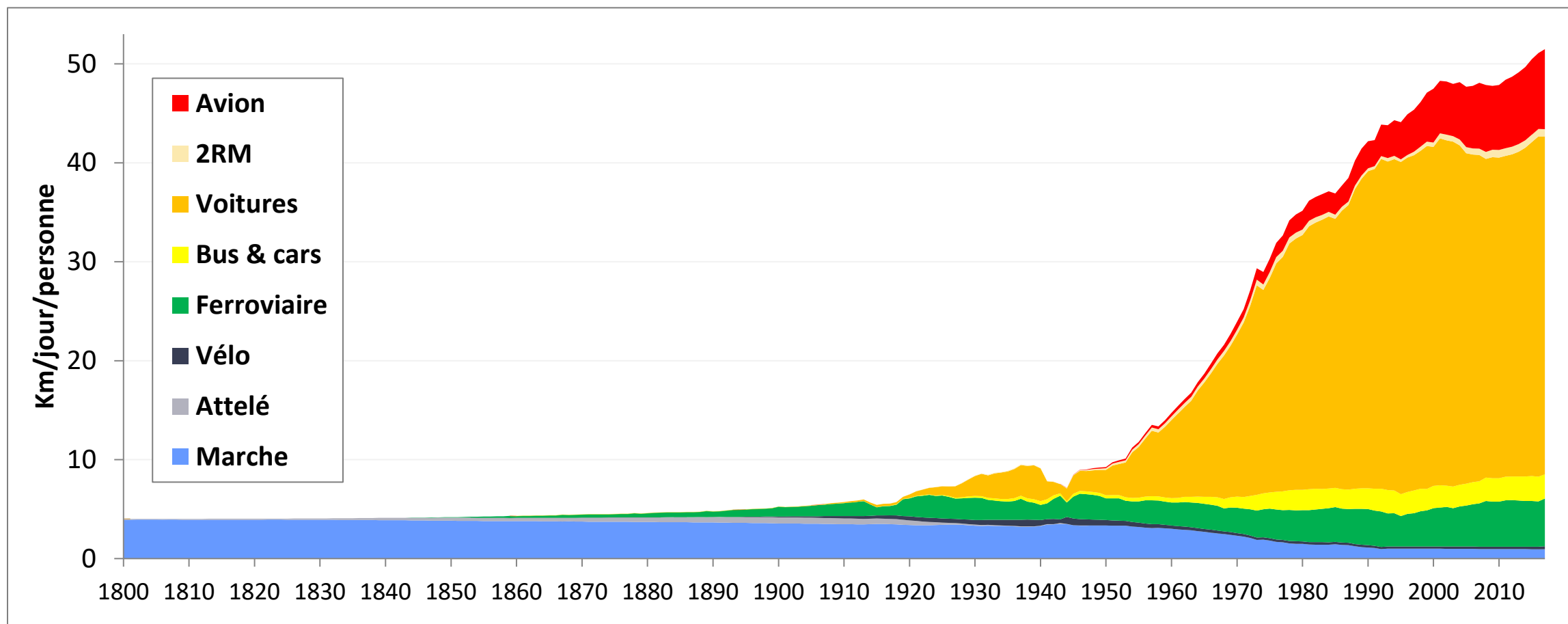


Quel potentiel pour le vélo dans la transition des mobilités ?

