PRÉFET DE CORSE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE

UN VÉLO, UNE VIE

AVELO

BIENVENUE AUX PREMIÈRES ASSISES DU VÉLO EN CORSE !



9 et 12 novembre 2026

AJACCIO
BASTIA



CEE Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

DREAL de CORSE

Direction départementale des territoires (DDT)

ACCUEIL CAFÉ

8h30 – 9h00



DISCOURS INTRODUCTIFS

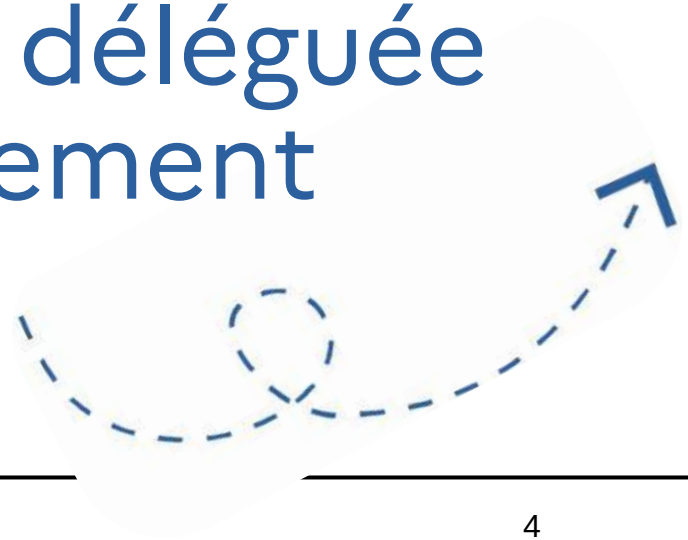


9h00 – 9h30



Mme. Christelle COMBETTE

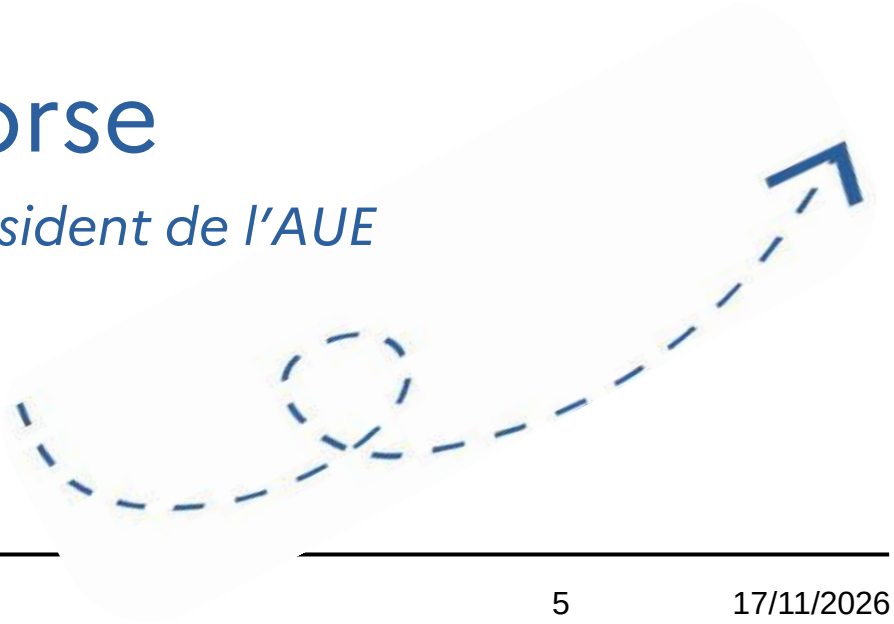
Vice-présidente de la CAPA déléguée au tourisme et au développement économique



M. Don Joseph LUCCIONI

Conseiller à l'Assemblée de Corse

Représentant du Président du Conseil Exécutif et du Président de l'AUE



Mme. Françoise LIPPINI

Directrice de l'association Adrien Lippini (Un Vélo Une Vie)

Mme. Jöelle COLOSIO

Directrice exécutive des territoires - ADEME

Mme. Agnès CHAVANON

Secrétaire générale de la préfecture de Corse-du-Sud

PRÉFET DE CORSE
Liberté Égalité Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

UN VÉLO, UNE VIE

CEE Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

AVELO

DREAL de CORSE

Direction départementale des territoires (DDT)

PROGRAMME DU LUNDI 9 NOVEMBRE

MATIN

LES TOURS DE PISTE :
« La pratique du vélo : histoire, freins et leviers de son déploiement en Corse »

TABLE RONDE n°1 : « Quels aménagements cyclables adoptés sur l'île ? »

PAUSE DÉJEUNER
13H – 14H



APRÈS-MIDI

TABLE RONDE N°2 :
« Vélotourisme et vélo du quotidien : quelle complémentarité ? »

TABLE RONDE n°3 : Éducation et vélo « Savoir Rouler À Vélo » (SRAV)

Remise du trophée Challenge Géovélo organisé dans le cadre de « Mai à Vélo »

AVELO'REVOIR



LES TOURS DE PISTE !

CONFÉRENCE



Le développement du vélo en Corse

Frédéric Héran - Économiste des transports et urbaniste, Maître de conférences émérite à l'Université de Lille – CLERSE

Olivier Schneider - Directeur du Fonds Innovation Mobilité Actives (FIMA) & ancien président de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)

CONFÉRENCE

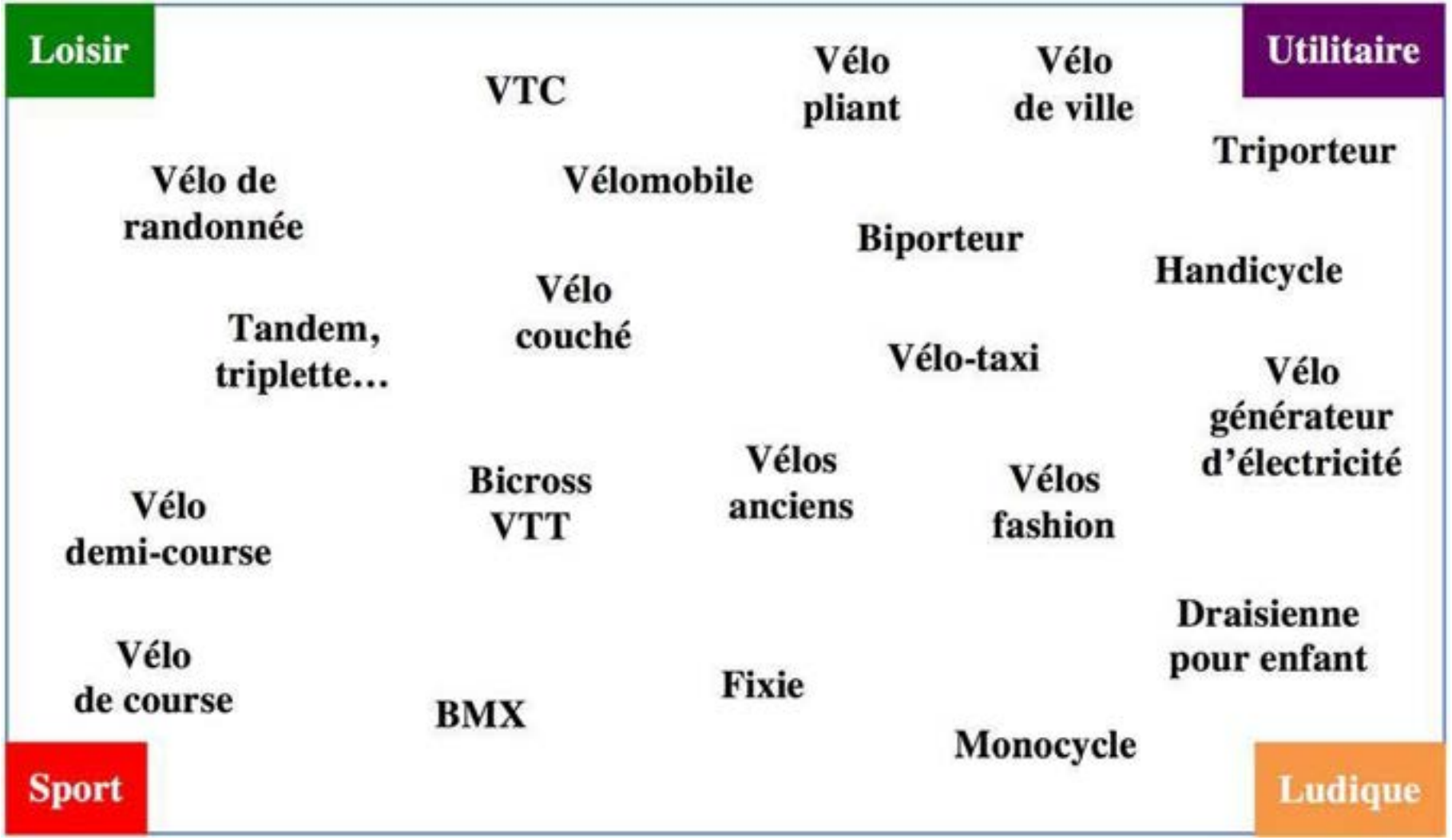


La Corse dans l'histoire du retour du vélo utilitaire

Frédéric Héran - Économiste des transports et urbaniste, Maître de conférences émérite à l'Université de Lille – CLERS (Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques)

UMR 8019 du CNRS – frederic.heran@univ-lille.fr

Les nombreuses pratiques du vélo



PLAN DE LA CONFÉRENCE



1. **Brève histoire du retour de la bicyclette en Europe**
2. Quelques éléments d'analyse

Et la place de la Corse dans cette évolution

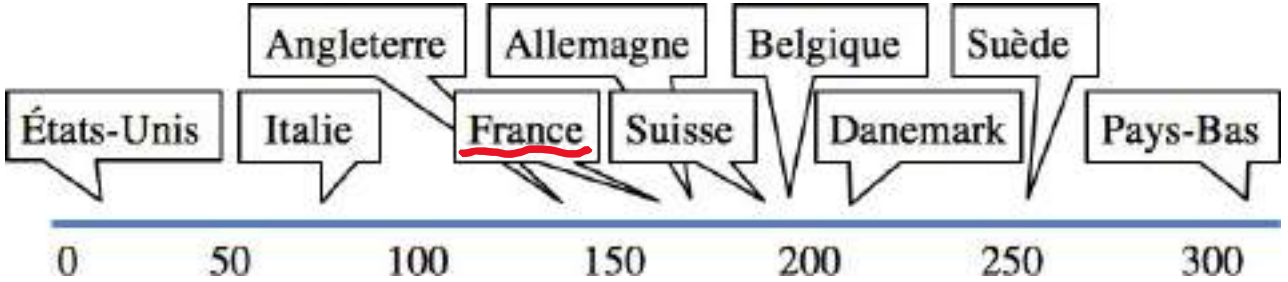
PLAN DE LA CONFÉRENCE



1. Brève histoire du retour de la bicyclette en Europe

Dans l'entre-deux-guerres, un usage du vélo très développé

Nombre de vélos pour 1 000 habitants dans quelques pays européens et aux États-Unis en 1928



(Welleman 1999)

À cette époque, la plupart des vélos possédés sont effectivement utilisés au quotidien

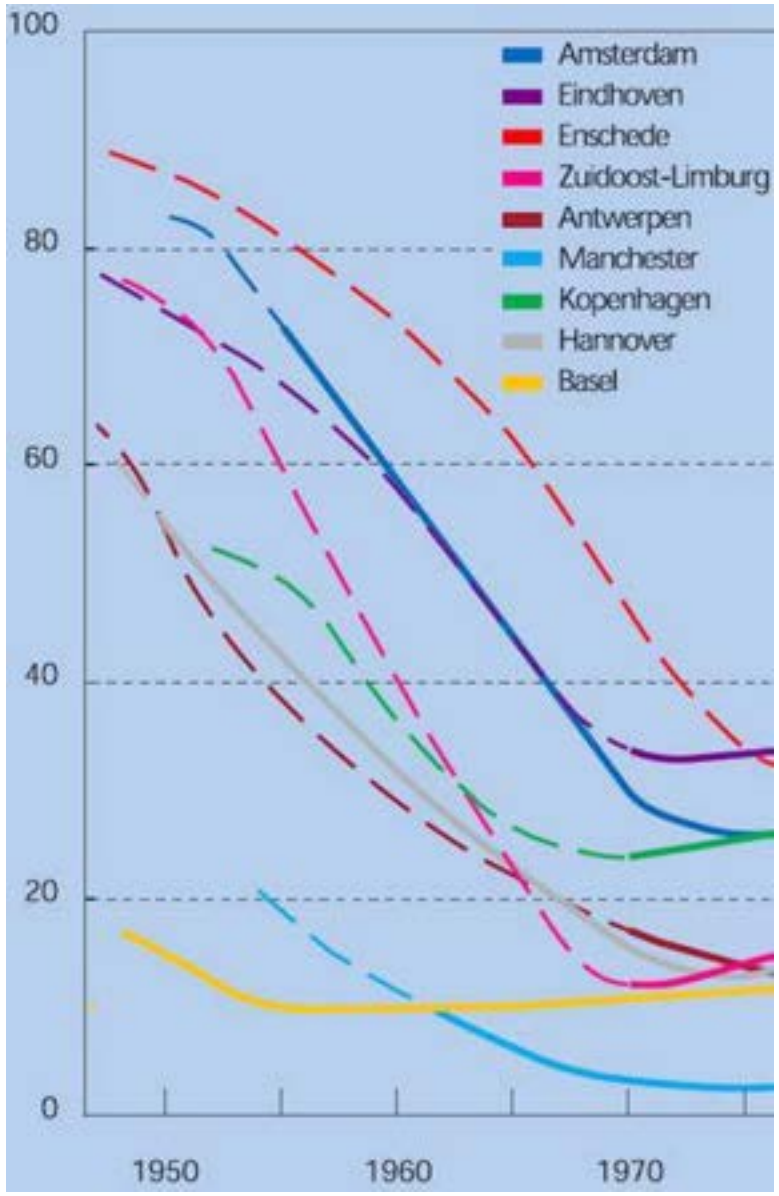
NB : la France, au même niveau que l'Allemagne, aujourd'hui, une pratique 4 fois moindre

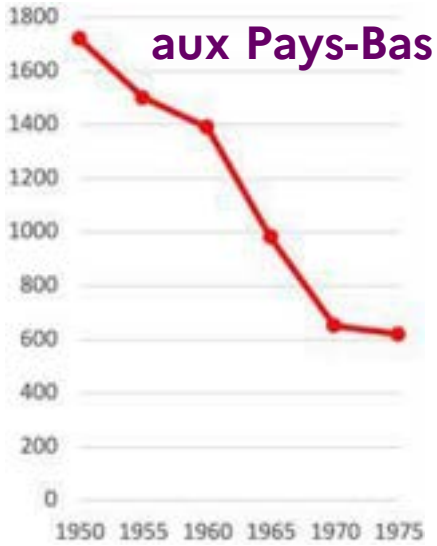
En Corse, en 1928, moins de vélos qu'en France continentale à cause du relief et de la pauvreté de l'île



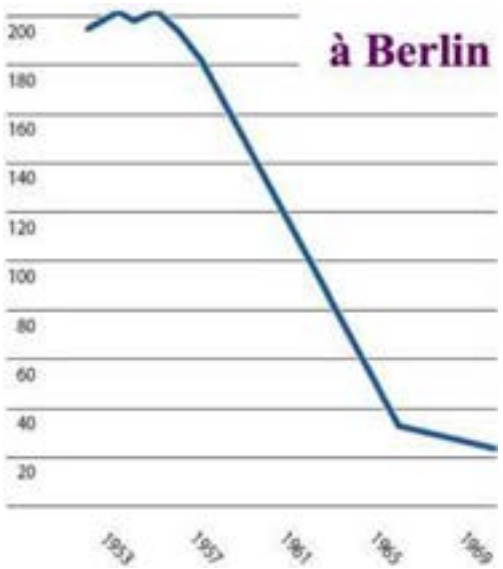
Journée nationale de la bicyclette en 1935

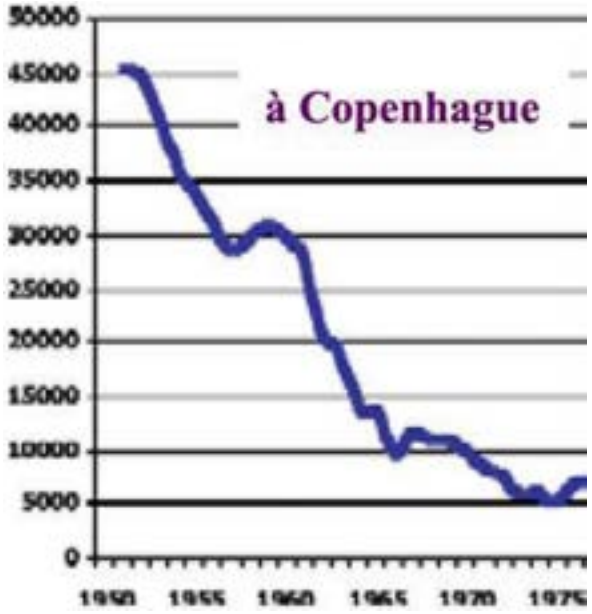
L'effondrement général de la pratique de 1950 à 1975













Une croissance de la motorisation très rapide

+ 10 % de voitures par an en France dans les an. 60-70 !

