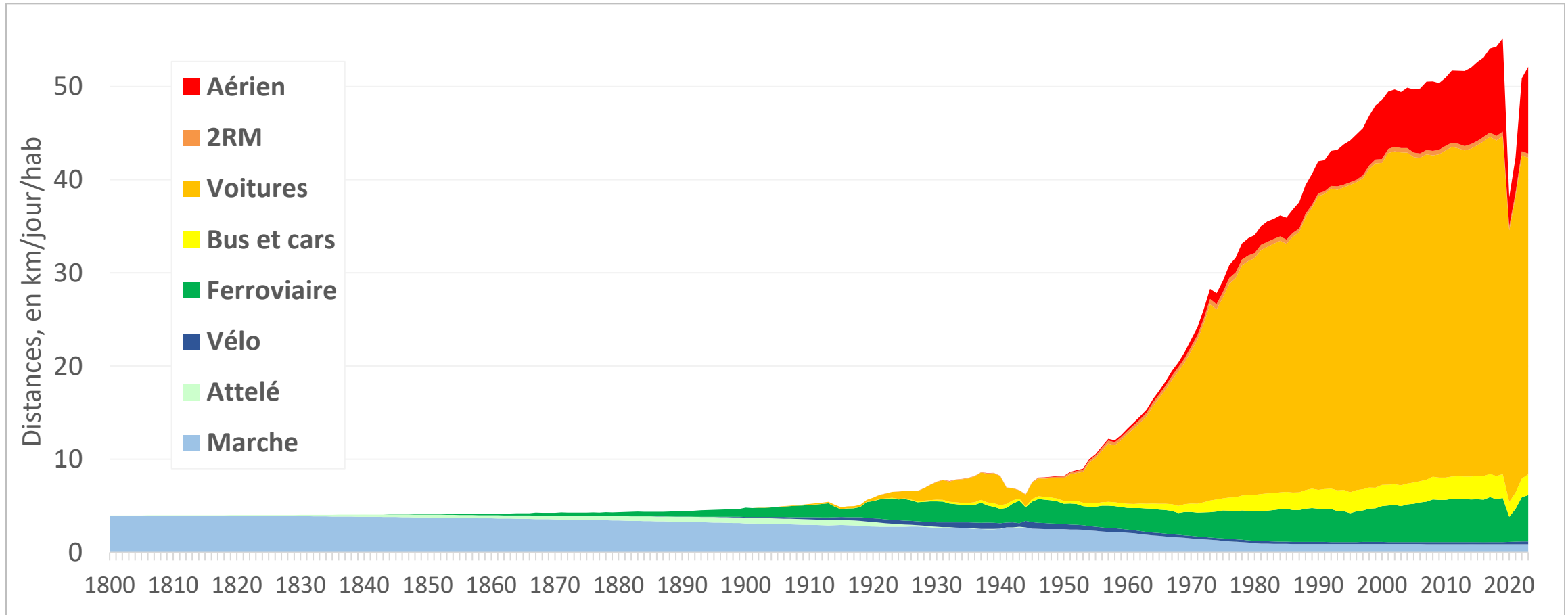


Quel potentiel pour le vélo dans la transition des mobilités ?