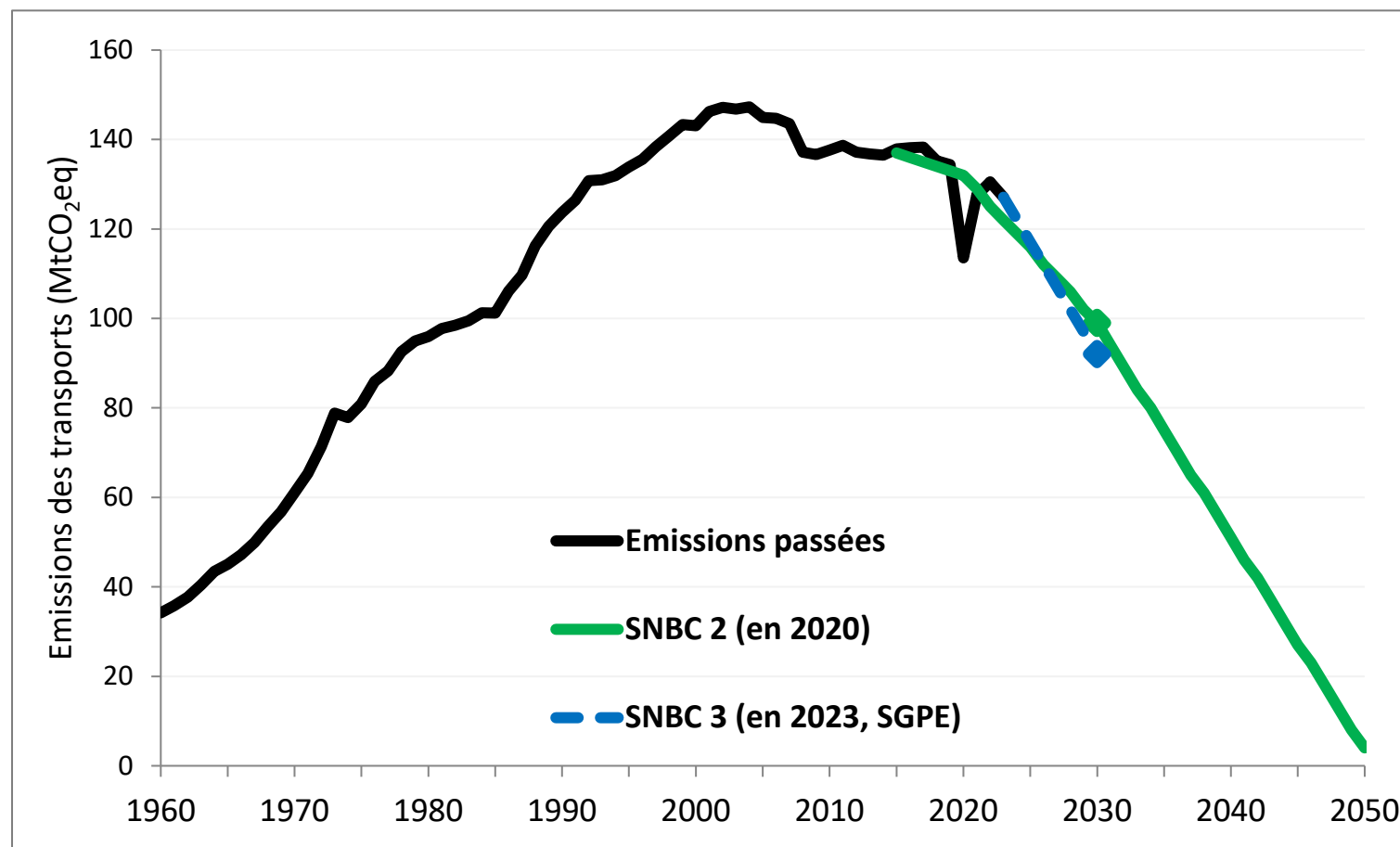
Rencontres AVELO, Amiens

Historiquement, une explosion des kilomètres parcourus



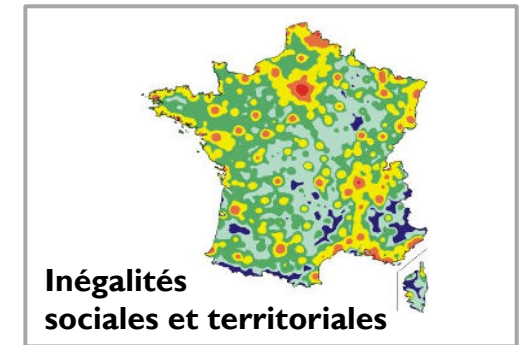
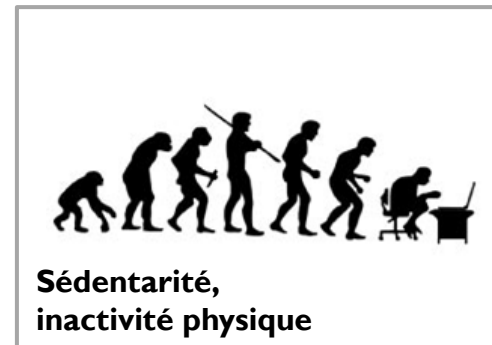
Les kilomètres parcourus par jour par mode de transport, de 1800 à 2017

Objectif décarbonation à 2050



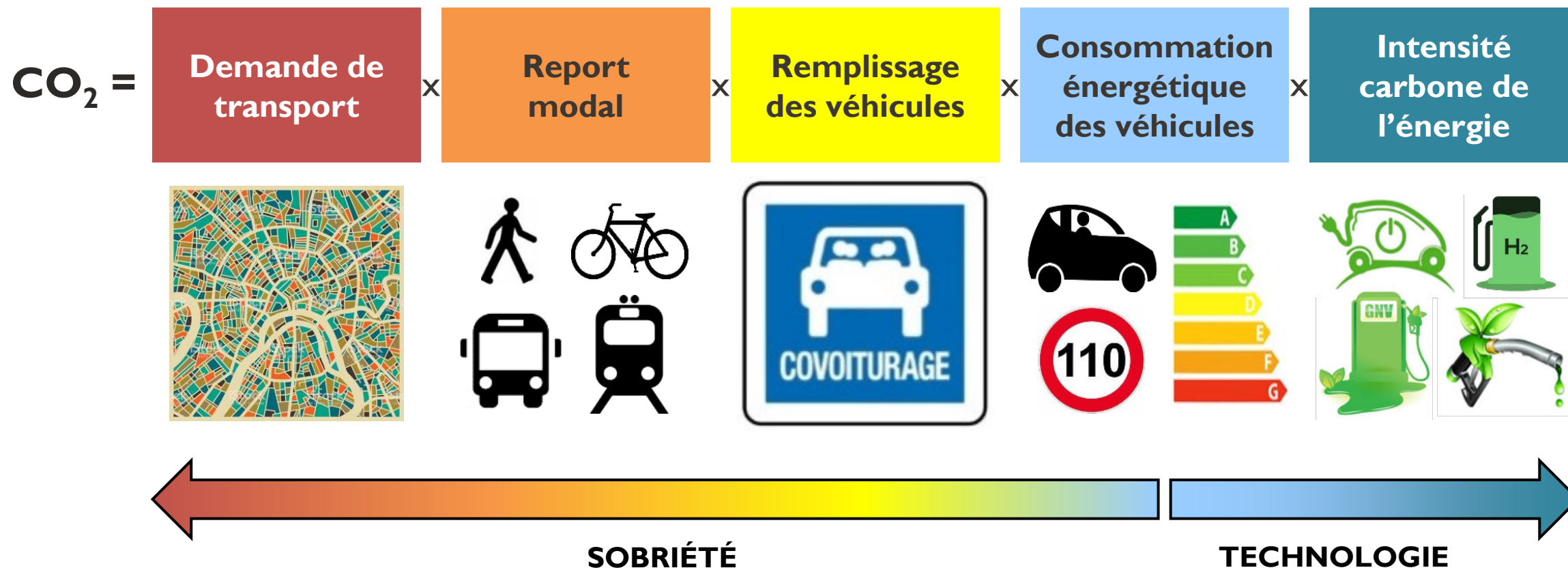
Emissions des transports intérieurs en France depuis 1960, et objectifs de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) d'ici 2050

