux...ou une combinaison des deux.

Les possibilités offertes aux usagers des transports en commun (mais également dans des zones de stationnement automobile à la périphérie des villes) de poursuivre leur déplacement en empruntant un vélo pourraient être parmi les solutions les plus séduisantes pour mieux vivre dans les centres villes.

Cette opportunité permet notamment d'éviter l'acheminement du vélo dans les transports en commun. En effet, la place éventuellement occupée par un vélo peut poser problème aux gestionnaires des transports, voire parfois poser des questions d'arbitrage entre les places destinées aux passagers et celles proposées aux vélos.

Aussi, les solutions privilégiant le stationnement des vélos à la gare (ou autres lieux stratégiques multimodaux) avec un système d'emprunt dont les vélos en libre-service (VLS) connaissent un essor remarquable dans toutes les grandes villes françaises.

La mise en place d'un dispositif de VLS démarre d'abord d'une initiative de la collectivité. Ensuite, plusieurs types de gestion sont rencontrés : exploitation de ce service en régie comme à La Rochelle, délégation de service public, exploitation à travers le réseau de transports collectifs. En Poitou Charentes, La Rochelle, Poitiers, Châtelleraut et Angoulême ont mis en place des systèmes de location de vélo au niveau de nœuds intermodaux de transports.

La loi impose le remboursement par l'employeur de 50 % du montant de l'abonnement au service public de location de vélos lorsqu'il est utilisé pour le trajet domicile-travail du salarié, au même titre que l'abonnement aux transports collectifs.

Les infrastructures : des pistes/bandes cyclables d'intérêt local jusqu'aux grands itinéraires

Il existe une grande variété d'infrastructures utilisables par les vélos.

Elles peuvent concourir à une meilleure desserte locale jusqu'à développer des logiques de tourisme itinérant...

Ces infrastructures intègrent l'ensemble des moyens de déplacements doux ou sont parfois seulement réservées aux cyclistes. Ce chapitre aborde le panel des appellations, leurs définitions et leurs périmètres d'usage. Les principaux axes en Poitou Charentes sont également répertoriés.

Pistes et bandes cyclables en Poitou-Charentes

Les **pistes cyclables** sont des voies de circulation réservées aux cyclistes, séparées physiquement de la chaussée pour sécuriser cette pratique. Les véhicules motorisés mais également les autres moyens de déplacements doux (roller, trottinette etc.) ne sont pas autorisés à emprunter ces voies.

La **bande cyclable** est une voie de circulation incluse sur la chaussée et marquée par des bandes de peinture. Comme pour les pistes cyclables, l'usage de cette voie est strictement réservé aux cyclistes et exclut les autres usagers.

Ces infrastructures sont développées et gérées par les collectivités locales. Il n'existe pas à l'heure actuelle de référentiel national (ou régional) permettant de situer l'ensemble des pistes ou bandes cyclables. Outre leur localisation, c'est également leur état qu'il conviendrait de qualifier. Si elles se détériorent moins vite que les routes supportant des trafics routiers (notamment de poids lourds), les pistes cyclables nécessitent toutefois un minimum d'entretien (déchets). Par ailleurs, composées de couches de bitumes plus fines, elles subissent parfois des soulèvements dus aux racines des arbres proches.

Certaines collectivités mettent toutefois à disposition un ensemble d'informations sur leur site Internet et d'autres transmettent ces informations aux plates formes d'information géographiques telles que Data.gouv.fr, la plateforme ouverte des données publiques françaises.

C'est le cas notamment pour le Grand Poitiers qui en ouvrant ses données et le linéaire de pistes et bandes cyclables permet à l'entreprise SERLI de réaliser une application¹⁵ dénommée « Poitiers vélo ». Cette application permet aux utilisateurs de choisir les meilleurs itinéraires pour un trajet vélo et de localiser les abris vélos.

Même si elles ne peuvent être qualifiées de bandes cyclables, les voies de bus en site propre sont parfois ouvertes aux vélos. Elles constituent, dans ces cas, des portions d'itinéraires urbains à privilégier tout comme le sont les itinéraires préconisés pour les cyclistes (panneaux sur fond vert).

¹⁵ <https://www.data.gouv.fr/fr/reuses/poitiers-velo/>

Vélo route et voies vertes en Poitou Charentes

Les voies vertes sont des voies réservées à la circulation non motorisée, destinées aux piétons, cyclistes, rollers et personnes à mobilité réduite...elles sont souvent aménagées sur les chemins de halage des canaux et rivières, d'anciennes voies ferrées etc.. Elles sont adaptées aux balades à vélo familiales.