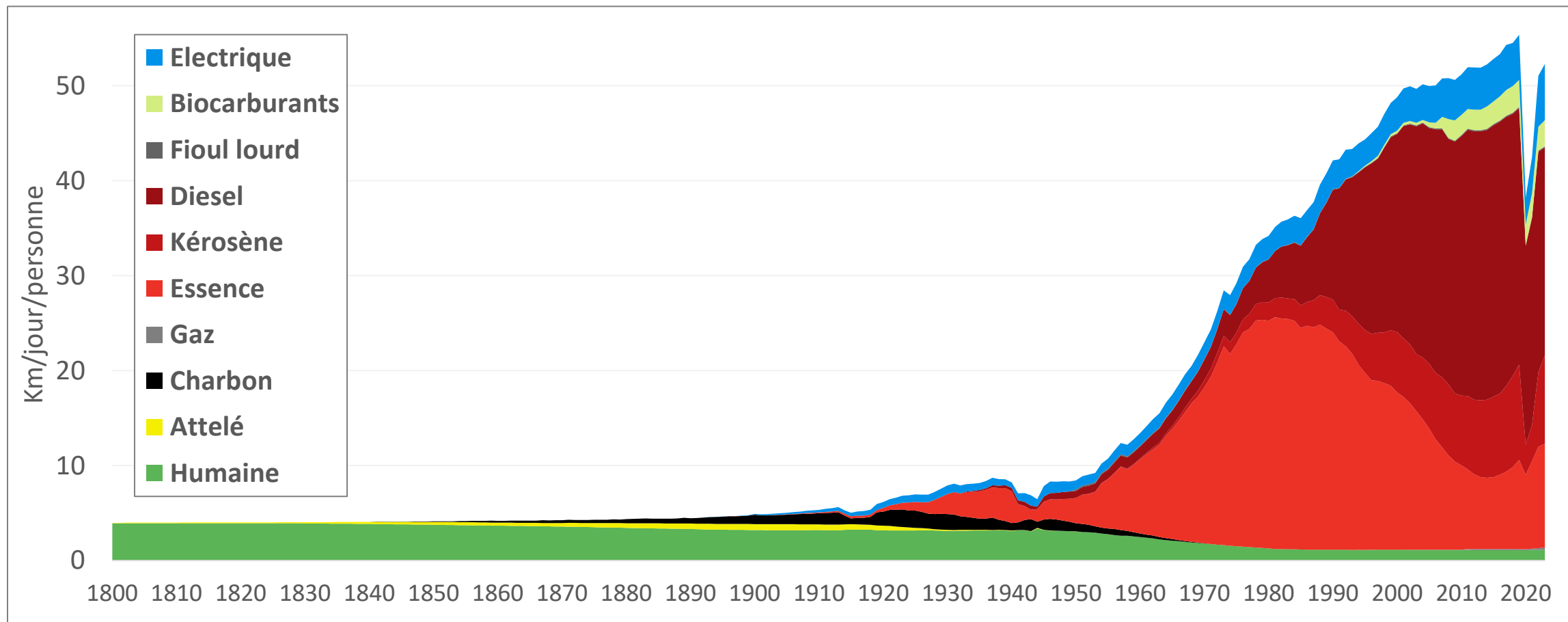
Rencontres AVELO Martinique

Historiquement, une explosion des kilomètres parcourus



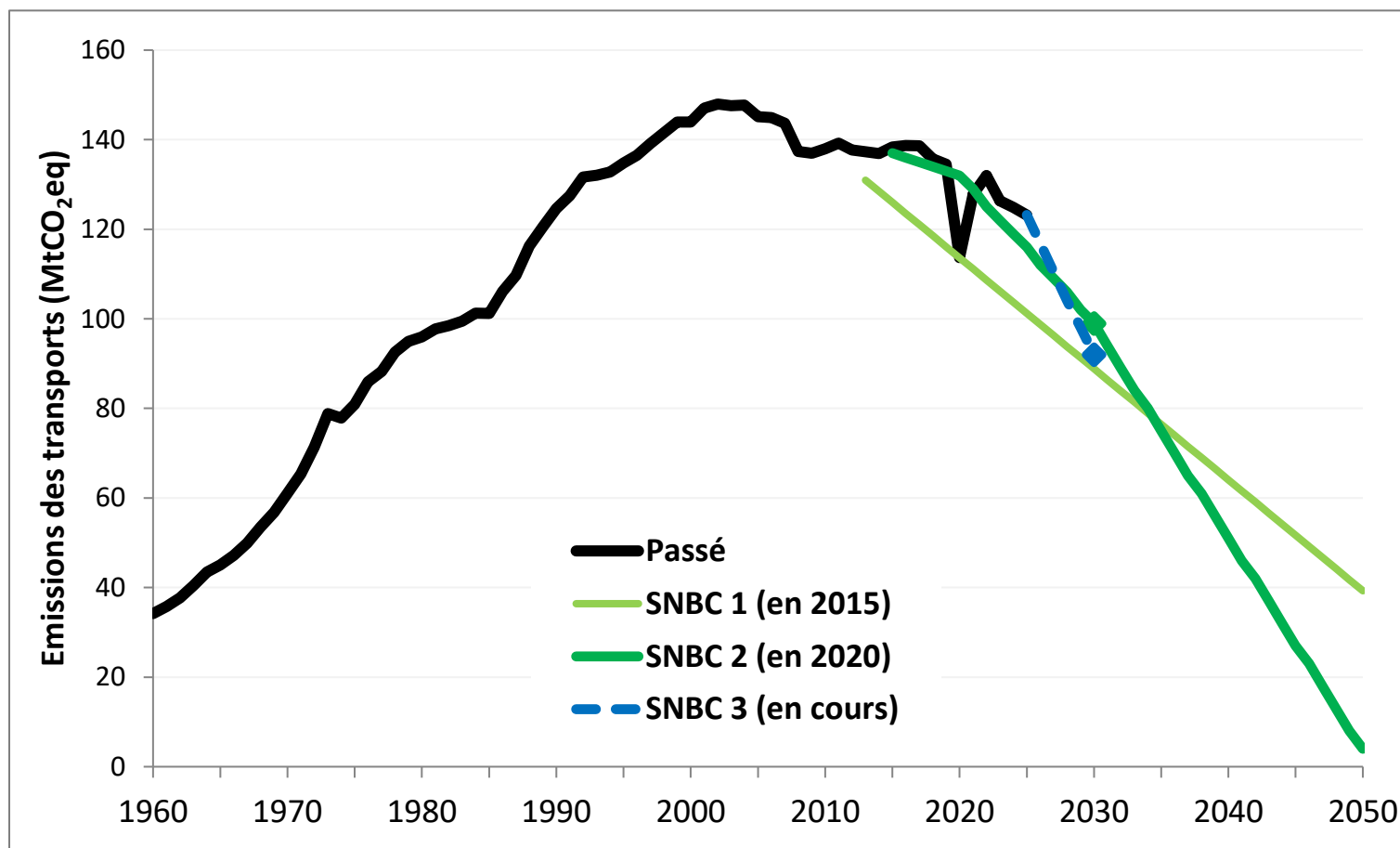
Les kilomètres parcourus par jour par mode de transport, de 1800 à 2023

Une hypermobilité portée par le pétrole... dont on doit se séparer



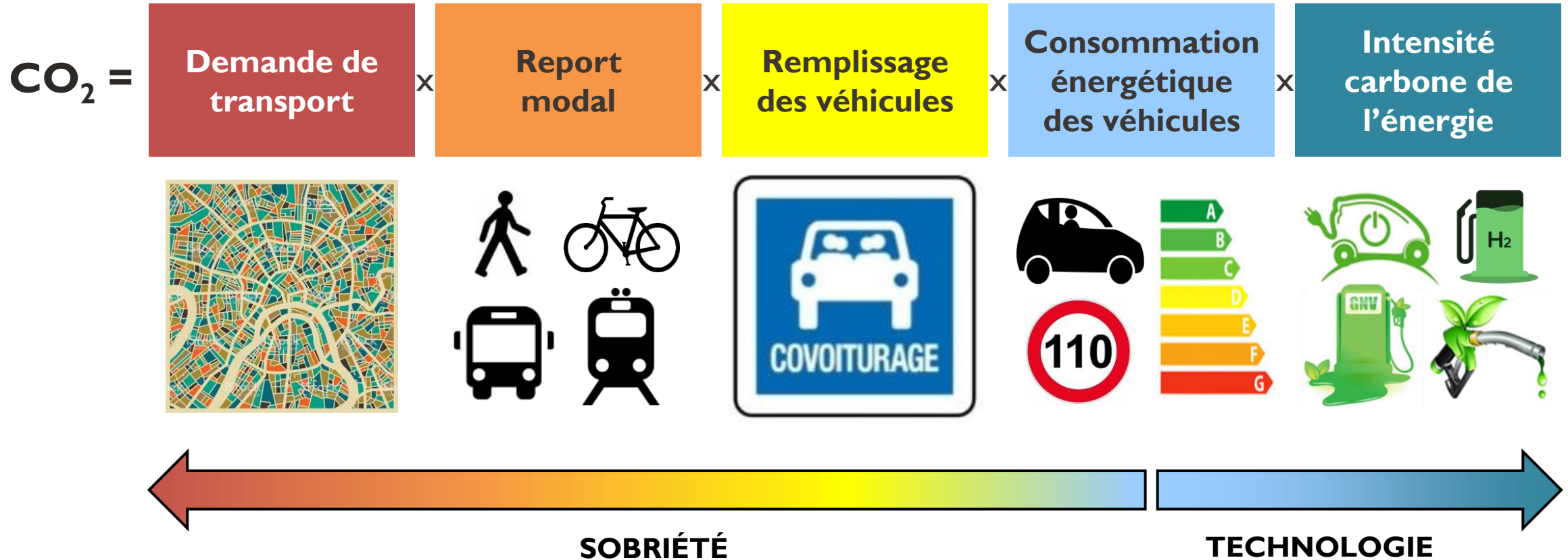
Distances parcourues par énergie de propulsion, de 1800 à 2023