Les impacts environnementaux, sociaux et sanitaires des mobilités



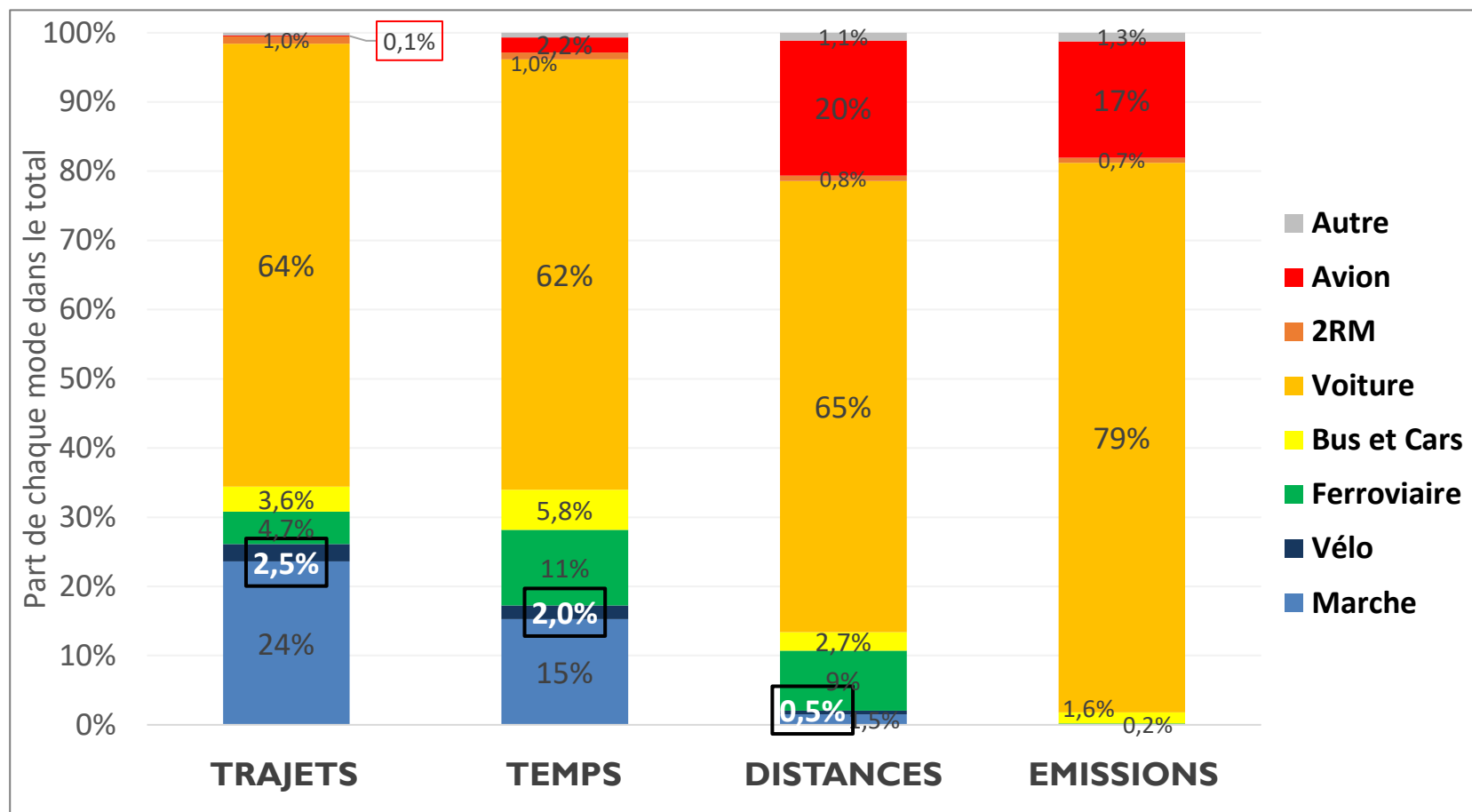
Les principales externalités des transports

5 leviers pour décarboner les transports



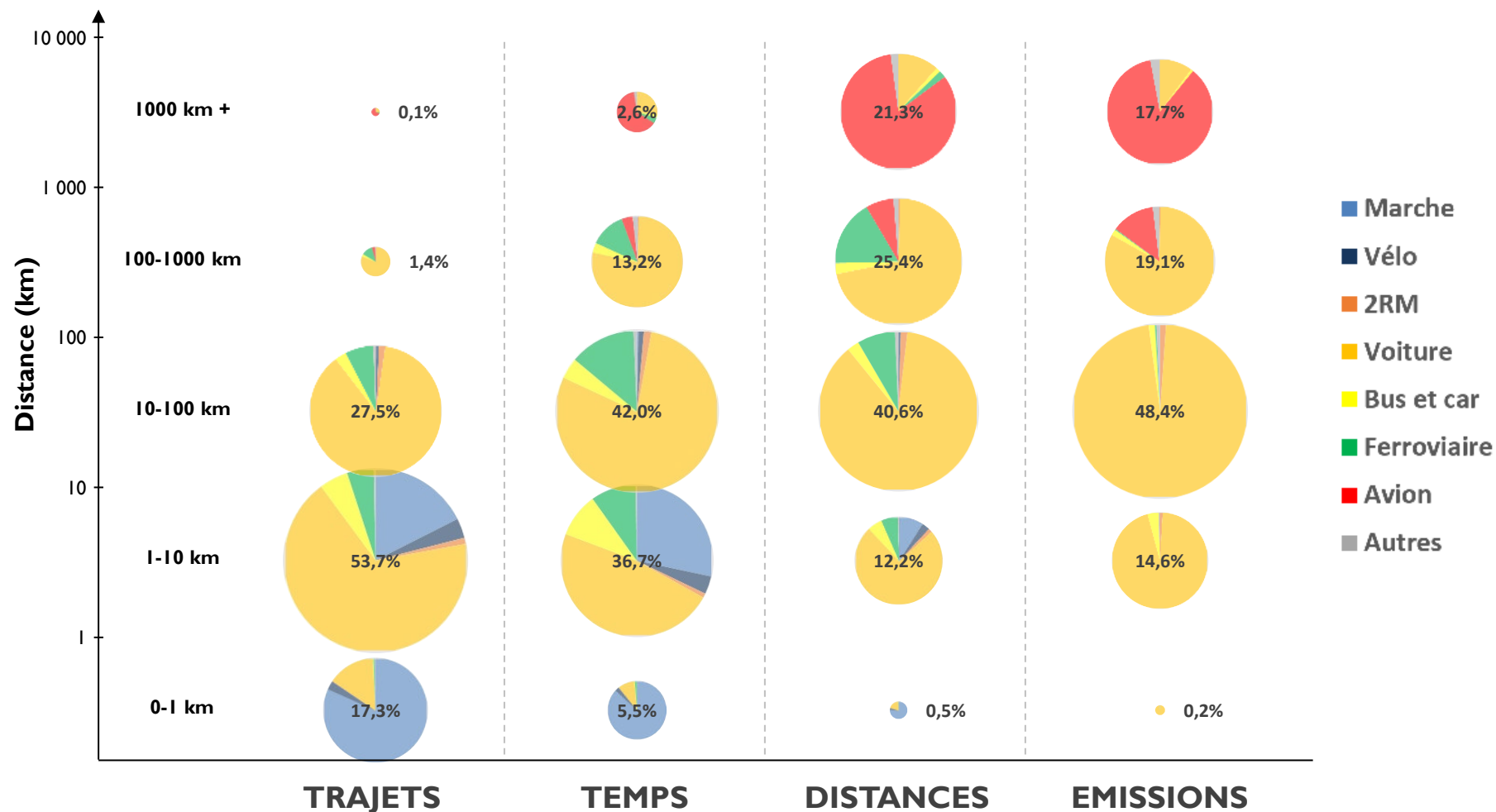
Les 5 leviers de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC)