Motorisation = vitesse = progrès
= évasion = liberté individuelle
> désintérêt pour les autres modes

Le rôle particulier des deux-roues motorisés dans cet effondrement en France

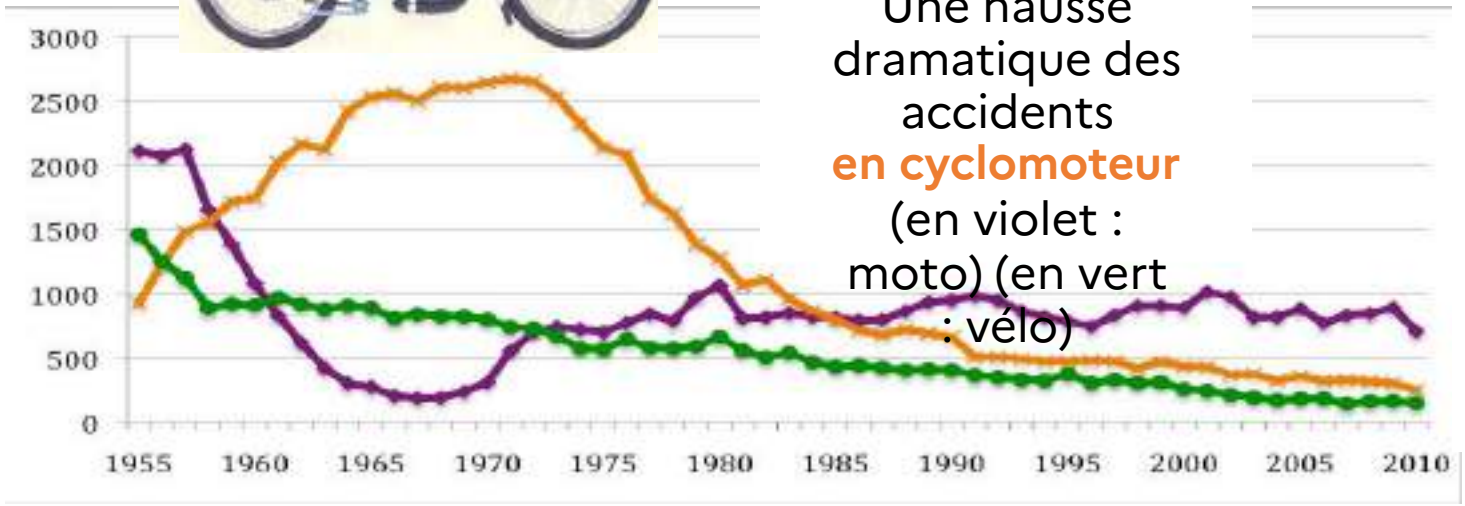




L'image du vélo très dégradée







Une hausse dramatique des accidents **en cyclomoteur** (en violet : moto) (en vert : vélo)

En Corse, sans doute beaucoup de deux-roues motorisés dans les années 50-70

La révolte des populations contre l'envahissement automobile au cours des années 1960-1970



Les Provos Amsterdam 1966



Aguigui Mouna Paris, 1972 ?

Manif à vélo, Amsterdam,





Halte au meurtre des enfants Pays-Bas, 1971

Le rôle clé de la modération de la circulation dans la relance du vélo



Cours urbaines aux Pays-Bas, an. 70



Zones 30 en Allemagne, an. 80



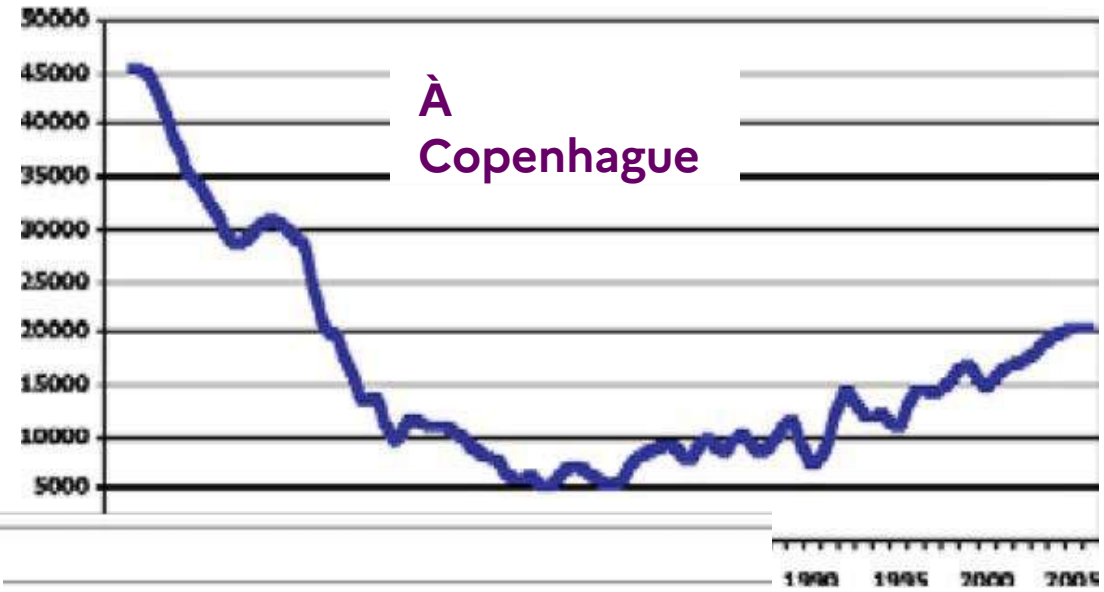
Zones à trafic limité en Italie, an. 70

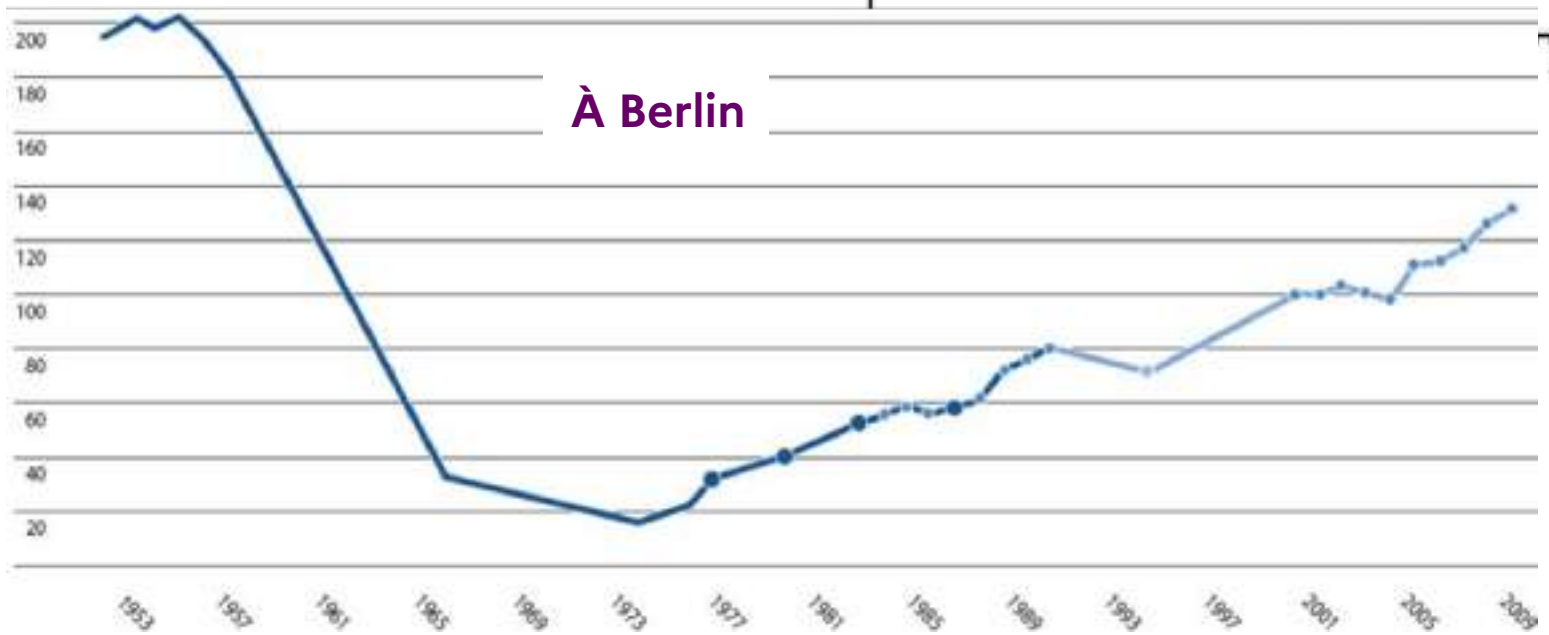


Tramway en France, an. 1990-2000

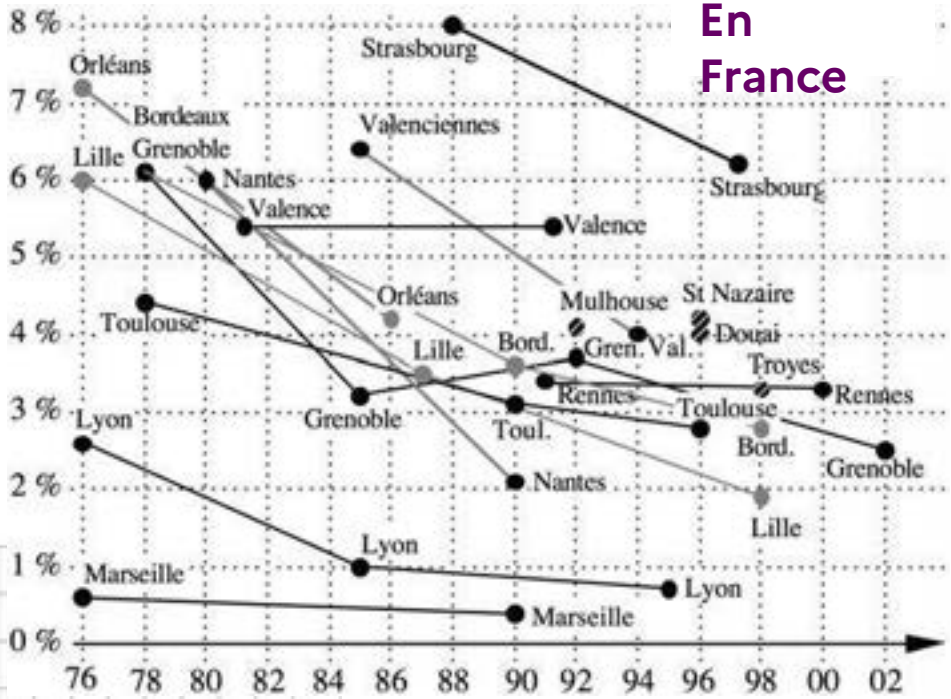
Les années 1980-1990 : des pays où la pratique redémarre

