

Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville

Francis Papon, Inrets

Régis de Solère, Certu

Après une très forte baisse de 1982 à 1994, la part de la marche à pied et du vélo dans les déplacements quotidiens des individus se stabilise, marquant ainsi une inflexion de la tendance. La marche à pied représente 22,3 % des déplacements en semaine en 2008, en légère baisse par rapport à 1994. La part du vélo est stable à 2,7 %.

Pourtant, le parc de vélos détenus par les ménages résidant en France métropolitaine poursuit sa progression : de 21,3 millions en 1994, le nombre de vélos d'adultes est passé à 26,7 millions en 2008. L'usage du vélo, plus masculin, se modifie : son utilisation augmente dans les villes centres des grandes agglomérations et diminue dans les zones rurales et périurbaines. Il est par ailleurs délaissé par les ouvriers et davantage prisé par les cadres. La marche, plus féminine, est typiquement urbaine. Elle est même devenue majoritaire dans les modes de déplacements parisiens.

Le développement exceptionnel de la voiture au cours de la période 1950-1990, et la quasi-absence de la prise en compte de la marche et du vélo dans la planification des transports à cette époque, ont entraîné leur déclin et leur désaffection. Pourtant, la pratique de la marche a commencé à se stabiliser au cours des années 1990.

Aujourd'hui, les questions environnementales sont omniprésentes. À la congestion des agglomérations s'ajoute l'augmentation du prix des carburants, plus rapide que l'indice général des prix à partir de 2004. Ces éléments pourraient inciter les ménages à revoir leur stratégie de mobilité. En matière d'aménagement urbain, un décret issu de la démarche du « Code de la rue » introduit depuis juillet 2008 la « zone de rencontre », zone à priorité piétonne dans laquelle la vitesse est limitée à 20 km/h.

Le recours à la marche à pied et au vélo se stabilise

En 2008, l'ensemble des personnes âgées de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine réalisent en moyenne chaque semaine 250 millions de déplacements à pied et 32 millions de déplacements à vélo. La fréquence des déplacements à pied est de 0,70 déplacement par jour et par personne en semaine, de 0,54 le samedi et de 0,44 le dimanche. La mobilité à vélo est de 0,08 déplacement par jour et par personne en semaine et le samedi, et de 0,07 le dimanche.

Après une très forte baisse de 1982 à 1994 [1], la part des modes de déplacement actifs se stabilise, tout en diminuant légèrement.

En semaine, la marche à pied représente 22,3 % des déplacements (*tableau 1*). Cette proportion baisse légèrement par rapport à 1994. Avec 2,7 % des déplacements, le recours au vélo est relativement stable par rapport à 1994. Eu égard à la forte baisse de la marche à pied et de l'usage du vélo observée entre 1982 et 1994, la dernière décennie marque ainsi une inflexion forte de la tendance. Cette inflexion est confirmée par toutes les enquêtes réalisées localement ces dernières années. Des enjeux environnementaux et économiques plus contraignants, une congestion routière toujours plus importante, des politiques de déplacements volontaristes (telle la mise en place de système de vélos en libre-service) sont autant d'éléments explicatifs de cette évolution.

Encadré 1 : Les modes actifs dans l'ENTD

La marche à pied et le vélo sont des modes de déplacement actifs : ils sont en effet mus par l'action physique de leurs usagers. Les Québécois ont emprunté cette notion de mode de déplacement « actif » aux Anglo-Saxons, et l'étude menée en France en 2008 « Vélo en mode actif » [2] a vulgarisé ce concept. En effet, par rapport aux notions vagues de mode de déplacement « doux » ou négatives de mode « non motorisé », le terme « actif » marque mieux la spécificité de ces modes de déplacement.

L'Enquête nationale transports et déplacements (ENTD 2008) est l'occasion de faire le point sur les pratiques des modes actifs de déplacements. D'une part, elle est l'unique source au niveau national permettant d'estimer le parc des vélos détenus par les ménages, que ce soit des vélos d'adultes (dont l'utilisateur principal est âgé d'au moins 16 ans) depuis l'enquête de 1982 ou des vélos d'enfants depuis 2008. D'autre part, elle décrit les déplacements des individus selon les modes de transport utilisés, notamment le vélo et la marche à pied. Dans le cas d'un déplacement utilisant plusieurs modes de transport, le mode de transport principal est le mode le plus lourd (exemple : tramways dans le cas d'un déplacement utilisant successivement vélo et tramway). Les éventuels modes secondaires sont également connus. Dans cette étude, les déplacements sont analysés avec le seul mode principal de déplacement. Du fait de ce choix, le vélo et la marche sont donc ici des modes de transport exclusifs.

Bien entendu, la marche précède ou succède bien souvent un autre mode de transport. Un temps de marche non nul est déclaré dans environ :

- 46 % des déplacements ;
- 80 % des déplacements dont le mode principal est un transport collectif ;
- 29 % des déplacements dont le mode principal est un deux roues motorisé ;
- 28 % des déplacements dont le mode principal est la voiture particulière à titre de passager ;
- 24 % des déplacements dont le mode principal est la voiture particulière à titre de conducteur ;
- et 17 % des déplacements dont le mode principal est le vélo.

Le vélo est utilisé en combinaison avec d'autres modes de transport de façon marginale, dans environ 0,12 % des déplacements ; 0,09 % avec d'autres véhicules individuels, 0,03 % avec des transports collectifs.

Tableau 1 : Répartition des déplacements locaux en semaine selon le mode de transport principal (en %)

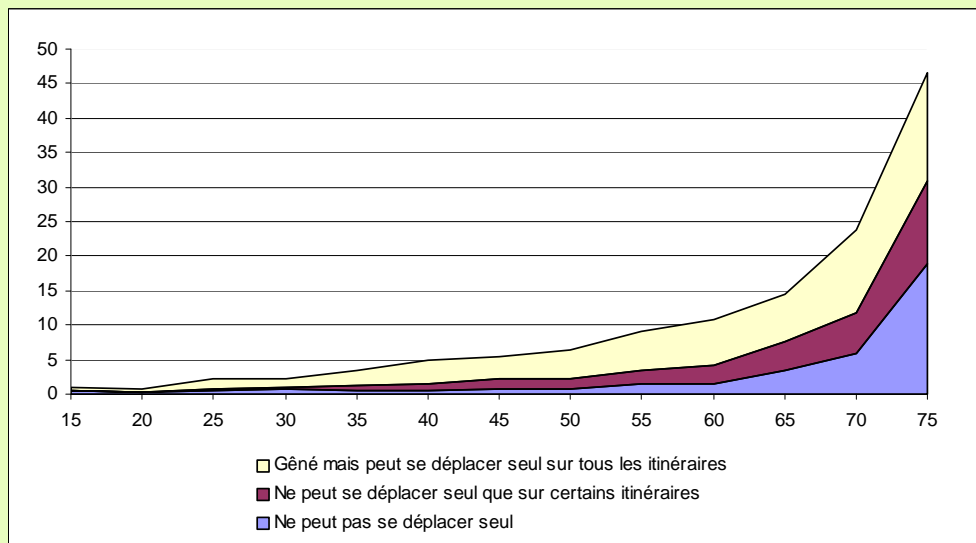
	Marche	Vélo	Transport Collectif	Deux-roues motorisé	Voiture	Total
1982	34,1	4,5	8,6	4,2	48,8	100,0
1994	23,2	2,9	9,0	1,4	63,5	100,0
2008	22,3	2,7	8,4	1,7	64,9	100,0

Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1982, 1994, 2008

Encadré 2 : De plus en plus de personnes gênées physiquement dans leurs déplacements

En 2008, 10,5 % des personnes de 18 ans ou plus déclarent être gênées physiquement ou limitées dans leurs déplacements hors de leur domicile. Ce taux était de 8,4 % en 1994 [3]. Cette augmentation de la gêne est la conséquence directe du vieillissement de la population, car c'est parmi les personnes âgées que les personnes gênées sont les plus nombreuses. Le nombre de personnes âgées de 65 à 74 ans est passé de 5,3 millions en 1994 à 8,5 millions en 2008, et celui des personnes âgées de 75 ans ou plus de 3,2 millions à 5,0 millions. Néanmoins, parmi les personnes de 75 ans ou plus, le pourcentage de personnes gênées a tendance à diminuer du fait de leur meilleur état de santé : cette proportion est passée de 49 %¹ en 1994 à 46 % en 2008.