Objectif décarbonation à 2050



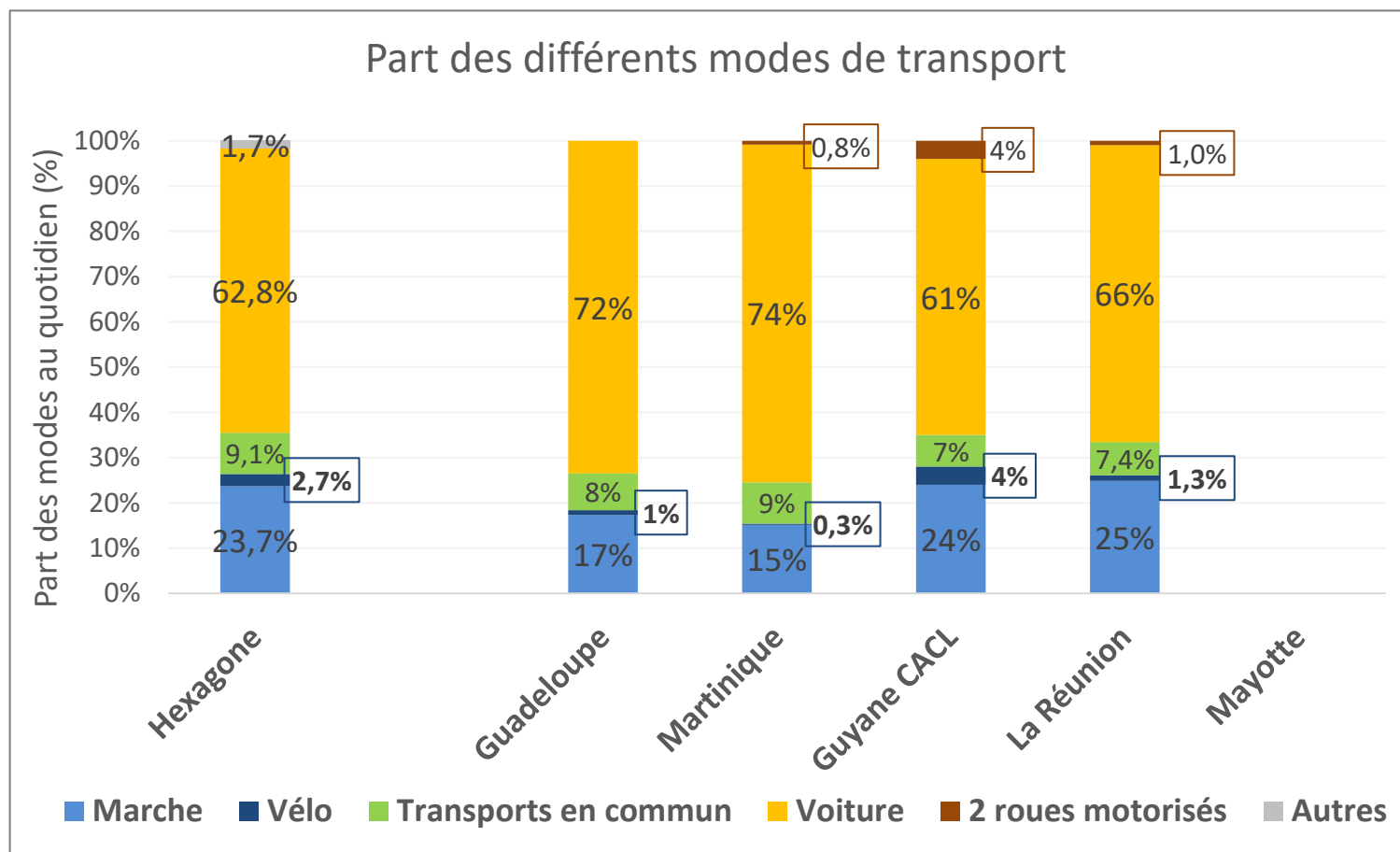
Emissions des transports intérieurs en France depuis 1960, et objectifs de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) d'ici 2050

5 leviers pour décarboner les transports



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

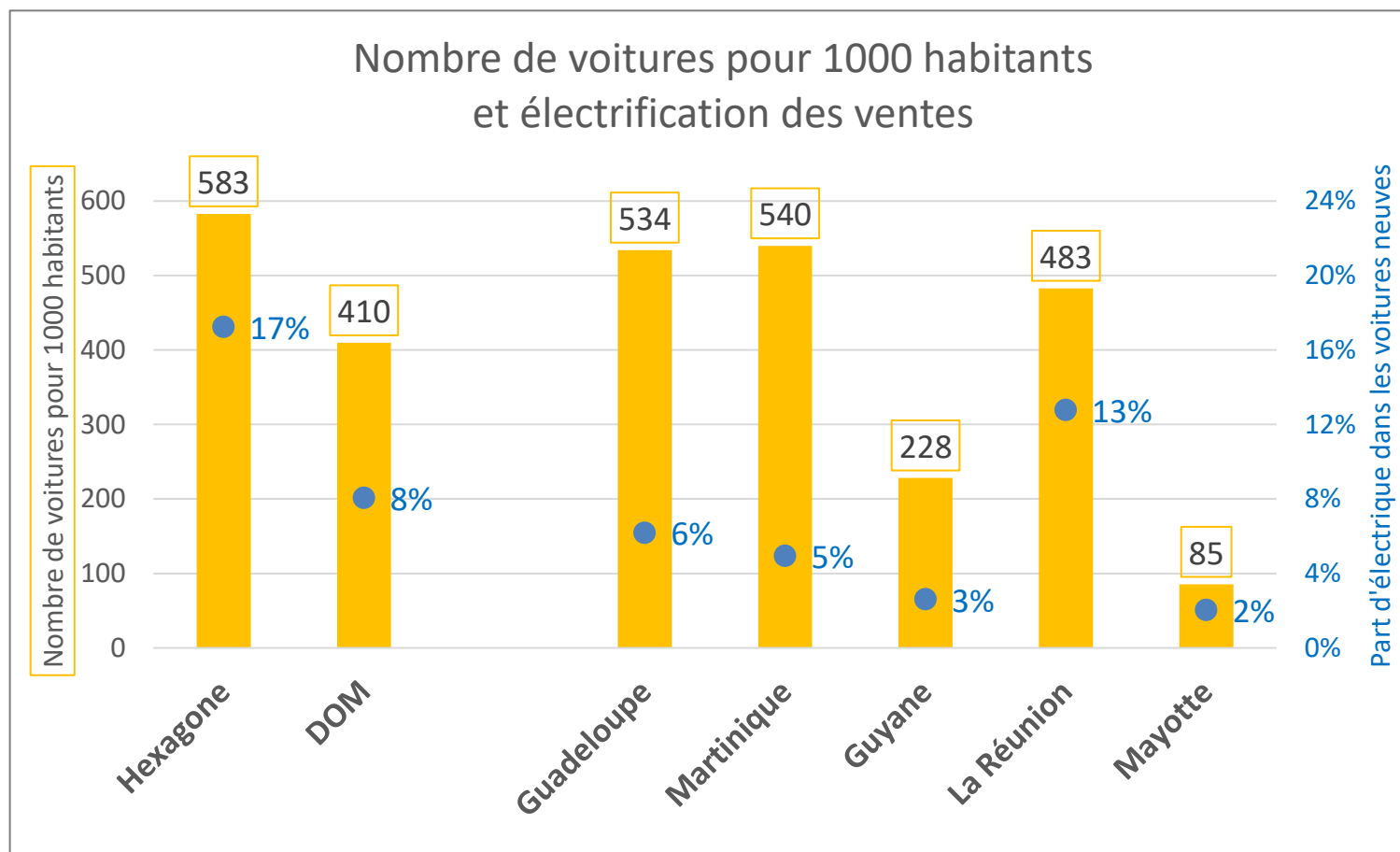
Part des modes de transport dans l'Hexagone et en Outre-Mer



Part des différents modes de transport dans les déplacements du quotidien dans l'Hexagone et les Départements d'Outre-Mer