Pays-Bas
Allemagne
Danemark
…

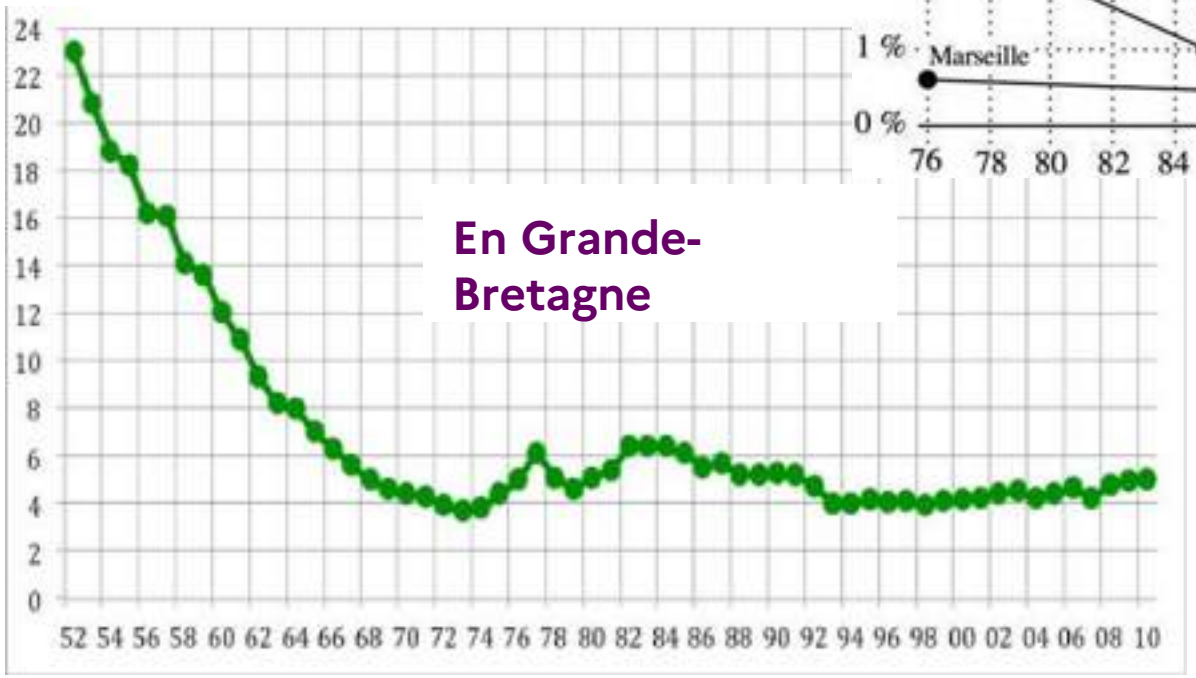




Les années 1980-1990 : des pays où la pratique baisse ou stagne



En France

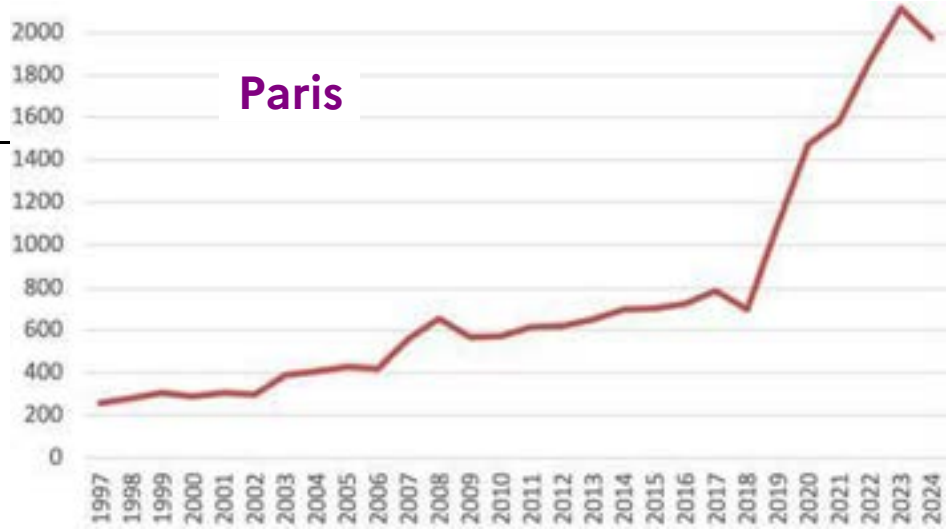


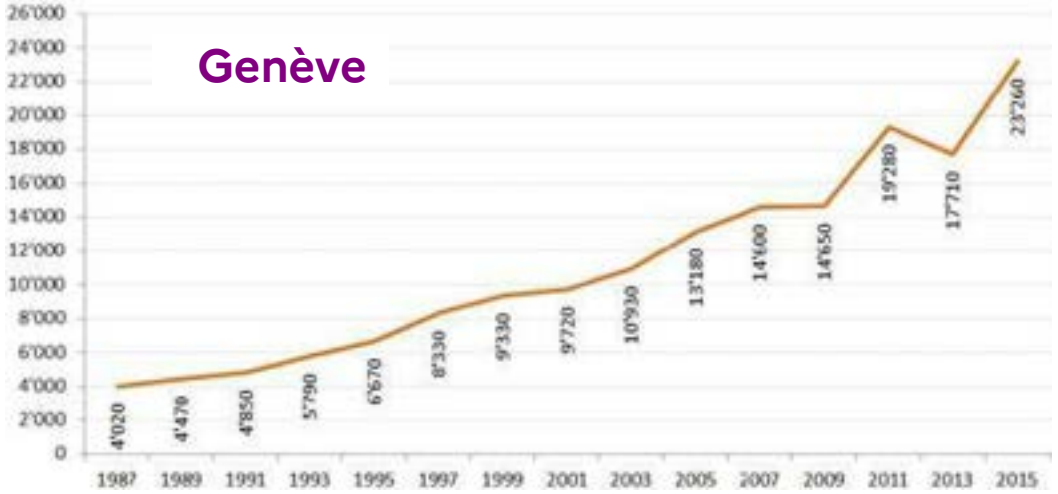
En Grande-Bretagne

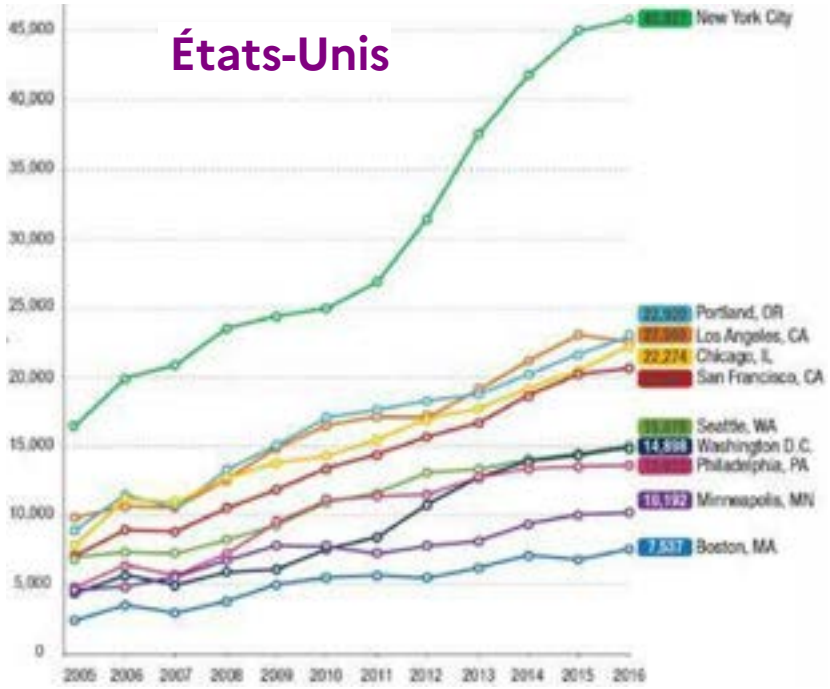
En Espagne…

Depuis 25 ans : le retour du vélo dans toutes les grandes villes occidentales









CONFÉRENCE

La Corse dans l'histoire du retour du vélo utilitaire

2. Quelques éléments d'analyse

Les trois principaux enjeux des modes actifs (marche et vélo)

1/ La santé

Notre vie a changé, pas nos gênes !
Nous ne sommes pas programmés pour être sédentaires
L'activité physique ≈ médicament miracle qui contribue à prévenir et à guérir la plupart des maladies chroniques

(Inserm 2019)

2/ L'économie

Un faible coût pour les particuliers
Surtout intéressant pour les bas revenus
Un faible coût pour les collectivités locales et territoriales
Des aménagements beaucoup moins coûteux pour les modes actifs que pour la voiture et les transports publics
> Un argument clé en période de disette budgétaire…

3/ L'environnement

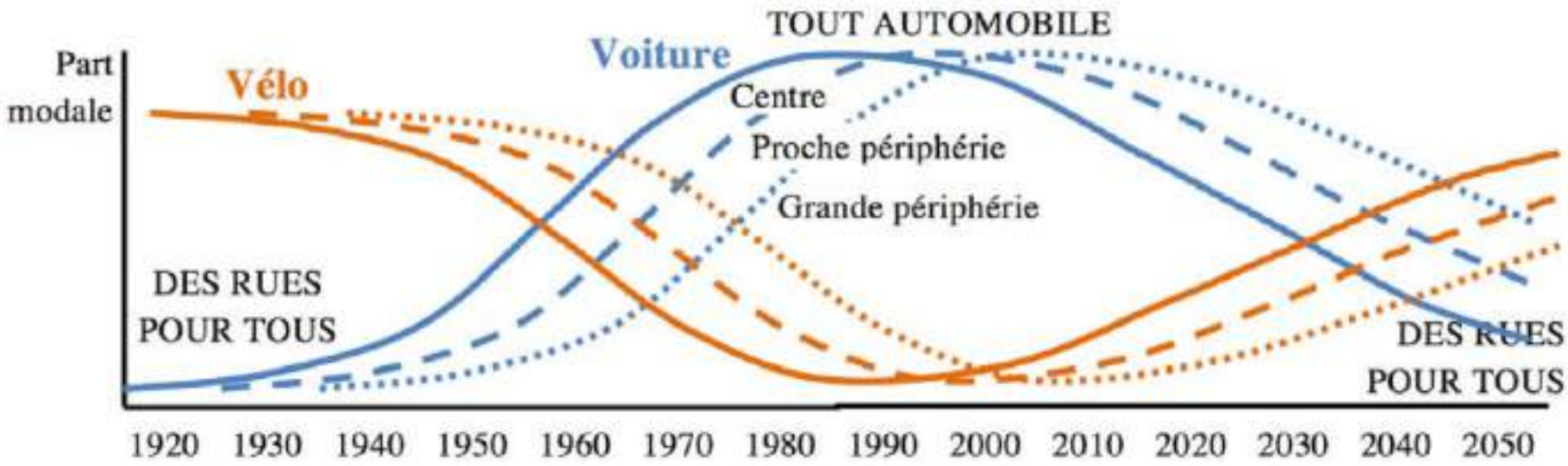
À condition que l'essor des modes actifs soit associé à une modération de la circulation automobile
Ce n'est pas le vélo et la marche qui sont « bons pour l'environnement » mais moins de déplacements et de kilomètres parcourus en voiture

Le rôle clé de la modération de la circulation dans le retour du vélo

Quelques décalages dans l'évolution de l'usage du vélo et de l'encadrement du trafic auto

Pays-Bas	→	Allemagne	→	France
Grandes villes	→	Villes moyennes	→	Petites villes
Centre	→	Proche périphérie	→	Grande périphérie
Classes aisées	→	Classes moyennes	→	Classes populaires
Téméraires	→	Aventureux	→	Prudents
Vélo classique	→	Vélo équipé	→	Vélo spécial
Motif loisir	→	Motif travail	→	Autres motifs
Aux beaux jours	→	Trois saisons	→	Toute l'année

Schéma de principe montrant un de ces décalages temporels



Exemple : l'évolution du profil des cyclistes et des lieux d'usage du vélo à Strasbourg

	1988	2009	2019
Cyclistes majoritaires	Ouvriers et employés	Milieux éduqués	Milieux éduqués et classes moyennes
Lieux d'usage majoritaires	Périphérie	Centre	Centre et proche périphérie

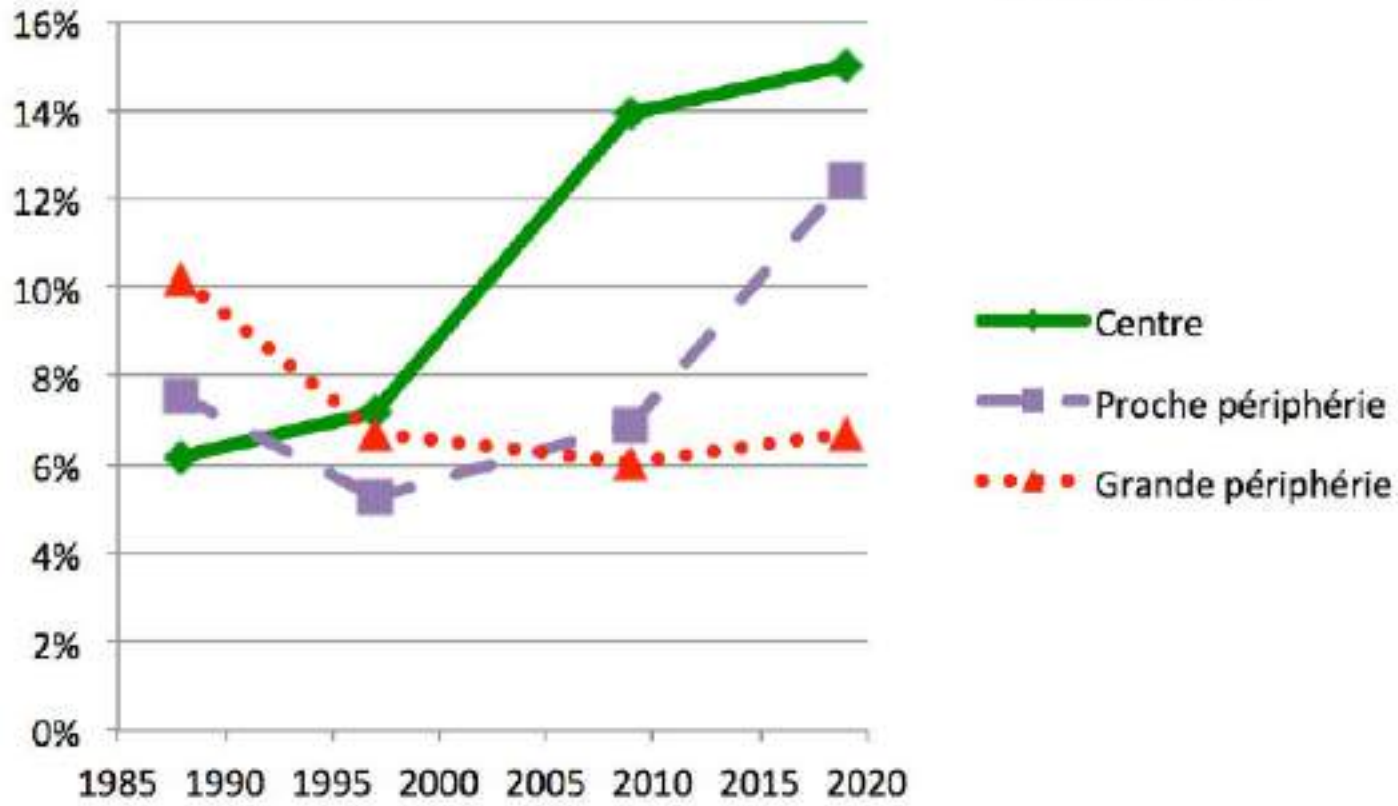
(Héran 2021)

Parts modales du vélo selon le lieu de résidence

Source : enquêtes ménages déplacements de 1988, 1997, 2009 et 2019

Périmètre : Communauté urbaine de Strasbourg

(Voir aussi Dusong 2020)



Le vélo dans le nouveau paradigme de la mobilité

Du tout automobile	à des rues pour tous
La priorité à l'automobile en toutes circonstances	**La priorité aux plus faibles et aux plus urbains**
1. Automobile	1. Marche
2. Transports publics	**2. Vélo**
3. Marche pour le rabattement	3. Transports publics
Le vélo voué à disparaître	4. Transport de marchandises
Les camions se débrouillent	5. Automobile

(European Commission 2004, Héran 2017 et 2020)

Le nouveau paradigme
est souvent implicite
et pas assez débattu



Principe STOP adopté en Belgique
(= initiales en flamand de marche,
vélo, transport public, voiture)



À Medellin
(Colombie)

Où en est la Corse dans ce schéma ?

Atouts / handicaps

- Tourisme motorisé important qui double la mobilité en été
- Relief marqué, routes étroites
- Un accès sans doute tardif à la motorisation
- Deux villes moyennes (Ajaccio et Bastia) = 45 % de la population
- Des petites villes parcourables à pied

Conséquences

Une faible part modale du vélo ≈ 1 % selon l'EMD 2018

NB : à Paris, 0,2 % en 1976, ≈ 6 % aujourd'hui

Mais un potentiel important

Qui sont les nouveaux cyclistes ?

Les usagers venant d'autres modes de déplacement
(le report modal)

Si on ne modère pas (ou trop peu) **le trafic automobile,**
les nouveaux cyclistes sont
souvent d'anciens piétons
heureux d'étendre la portée de leurs déplacements
souvent d'anciens usagers des transports publics
qui gagnent du temps et s'activent
parfois d'anciens passagers de voiture
surtout des jeunes qui gagnent en autonomie
rarement d'anciens conducteurs de voiture
qui perdent trop en confort et parfois en temps

De nouveaux habitants arrivant sur le territoire

Souvent avec des habitudes prises dans leur ancien lieu d'habitation
Auparavant cyclistes au centre d'une grande ville,
ils veulent continuer à pouvoir cycler dans une ville moyenne

L'important vivier des cyclistes occasionnels

Le vélo est de loin le mode de déplacement qui compte le plus d'usagers occasionnels (le contraire pour la voiture)
D'où une floraison de cyclistes en cas de hausse du prix du carburant, de grève des transports publics, d'ouverture d'une voie verte…

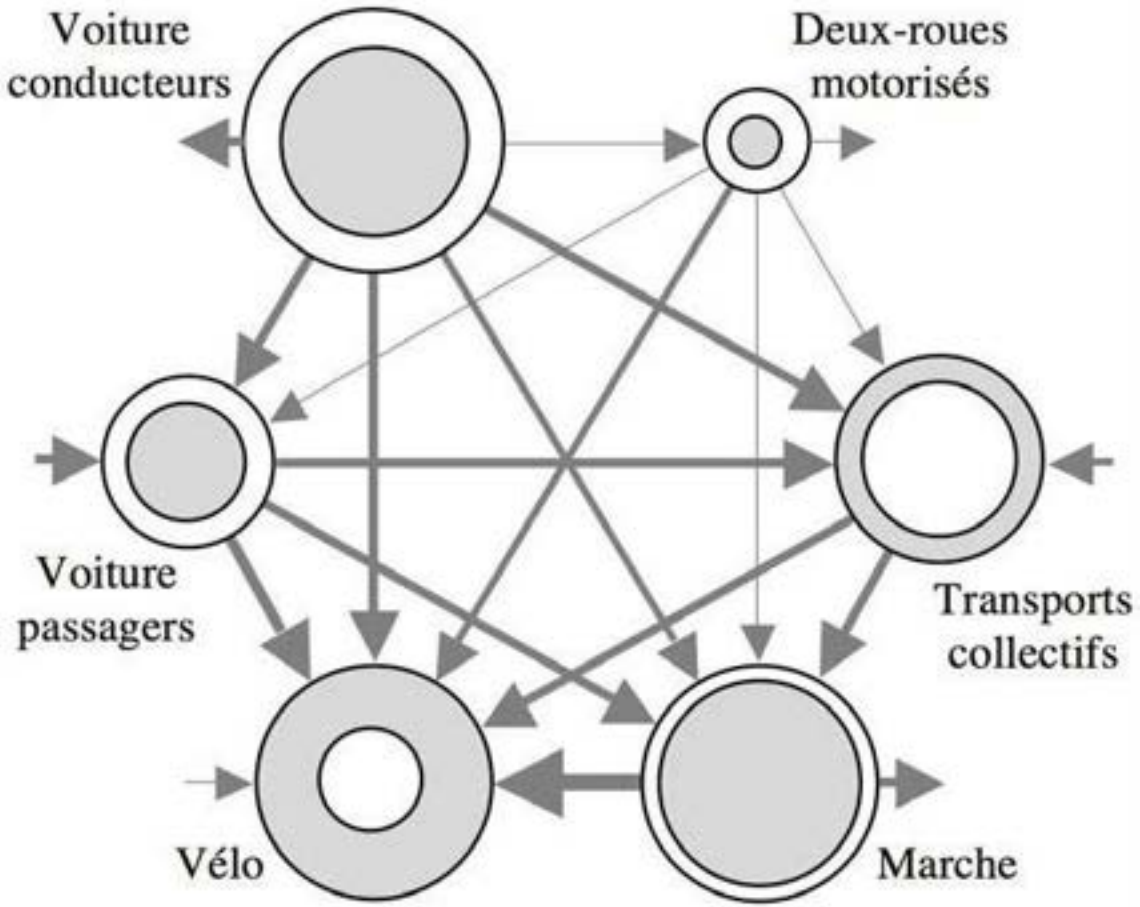
La concurrence entre les modes de déplacement et le report modal

Depuis toujours,
on se déplace en moyenne 3 à 4 fois par jour
> **Encourager un mode se fait nécessairement au détriment d'autres modes**

Le report modal = un changement dans la répartition modale

Rond blanc : situation initiale Rond gris : situation finale

NB : flux nets
+ entrants / sortants
+ intermodalité
+ multimodalité…



La nécessité de constituer un « système vélo »…

Des aménagements cyclables sur les artères	– Un réseau structurant de super pistes cyclables (REV) – Un réseau maillé, avec niveau de sécurité homogène – Pas d'aménagements cyclables dans les quartiers calmés
Un traitement des coupures urbaines	Franchissement – des coupures linéaires (autoroutes, voies ferrées, voies d'eau…) – des coupures surfaciques (grandes emprises…) (Héran 2011)
Des services	– Du stationnement vélo de courte et longue durée – Des ateliers de réparation (associations ou vélocistes) – Des locations de vélos (courte, moyenne, longue durée)
Un travail avec chaque public	– Plan de déplacement des scolaires – Plan de mobilité employeur – Vélo-école pour adultes…
Formation et communication	– Savoir rouler à vélo, remise en selle… – Des opérations et manifestations diverses – Des élus à vélos… (Le Dantec 2021)

… et de modérer la circulation automobile

Généraliser les zones apaisées

Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes

- À l'échelle de chaque agglomération
- Partout où la vie locale domine ≈ 80 % du linéaire de voirie
- En supprimant le transit dans les quartiers
- En concertation avec les habitants…

Encadrer le stationnement

- Limiter ou tarifer le stationnement dans le temps et l'espace avec un vrai contrôle / sanction
- Pas de stationnement sur les trottoirs et les aménagements cyclables…

Reconquérir les espaces publics

- Transformer les 2x2 voies en 2x1 voie
- Remettre les artères à sens unique en double sens
- Libérer les places publiques des voitures…

Restructurer le réseau de transport public

- Développer et simplifier le réseau
- Favoriser l'**intermodalité avec marche et vélo**
  et ne pas encourager l'intermodalité avec la voiture (B+R plutôt que P+R)

Vers un système vélo efficace

Parlons Vélo !