Personnes gênées dans leurs déplacements, selon trois niveaux de gêne et selon l'âge (en %)



Champ : individus âgés de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

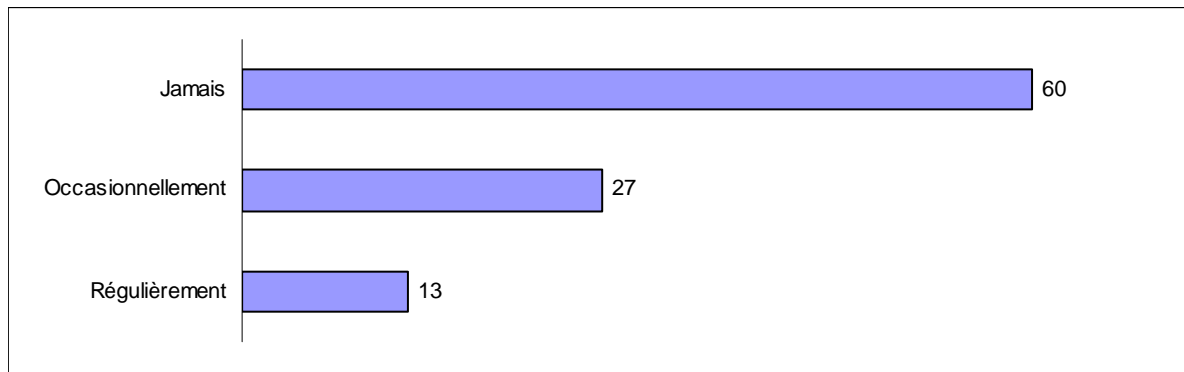
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

6,3 % des personnes déclarent être gênées pour marcher quelques centaines de mètres et 2,1 % supplémentaires ont des difficultés pour rouler à vélo ou en moto. La part non négligeable des personnes gênées dans leurs déplacements ira sans doute en grandissant dans le futur. Cette tendance va à contre-courant de la volonté de développer les modes de déplacement actifs, plus respectueux de l'environnement. Leur prise en compte dans les aménagements urbains est aujourd'hui essentielle.

Deux personnes sur cinq pratiquent le vélo

Si les déplacements à vélo ne concernent que 2,7 % des déplacements totaux, 40 % des personnes de 6 ans ou plus déclarent se déplacer à vélo occasionnellement ou régulièrement (graphique 1). Parmi ces personnes, 82 % aiment se déplacer à vélo alors que 7 % n'aiment pas.

¹ J.-L. Madre, *Comment se déplacent les personnes âgées et/ou handicapées* ; RTS 56, 87-95, 1997

Graphique 1 : Fréquence de la pratique du vélo (en %)

Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
 Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

Encadré 3 : Les bonnes raisons pour ne pas faire de vélo

Cet encadré a été réalisé par Françoise Jacquesson, SOeS

L'enquête permanente sur les conditions de vie des ménages (EPCV), réalisée en 2005 et portant sur l'année 2004, est cohérente avec l'ENTD puisqu'elle estime à 62,5 % la part des personnes qui n'ont pas pratiqué le vélo l'année de l'enquête [4].

Parmi les raisons avancées pour ne pas avoir pratiqué le vélo, les plus fréquemment citées sont :

« Je n'ai pas le temps. »	28,2 % ;
« Je n'ai pas de vélo. »	12,5 % ;
« Je n'en ai pas envie. »	9,3 % ;
« J'ai peur de la circulation. »	8,0 % ;
« Je n'aime pas faire du vélo. »	7,8 %.

42 % des personnes de 6 ans ou plus déclarent faire du sport au moins une fois par semaine. Ces personnes se déplacent aussi plus souvent à vélo : parmi les personnes effectuant deux déplacements à vélo par jour, deux sur trois font du sport au moins une fois par semaine.

Par ailleurs, 59 % des personnes de 6 ans ou plus déclarent marcher plus d'une demi-heure par jour en moyenne – ce qui correspond à la durée recommandée par le ministère de la santé dans le cadre du programme national nutrition/santé.

Des ménages de plus en plus équipés en vélos

Les ménages disposent en 2008 de 35,7 millions de vélos (*tableau 2*). Avec 26,7 millions de vélos pour adultes, cette composante du parc a doublé depuis 1982 et augmenté de 25 % depuis 1994. En 2008, le parc de vélos pour enfants s'élève à 9 millions. 69 % de l'ensemble de ces vélos, soit 24,7 millions de vélos, ont été utilisés au cours des douze derniers mois.

Tableau 2 : Usage du parc de vélos à la disposition des ménages

Parc de vélos	Vélos d'adultes (en millions)	Dont utilisés pour des déplacements utilitaires (en millions)	En %	Vélos d'enfants (en millions)	Ensemble (en millions)
Détenus par les ménages en :					
1982	13,1	nd	nd	nd	nd
1994	21,3	3,6	17,1	nd	nd
2008	26,7	3,8	14,1	9,0	35,7
Dont utilisés :					
depuis douze mois	17,4	3,8	21,6	7,3	24,7
depuis quatre semaines	9,1	2,9	31,6	nd	nd
au moins une fois par semaine	6,7	2,7	39,7	nd	nd
tous les jours ou presque	1,7	1,2	70,8	nd	nd

Champ : parc de vélos détenus par les ménages résidant en France métropolitaine.

Note : un vélo d'adulte est un vélo dont l'utilisateur principal est une personne âgée de 16 ans ou plus.

Note : les déplacements utilitaires concernent les motifs autres que sport et promenade.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1982, 1994, 2008

55 % des ménages n'ont pas utilisé de vélo au cours des douze derniers mois : 42 % des ménages n'ont pas de vélo chez eux et 13 % en ont mais ne s'en sont pas servis. Parmi les 45 % de ménages qui ont utilisé un vélo au cours des douze derniers mois, 12 % n'ont pas utilisé tous leurs vélos : en tout, 25 % des ménages ont un ou des vélos non utilisés. Avoir des enfants incite à recourir au vélo au sein du ménage. Les ménages équipés se servent plus souvent de leurs vélos pour enfant (81 % de vélos utilisés) que de leurs vélos pour adulte (65 %).