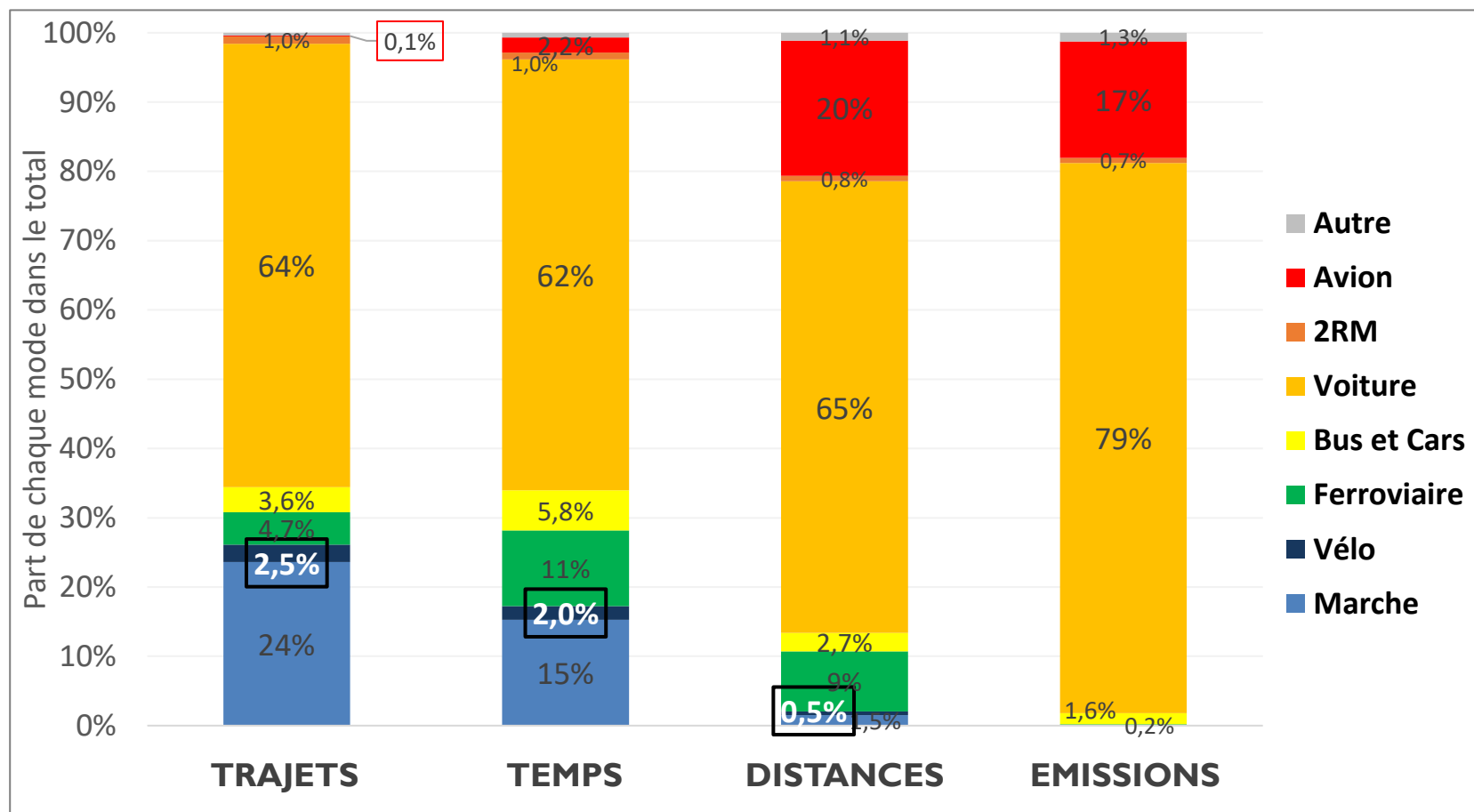
Possession de voitures et électrification des ventes en Outre-Mer



Part des différents modes de transport dans les déplacements du quotidien dans l'Hexagone et les Départements d'Outre-Mer

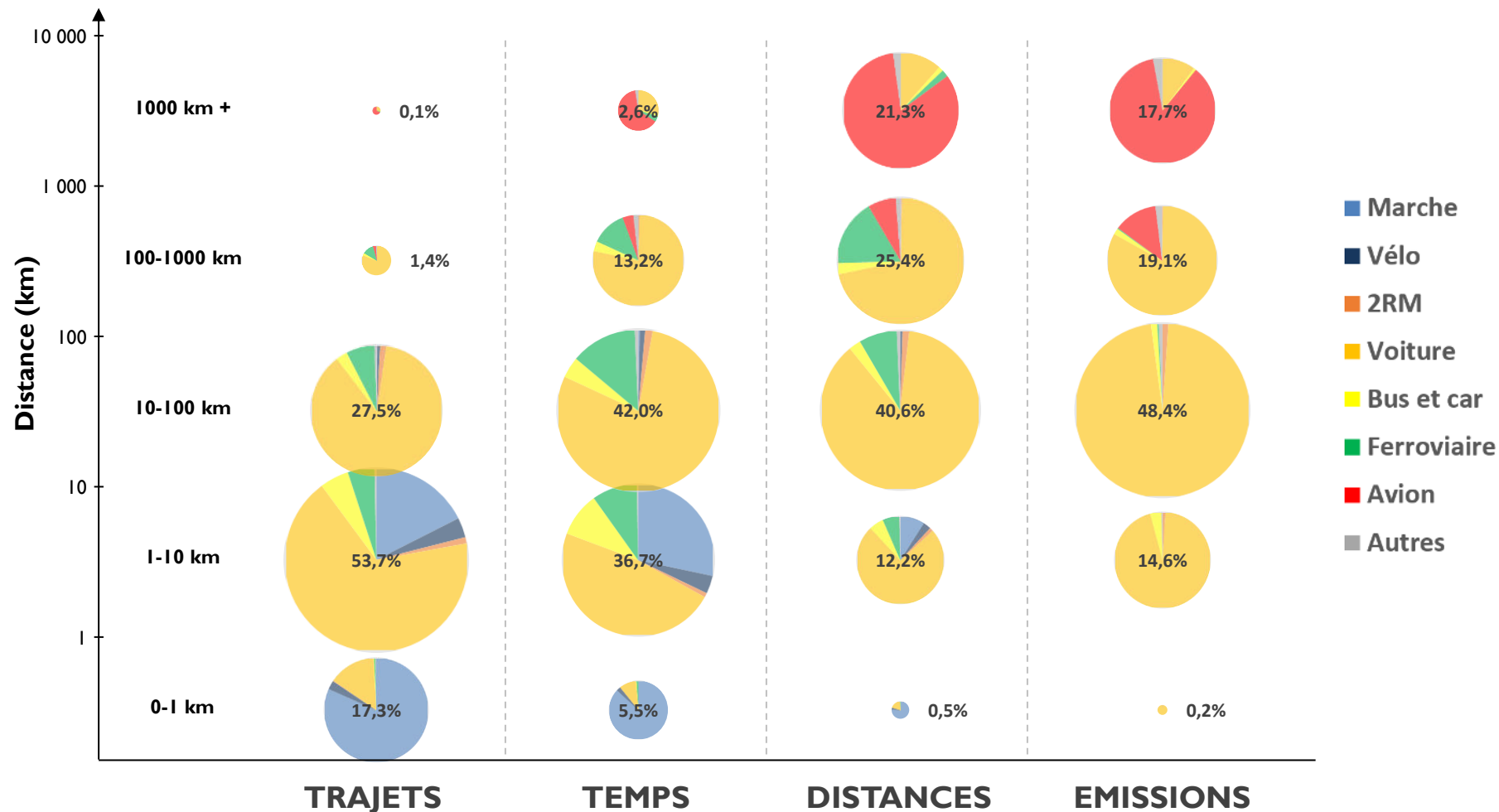


Une place limitée du vélo dans la mobilité... pour le moment



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

Quels potentiels pour le vélo ?