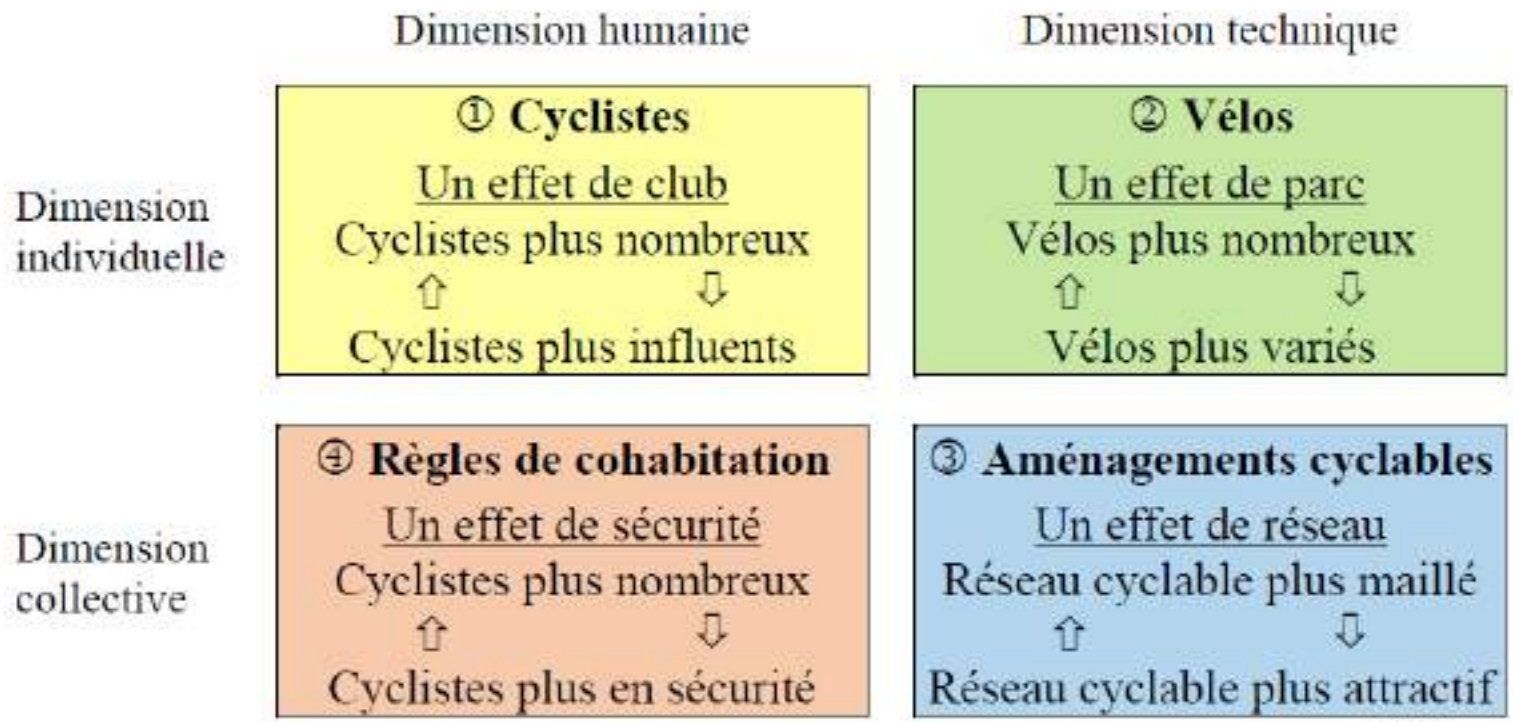


Sources : www.FUB.fr - parlons-velo.fr - inspiré de : Bundesministerium für Verkehr, Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012

Les quatre cercles vertueux du système vélo (et pour tout système modal)

En se développant, le système vélo engendre quatre cercles vertueux qui se renforcent mutuellement => Ce qui rend l'essor du vélo irrésistible

En Corse, tous ces cercles vertueux sont encore embryonnaires (LIPPINI 2026)



(Héran 2021)

LES vélos et non plus LE vélo

Les vélos classiques Ville, VTT, gravel, randonnée, course…

+ Les vélos spéciaux
- **vélo à assistance électrique** limitée à 250 W et 25 km/h
- **vélo allongé** pour le transport de 2 ou 3 enfants
- **vélo pliant**
- **cargocycle** : biporteur, triporteur, quadriporteur
- tricycle, pour plus de stabilité
- vélo couché à 2, 3 ou 4 roues
- vélomobile = vélo couché caréné à 3 ou 4 roues, 1 ou 2 places
- tandem, triplette…
- handicycle, dont certains avec maindalier

+ Les petits vélis (véhicules légers intermédiaires)
- **speedelec**, à assistance électrique limitée à 4 000 W et 45 km/h
- **vélo-voiture** ou véloto à 1 ou 2 places
- vélotaxi, rickshaw, rosalie… pour le transport d'enfants ou d'adultes

\+ de nombreux types de remorques, plateformes, caddies, caissons…

En rouge, des solutions à fort potentiel, notamment en Corse

Quelques vélos et petits vélis

Vélo à assistance électrique (VAE)  Gitane	Speedelec  Medeo T10	Tandem  Gitane	Tricycle  Damius	Vélo allongé (long tail)  Respire
Vélo pliant  Brompton	Vélo pliant électrique  Tern	Biporteur  Douze Cycles	Triporteur  Nihola	Triporteur pour enfants  Chike kids
Triporteur familial  Wello family -up	Vélo poussette  Wike Salamander	Rickshaw  Amsterdamer	Vélo taxi 8 enfants  GoCab	Rosalie  France quadricycle

Vélo modulaire  Add bike	Vélo modulaire  Cigogne	Cadd y  Donkey	Remorque autotractée  Toutenvélo	Portepalette pour vélo  BicyLift trailer
Vélo couché  Lacka	cycle Trike  Ice	Handicycl e  Hase	Vélo pousseur  Rollfîet>	Vélo pour fauteuil roulant  Benur
Tricycle pendulaire  Longaoike	Adventure Vélomobile  Velocar type H	Vélomobile  Frikar	Vélomobile  Quest	Vélomobile  Milan SL MK7
Vélo-voiture  Veern o	(Mochet} Vélo-voiture  Podride	Vélo - voiture  Midipile	Vélo-voiture  Tricyca r	Micro-voiture  EV4

Quelques idées à retenir



1/ Les modes actifs sont à placer au sommet de la hiérarchie des modes de déplacement

2/ L'enjeu santé est fondamental et l'enjeu économique pourrait devenir crucial

3/ Redorer l'image du vélo, c'est permettre aux plus modestes de se remettre au vélo

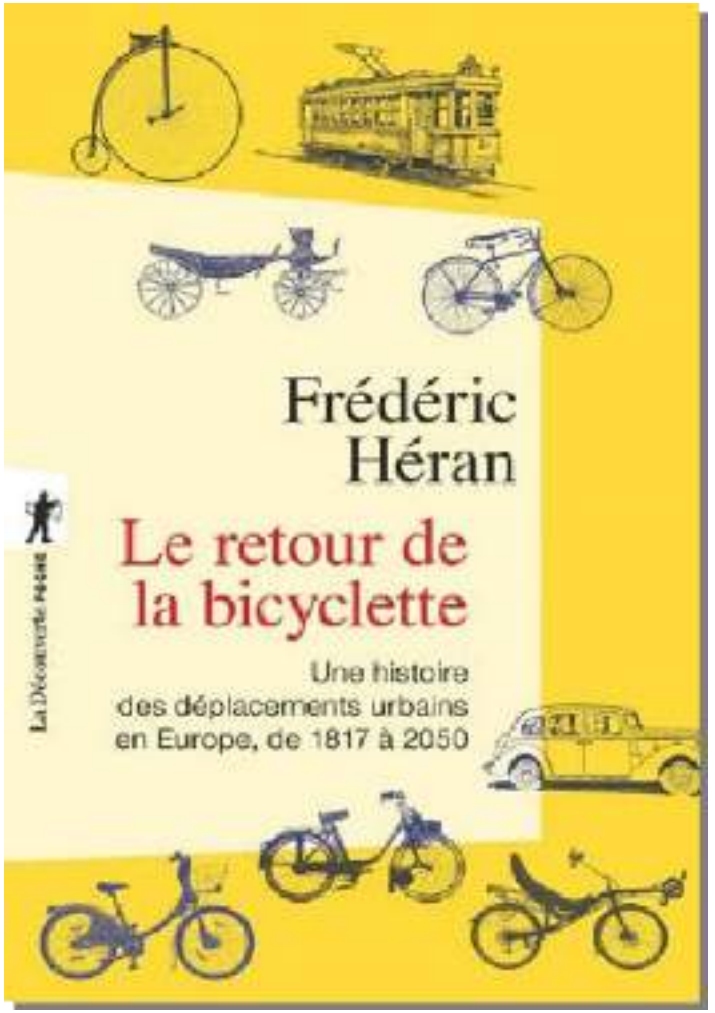
4/ La modération de la circulation automobile est essentielle pour développer le vélo

5/ Le vélo est un système modal



Merci de votre attention

Pour en savoir plus



Références bibliographiques

DUSONG Clément, 2020, *Les dynamiques de l'usage du vélo dans les espaces de banlieue : continuités, décalages et ruptures. Le cas de l'Île-de-France*, thèse de doctorat en aménagement et urbanisme sous la direction de Francis Papon, Université Paris-Est, 465 p. En ligne

EUROPEAN COMMISSION, 2004, *Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life?,* Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 52 p. En ligne

HÉRAN Frédéric, 2011, *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Economica, collection Méthodes et approches, Paris, 218 p. En ligne

HÉRAN Frédéric, 2014, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, La Découverte, collection Cahiers libres, Paris, 256 p.

HÉRAN Frédéric, 2017, « Vers des politiques de déplacements urbains plus cohérentes », *Norois*, n° 245, p. 89-100. En ligne

HÉRAN Frédéric, 2020, « La remise en cause du tout automobile », *Flux*, n° 119-120, janvier-juin, p. 90-101. En ligne

HÉRAN Frédéric, 2021, « Strasbourg, un exemple de ville cyclable », *Forum vies mobiles*, mise en ligne le 27 septembre. En ligne

HÉRAN Frédéric, 2021, « Une analyse structurale des systèmes modaux », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 2, p. 225-245. DOI : 10.3917/reru.212.0225. URL : En ligne

INSERM, 2019, *Activité physique. Prévention et traitement des maladies chroniques. Synthèse et recommanda-tions*, Éditions INSERM, Paris, XX et 124 p. En ligne

LE DANTEC Stéphanie, 2021, *Développer le système vélo dans les territoires. Régions Corse et Provence-Alpes-Côte d'Azur*, Ademe, programme AVELO, 50 p. En ligne

LIPPINI Françoise, 2026, *Le vélo en Corse depuis 2009*, Association Adrien Lippini, 31 p.

WELLEMAN Ton, 1999, *The Dutch bicycle masterplan. Description and evaluation in an historical context*, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, The Hague, 130 p. En ligne

CONFÉRENCE



Le développement du vélo en Corse

Olivier Schneider - Directeur du Fonds Innovation Mobilité Actives (FIMA) & ancien président de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)



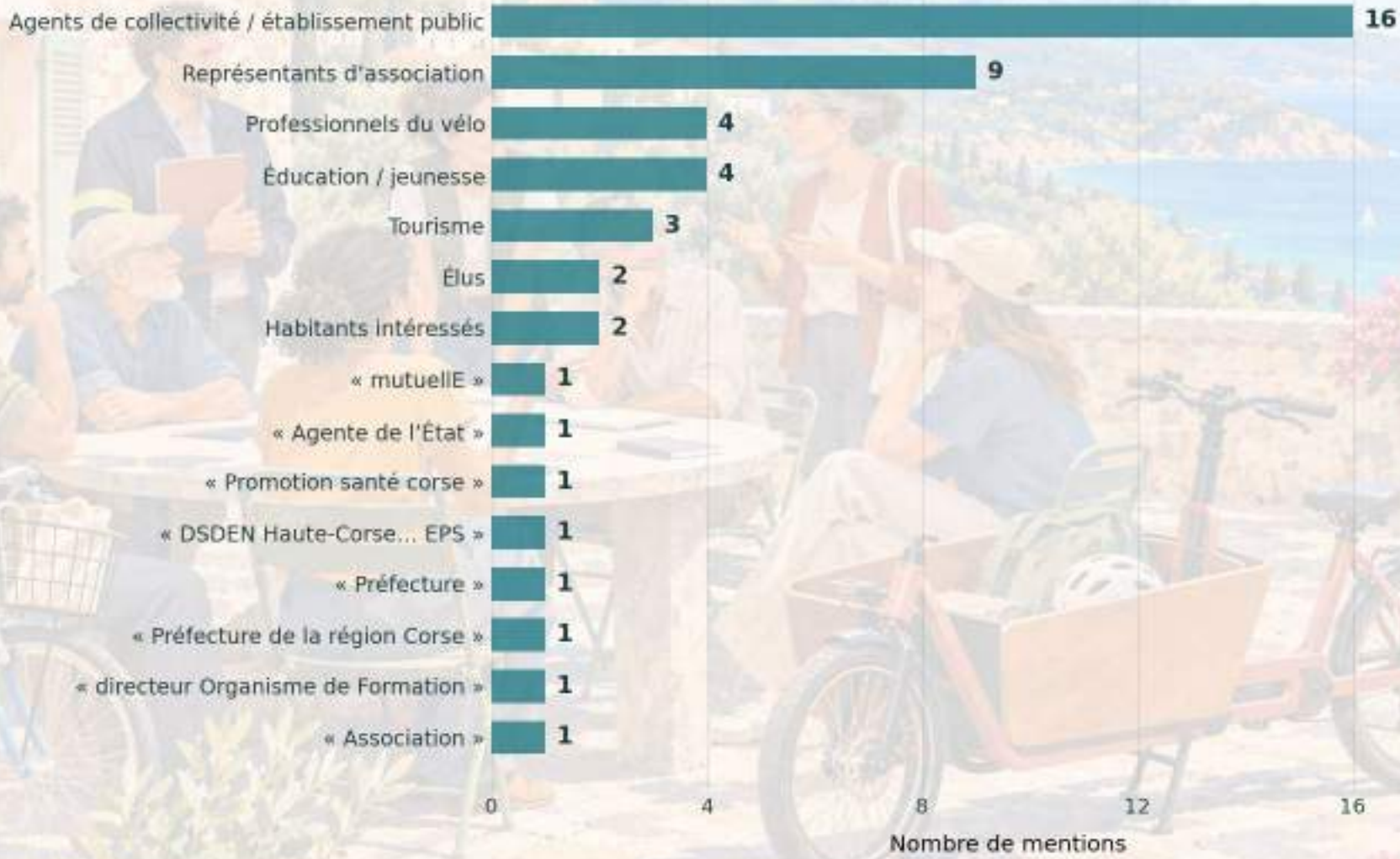
QUESTION 1

À quels titres participez-vous à ces Assises ?