Tableau 3 : Répartition des ménages selon l'équipement en vélos (en %)

	Ménages non équipés		Ménages mono-équipés		Ménages multi-équipés		Ensemble	
	1994	2008	1994	2008	1994	2008	1994	2008
Vélos d'adulte	50	47	23	23	27	31	100	100
Vélos d'enfant	nd	80	nd	9	nd	10	nd	100
Ensemble	nd	42	nd	20	nd	37	nd	100

Champ : ménages résidant en France métropolitaine.

Lecture : en 2008, 23 % des ménages ont un seul vélo d'adulte, 9 % ont un seul vélo d'enfant et 20 % des ménages ont un seul vélo adulte ou enfant.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

Le nombre moyen de vélos par adulte est passé de 0,47 en 1994 à 0,55 en 2008. Comme pour l'automobile, cette croissance résulte à la fois d'une hausse du taux d'équipement (recul de trois points de la part des ménages non équipés, ceux-ci devenant minoritaires) et de l'accroissement du multi-équipement (*tableau 3*). Entre 1994 et 2008, l'équipement en vélos d'adultes est passé de 93 à 109 vélos pour 100 ménages, soit une augmentation de 17 %. Cependant, malgré l'augmentation du taux d'équipement, la mobilité en vélo reste stable (en proportion comme en nombre de déplacements) : les vélos sont donc de moins en moins utilisés.

Enfin, l'équipement des ménages en vélos d'adultes croît avec la motorisation (*tableau 4*). De plus, à motorisation donnée, l'équipement en vélos augmente avec la taille du ménage. L'équipement en vélo des ménages sans automobile ou avec une seule auto recule entre 1994 et 2008. En revanche, les

ménages multi-équipés en auto le sont également souvent en vélo et leur nombre de vélos s'accroît entre 1994 et 2008.

Tableau 4 : Équipement des ménages en vélos en fonction de la motorisation

Motorisation	Nombre de vélos d'adulte pour 100 ménages	
	1994	2008
Pas de voiture	34	29
Une voiture	87	83
Deux voitures	151	158
Trois voitures ou plus	185	223

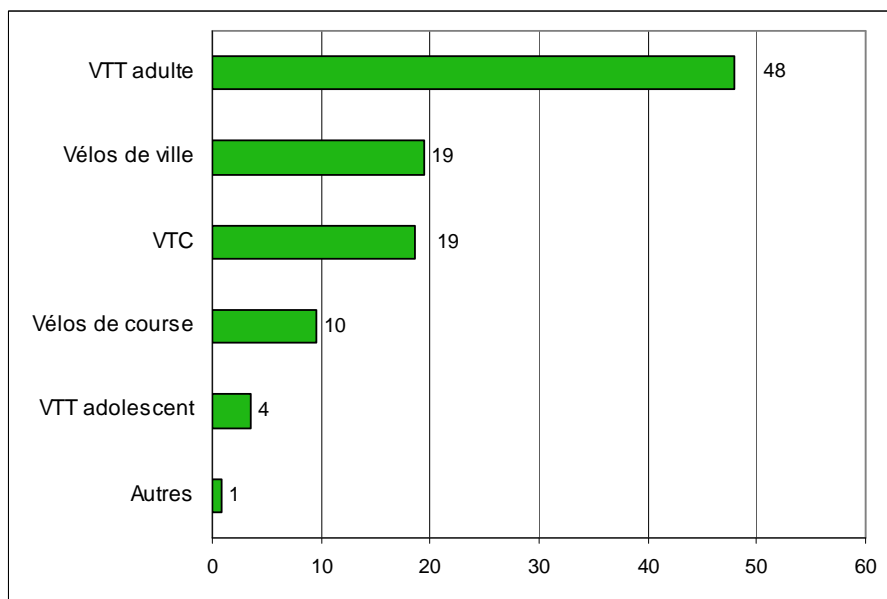
Champ : ménages résidant en France métropolitaine.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 1994, 2008

Un vélo sur deux est un VTT d'adulte

Le parc français de vélos pour adultes est constitué de 48 % de vélos tout terrain (VTT) d'adultes dont les hommes sont les plus adeptes (*graphique 2*). Entre 50 et 75 ans, ceux-ci possèdent plus souvent des vélos de course qui représentent 10 % du parc. Les femmes ont davantage de vélos tout chemin (VTC) et de vélos de ville lorsqu'elles ont plus de 40 ans.

Graphique 2 : Répartition des vélos d'adultes détenus par les ménages, par type de vélo (en %)



Champ : ménages résidant en France métropolitaine.

Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

Le vol, un frein à la pratique du vélo

2,1 % des ménages ont déclaré avoir subi un vol de vélo au cours des douze mois précédant l'enquête. Suite au vol, dans 24 % de ces ménages, un membre du ménage a renoncé à la pratique du vélo. Le vol concerne 2,8 % des ménages équipés et 1,2 % des ménages non équipés au moment de l'enquête, ces derniers n'en ayant pas encore racheté ou bien ayant renoncé à faire du vélo, suite au vol.

Assez logiquement, le taux de vol est moins élevé quand il y a un local vélo dans les parties communes des immeubles.

Encadré 4 : Quels sont les ménages bien équipés en vélos ?

Un modèle linéaire, expliquant le nombre de vélos (adultes et enfants) du ménage en fonction de ses diverses caractéristiques, montre que l'équipement du ménage en vélos augmente de 0,54 vélo pour chaque enfant supplémentaire, de 0,35 pour chaque adulte, de 0,26 pour chaque voiture et de 0,20 pour chaque deux-roues motorisé.

Toutes choses égales par ailleurs, il est supérieur de 0,43 en Alsace, de 0,22 en Pays de la Loire, mais est inférieur de 0,39 dans les régions méditerranéennes, de 0,29 en Île-de-France et de 0,23 dans le Nord-Pas-de-Calais, par rapport aux autres régions.

Il diminue aussi de 0,58 pour les ménages dont la personne de référence a de 18 à 29 ans, et de 0,61 pour les ménages dont la personne de référence a 70 ans ou plus, par rapport aux ménages dont la personne de référence a de 40 à 49 ans (les plus équipés).

Il diminue encore de 0,19 si la personne de référence du ménage est agriculteur, artisan ou commerçant, et de 0,18 si la personne de référence est employé ou ouvrier, par rapport aux autres catégories sociales.

Il augmente de 0,42 pour les ménages dont la personne de référence est titulaire d'un diplôme supérieur, de 0,28 avec le bac, de 0,19 avec un diplôme inférieur, par rapport aux sans diplômes. L'équipement diminue aussi de 0,55 en habitat collectif par rapport à l'habitat individuel ; mais il augmente de 0,10 en présence d'un local collectif à vélos ; il augmente aussi de 0,18 s'il y a des pistes cyclables à proximité du domicile.

Le ménage type bien équipé en vélos serait ainsi constitué de quadragénaires diplômés du supérieur ayant des enfants, disposant par ailleurs de voitures, résidant en Alsace, et en habitat individuel.

À vélo, le casque est très peu porté

77 % des personnes qui se déplacent à vélo ne portent jamais de casque, et seulement 14 % le portent systématiquement. Les enfants de 6 à 10 ans sont plus protégés puisqu'ils sont 43 % à toujours porter le casque lors d'un déplacement en vélo.

0,28 % des individus âgés de 6 ans ou plus, soit environ 150 000 individus, ont déclaré avoir eu un accident en tant que piéton dans les cinq dernières années précédant l'enquête de 2008. Ce chiffre s'élève à 0,35 % pour les cyclistes, soit environ 200 000 individus. Parmi les cyclistes, la fréquence des accidents diminue fortement avec l'âge, tout comme la pratique du vélo.