Les véloroutes dessinent des itinéraires cyclables touristiques à moyenne ou longue distance, elles empruntent des petites routes à faible circulation et, autant que possible, des pistes cyclables et autres voies vertes.

19 itinéraires (17 voies vertes et 2 véloroutes) sont présents en Poitou-Charentes¹⁶.

Les voies vertes présentent des profils très différents de 5 km (Rives de Charente du Pont Transbordeur à Soubise) à plus de 100 km (itinéraires cyclables de l'île de Ré). La longueur cumulée des voies vertes est d'un peu moins de 500 km.

La longueur cumulée des véloroutes est de plus de 600 km dont 500 km dans le marais poitevin. Sans surprise, ce sont les territoires dont une partie de l'économie est tournée vers le tourisme (zone littorale, marais poitevin) qui concentrent les deux tiers des itinéraires répertoriés en voies vertes et plus de 80 % des véloroutes. Le schéma régional est disponible à l'adresse :

<http://www.poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr/le-schema-regional-veloroutes-voies-vertes-a1674.html>

Zoom sur : les grands itinéraires en Poitou Charentes

Certains grands itinéraires cyclables s'appuient sur les réseaux de voies vertes ou de véloroutes et s'inscrivent dans une logique qui s'étend au-delà des frontières de notre pays. C'est notamment le cas pour les itinéraires européens inscrits au schéma Eurovélo.

Un exemple de grand itinéraire : la Vélodyssée



Carte extraite du site Internet vélodyssée¹⁷

• 6 itinéraires EuroVelo sont présents sur le territoire national, la région Poitou-Charentes est concernée par deux de ces itinéraires :

• La vélodyssée, vélo route du littoral atlantique (EuroVelo n°1) : cet itinéraire est achevé et opérationnel aujourd'hui en France entre Roscoff et Biarritz.

• La Scandibérique, la Vélo route des pèlerins (Eurovélo n°3) : ce projet est encore à l'étude notamment pour la partie qui concerne la Vienne, il propose de relier Trondheim en Norvège à St-Jacques-de-Compostelle en Galice.

Poitou-Charentes accueille aussi plusieurs itinéraires à l'échelle nationale, dont la Vélofrancette qui en 630 km permet de joindre la Manche à l'Atlantique de Caen à La Rochelle.

Territoires à énergie positive pour la croissance verte

Les territoires lauréats de l'appel à projet territoires à énergie positive pour la croissance verte bénéficient d'aides pour les vélos. Le fonds national de transition énergétique a donc permis aux collectivités telles que les CA de la Rochelle, Angoulême et Poitiers et les CC du Thouarsais et de l'île d'Oléron de créer selon les cas de nouvelles stations libre-service vélo, d'étendre les pistes cyclables, d'installer des consignes vélos sécurisées, des bornes de recharge pour les vélos électriques pour un montant d'investissement total de près de 2,6 Millions d'euros.

¹⁶ <http://www.af3v.org/-Poitou-Charentes-.html>

¹⁷ <http://www.lavelodyssée.com/>

Sécurité routière : accidentologie

La sécurité à vélo est un des freins à l'utilisation de ce mode de déplacements dans l'opinion publique.

S'il est vrai que les deux-roues sont particulièrement exposés aux risques de la route, il convient de différencier les deux-roues motorisés et les usagers du vélo.