QUESTION 1 • SUPERPOSITION

Titres de participation

41 contributions • choix multiples • 48 mentions



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



QUESTION 2

Quelle est votre structure et votre fonction ?

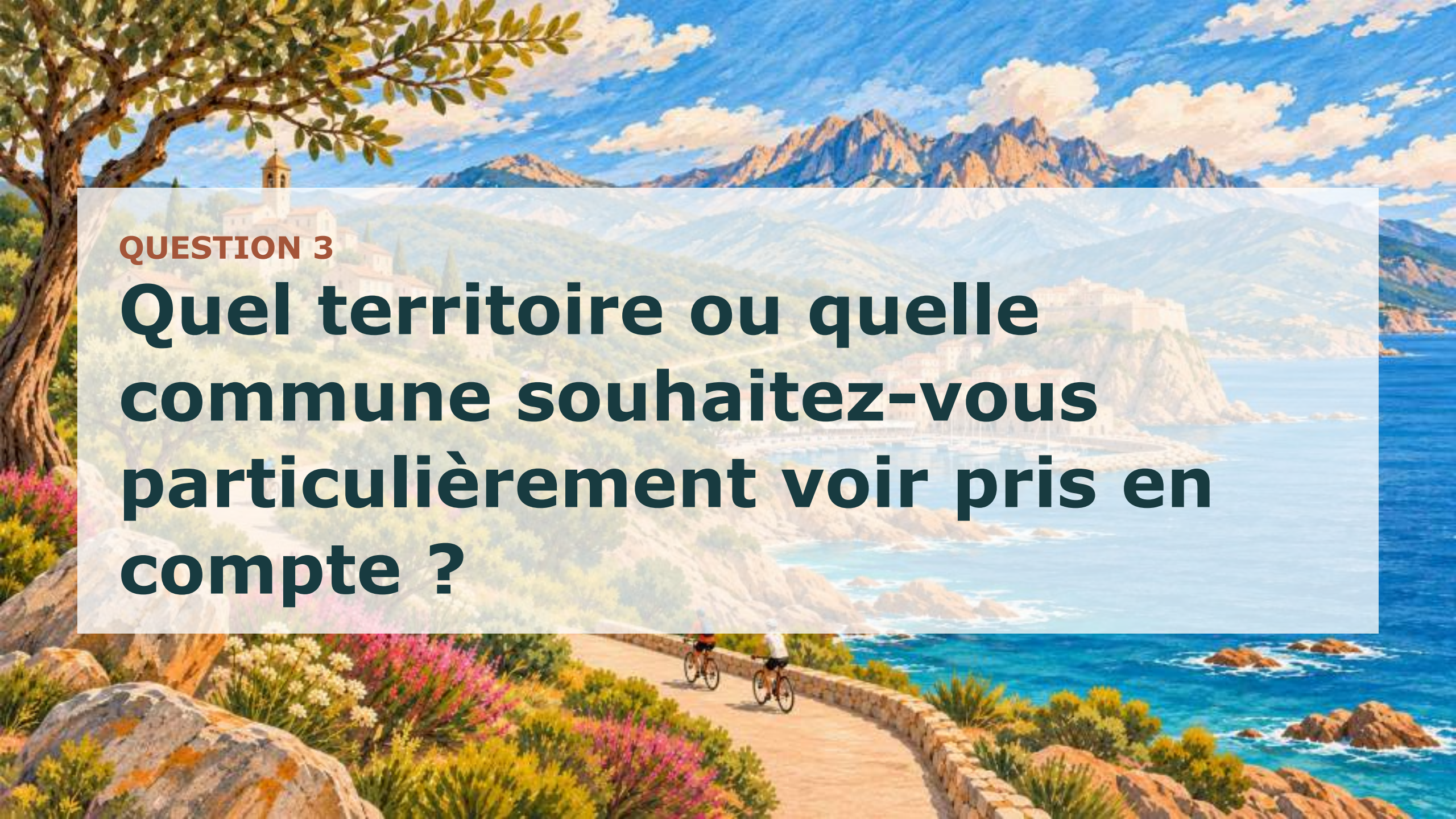
QUESTION 2 • SUPERPOSITION

Structures et fonctions citées

Nuage de mots • 37 réponses renseignées, 4 vides • formulations proches réunies



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Mots et expressions rapprochés par sens • pondération par contribution • regroupements détaillés dans le document.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



QUESTION 3

Quel territoire ou quelle commune souhaitez-vous particulièrement voir pris en compte ?

QUESTION 3 • SUPERPOSITION

Territoires à prendre en compte

Nuage de mots • 27 réponses renseignées, 14 vides • formulations proches réunies



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Mots et expressions rapprochés par sens • pondération par contribution • regroupements détaillés dans le document.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



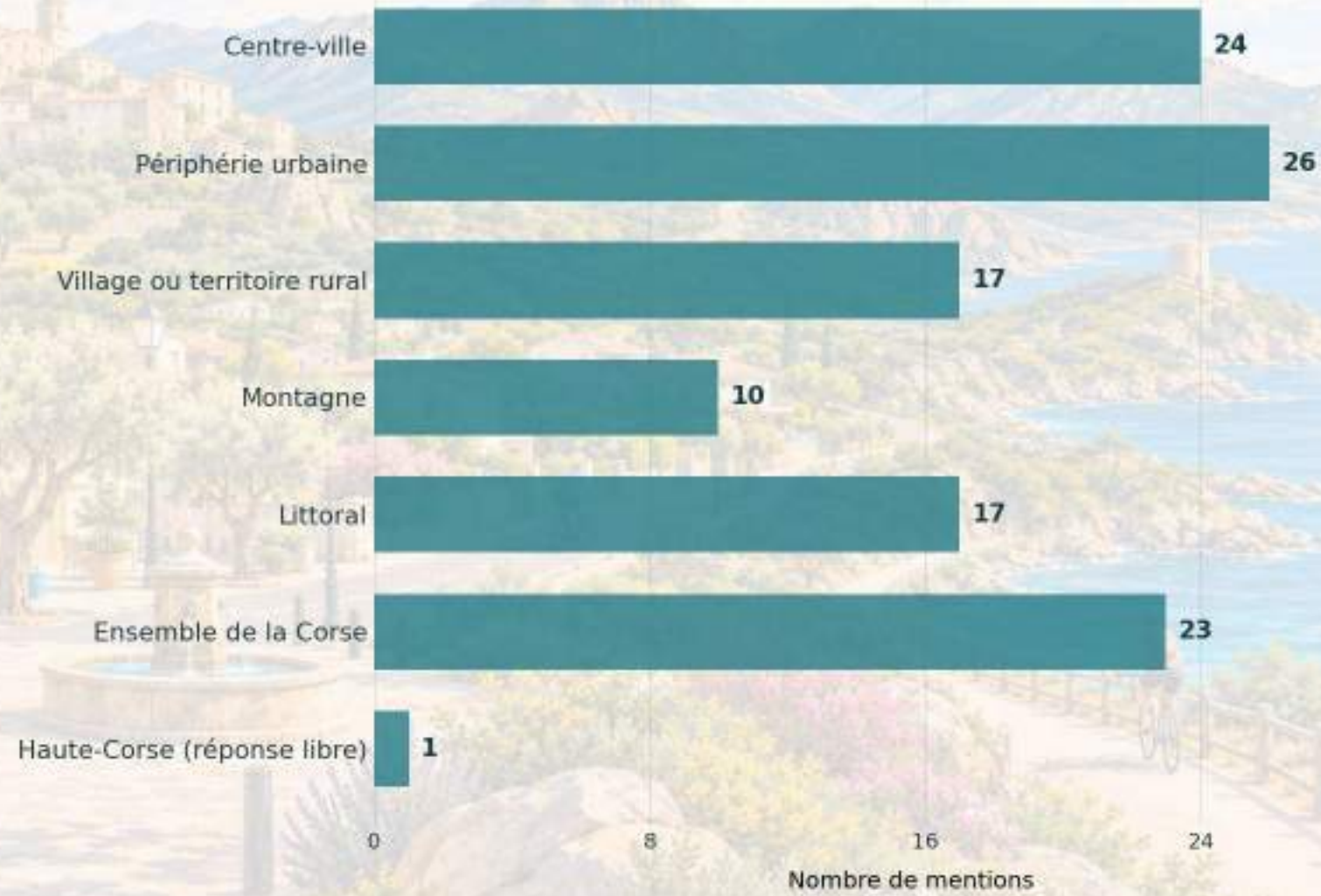
QUESTION 4

Quels types de territoires vous intéressent particulièrement ?

QUESTION 4 • SUPERPOSITION

Quels types de territoires intéressent les participants ?

41 contributions • choix multiples • 118 mentions



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



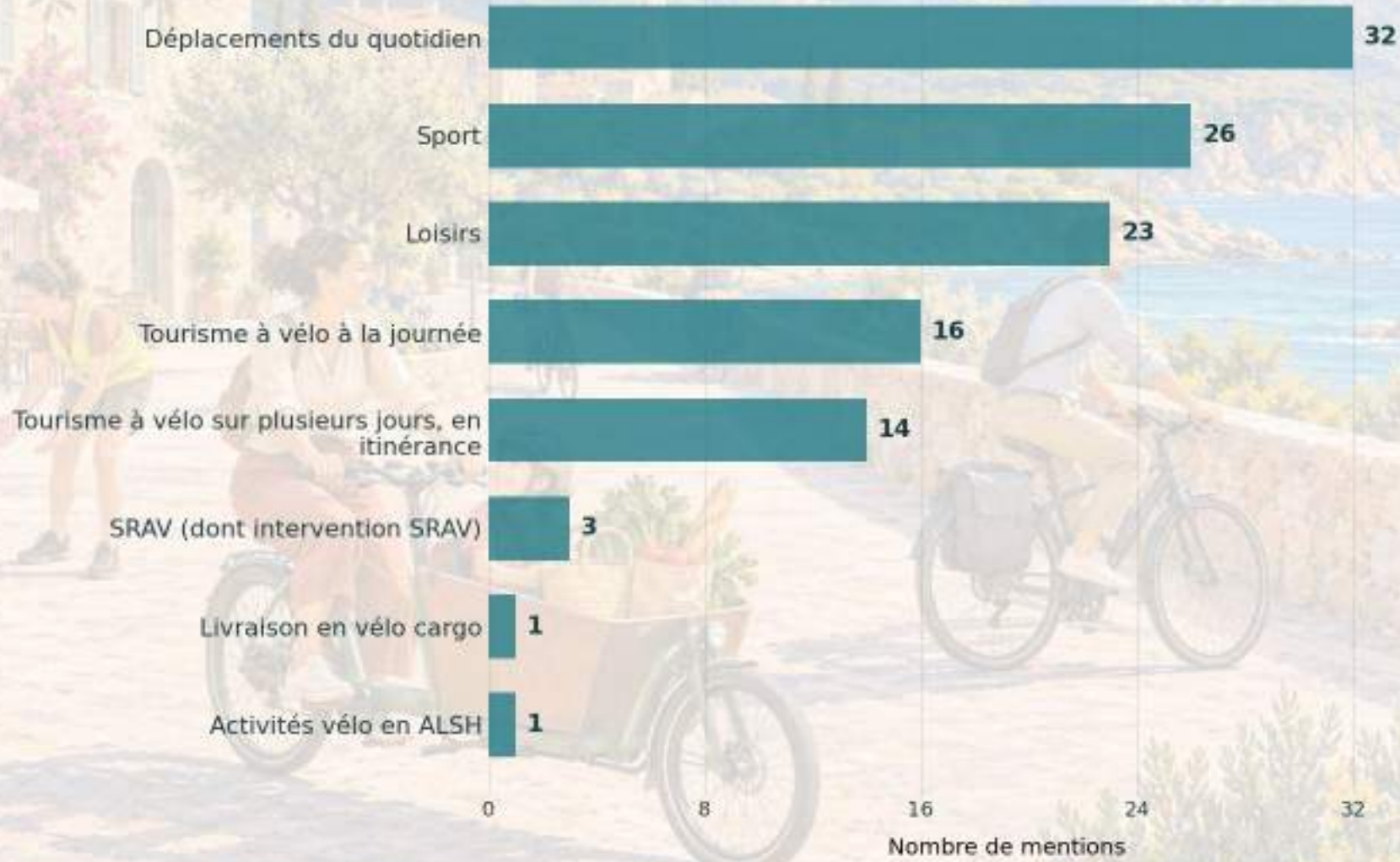
QUESTION 5

Quels usages du vélo vous intéressent particulièrement ?

QUESTION 5 • SUPERPOSITION

Quels usages du vélo intéressent les participants ?

38 réponses renseignées • 3 vides • choix multiples



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



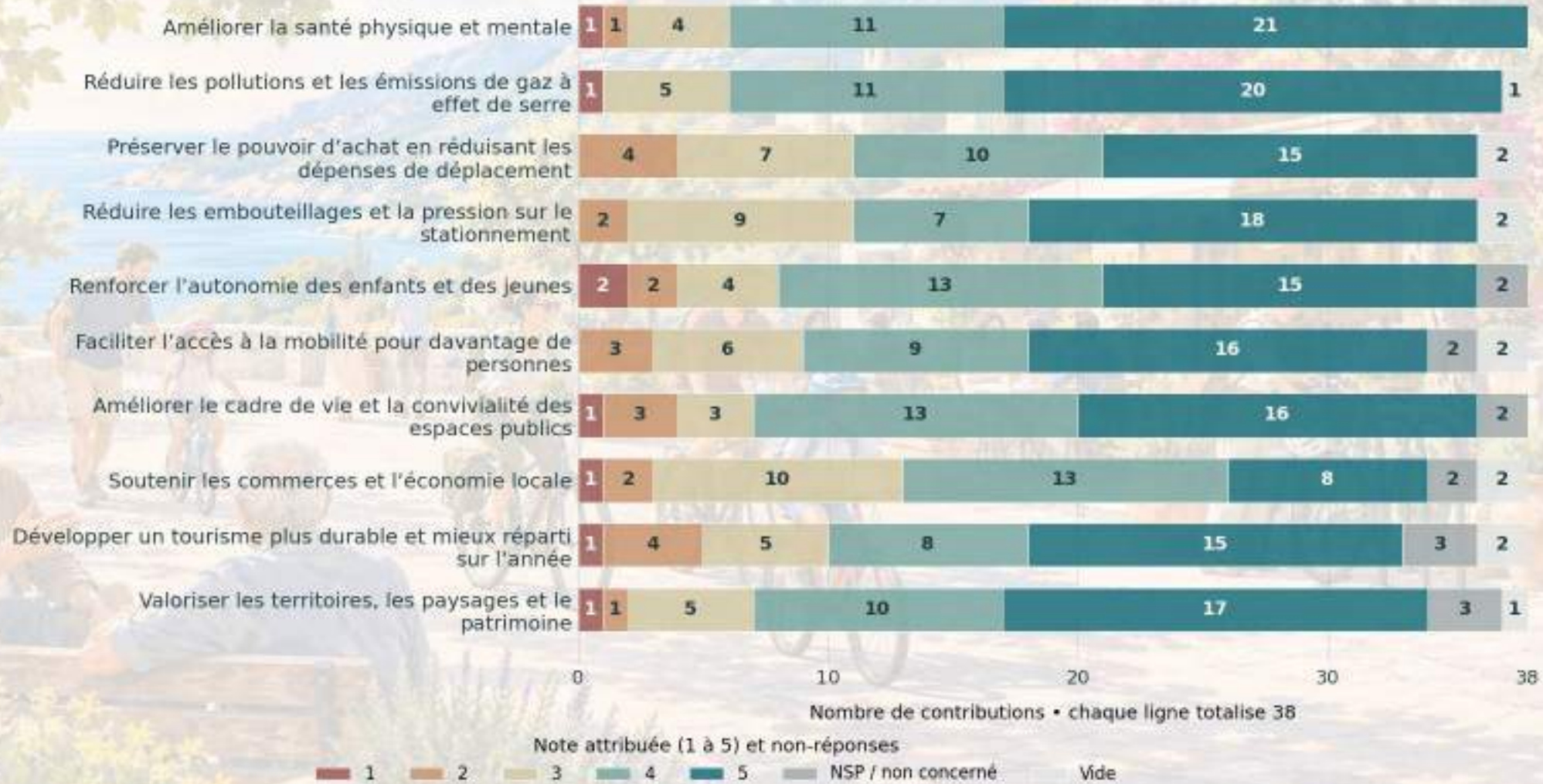
QUESTION 6

Dans quelle mesure attendez-vous les bénéfices suivants d'une politique de développement du vélo en Corse ?