Faire ses courses à pied, du sport à vélo

La marche à pied comme le vélo sont délaissés pour les déplacements liés au travail, pour lesquels les distances parcourues sont les plus longues et où le facteur temps est un critère majeur pour le choix du mode de transport (*tableau 5*). Ils sont bien entendu un moyen de faire du sport, de se promener ou encore de se rendre sur un lieu de pratique sportive (54,0 %). Mais ils sont également pratiqués pour se rendre sur les lieux d'études (35,6 %). Dans ce dernier cas, la proximité des lieux d'activité et l'âge des personnes jouent un rôle déterminant. La marche à pied est également plus souvent pratiquée pour les achats, le vélo pour rendre visite à des parents ou amis. Quand il s'agit d'accompagner des proches, la proportion de personnes marchant à pied est à peu près la même que pour l'ensemble des déplacements, tandis qu'elle est beaucoup plus faible pour le vélo.

Tableau 5 : Répartition des déplacements locaux en semaine selon le motif et le mode de transport (en %)

	Marche	Vélo	Transport collectif	Deux-roues motorisé	Voiture	Total
Travail	10,3	2,0	9,5	2,6	75,6	100,0
Études	32,3	3,3	25,3	1,4	37,7	100,0
Achats	26,6	2,2	3,7	0,9	66,6	100,0
Visites	19,3	3,5	4,2	4,4	68,5	100,0
Sport	46,0	8,0	4,3	0,7	41,1	100,0
Autres	22,3	1,8	5,2	0,9	69,8	100,0
Ensemble	22,3	2,7	8,4	1,7	64,9	100,0

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

Définition : les déplacements locaux sont les déplacements réalisés dans un rayon de moins de 80 km.

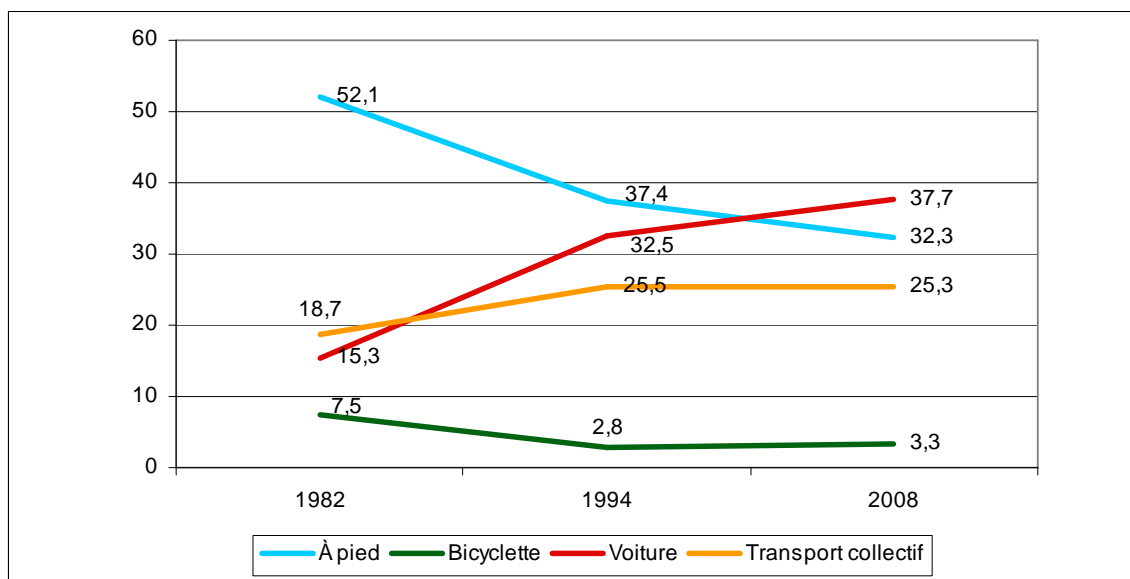
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

Déplacements pour les études : moins à pied, plus à vélo

En semaine et sur leur créneau de prédilection, les modes actifs évoluent de façon contrastée par rapport aux précédentes enquêtes.

La proportion des personnes qui marchent à pied pour se rendre sur leur lieu d'études continue de décroître, mais la baisse est cependant moins forte qu'entre les deux précédentes enquêtes (*graphique 3*). La poursuite de la motorisation des déplacements pour ce motif s'est d'ailleurs nettement ralentie par rapport à la décennie précédente. Cette inflexion a également été observée dans les dernières enquêtes locales menées à Lille et à Lyon en 2006. La proportion des personnes recourant au vélo pour se rendre sur leur lieu d'études passe, quant à elle, de 2,8 % en 1994 à 3,3 % en 2008, ce qui constitue une inversion de tendance. Les démarches en faveur de l'écomobilité scolaire (plans de déplacements d'établissements scolaires, pédibus, vélobus, etc.) renforceront probablement cette tendance dans les années qui viennent.

Graphique 3 : Déplacements locaux en semaine pour se rendre sur le lieu d'études selon le mode de transport – évolution depuis 1982 (en %)



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

Lecture : 37,7 % des individus en 2008 vont sur leur lieu d'études en voiture. Ils étaient 32,5 % en 1994.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 1982, 1994, 2008

En dehors de déplacements vers les lieux d'études, il n'y a pas d'évolution contrastée de la pratique du vélo et de la marche à pied, selon les autres motifs. Il y aurait même une légère érosion.

Pour effectuer leurs achats, 27 % des personnes y sont allées à pied, en 1994 comme en 2008 ; ils étaient 45 % en 1982. Pourtant, deux fois sur trois, les automobilistes partis faire des courses repartent de leur déplacement bredouille ou avec des achats tenant dans les poches ou dans un panier.

Plus de vélo le week-end, et plus de marche à pied le dimanche

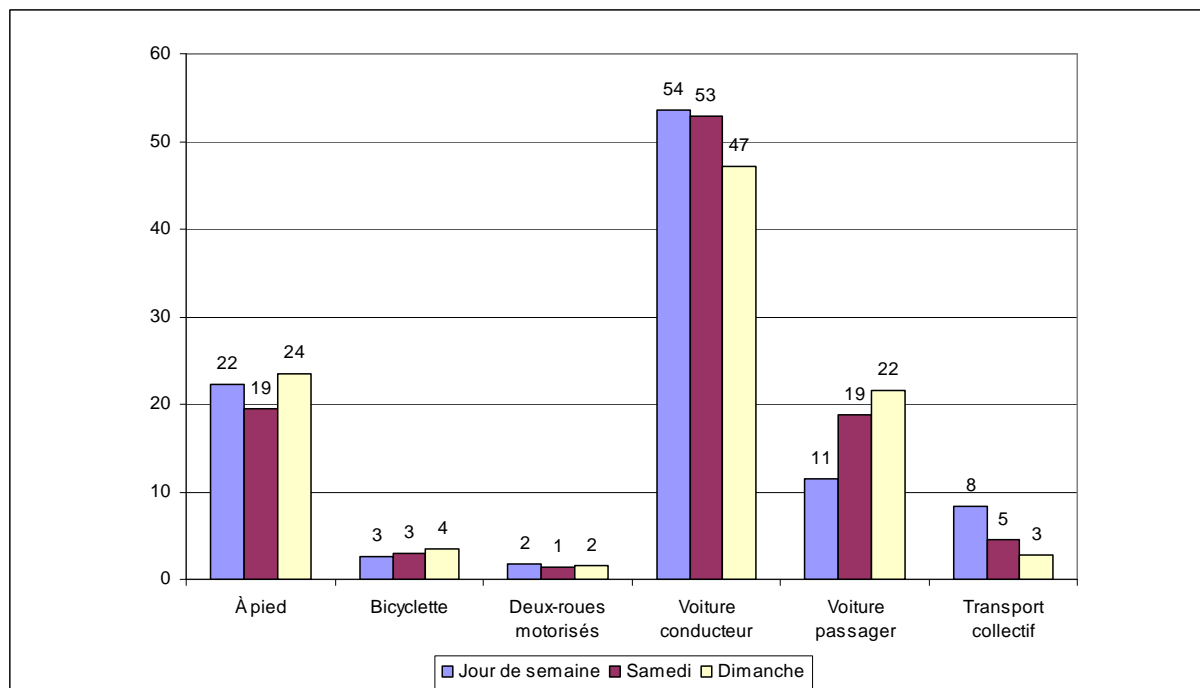
Par rapport à la mobilité en semaine, tous modes confondus, le nombre de déplacements réalisés par les individus un jour de week-end, est plus faible : - 12 % le samedi et - 41 % le dimanche.