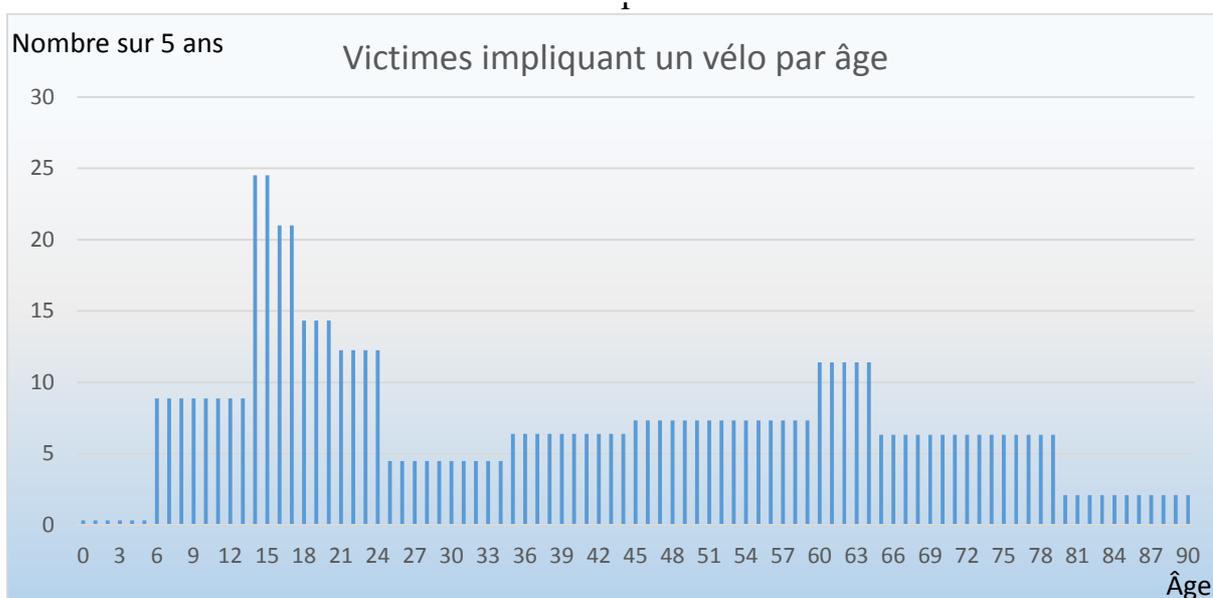
Ce constat fréquemment relayé au niveau national par les associations de promotion du vélo est également vérifié par les chiffres de la sécurité routière dans l'ex région Poitou-Charentes (environ 5 fois plus de morts pour les deux roues motorisées que pour les vélos dans la période 2010-2014).

Or les déplacements en vélo représentaient en France en 2008¹⁸ plus de 60 % des déplacements en deux roues...ainsi sur un déplacement, les deux roues motorisés seraient près de 10 fois plus exposés que les vélos. Ce rapport est même de plus de 20 dans certaines agglomérations (Strasbourg par exemple).

En Poitou Charentes, les accidents impliquant un cycle représentent 6,5 % des victimes d'accidents¹⁹, soit 660 victimes dans la période de 5 ans entre 2010 et 2014 (sont considérées comme victimes les personnes blessées ou tuées). Ils ne représentent toutefois que 4,4 % des tués. Le nombre de tués est donc sous représenté parmi les accidents impliquant un vélo.

A contrario, les motos de plus de 50 cm³ représentent 13,9 % des victimes et 16,5 % des tués. De même, les voitures impliquées dans un accident ont généré 8 805 victimes (87 % des victimes de la route en Poitou Charentes).

Or, il existe une différence fondamentale entre ces types d'accidents. Les victimes des accidents impliquant un vélo sont à 93 % les pratiquants du vélo. Quant aux accidents entraînant un ou plusieurs décès, la situation peut se résumer ainsi en Poitou Charentes sur les 5 dernières années : chaque fois qu'un accident mortel se produit avec un cycliste, c'est le cycliste qui est la principale victime.



Source Concerto (2010-2014) extraite en Poitou-Charentes

Note de lecture du graphique : Toutes les catégories d'âge ne sont pas également vulnérables sur le risque d'accident vélo, le graphique ci-dessous montre qu'il y a deux fois plus de victimes de 14 ans que de 21 ans par exemple

¹⁸ A la date de la dernière enquête ménage déplacement (chiffres les plus récents)

¹⁹ Source Concerto sur la base des rapports de police ou gendarmerie suite à des accidents de la route ayant fait des blessés

Vélo et perspectives

IKV : une expérience menée et les effets attendus d'une mise en œuvre au niveau national

S'il est plus économe que les autres moyens de déplacement, l'usage du vélo engendre toutefois divers frais, ainsi, en moyenne l'achat et l'entretien d'un vélo reviennent à environ 0,20 € par kilomètre²⁰. C'est pour tenir compte des frais réels d'utilisation d'un vélo pour les déplacements domicile-travail mais aussi pour inciter à un usage plus fréquent qu'est créée l'indemnité kilométrique vélo.

Le principe de l'IKV est que l'employeur peut prendre en charge tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant à vélo entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une indemnité kilométrique vélo.

En contrepartie, cette participation de l'employeur aux frais de déplacements de ses salariés entre leur domicile et le lieu de travail réalisés à vélo est exonérée de cotisations sociales, dans certaines limites.

Un décret²¹ paru le 11 février 2016 fixe le montant de l'indemnité (sur la base d'un taux par kilomètre parcouru, soit 0,25€/km) et la possibilité d'exonération de cotisations sociales pour l'employeur, dans la limite de 200 € par an et par salarié.