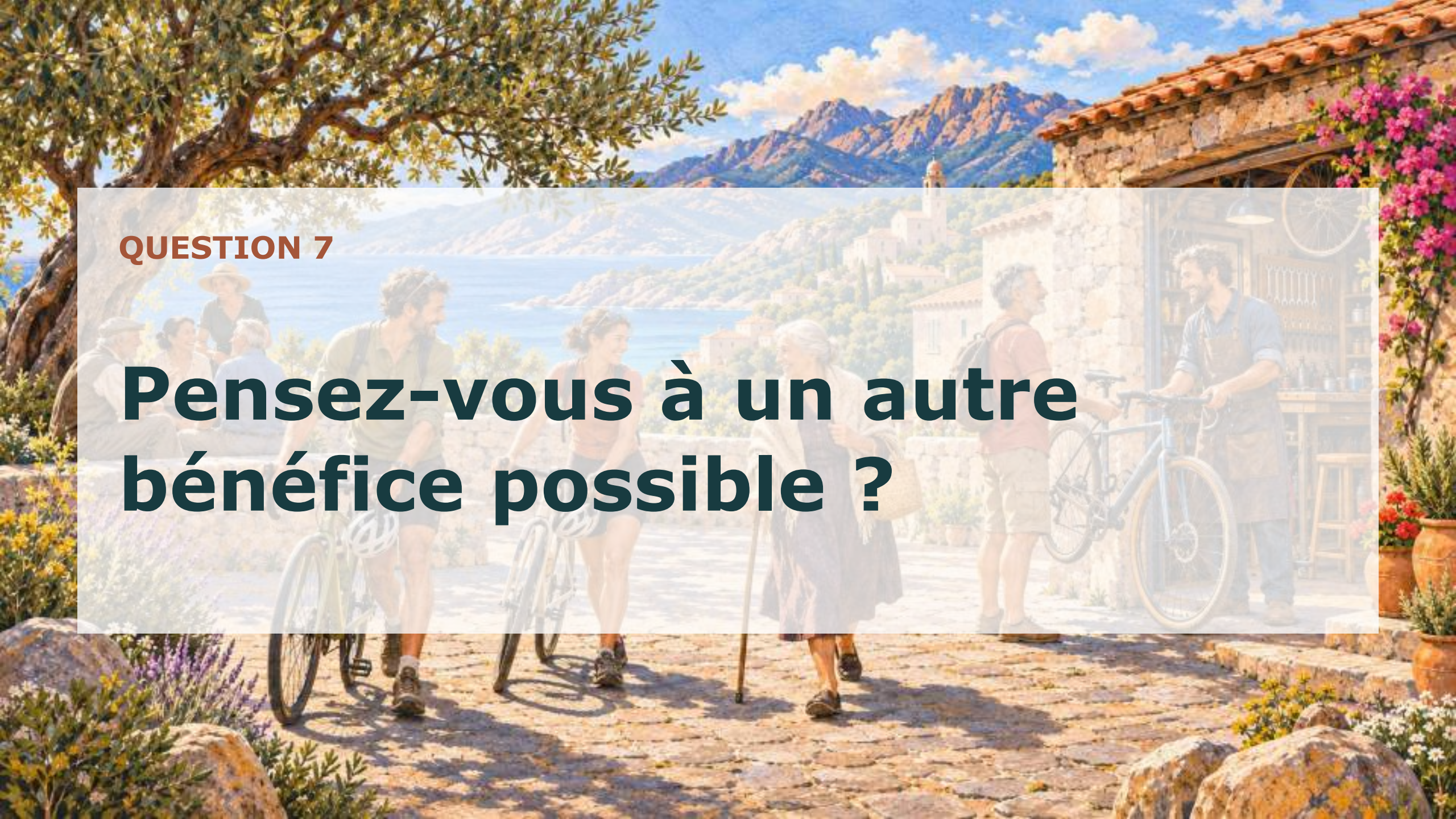
QUESTION 6 • SUPERPOSITION

Quels bénéfices sont attendus du vélo ?

38 contributions comparables (R04–R41) • effectifs par note et non-réponse



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41 • R01–R03 exclus : version antérieure du questionnaire.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



QUESTION 7

Pensez-vous à un autre bénéfice possible ?

QUESTION 7 • SUPERPOSITION

Quels autres bénéfices sont évoqués ?

Nuage de mots • 10 réponses ouvertes • 11 mentions thématiques, 31 vides



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Mots et expressions rapprochés par sens • pondération par contribution • regroupements détaillés dans le document.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



QUESTION 8

Personnellement, quelle place le vélo occupe-t-il aujourd’hui dans votre vie ?

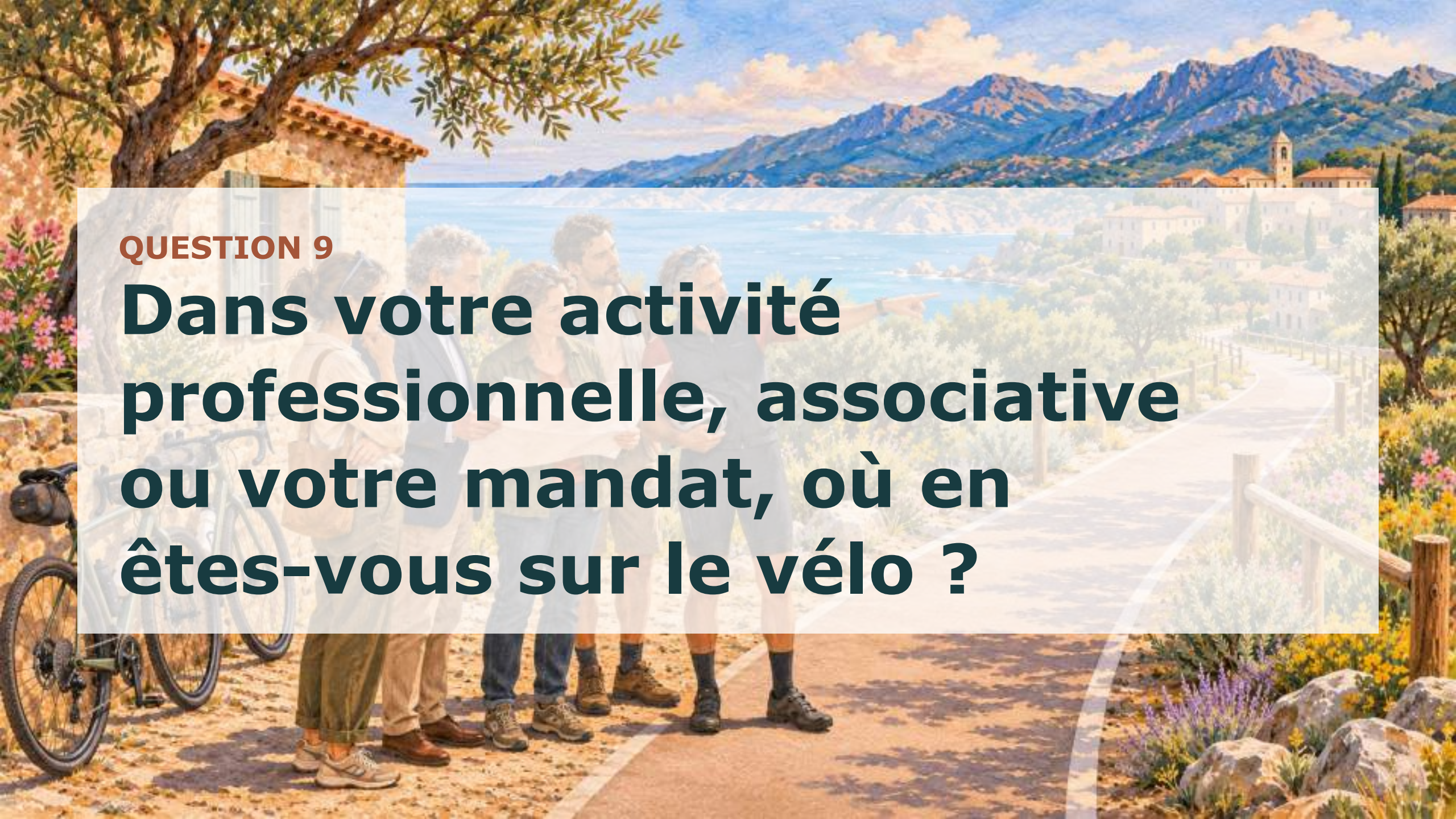
QUESTION 8 • SUPERPOSITION

Quelle place le vélo occupe-t-il dans la vie des participants ?

41 contributions • choix multiples • 68 mentions



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



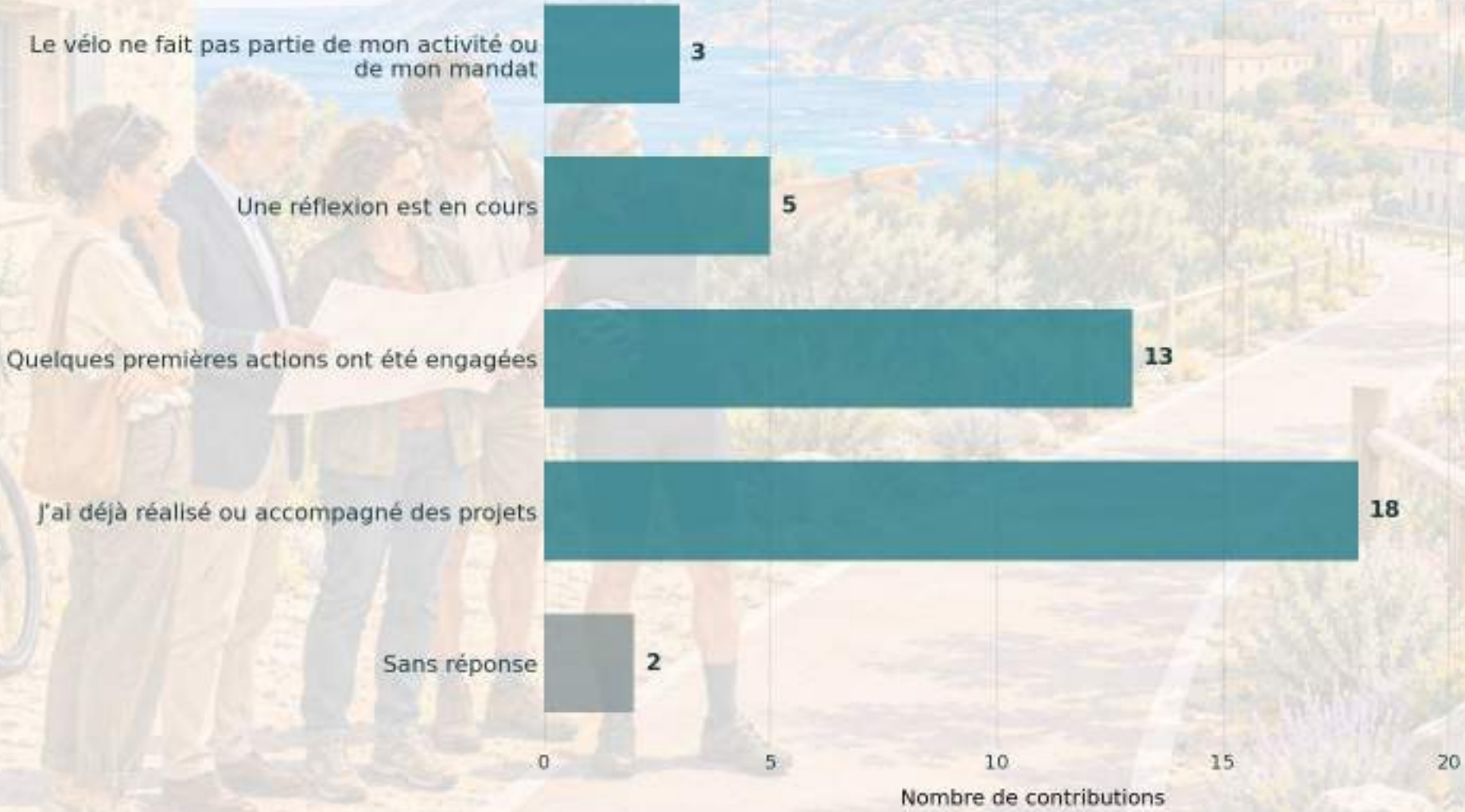
QUESTION 9

Dans votre activité professionnelle, associative ou votre mandat, où en êtes-vous sur le vélo ?

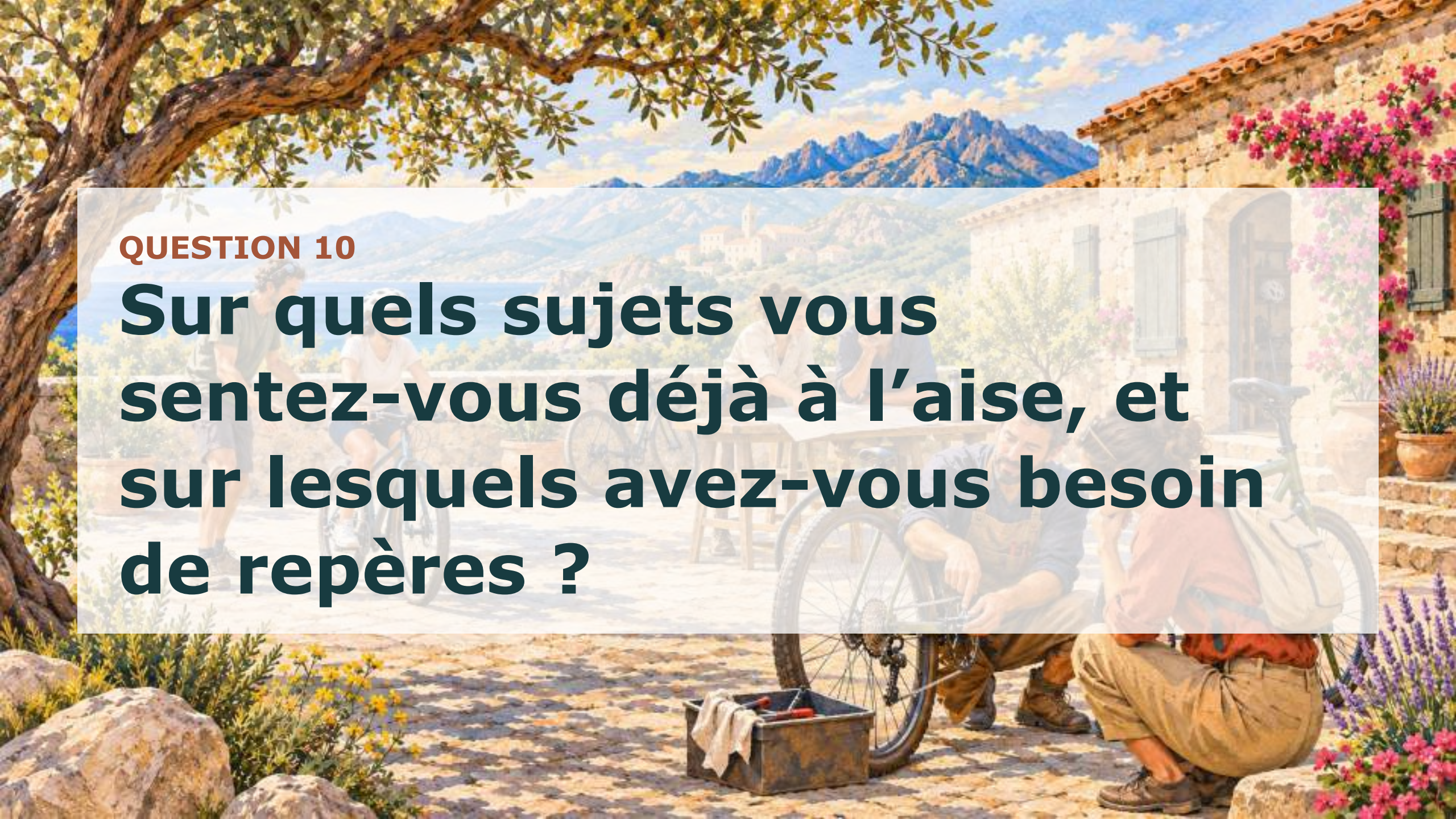
QUESTION 9 • SUPERPOSITION

Où en sont les participants dans leurs projets vélo ?