De plus, le week-end, les modes de transport utilisés ou les motifs de déplacement diffèrent du reste de la semaine (*graphique 4*).

Le vélo est un peu plus utilisé le week-end. Il occasionne 3,0 % des déplacements le samedi et 3,6 % le dimanche, contre 2,7 % en semaine. Mais il n'y a pas beaucoup de différence en nombre de déplacements par personne et par jour : 0,07 le dimanche contre 0,08 du lundi au samedi.

En revanche, pour la marche, c'est plus nuancé. Sa part modale est de 22,3 % en semaine, plus faible le samedi (19,4 %) et plus forte le dimanche (23,5 %), mais pas suffisamment pour compenser la baisse de la mobilité ce jour-là. La fréquence des déplacements à pied est de 0,70 déplacement par jour et par personne en semaine, de 0,54 le samedi et de 0,44 le dimanche.

Graphique 4 : Proportion des différents modes de déplacements locaux selon les jours, en semaine et le week-end



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

Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

Une analyse par motif fait ressortir plusieurs enseignements :

- le samedi, jour où plus du tiers des déplacements se font pour effectuer des achats, est le jour de la voiture, surtout pour les passagers. La marche, en particulier, est beaucoup moins pratiquée pour ce motif le samedi (part modale de 20 %) qu'en semaine (27 %) ;
- les activités sportives et de promenade, plus importantes le week-end qu'en semaine, représentent jusqu'à 22 % des déplacements du dimanche. Pour ce motif, les modes de déplacement actifs sont davantage pratiqués, et en particulier le vélo pour lequel la part des déplacements s'élève à 9 % ;
- le samedi, les élèves marchent moins à pied et utilisent moins les transports collectifs pour se rendre sur leur lieu d'études ; ils ont davantage recours au vélo et à la voiture, comparativement au reste de la semaine ;
- enfin, les visites du dimanche à la famille ou à des amis, qui représentent ce jour-là 28 % des déplacements, se font surtout en voiture, très peu à pied (part modale de 13 %).

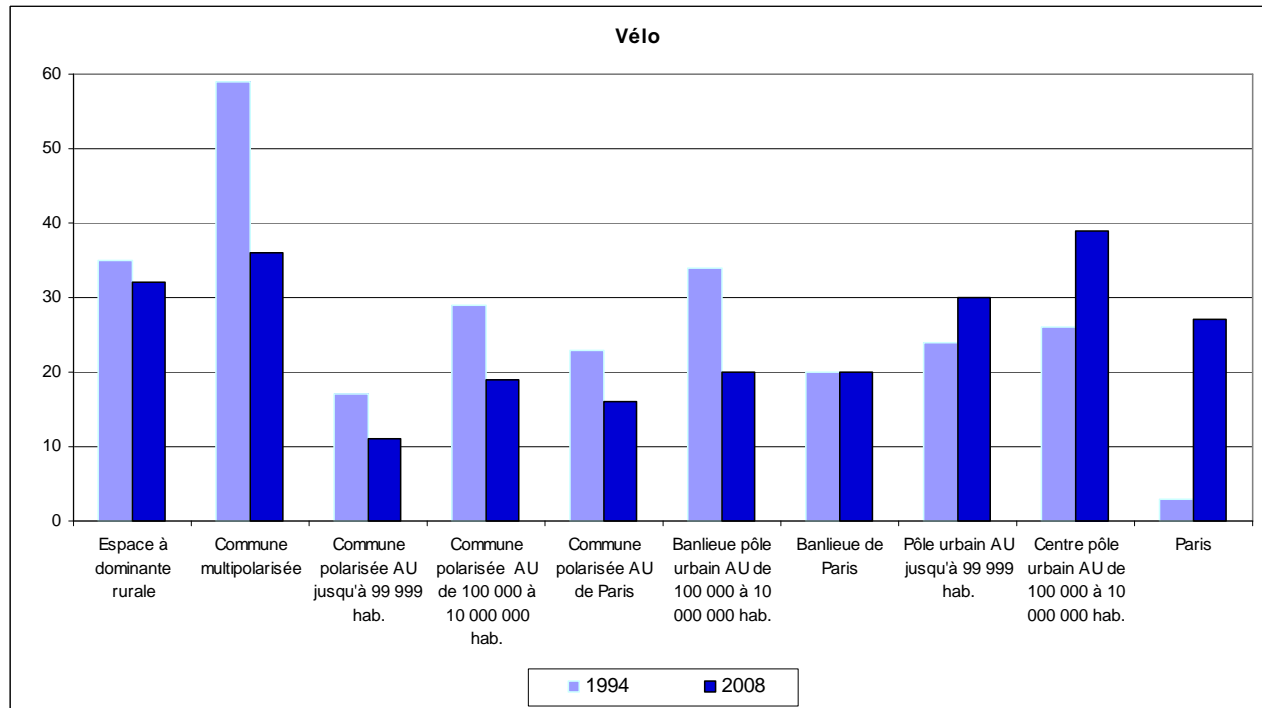
Moins de vélo quand il gèle dehors !

La marche à pied n'est pas une activité influencée par les saisons ou la météo. Seules une pluie forte ou une température inférieure à 0 °C entraînent une légère diminution de sa pratique. En revanche, la pratique du vélo s'adapte aux saisons : la proportion de déplacements à vélo varie du simple au triple entre les mois de novembre - décembre et l'été. L'utilisation du vélo diminue particulièrement lorsque les températures deviennent inférieures à 0 °C. En revanche, des pluies faibles ne découragent pas les usagers du vélo.

Plus de marche à pied et de vélo en ville

Du fait de contraintes plus fortes sur la circulation et le stationnement des voitures, d'aménagements piétons et cyclables de meilleures qualités et d'une plus grande proximité des services et des équipements, les modes de déplacement actifs – en particulier la marche – sont davantage pratiqués dans les villes centres des grandes agglomérations (*graphiques 5a et 5b*). Ils sont au contraire délaissés dans le périurbain. De la même façon, l'habitat collectif favorise la pratique de la marche à pied (36 % des déplacements contre 14 % en habitat individuel).