Part modale

2,7 % des déplacements

Kilomètres

110 km/an
0,3 km/jour

Utilisateurs quotidiens

5 %

Mode le plus utilisé par

4 %



27 % des déplacements

1000 km/an
3 km/jour

43 %

35 %

x10

x9

x9

x9

Niveaux de pratique du vélo : le match France - Pays-Bas



Le report modal dans le scénario de Coopérations territoriales



Réduction des externalités

Proximité au quotidien

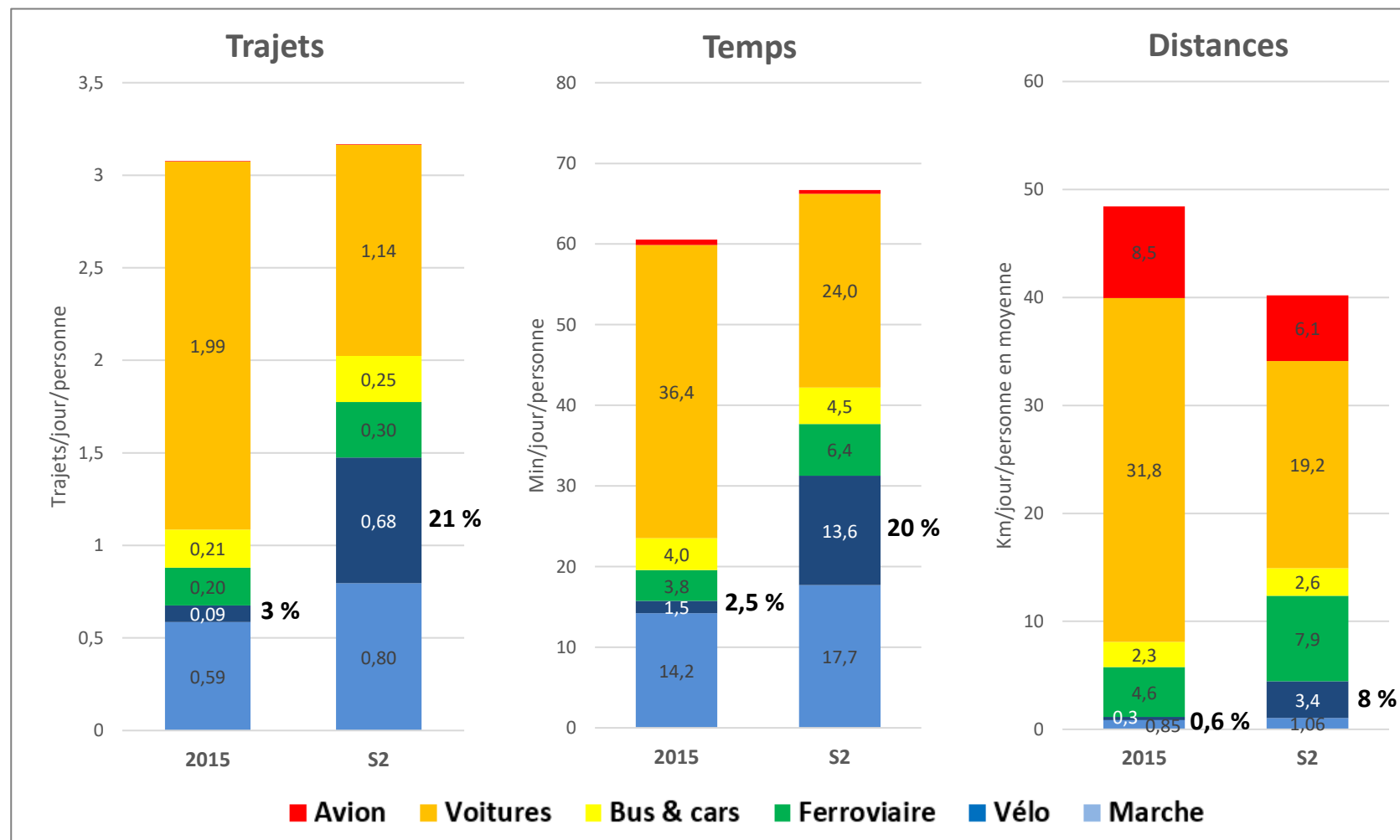
Hiérarchie entre les modes

Mobilités actives
et partagées

Véhicules intermédiaires entre
le vélo et la voiture

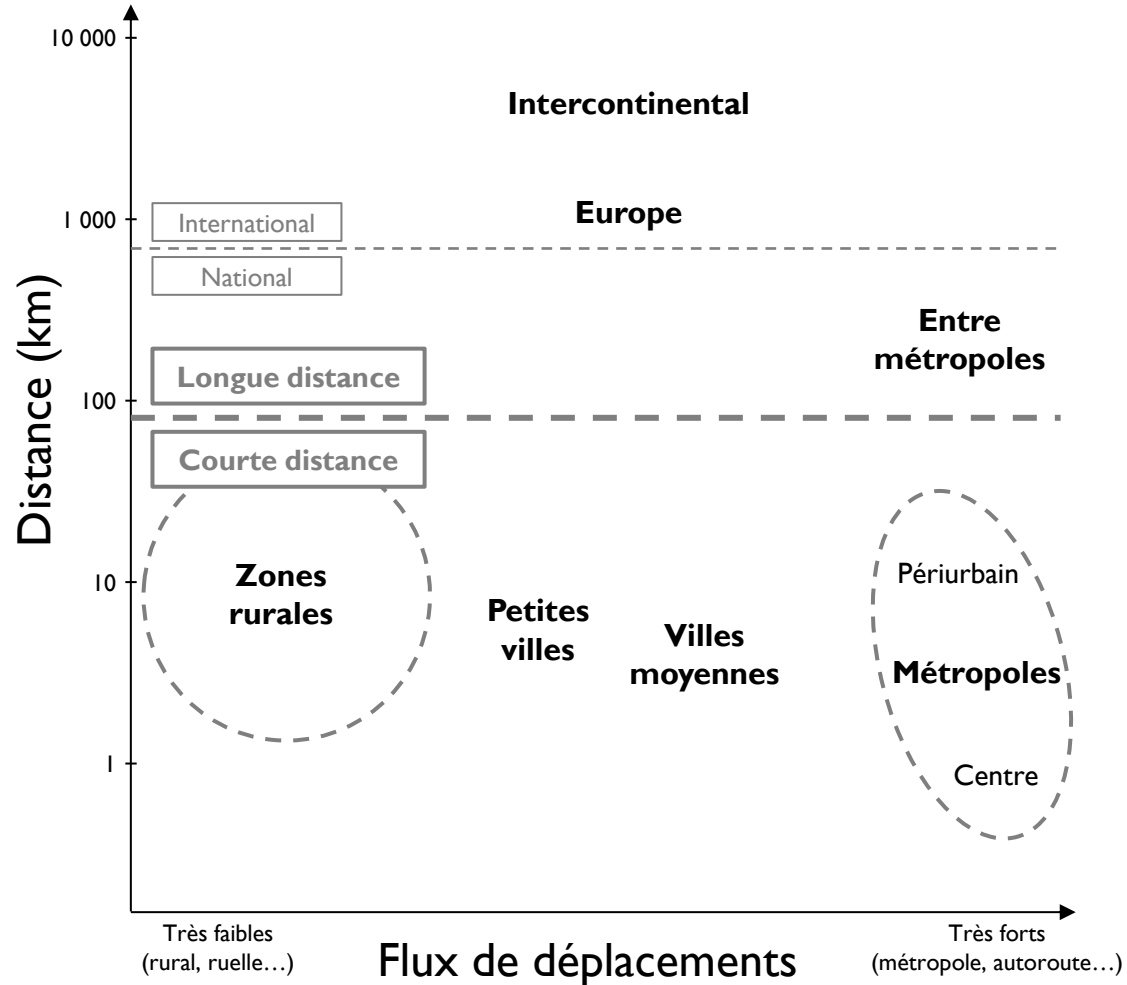
Train privilégié sur la
longue distance

Investissements forts, politiques
locales, fiscalité redistributive

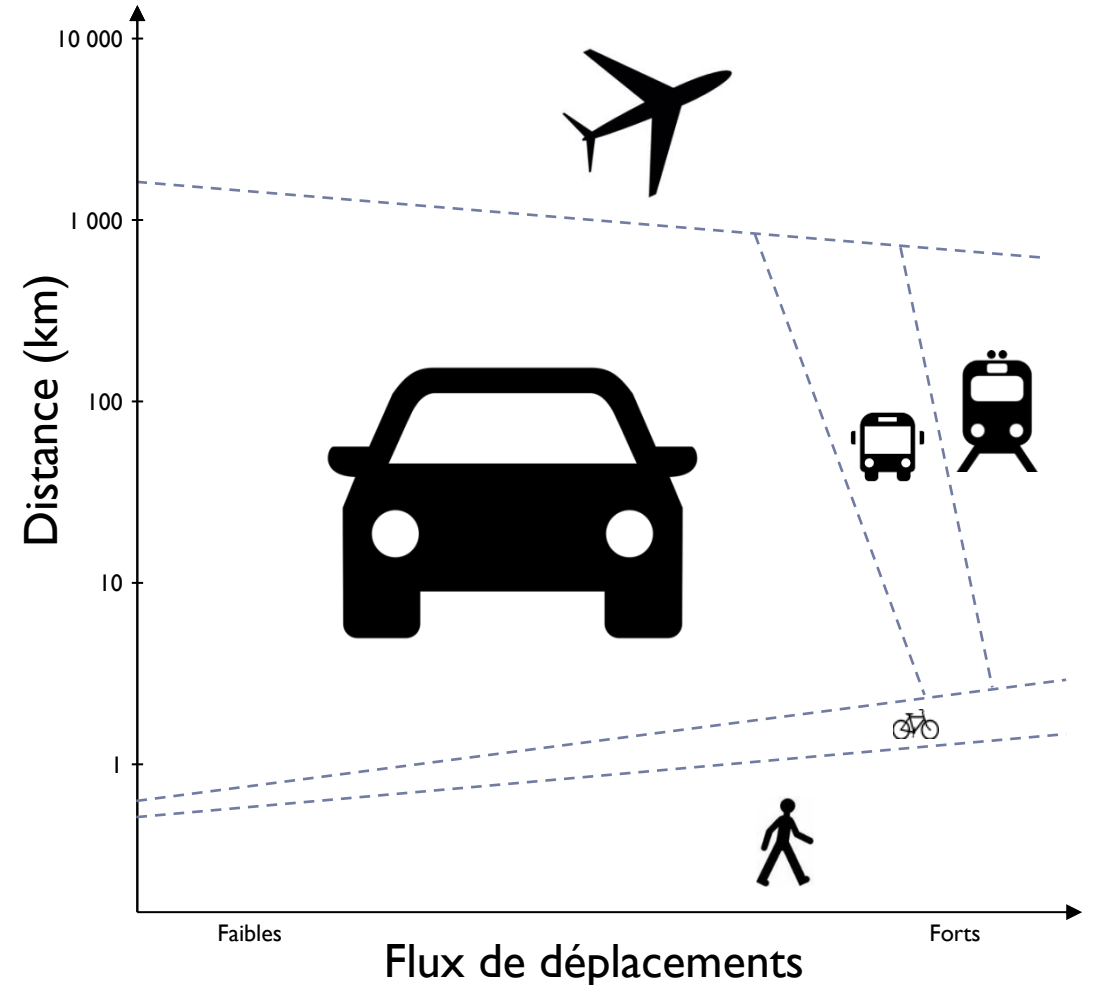


Quelle sobriété des mobilités viser à l'avenir ?