Une place limitée du vélo dans la mobilité... pour le moment



Part des modes en 2019 selon le critère : nombre de trajets, temps de transport, distances parcourues, émissions directes de CO₂

Un potentiel de report à mettre en lien avec les distances parcourues



Répartition des caractéristiques de mobilité par classe de distance

Le report modal dans le scénario de Coopérations territoriales



Réduction des externalités

Proximité au quotidien

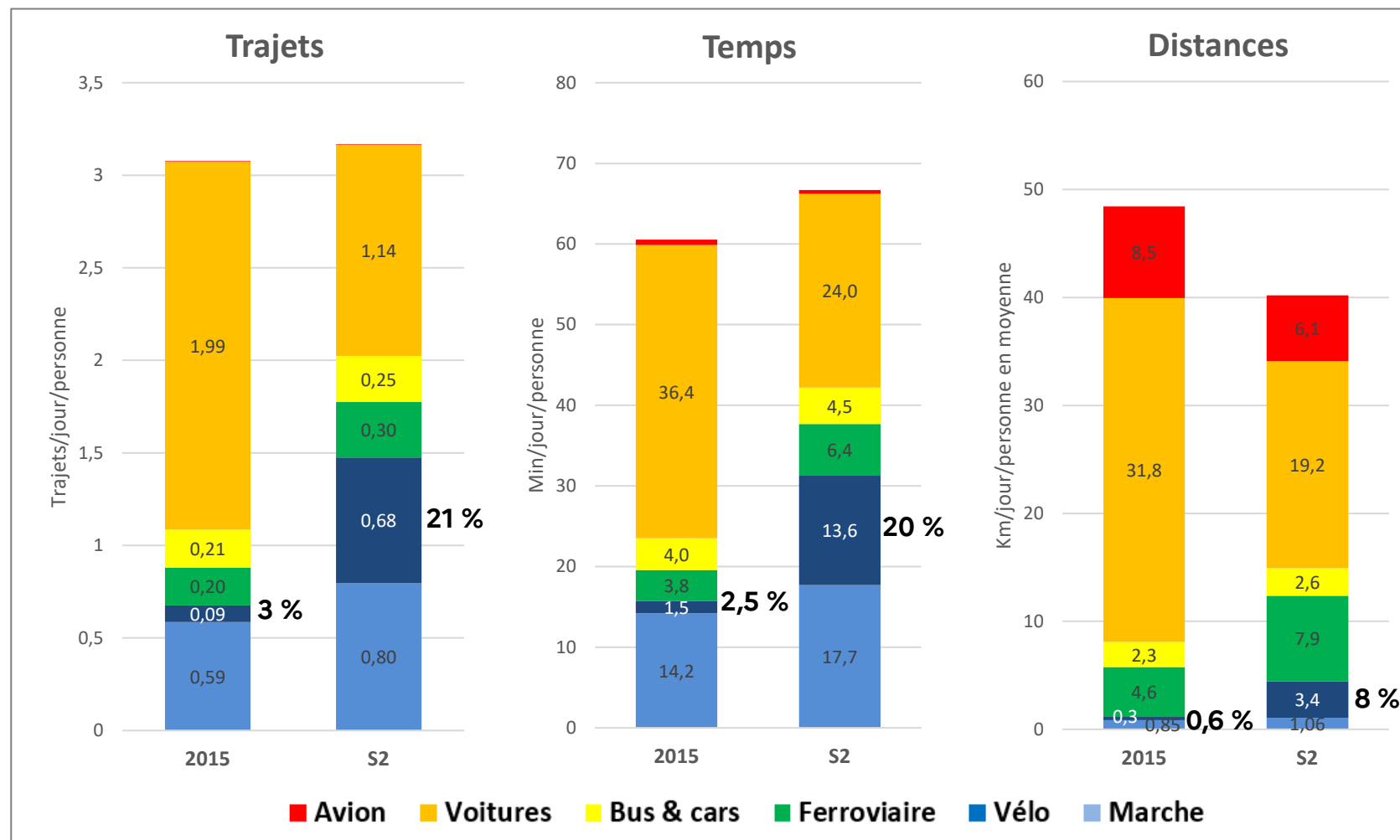
Hierarchie entre les modes

**Mobilités actives
et partagées**

Véhicules intermédiaires entre
le vélo et la voiture

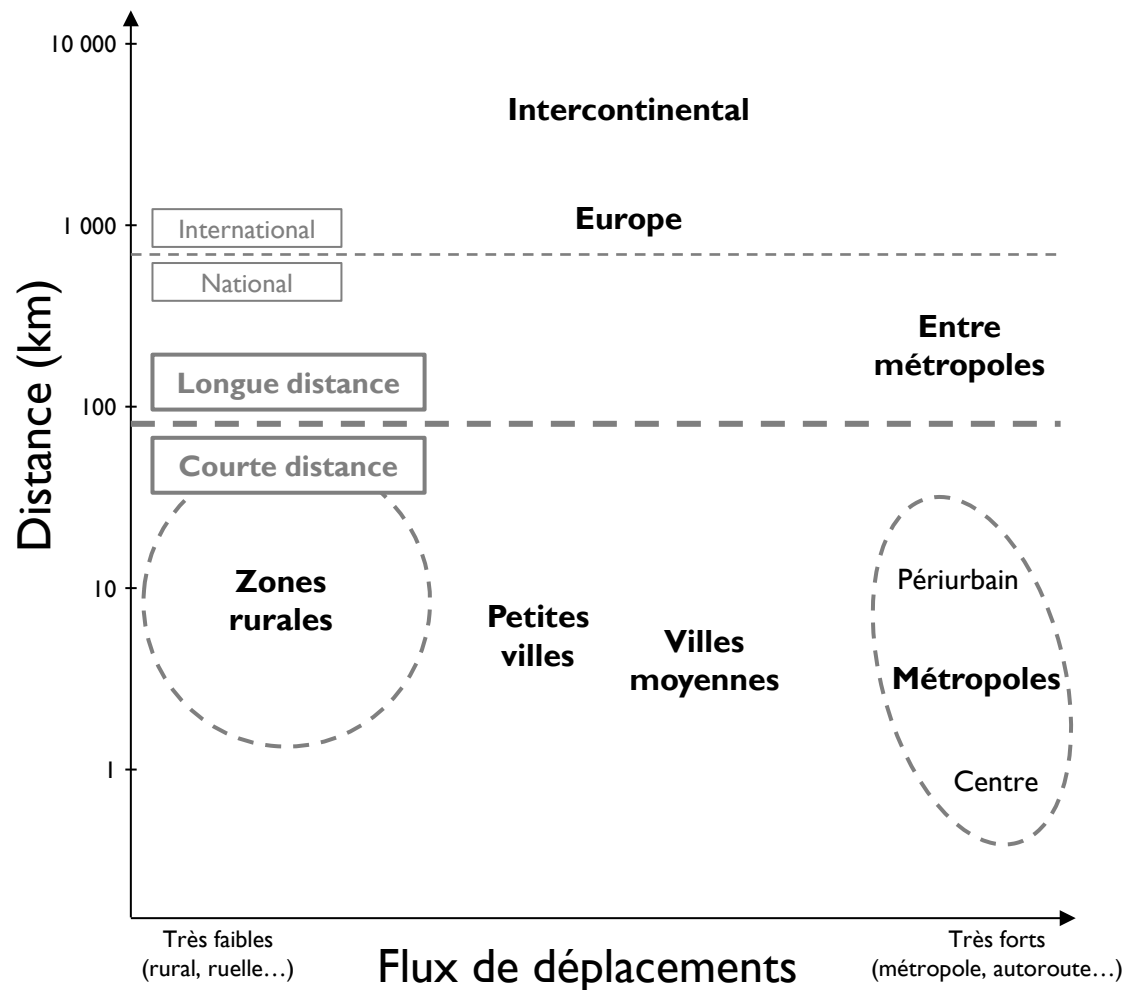
**Train privilégié sur la
longue distance**

Investissements forts, politiques
locales, fiscalité redistributive

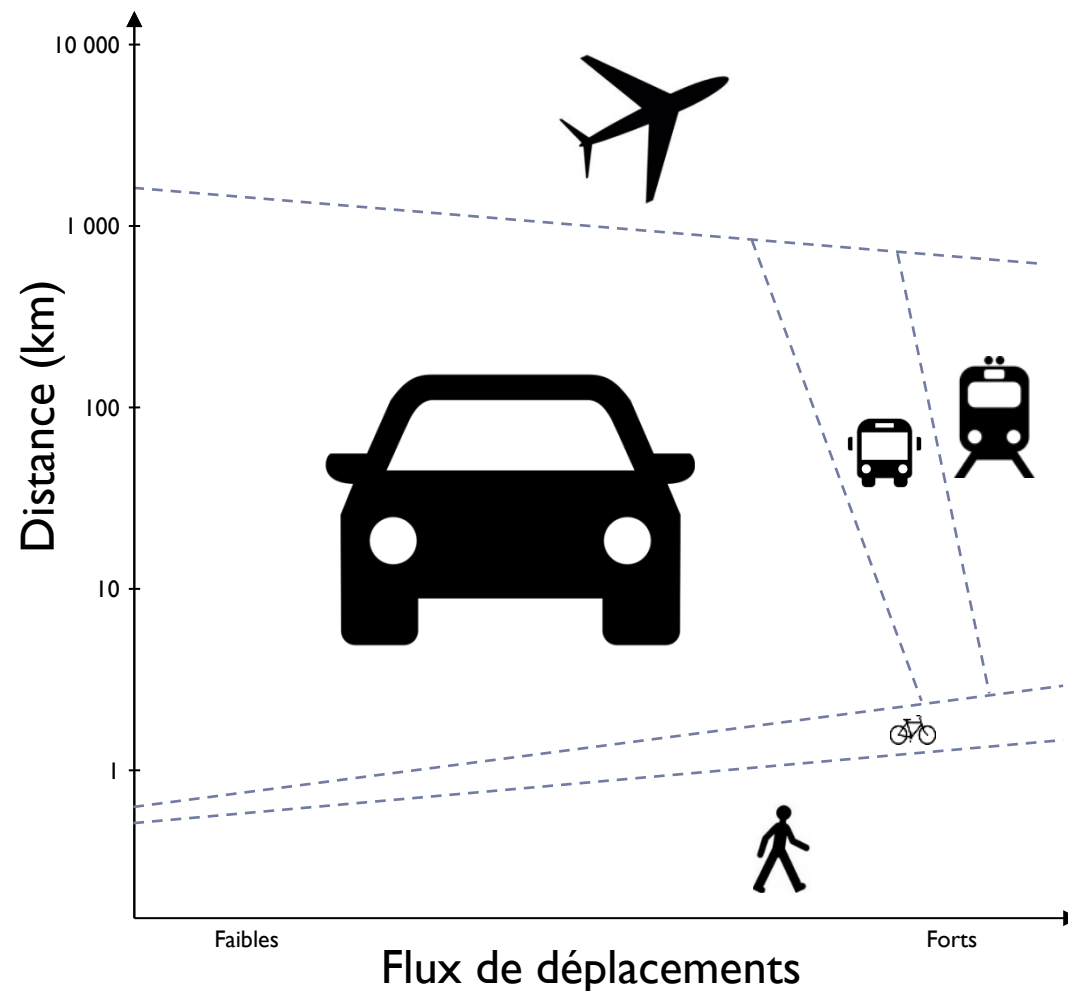


Quelles évolutions selon les territoires ?