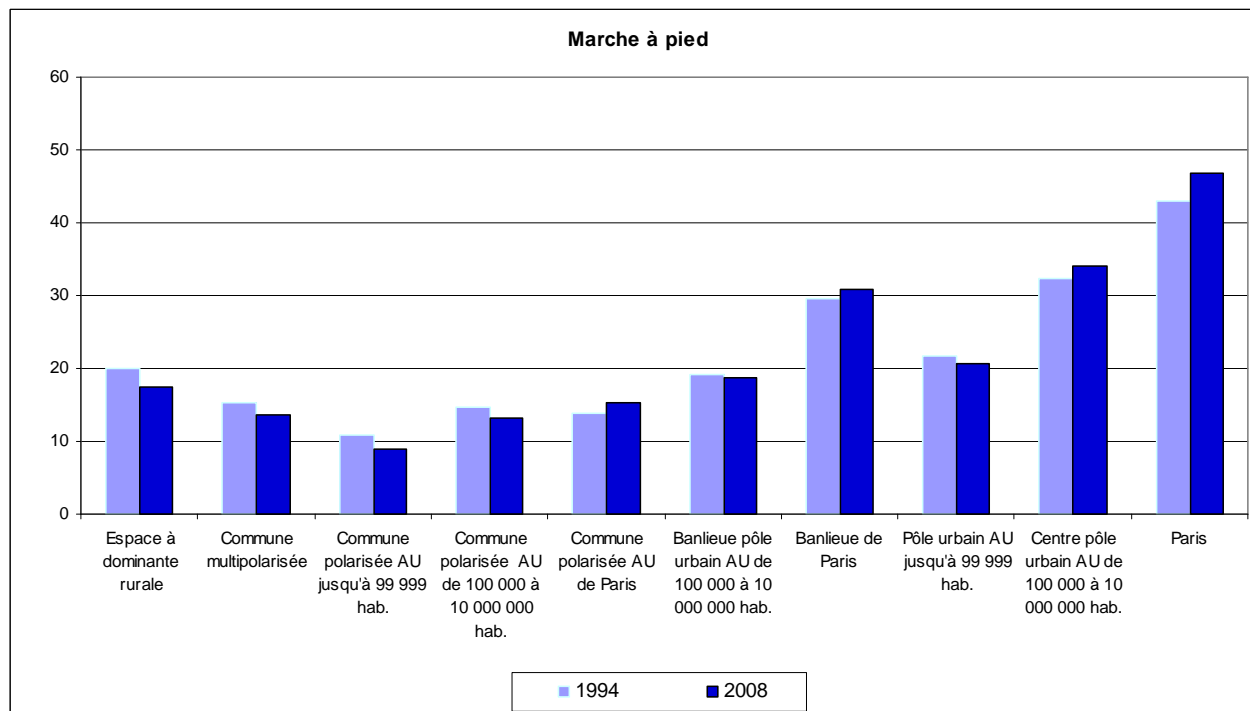
Graphique 5a : Part du vélo dans les déplacements locaux de semaine, selon le type de commune de résidence (en %)



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

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports et déplacements 1994, 2008

Graphique 5b : Part de la marche à pied dans les déplacements locaux de semaine, selon le type de commune de résidence (en %)



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports et déplacements 1994, 2008

Mais la marche et le vélo présentent aussi des différences notoires de territoires. La marche est particulièrement développée à Paris et dans sa banlieue, alors que le vélo y a un score moyen. En revanche, le vélo reste fort dans les communes multipolarisées et dans l'espace à dominante rurale, alors que la marche y est faible.

Par rapport à 1994, l'usage du vélo a fortement progressé pour les parisiens (de 0,3 % à 2,7 %), les résidents des centres des grandes aires urbaines (de 2,6 % à 3,9 %), et dans une moindre mesure les résidents des centres des petites aires urbaines (de 2,4 % à 3,0 %). S'il est stable dans la banlieue de Paris, son usage a reculé partout ailleurs, dans les périphéries des villes de province. Le fait de recourir plus souvent au vélo dans les déplacements en ville est un événement marquant de la dernière décennie. Il est également constaté dans quelques enquêtes réalisées dans certaines agglomérations françaises depuis 2006. Le déploiement, progressif, des systèmes de vélos en libre-service (VLS) devrait renforcer cette tendance dans les années futures.

Dans l'aire urbaine de Paris, y compris dans sa partie périurbaine, et dans les centres des grandes aires urbaines, les habitants marchent plus souvent à pied que quatorze ans plus tôt. C'est l'inverse dans les communes rurales hors Île-de-France. Dans les banlieues non franciliennes, la pratique de la marche à pied est stable.

Pour toutes les tailles d'aire urbaine, la marche et le vélo décroissent fortement du centre vers la périphérie.

Un essor du vélo à Paris

La marche domine les déplacements internes dans Paris et sa petite couronne. À Paris, sa part modale est passée de 51 % en 1994 à 55 % en 2008. Cette façon de se déplacer augmente également dans le Centre Est comme dans l'Est (de 22 à 26 %), mais diminue dans le Nord-Pas-de-Calais (de 30 à 20 %).

Tableau 6 : Les systèmes de vélos en libre circulation

Commune	Date de mise en service	Système	Nombre de vélos	Nombre de stations
Rennes	06/06/1998	Vélo à la carte	200	25
Lyon	19/05/2005	Vélo'v	4 000	343
La Rochelle	01/09/2005	Libre-service vélos	110	11
Orléans	25/06/2007	Vélo +	300	28
Montpellier	28/06/2007	Véломagg'	1 200	50
Aix-en-Provence	29/06/2007	V'hello	200	16
Paris	15/07/2007	Vélib'	20 600	1 451
Mulhouse	15/09/2007	Vélocité	200	20
Besançon	25/09/2007	Vélocité	200	30
Marseille	12/10/2007	Le vélo	1 000	100
Toulouse	16/11/2007	Vélô Toulouse	2 400	135
Rouen	22/12/2007	Cy'cl'ic	175	14
Amiens	16/02/2008	Vélam	313	26
Perpignan	27/02/2008	BIP !	150	15
Dijon	29/02/2008	Velodi	350	33
Caen	22/03/2008	V'eol	350	40
Nantes	05/05/2008	Bicloo	700	79

Source : Certu

À Paris, ville jusqu'alors peu connue pour la forte présence de cyclistes, l'utilisation du vélo a connu un essor remarquable : la part du vélo dans les déplacements quotidiens passe de 0,5 % en 1994 à 2,9 % en 2008. La mise en service du système Vélib' en juillet 2007, soit au début de l'enquête, y est sans doute pour beaucoup (*tableau 6*). Au cours de la période de collecte de l'enquête, d'avril 2007 à avril 2008, la part du vélo dans les déplacements des Parisiens a d'ailleurs significativement augmenté. Des hausses moins fortes de l'usage du vélo sont également observées en petite couronne (l'effet Velib' sur la pratique du vélo personnel en banlieue ?) ou dans l'Est de la France. En revanche, des baisses sensibles sont constatées dans le Nord-Pas-de-Calais, l'Ouest et le Sud-Ouest.