Types de déplacements et de territoires

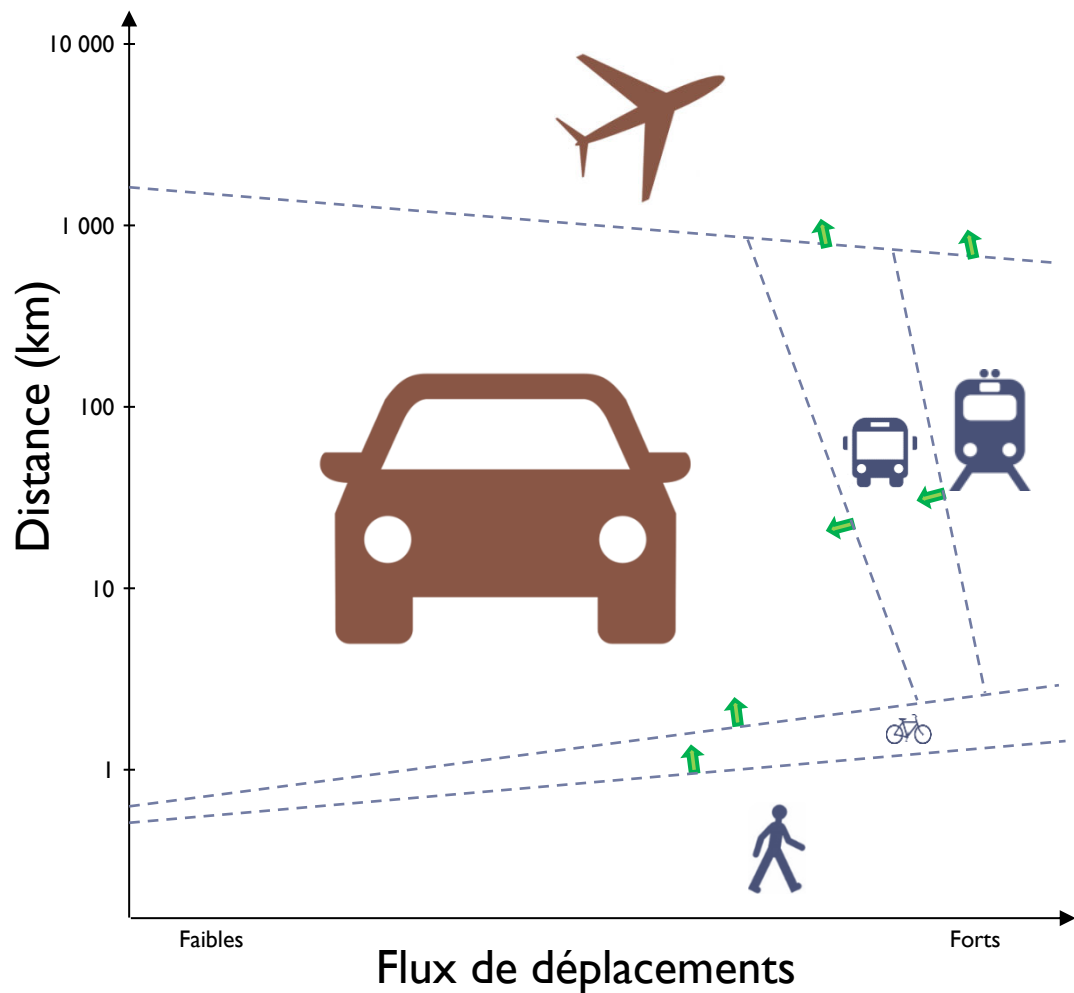


Modes dominants actuellement

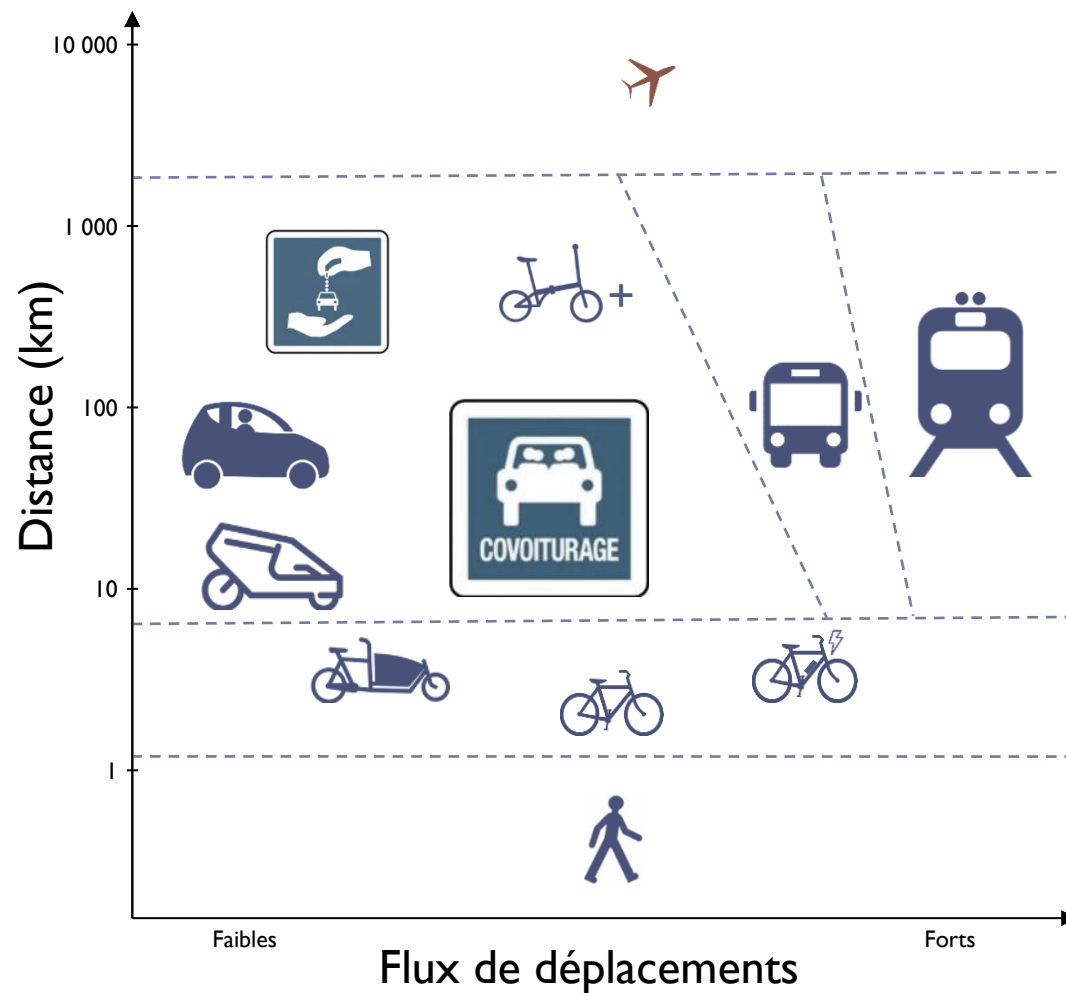


Quelle sobriété des mobilités viser à l'avenir ?