Types de déplacements et de territoires

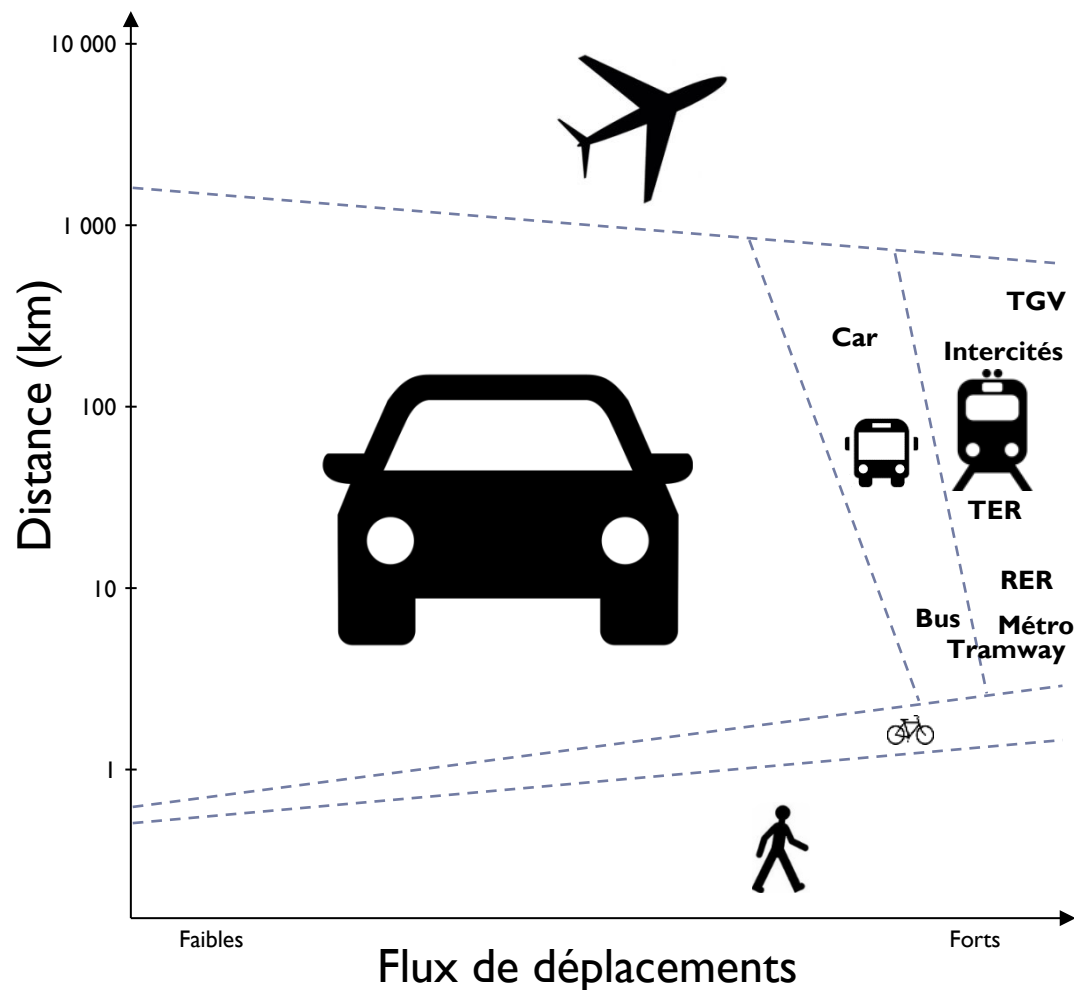


Modes dominants actuellement

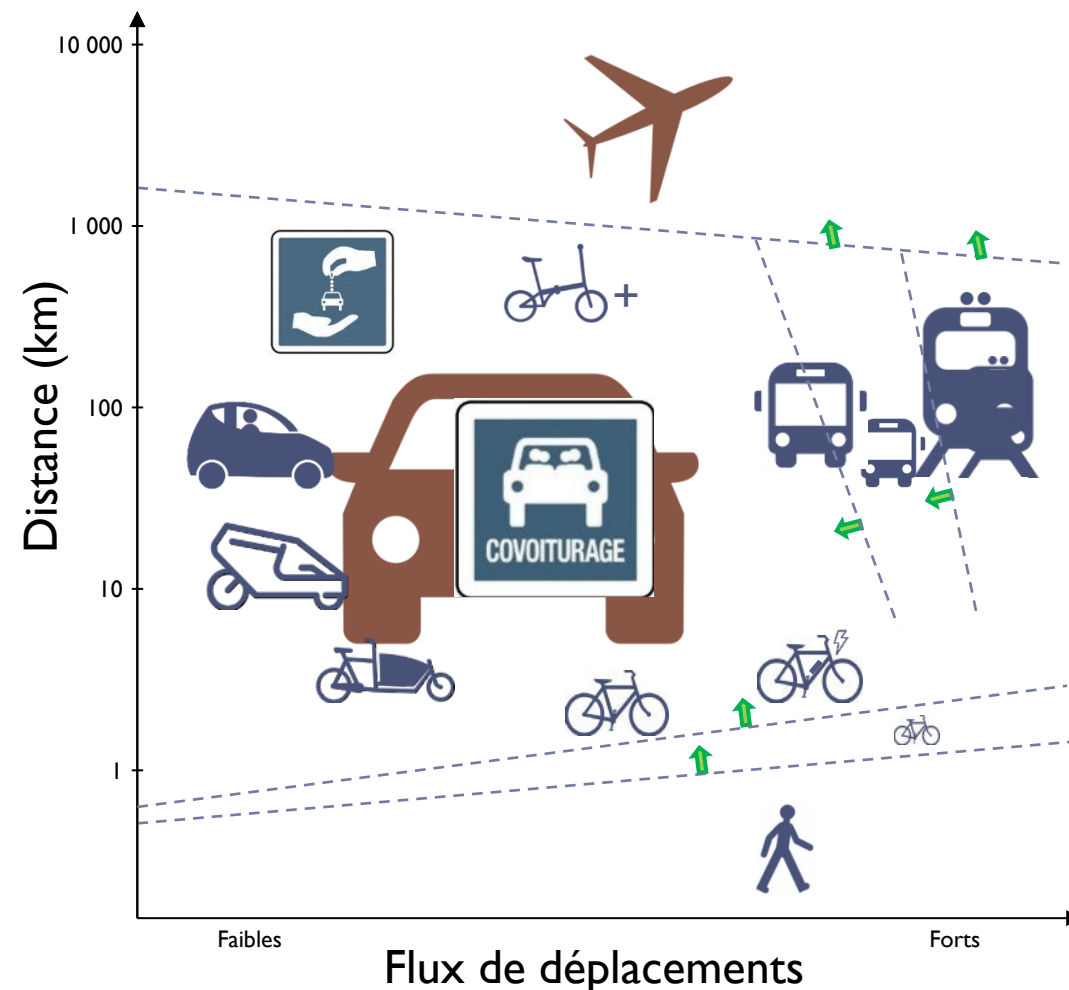


Quelles évolutions selon les territoires ?