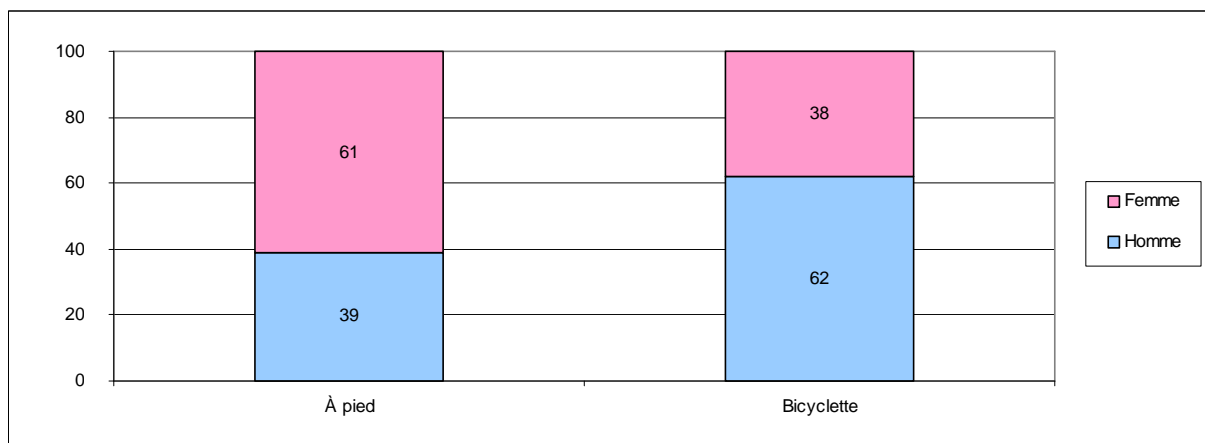
Dans les centres des pôles urbains des grandes agglomérations, les systèmes de vélos en libre-service semblent également avoir un effet positif sur l'usage du vélo. La mise en place des dispositifs, la plupart du temps en cours d'enquête, ne permet pas d'apprécier pleinement les effets.

La marche plutôt féminine, le vélo plutôt masculin

En semaine, les femmes marchent plus souvent à pied que les hommes : sur 100 déplacements à pied, 61 sont effectués par des femmes. C'est l'inverse pour le vélo : sur 100 déplacements à vélo, 62 sont effectués par des hommes (*graphique 6*). Les femmes marchent également de plus en plus souvent à pied : 61 % des déplacements en 2008 contre 58 % en 1994. Cette « féminisation » de la marche à pied est observée partout en Europe.

Le week-end, la différence entre hommes et femmes s'atténue pour la marche à pied. Au contraire, les hommes font encore plus de vélo (70 % des déplacements à vélo le dimanche).

Graphique 6 : Répartition des déplacements locaux de semaine des piétons et des cyclistes selon le sexe (en %)

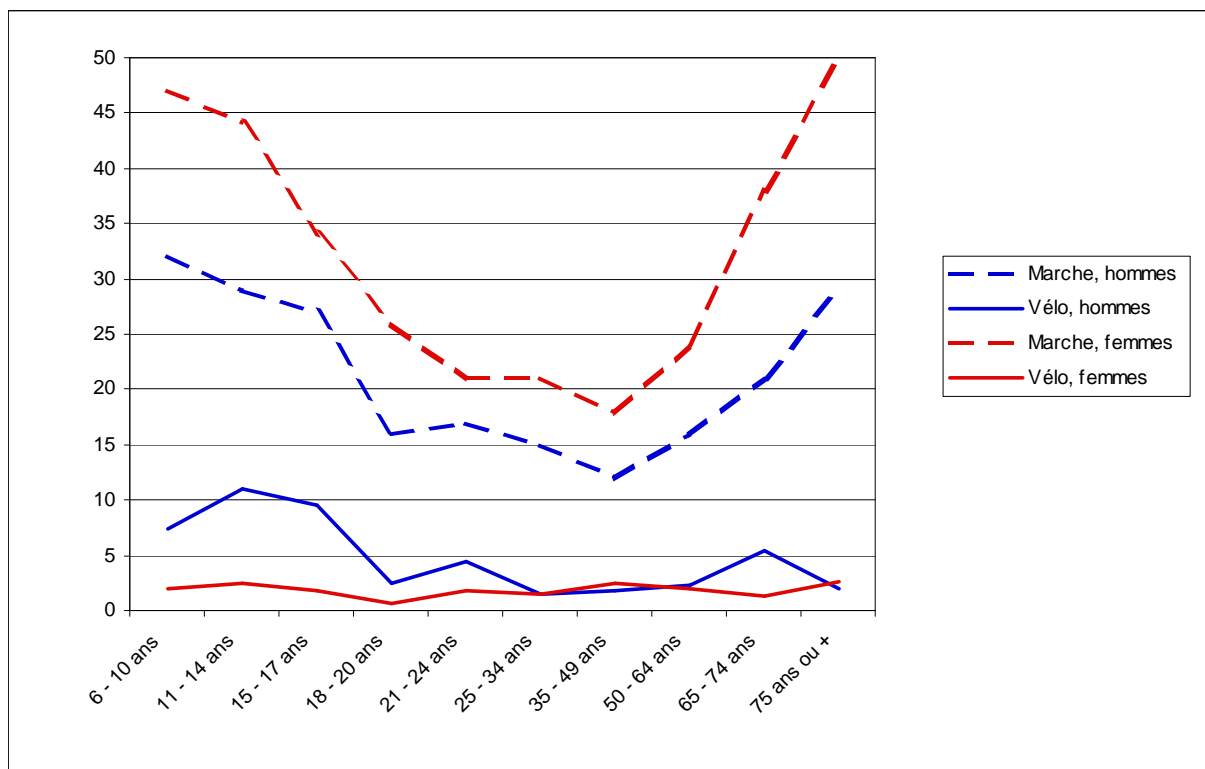


Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
 Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

L'âge est également un déterminant fort de l'usage des modes actifs que sont la marche à pied et le vélo (graphique 7). Comme en 1994, la marche est davantage pratiquée par les plus jeunes (de 6 à 17 ans), et par les plus âgés, et surtout par les femmes. Chez les jeunes, les filles de 11 à 14 ans marchent plus que les garçons.

Comme en 1994, c'est chez les garçons de 11 à 17 ans qu'on trouve le plus de cyclistes. Les hommes de 65 à 74 ans sont également souvent des adeptes du vélo.

Graphique 7 : Part de la marche à pied et du vélo, dans les déplacements locaux en semaine des hommes et des femmes, selon l'âge (en %)



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
 Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

L'usage du vélo se renforce parmi les cadres

Les retraités et les étudiants sont des utilisateurs privilégiés des modes de déplacement actifs. Les retraités marchent cependant moins qu'en 1994. Les autres inactifs (chômeurs, personnes au foyer) sont également des adeptes de la marche et du vélo.

Les personnes actives ayant un emploi marchent moins que les inactifs. Parmi ces actifs, ce sont les personnels des services aux particuliers et les professions libérales qui marchent le plus souvent. Au contraire, les chefs d'entreprise, les artisans, et les contremaîtres marchent moins.

Au sein des différentes catégories socioprofessionnelles, les ouvriers agricoles, les personnels des services aux particuliers et les cadres du secteur public se déplacent plus souvent à vélo. Par rapport à 1994, la proportion de déplacements à vélo durant la semaine diminue pour les ouvriers tandis qu'elle se renforce pour les cadres ; elle passe de 0,5 % en 1994 à 0,8 % en 2008 pour les cadres du privé, de 1,8 % à 3,9 % pour les cadres du public et de 1,3 % à 2,9 % pour les professions libérales. De manière générale, les salariés du public utilisent plus le vélo que les salariés du privé en semaine, mais moins le dimanche.