Cette démarche plébiscitée par les associations d'usagers du vélo a déjà fait l'objet d'une expérimentation en France. Il s'agissait de l'une des 25 mesures du Plan d'action "mobilités actives" (PAMA). Elle a concerné 8 000 salariés répartis dans 18 entreprises volontaires.

L'indemnité a été fixée à 0,25€ par kilomètre et la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail a augmenté de 50 % dans ces entreprises...de plus les distances des déplacements ont été plus importantes que les moyennes servant aujourd'hui de références. En effet, le trajet domicile travail moyen à vélo mesuré dans l'ENTD (enquête nationale transports déplacements. 2008) est de 3,4 km. Les adhérents à l'expérimentation sur l'indemnité kilométrique parcouraient plus de 5km.

Cette expérimentation a donc montré que le levier financier (principale action de ce dispositif) s'avère particulièrement efficace pour faire évoluer les pratiques. Il sera très intéressant de voir l'impact de cette mesure sur l'ensemble du territoire national.

L'essor des vélos à assistance électrique, l'exemple de Poitiers.

Le vélo est souvent décrit comme un moyen de transport accessible à tous. Toutefois, certains reliefs, certaines distances rendent sa pratique sportive alors que seul l'aspect pratique d'un déplacement utilitaire ou domicile travail est recherché.

Le centre-ville de Poitiers, par exemple, est bâti sur un plateau dont l'accès depuis l'immédiate périphérie demande à franchir des dénivelés marqués. La ville serait donc moins accessible que La Rochelle par exemple pour un public cycliste non entraîné.

L'avènement des vélos à assistance électrique (VAE) permet à un plus large public de profiter des aménités du vélo. Les montées s'effectuent sans effort excessif, des distances plus grandes peuvent être parcourues.

Le coût de ces vélos reste toutefois supérieur à ceux d'un vélo de ville classique. Le coût moyen d'un vélo de ville est d'environ 200 €, il est de plus de 1 000 € pour un VAE, auquel s'ajoutent des frais d'entretien et de recharge (autour de 20 €/mois).

Ces frais, moindres que ceux inhérents à l'achat et l'entretien d'un véhicule motorisé, peuvent tout de même représenter un frein pour un public désireux découvrir ce mode de déplacement.

Une solution pratique consiste donc, lorsque c'est possible, à louer ce type de vélo. D'autant qu'une partie de cette location peut être prise en charge par l'employeur au même titre que les abonnements de transports en commun.

Le Grand Poitiers propose près de 700 VAE (et 250 vélos classiques) pour faire face à une demande croissante de la part des usagers. Cet engouement devrait se traduire par une augmentation de la part modale du vélo dans l'agglomération alors même que le Grand Poitiers élabore son « plan vélo ».

²⁰ Source : Ministère de l'Ecologie du développement durable et de l'Energie, collection expertise française, « les développements des modes actifs, le Vélo », avril 2014.

²¹ Décret n° 2016-144 du 11 février 2016 relatif au versement d'une indemnité kilométrique vélo par les employeurs privés

Nouveau tourisme : la Loire à vélo, communication et moyens, un exemple à suivre ?²²

Poussé par une communication importante et la réalisation d'investissements conséquents (50 M€ en 10 ans), l'itinéraire « la Loire à Vélo » est aujourd'hui reconnu au-delà des frontières hexagonales.

Il est même devenu un parcours initiatique pour des touristes souhaitant découvrir le vélo itinérant. Une étude datant de 2010 dresse un panorama en quelques chiffres clés.

Patrimoine culturel gastronomique, environnement et vélo...

Pour près de 4 touristes sur 5 fréquentant le circuit de la Loire à vélo, la possibilité de cheminer à vélo a été un facteur déterminant même si, dans une très grande majorité, ils pratiquent une autre activité durant leur séjour (visites de villes ou villages de monuments ou musées).

Les touristes étrangers à vélo sont plus attirés que les Français par la gastronomie et l'art de vivre (restaurants, visites de caves). Leurs dépenses moyennes sont d'ailleurs supérieures à celles des touristes français à vélo (89 € contre 68 € en 2010).

Des touristes à vélo qui restent plus longtemps

Les touristes à vélo séjournent en moyenne 8 jours dans les régions de la Loire concernées par l'infrastructure de la Loire à vélo, alors que la moyenne des séjours touristiques est de 6 jours dans ces régions. Là encore, les touristes étrangers ont une durée de séjour plus importante que les Français (9,6 jours contre 7 jours). Aussi, le programme La Loire à Vélo atteint ainsi un des objectifs initiaux : allonger la durée moyenne de séjour.