Modes dominants actuellement



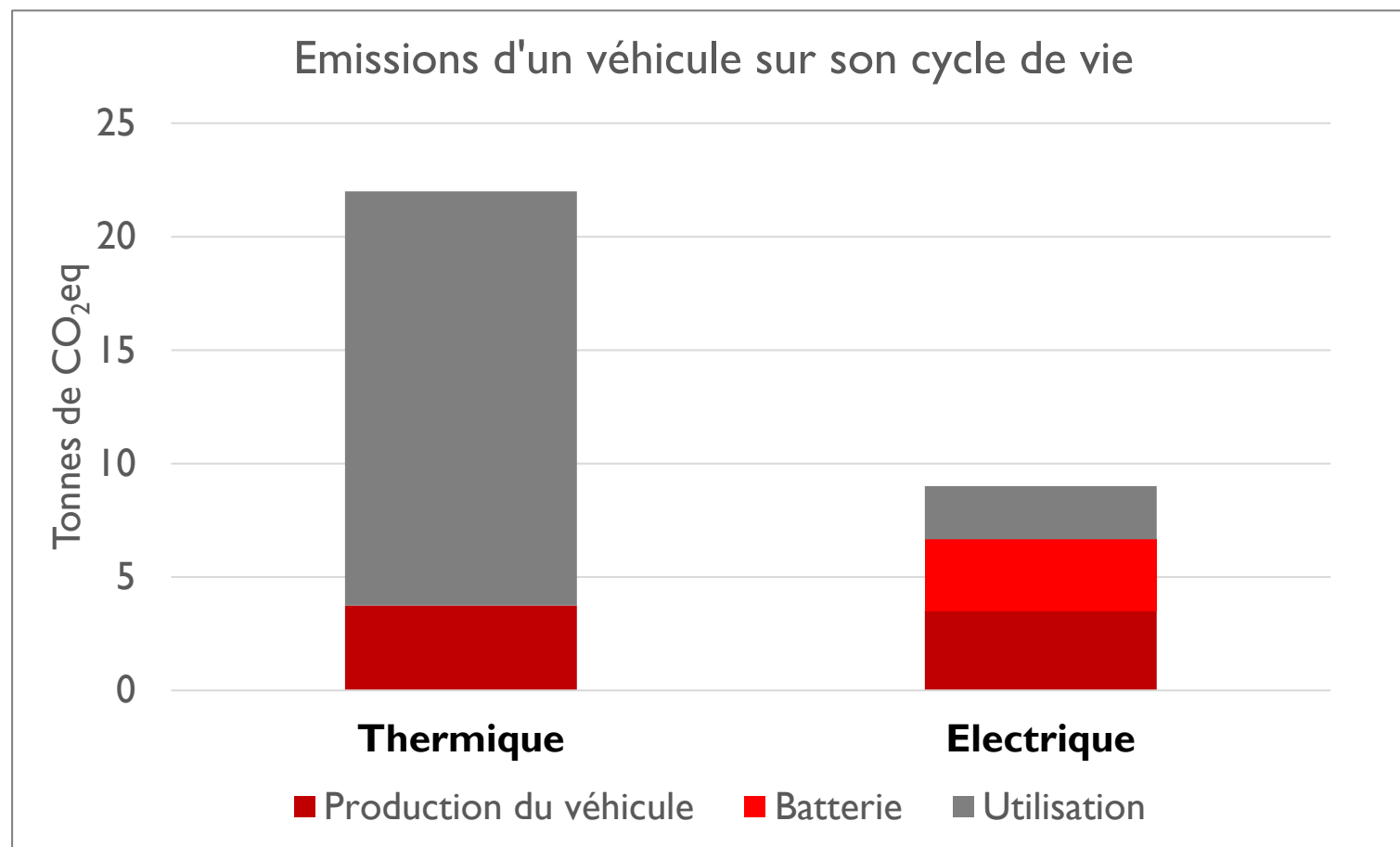
Solutions les plus sobres à développer



Les véhicules intermédiaires, pour étendre le domaine du vélo



Le vélo, pour inciter à la démotorisation



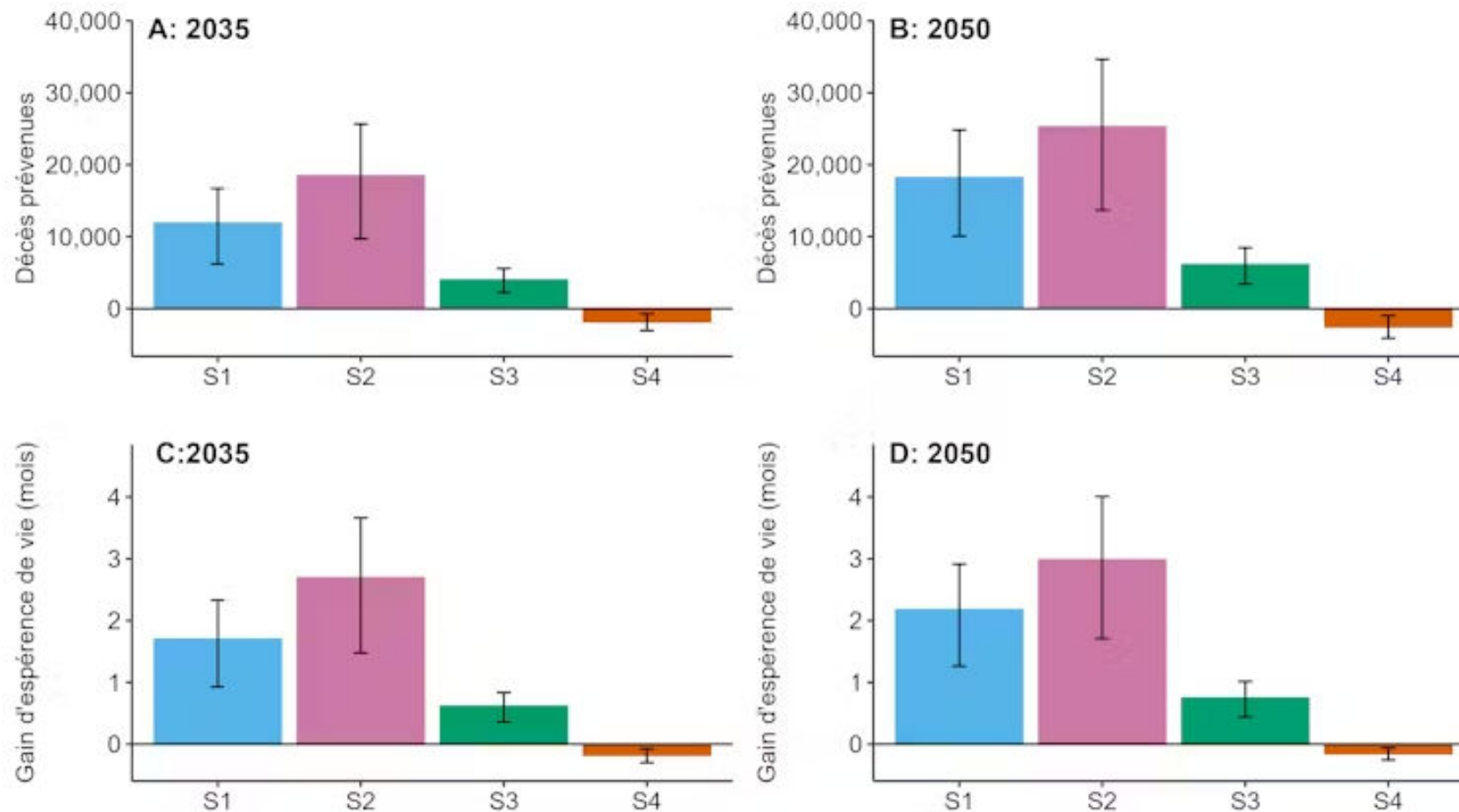
Pour les voitures électriques, 3/4 des émissions sont situées à la production des véhicules, ce qui devrait pousser à des politiques de démotorisation à l'avenir

Le vélo, un mode aux multiples co-bénéfices

| Impact | | Demande de T. | | | | | Report modal | | | | | Rempli. | Conso. Ener. | | | | | Intensité Carb. | | | | | | | | | | | |
|--------|-----------|---------------|-------------|-------------|--------------------|------------------------|---------------|---------|--------|---------|-----------|------------------------|----------------|-------------|-------------|-----------------|-------------------|---------------------|--------------------|-------------|----------------|------------|----------------|-----|--------|-----------|--------------|----------|-------------|
| | Positif | Densification | - Etalement | Télétravail | Commerce proximité | Prod. & conso. locales | + Bus et cars | + Train | + Vélo | - Avion | - Voiture | + Fret fer. et fluvial | - Poids-lourds | Covoiturage | Autopartage | TR Poids-lourds | ↓ poids véhicules | ↓ vit. axes rapides | ↓ vitesse en ville | Ecoconduite | Progrès moteur | Electrique | Agrocarburants | GNV | BioGNV | Hydrogène | Taxe carbone | SOBRIÉTÉ | TECHNOLOGIE |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Neutre | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Négatif | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ? | Incertain | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|
| EXTERNALITES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Energies fossiles | | | | ? | ? | ? | | | | | | | | ? | ? | ? | | | ? | | | ? | | | ? | | | |
| Conso d'énergie | | | | ? | ? | ? | | | | | | | | ? | ? | ? | | | ? | | | ? | ? | | | | | |