La durée des déplacements à pied ou à vélo augmente également

De 1994 à 2008, la durée moyenne de déplacement augmente, quel que soit le mode de transport ou de déplacement. La marche à pied et le vélo n'échappent pas à cette tendance, puisque la durée moyenne d'un déplacement à pied passe de 12,6 à 13,4 minutes, et celle d'un déplacement à vélo de 13,9 à 16,2 minutes, sur la même période. Les durées des déplacements à pied ou à vélo restent toujours plus faibles, même si le vélo est le mode dont la durée moyenne des déplacements a le plus augmenté au point de rattraper la durée des deux-roues motorisés (tableau 7).

Tableau 7 : Durée moyenne des déplacements locaux de semaine par mode de transport (en minutes)

Mode de transport	Durée 1994	Durée 2008
Marche	12,6	13,4
Vélo	13,9	16,2
Deux-roues motorisé	15,3	16,2
Voiture	16,3	17,0
Transport collectif	36,5	38,0

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

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

Si la majorité des déplacements de semaine (65 %) durent moins de 15 minutes, c'est encore plus vrai pour la marche à pied, qui trouve donc sa pertinence sur des déplacements courts : 79 % des déplacements à pied sont réalisés en moins de 15 minutes.

En considérant les vitesses moyennes de déplacement stables dans le temps², trois déplacements à pied sur quatre se font sur des parcours de moins de 900 mètres et trois déplacements à vélo sur quatre également sont réalisés pour des destinations situées à moins de 3,2 km. Il faut enfin noter la part modale relativement importante du vélo (3,8 %) pour les déplacements de plus de 90 minutes, principalement sportifs.

² L'enquête de 1994 avait estimé les vitesses moyennes des déplacements à pied et à vélo respectivement à 3,6 km/h et 9,7 km/h.

À pied comme à vélo, les durées de parcours sont fiables

Les modes de déplacement actifs sont les plus fiables, et ceux pour lesquels les prévisions de temps de parcours sont les plus sûrs. En effet, les piétons et les cyclistes trouvent moins souvent que les usagers des transports collectifs ou les automobilistes le trajet réel plus long que la prévision : environ 6 % des piétons ou des cyclistes sont retardés contre 10 % pour les autres usagers. Inversement, les cyclistes sont le plus fréquemment agréablement surpris par la brièveté de leur temps de parcours.

Code de la rue, sécurisation, plans de déplacements d'entreprises... Ou comment favoriser les déplacements à pied ou à vélo

La marche à pied demeure un mode de déplacement privilégié pour faire des achats, pour se promener ou pour se rendre sur son lieu d'études. Sa pratique est très urbaine. Des démarches telles que le « Code de la rue » vont permettre de favoriser son usage dans les zones urbaines denses, mais sa pratique peut se développer également pour des déplacements de courte distance dans des zones où les contraintes à l'usage de la voiture sont faibles.

Le recours au vélo comme mode de déplacement progresse en ville mais diminue en zones périurbaine et rurale. Les Français qui s'équipent de plus en plus d'un vélo, sont nombreux à l'utiliser occasionnellement et pourtant, l'usage régulier du vélo reste très minoritaire. Des progrès sur le stationnement et la sécurisation des vélos, ainsi qu'un développement des aménagements permettant de circuler en sécurité, sont un enjeu important pour poursuivre la tendance actuelle et développer son usage utilitaire quotidien, notamment entre centre-ville et périphérie.

La marche à pied comme le vélo sont peu utilisés pour se rendre au travail. Optimisation de la chaîne des déplacements par les salariés ? Distances domicile-travail trop longues ? Facilité de stationnement au lieu de travail ? Les plans de déplacements d'entreprises (PDE) sont aussi un moyen de faire évoluer les mentalités et les pratiques, et de promouvoir en particulier les modes de déplacement actifs – marche à pied et vélo –, mais également trottinette, vélo à assistance électrique, etc.

Enfin, une part croissante de la population est gênée physiquement pour se déplacer. À l'heure du vieillissement de la population, un autre enjeu sera de favoriser l'accessibilité tout au long de la chaîne de déplacement et d'assurer en particulier le droit à la mobilité aux piétons gênés physiquement.

Encadré 5 : Et ailleurs, en Europe ?

Du fait de méthodes d'enquêtes différentes d'un pays à l'autre, les données disponibles sont le plus souvent difficilement comparables. Il est donc préférable d'analyser les évolutions dans le temps.

En Suisse :

Dans un contexte de stabilisation des distances parcourues par personne au niveau national, entre 2000 et 2005, les distances parcourues à pied se sont accrues de 20 %, et celles à vélo ont diminué de 20 %. Cette tendance est également observée dans les principales agglomérations (Zurich, Bâle, Berne, Genève, Lausanne), où la proportion des déplacements à pied augmente sensiblement tandis que celle du vélo diminue légèrement. Ces évolutions concernent en particulier les déplacements des enfants et adolescents pour se rendre sur leur lieu d'études.

Au Royaume-Uni :

Comme en Suisse, les distances parcourues sont globalement stables au Royaume-Uni depuis le début des années 2000. Le nombre moyen de déplacements à pied par personne et par an a chuté de 16 % entre 1996 et 2003, et s'est stabilisé depuis. La distance moyenne parcourue à pied chaque année par les Britanniques est en revanche restée stable entre 1995 et 2006, autour de 300 kilomètres par personne et par an.

L'évolution de l'usage du vélo se caractérise par une baisse d'environ 15 % du nombre de déplacements et des distances parcourues entre 1996 et 2003, puis par une stabilisation de la pratique depuis 2003.

En Belgique :

À défaut de pouvoir observer les évolutions, il faut souligner dans ce pays l'éventuel impact d'une spécificité culturelle sur la pratique du vélo : en 1999, la part de marché du vélo était de 2 % en Wallonie et de 13 % en Flandres !

Au Pays-Bas :

Les Pays-Bas sont réputés pour leur culture « cycliste » forte. Les chiffres le confirment : la proportion de déplacements à vélo s'élève à 26 % au niveau national. Elle atteint 34 % pour les déplacements de moins de 7,5 km, qui représentent 70 % des déplacements. Néanmoins, cette forte pratique du vélo se fait davantage au détriment des transports collectifs que de la voiture.

Sources :

Suisse : micro-recensements 1994, 2000 et 2005, OFS/ARE

Royaume-Uni : National Travel Survey, Department for Transport

Belgique : enquête Mobel 1999, Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles. Les données de l'enquête de 2009 ne sont pas encore disponibles.

Pays-Bas : Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Le vélo aux Pays-Bas, 2009

Bibliographie

- [1] **Les modes oubliés : marche, bicyclette, cyclomoteur, motocyclette**
Papon Francis, *RTS* n°56, juillet-septembre 1997, pp. 61-75

- [2] **Le vélo en mode actif**
Rieg Julie, PreditT/CVC/JCD/RATP/Vinci, 2008

- [3] **Comment se déplacent les personnes âgées et/ou handicapées**
Madre Jean-Loup, *RTS* n°56, juillet-septembre 1997, pp. 87-95

- [4] **Pratique sportive et activités culturelles vont souvent de pair**
Muller Lara, *Insee Première* n°1008, mars 2005