41 contributions • 39 réponses renseignées, 2 vides



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



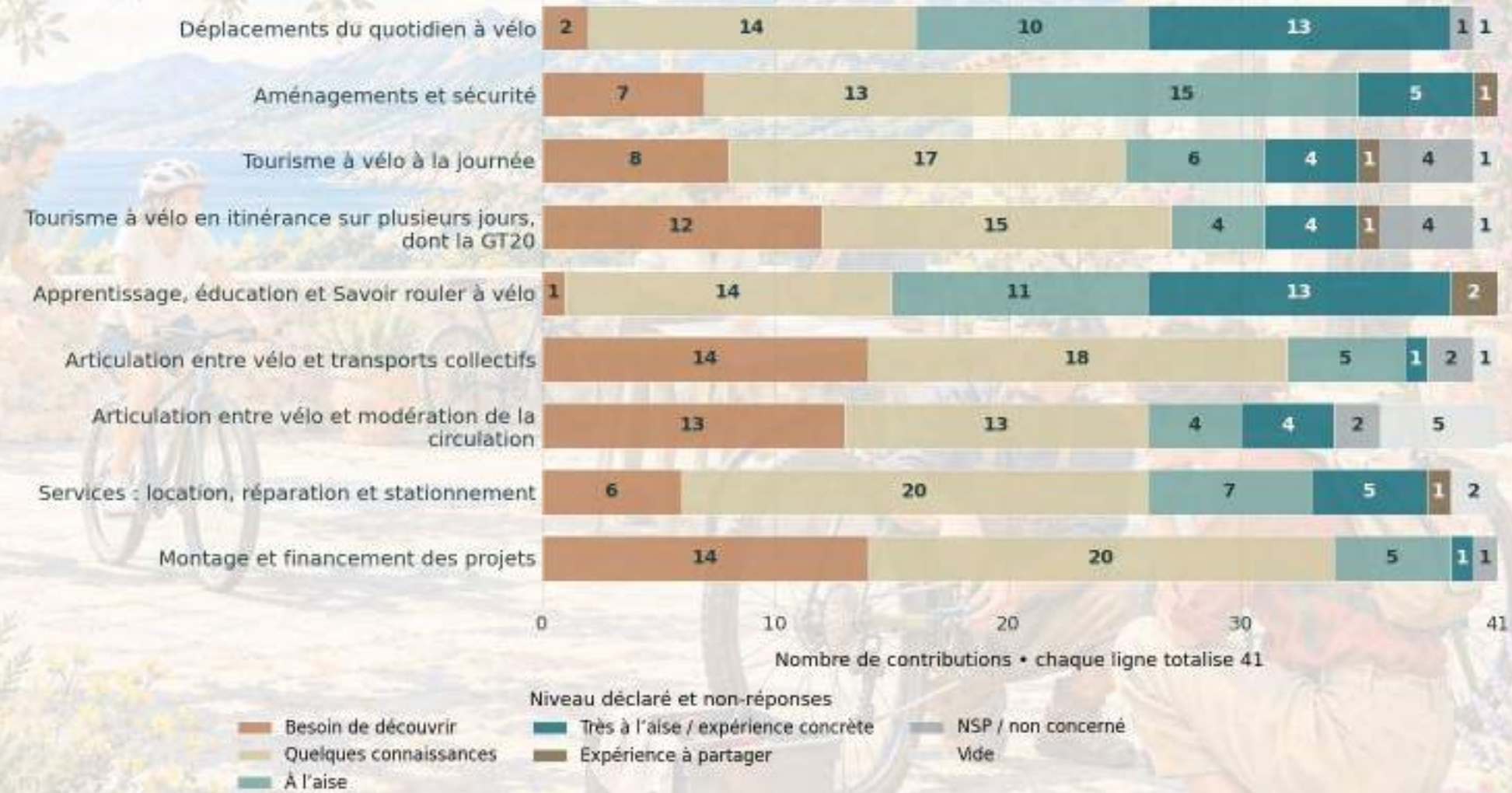
QUESTION 10

Sur quels sujets vous sentez-vous déjà à l’aise, et sur lesquels avez-vous besoin de repères ?

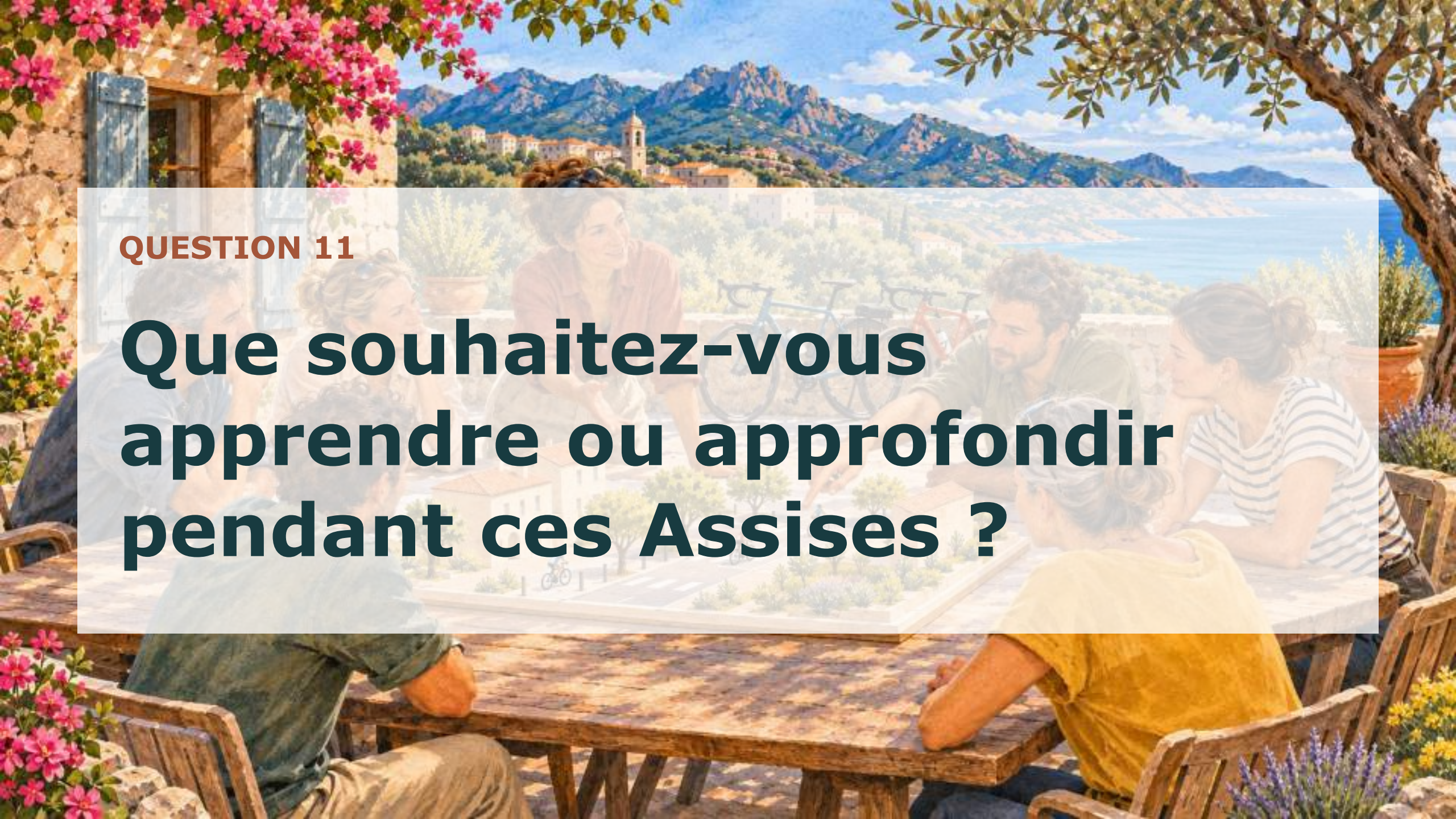
QUESTION 10 • SUPERPOSITION

Quels repères et quelles compétences sont déjà présents ?

41 contributions • autoévaluation par sujet • catégories originales conservées



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



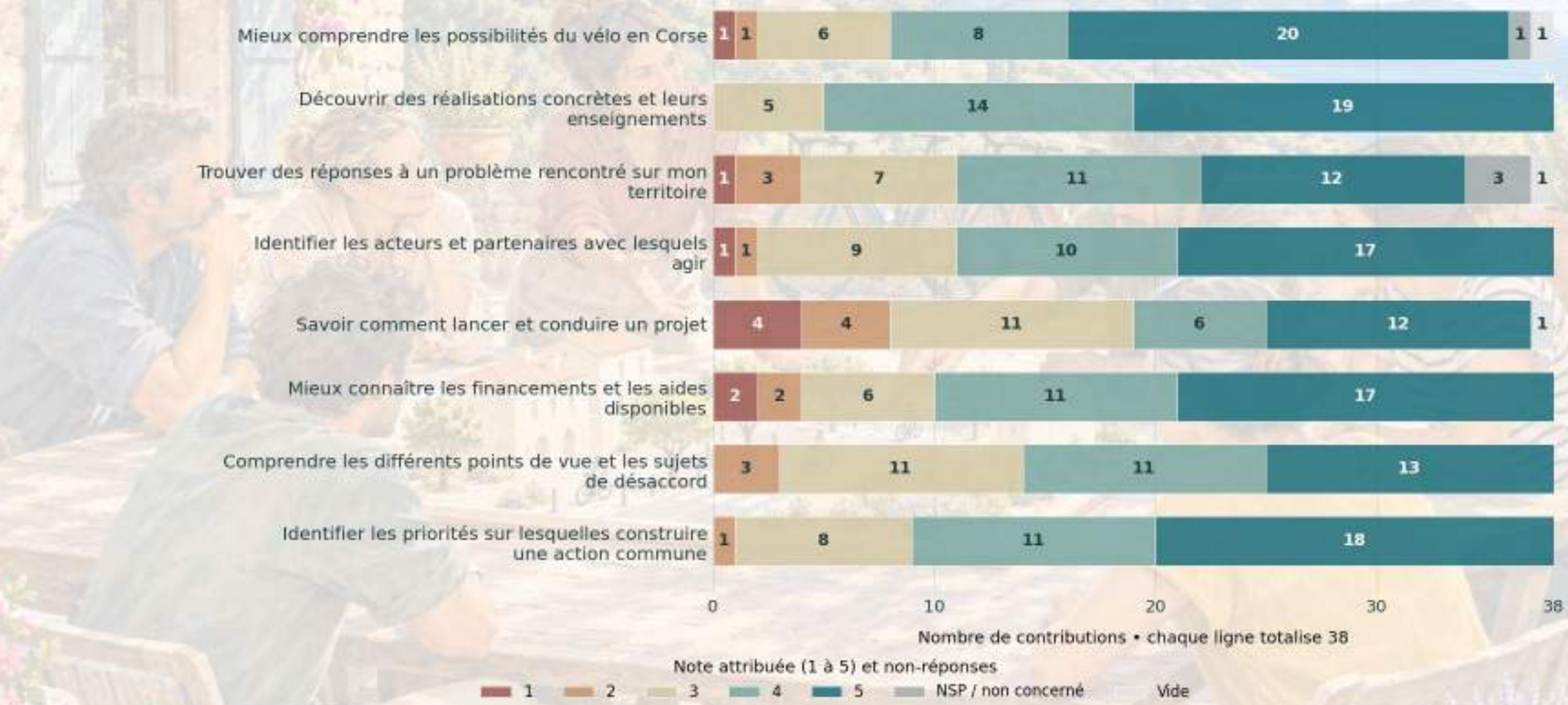
QUESTION 11

Que souhaitez-vous apprendre ou approfondir pendant ces Assises ?

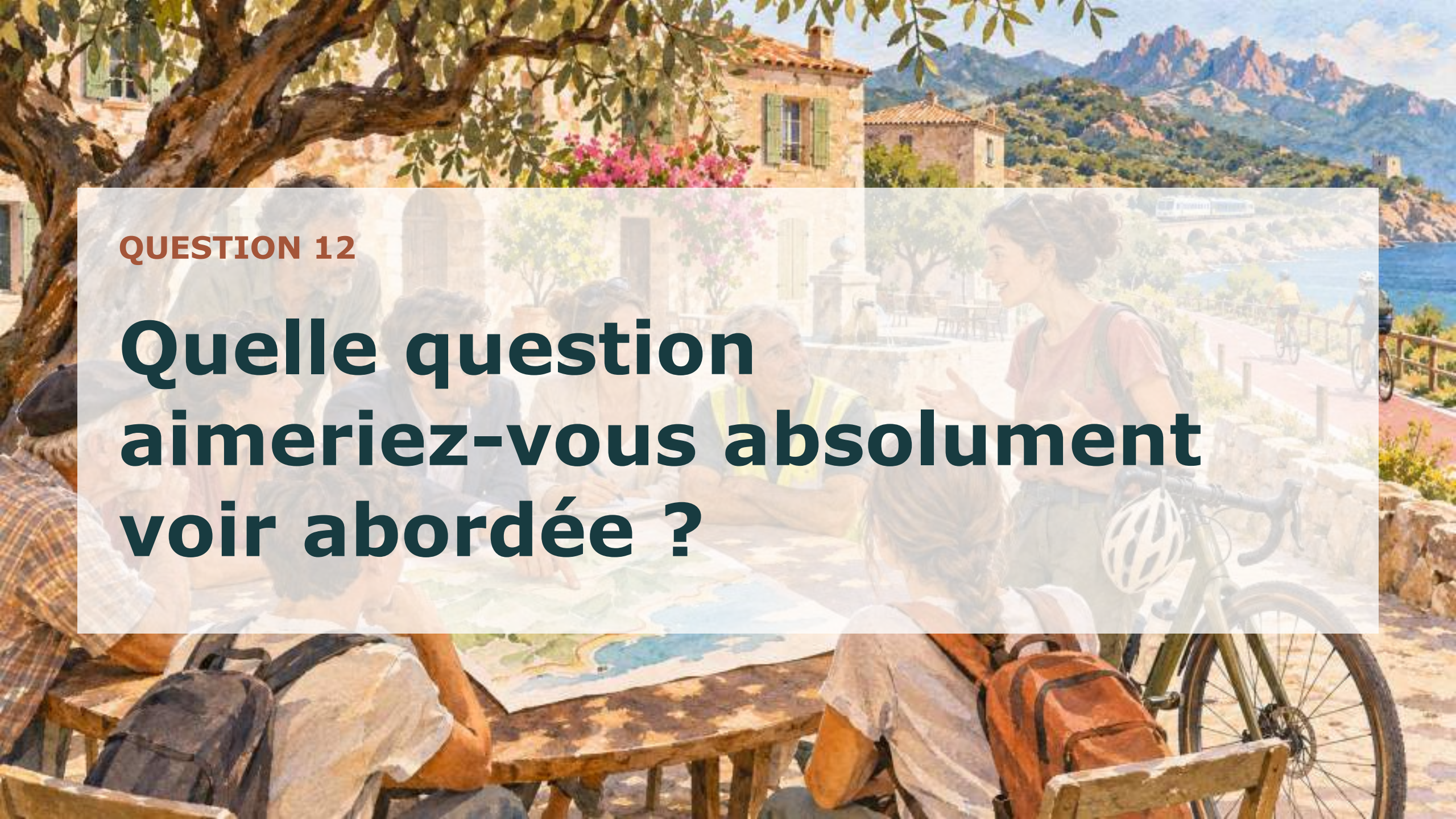
QUESTION 11 • SUPERPOSITION

Que souhaitent approfondir les participants ?

38 contributions comparables (R04–R41) • effectifs par note et non-réponse



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41 • R01–R03 exclus : version antérieure du questionnaire.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



QUESTION 12

Quelle question aimeriez-vous absolument voir abordée ?

QUESTION 12 • SUPERPOSITION

Quelles questions faut-il absolument aborder ?