| Pollution atmosphérique | | ? | | | | | | | | | | | | ? | ? | ? | | ? | ? | | | | ? | | | | | |
| Autres impacts env | | ? | | ? | | | ? | ? | | | | ? | | | | | | | | | | ? | ? | ? | ? | ? | | |
| Métaux | | | | ? | | | | | | | | | | | | ? | ? | | | | ? | | | | | | | |
| Bruit | | ? | | | ? | ? | ? | ? | | | | ? | | ? | | ? | | ? | | | | | | ? | ? | | | |
| Congestion routière | | | ? | | ? | ? | | ? | | ? | ? | ? | | ? | | ? | | | ? | | | | | | | | | |
| Conso d'espace / Biodiversité | | | | ? | ? | ? | | | | | | | | ? | ? | ? | | ? | ? | | | ? | | | ? | | | |
| Accidentologie | | ? | ? | | | | | | ? | | | | | | | ? | ? | | | | | | | | | | | |
| Sédentarité | | | ? | | ? | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dépendance automobile | | | | ? | ? | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Inégalités territoriales | | ? | ? | ? | ? | | ? | ? | | | | | ? | | | | | ? | | | | ? | | | ? | ? | | |
| Inégalités sociales | | ? | ? | ? | ? | | | ? | | | ? | | | | ? | | | | ? | | | ? | | | ? | ? | | |
| Résilience | | ? | ? | | | | ? | ? | | | ? | | | | | ? | ? | ? | ? | ? | ? | ? | ? | | | | | |

De forts bénéfices santé liés à l'activité physique



**Quasiment 20 000 décès évités par an dès 2035
et des gains d'espérance de vie approchant 3 mois pour la population**

Principaux enseignements

La place du vélo dans la mobilité

- Une pratique assez faible aujourd'hui, de l'ordre de 3-4 % des déplacements
- Un potentiel de multiplication par 10 d'ici 2050

Un potentiel à combiner avec

- La modération des distances
- Les véhicules intermédiaires entre vélo et voiture
- L'intermodalité avec les transports en commun
- La démotorisation des ménages

De forts co-bénéfices au report vers le vélo

- Un mode sobre en ressources, en espace, peu polluant, silencieux, peu coûteux, résilient, etc.
- Des gains pour la santé pouvant atteindre 3 mois d'espérance de vie pour la population française