Modes dominants actuellement



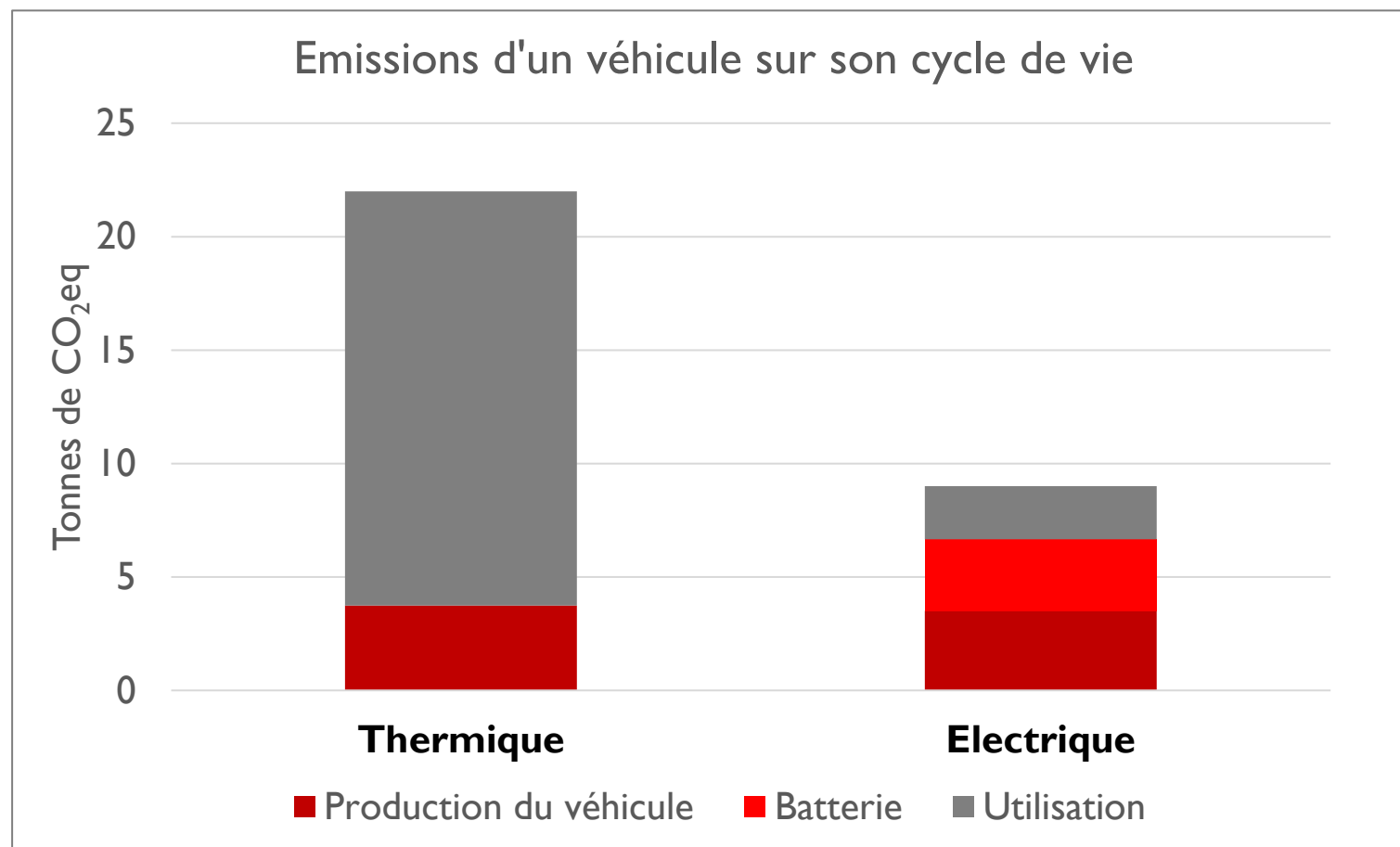
Solutions les plus sobres à développer



Les véhicules intermédiaires, pour étendre le domaine du vélo

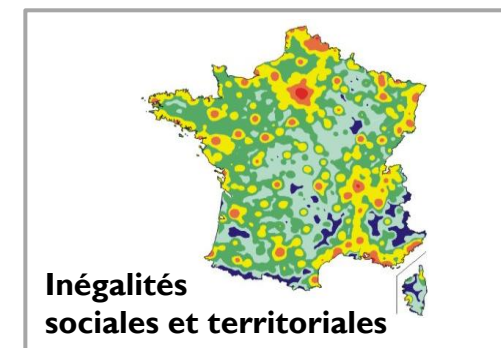
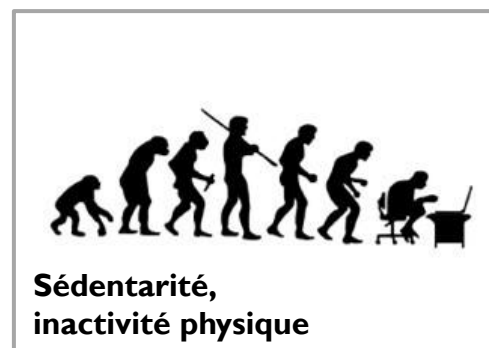


Le vélo, pour inciter à la démotorisation



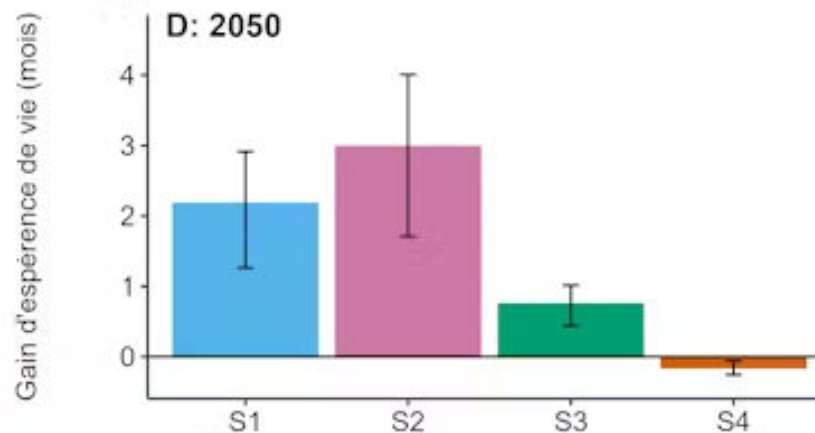
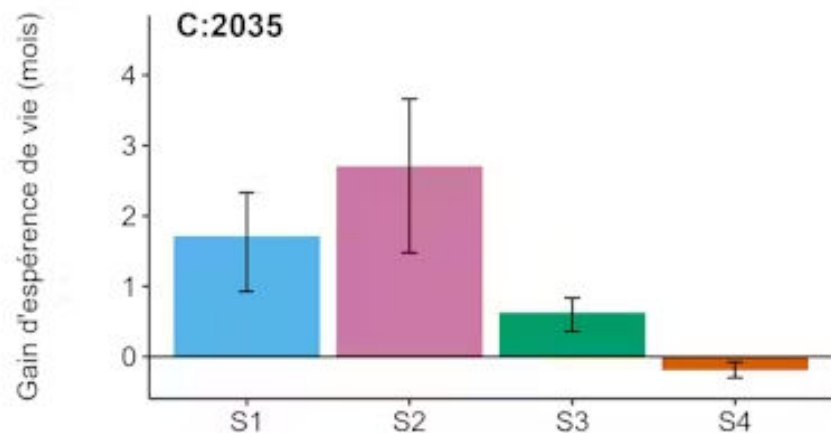
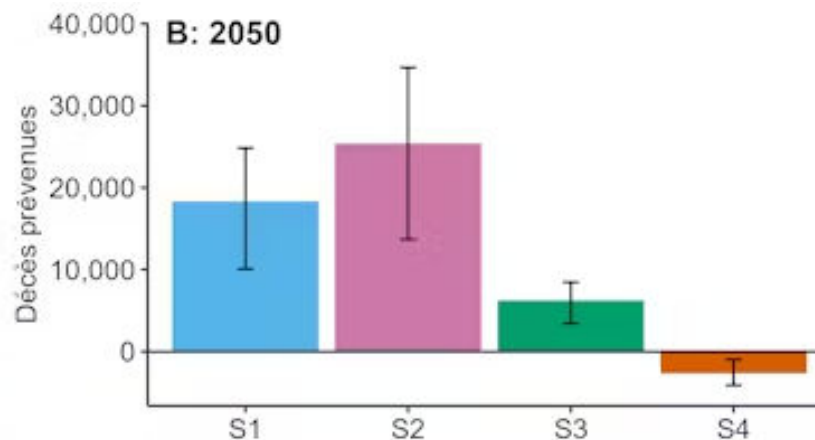
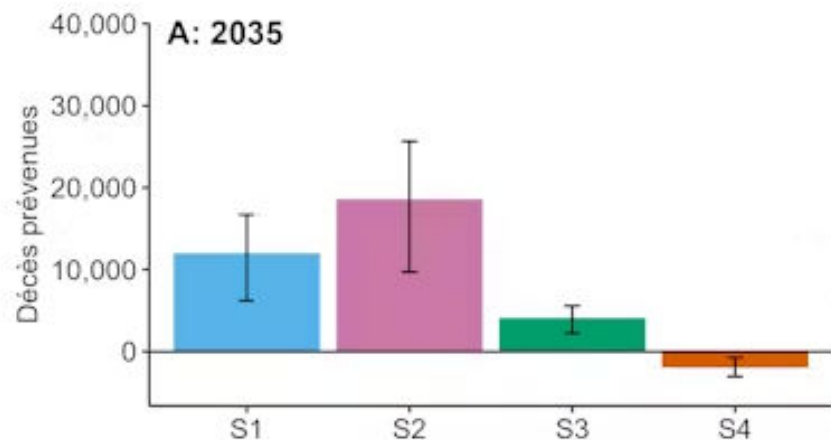
Pour les voitures électriques, 3/4 des émissions sont situées à la production des véhicules, ce qui devrait pousser à des politiques de démotorisation à l'avenir

Les impacts environnementaux, sociaux et sanitaires des mobilités



Les principales externalités des transports

De forts bénéfices sanitaires liés à l'activité physique



S1 : Génération frugale
S2 : Coopérations territoriales
S3 : Technologies vertes
S4 : Paris réparateur

**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 à 5 % des déplacements
- Un potentiel de multiplication quasiment 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