De plus en plus de touristes Français adeptes du vélo en itinérance

Près d'un quart des cyclistes présents sur La Loire à Vélo pratique le vélo en itinérance. Tandis qu'en 2006 seul un tiers des trajets itinérants était réalisé par des Français, leur proportion a aujourd'hui doublé.

L'exemple de la Loire à Vélo montre l'émergence de nouvelles pratiques touristiques chez les Français tout en soulignant les intérêts économiques de ces pratiques (dont l'allongement des séjours, l'adhésion à une offre culturelle etc.).

Réforme du code de la route

Le code de la route en vigueur aujourd'hui est l'héritier de la montée en puissance de l'automobile durant le 20^{ème} siècle. Il s'est principalement bâti sur la recherche de fluidité des itinéraires routiers et leur sécurisation.

Aujourd'hui, la question du partage de la voirie est beaucoup plus prégnante. Divers modes de déplacement, vertueux d'un point de vue environnemental, n'ont pas encore trouvé de véritable place dans les règlements précisés dans le code de la route. Trotinettes, rollers, en usage récréatif ou comme moyens de déplacement domicile-travail assimilés à des piétons rapides n'ont ni leur place sur la route, ni sur les trottoirs...

Cette difficulté ne concerne pas le vélo ; pourtant l'utilisateur du vélo doit souvent faire face à des dilemmes entre respect de la réglementation et prise en compte de sa propre sécurité ou de son confort.

Des réformes récentes du code de la route permettent aujourd'hui de mieux conjuguer ces aspects pour le cycliste. Il s'agit notamment de :

- **Zone 30** : C'est une section ou un ensemble de sections de voies constituant une zone où tous les usagers peuvent circuler. Les entrées et les sorties sont annoncées par une signalisation. La vitesse y est limitée à 30 km/h et toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf si l'autorité investie du pouvoir de police a pris des dispositions différentes.
- **Double sens cyclable** : C'est une rue à double sens dont l'un est exclusivement réservé aux cyclistes. Faisant face aux voitures, ils sont mieux visibles et contribuent à apaiser la circulation.
- **Signalisations spécifiques à certains feux tricolores** : elles permettent aux cyclistes de tourner à droite, à certains feux de circulation, ou de poursuivre un mouvement direct au feu alors qu'il est rouge. Ce dispositif vise à accroître leur sécurité, car il dissocie leur départ de celui des véhicules motorisés. L'extension de cette dernière mesure à un plus grand nombre de carrefours est d'autant plus intéressante sur un « tourne à droite » qu'elle permet de rattraper une bande cyclable (voie dédiée sans risque de collision avec un véhicule motorisé). Aussi, l'extension des pistes ou l'aménagement de bandes cyclables devrait permettre de faciliter cette mise en œuvre.

²² Source : étude de fréquentation et de retombées économiques de la Loire à Vélo, chiffres clés 2010 édité par le Comité régional du tourisme Centre-Val de Loire et la Société publique régionale des Pays de la Loire.

Cohabitation de cette pratique avec les autres moyens de transports : civisme et respect mutuel.

Toutefois malgré ces mesures visant à mieux intégrer le trafic des vélos à celui des véhicules motorisés, l'acceptation d'un mode de déplacement par les autres modes reste un point central...et une vraie difficulté.

Le partage de cet espace public qu'est la route est ressenti comme une privation de liberté pour chacun des groupes d'utilisateurs tandis que des logiques d'usage différentes s'opposent.

La séparation des flux n'est pourtant pas souhaitable partout et certaines rues étroites ne peuvent pas être aménagées avec des bandes cyclables. Soustraire le flux cycliste de la route pour le concentrer sur un inévitable débouché est source d'accident. Les solutions techniques ne peuvent répondre à toutes les situations. Le bon sens des divers usagers doit pallier ces situations à risques par une meilleure compréhension des logiques des autres usagers.



Observation & statistiques

**Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Aquitaine – Limousin - Poitou-Charentes**

Directeur de publication : Patrice Guyot

Rédacteur : Brice Galera

Mission Connaissance et Analyse des Territoires
Pôle Observation Etudes et Statistiques

<http://www.aquitaine-limousin-poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr/observation-etudes-statistiques-r463.html>

Courriel : dvas.scte.dreal-poitou-charentes@developpement-durable.gouv.fr

ISSN : en cours