Nuage de mots • 17 réponses renseignées, 24 vides • regroupements par sens



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Mots et expressions rapprochés par sens • pondération par contribution • regroupements détaillés dans le document.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



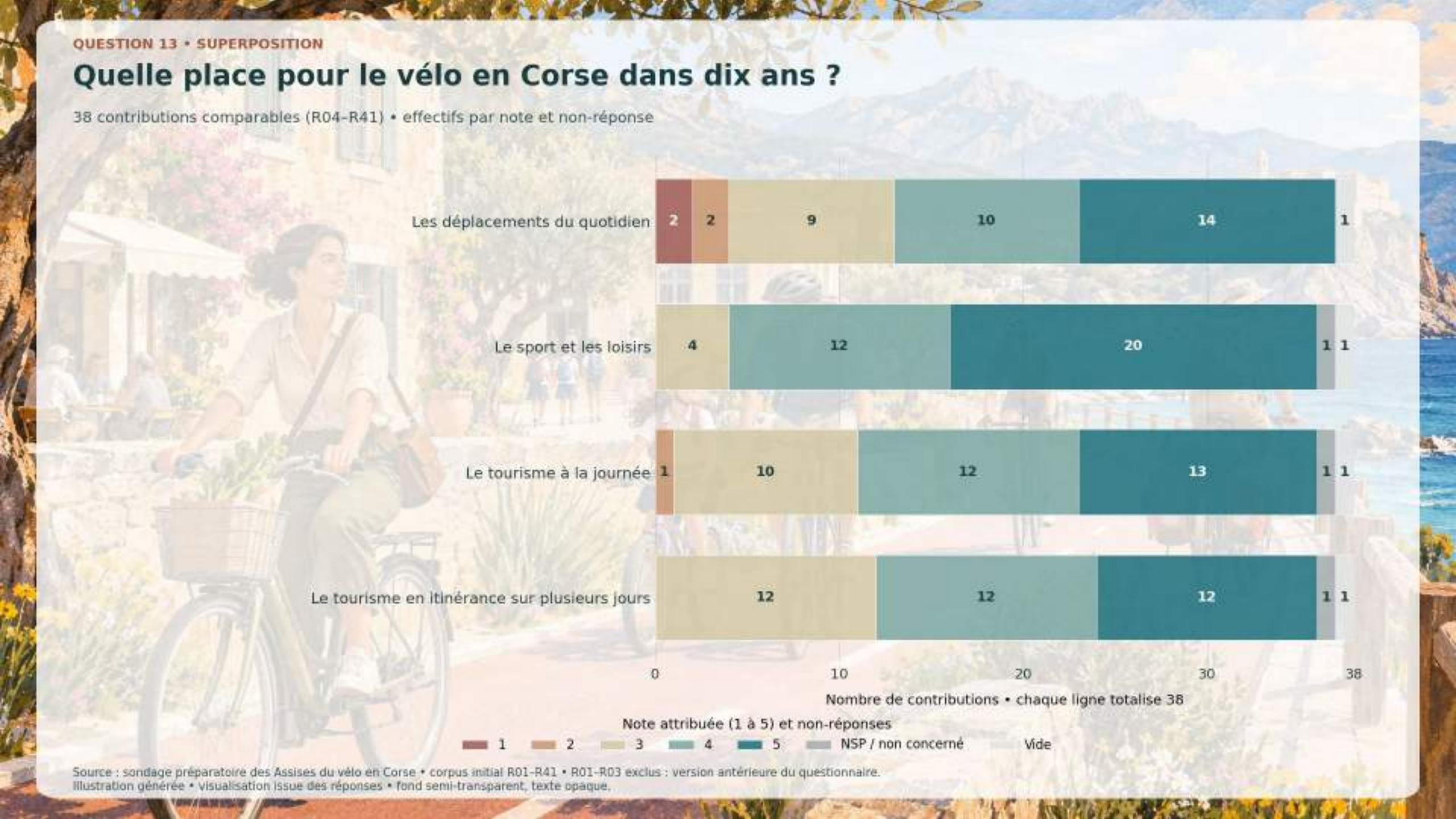
QUESTION 13

Quelle place le vélo pourrait-il prendre en Corse dans les dix prochaines années ?

QUESTION 13 • SUPERPOSITION

Quelle place pour le vélo en Corse dans dix ans ?

38 contributions comparables (R04–R41) • effectifs par note et non-réponse



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41 • R01–R03 exclus : version antérieure du questionnaire.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



QUESTION 14

Qu’est-ce qui explique le plus votre appréciation : quelles possibilités ou quelles limites avez-vous en tête ?

QUESTION 14 • SUPERPOSITION

Quelles possibilités et quelles limites sont évoquées ?

Nuage de mots • 18 réponses renseignées, 23 vides • regroupements par sens



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Mots et expressions rapprochés par sens • pondération par contribution • regroupements détaillés dans le document.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



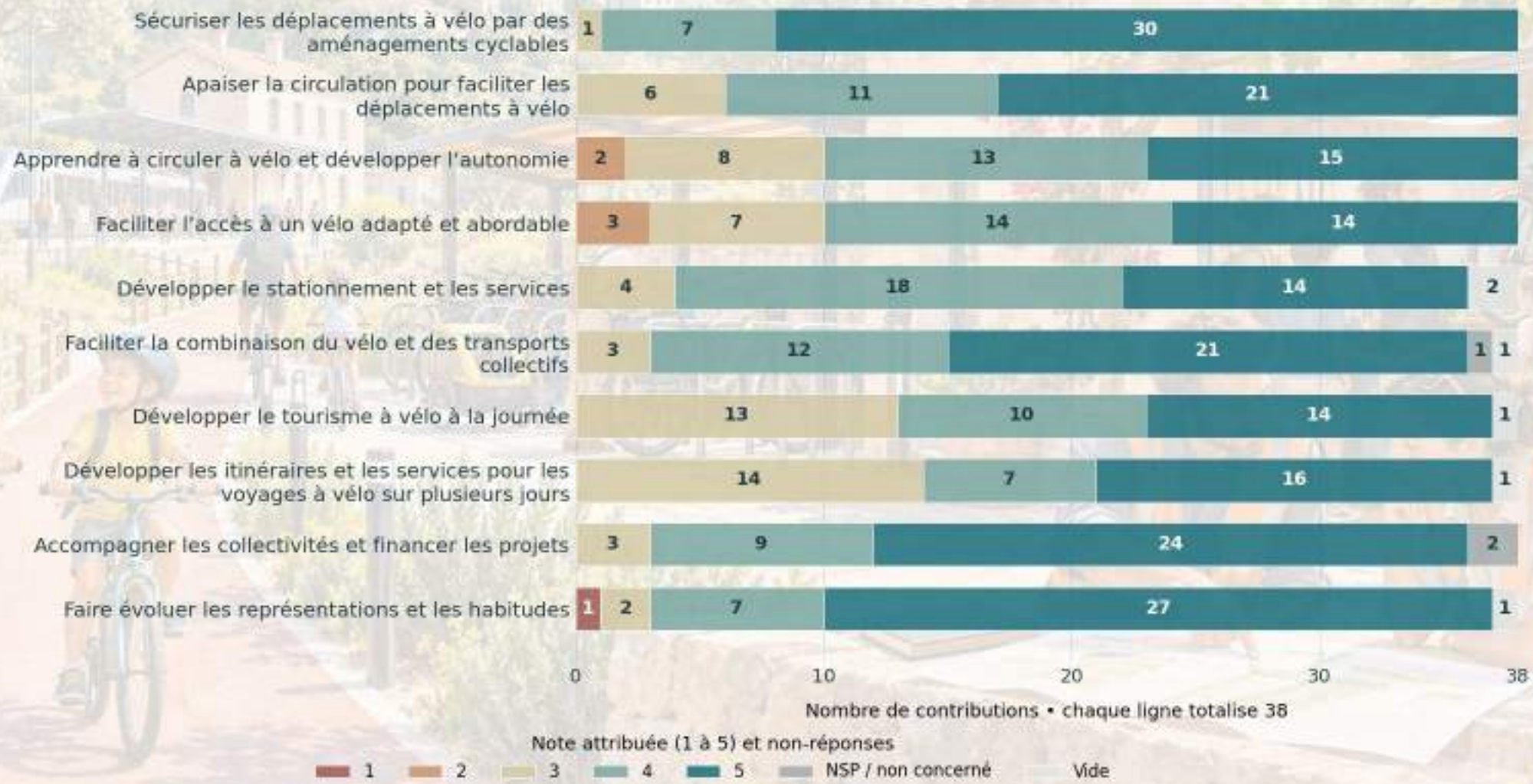
QUESTION 15

Quelle importance faudrait-il accorder aux priorités suivantes pour développer le vélo en Corse ?

QUESTION 15 • SUPERPOSITION

Quelles priorités pour développer le vélo ?

38 contributions comparables (R04–R41) • effectifs par note et non-réponse



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41 • R01–R03 exclus : version antérieure du questionnaire.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



QUESTION 16

Pensez-vous à une autre priorité ?

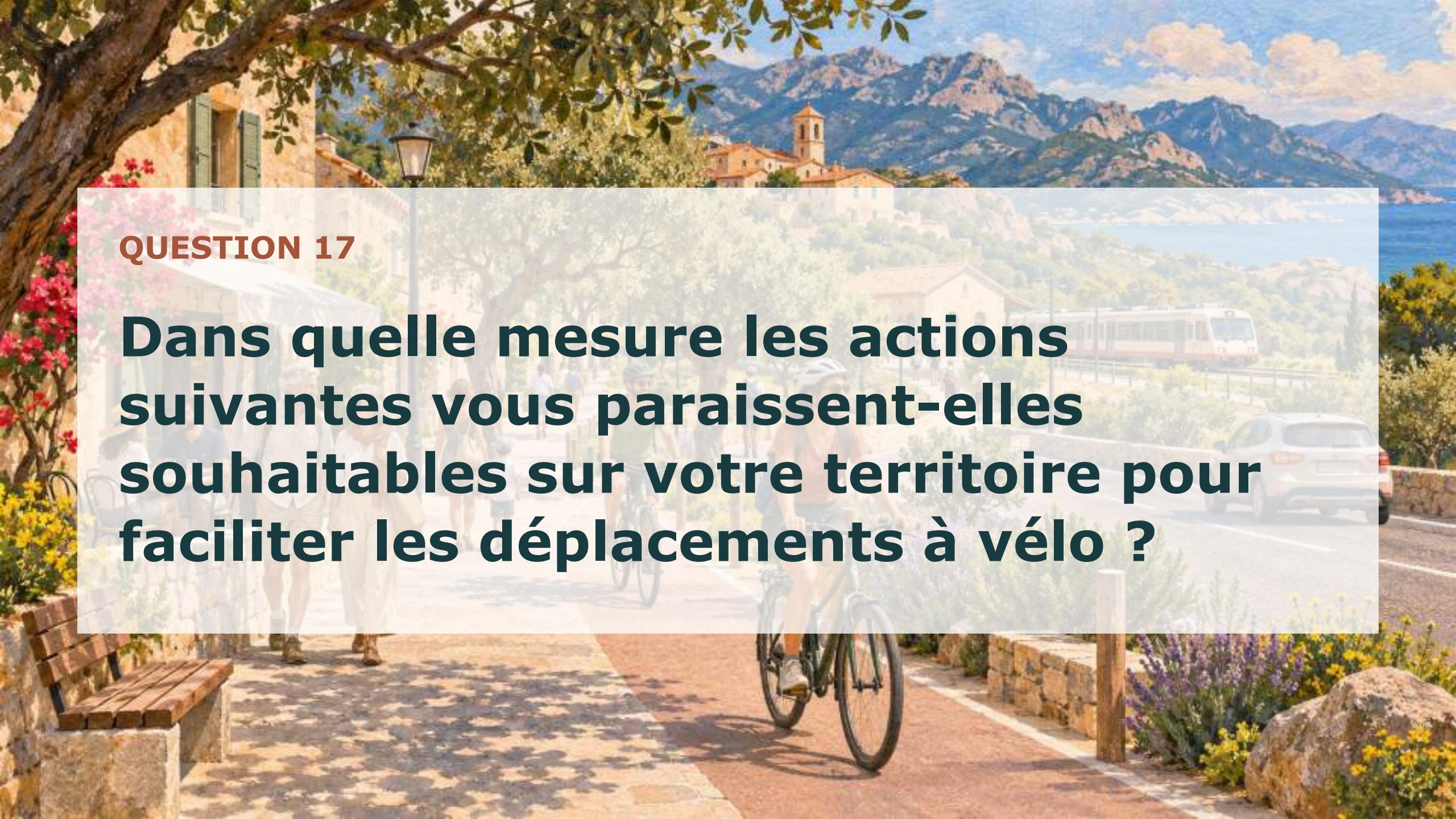
QUESTION 16 • SUPERPOSITION

Quelles autres priorités sont proposées ?

Nuage de mots • 8 réponses renseignées, 33 vides • regroupements par sens



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Mots et expressions rapprochés par sens • pondération par contribution • regroupements détaillés dans le document.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



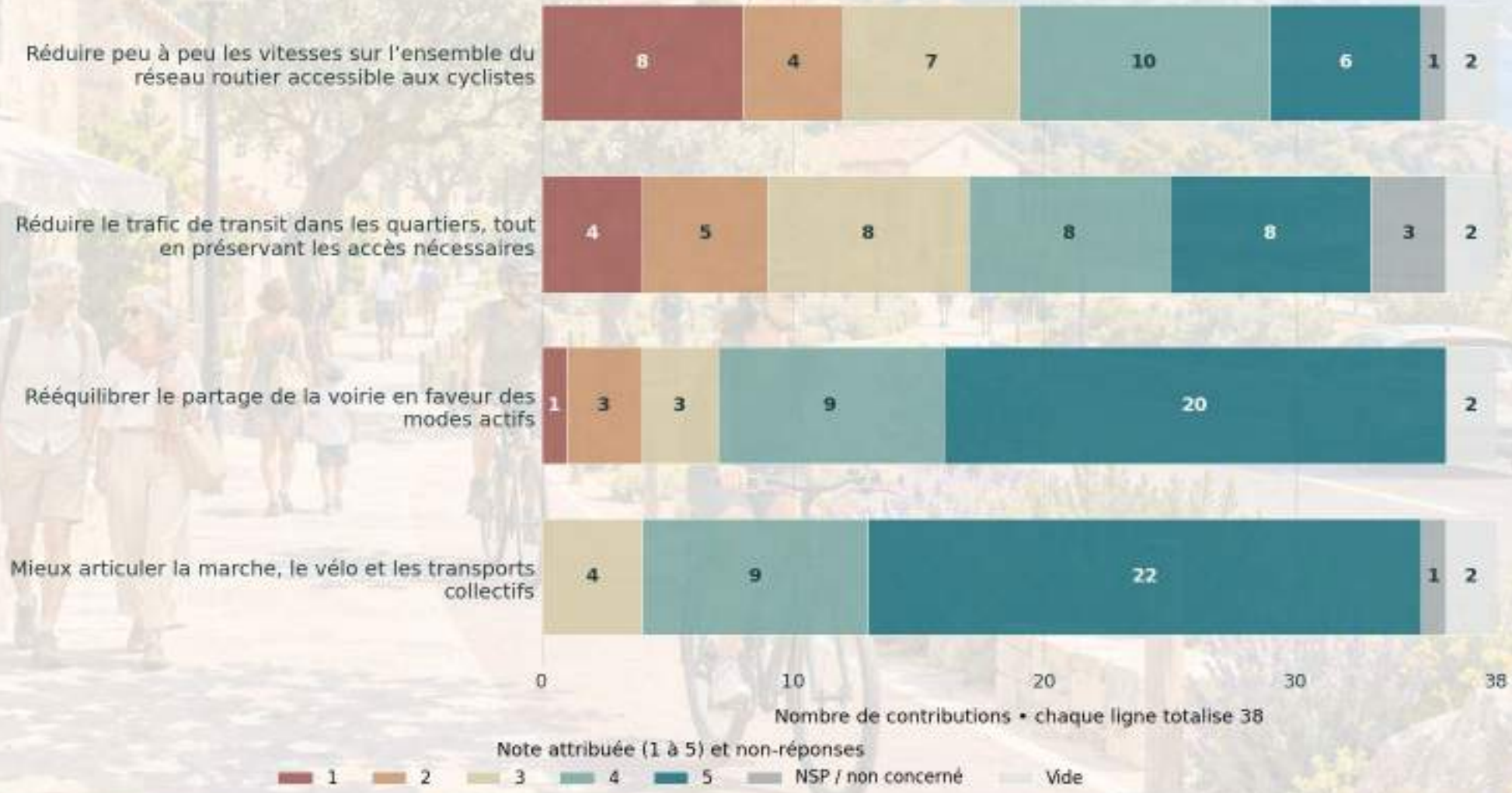
QUESTION 17

Dans quelle mesure les actions suivantes vous paraissent-elles souhaitables sur votre territoire pour faciliter les déplacements à vélo ?

QUESTION 17 • SUPERPOSITION

Quelles actions sont souhaitées sur les territoires ?

38 contributions comparables (R04–R41) • effectifs par note et non-réponse



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41 • R01–R03 exclus : version antérieure du questionnaire.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



QUESTION 18

Quelles sont, selon vous, les meilleures opportunités pour le vélo en Corse ?

QUESTION 18 • SUPERPOSITION

Quelles opportunités pour le vélo en Corse ?

Nuage de mots • 15 réponses renseignées, 26 vides • regroupements par sens



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Mots et expressions rapprochés par sens • pondération par contribution • regroupements détaillés dans le document.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



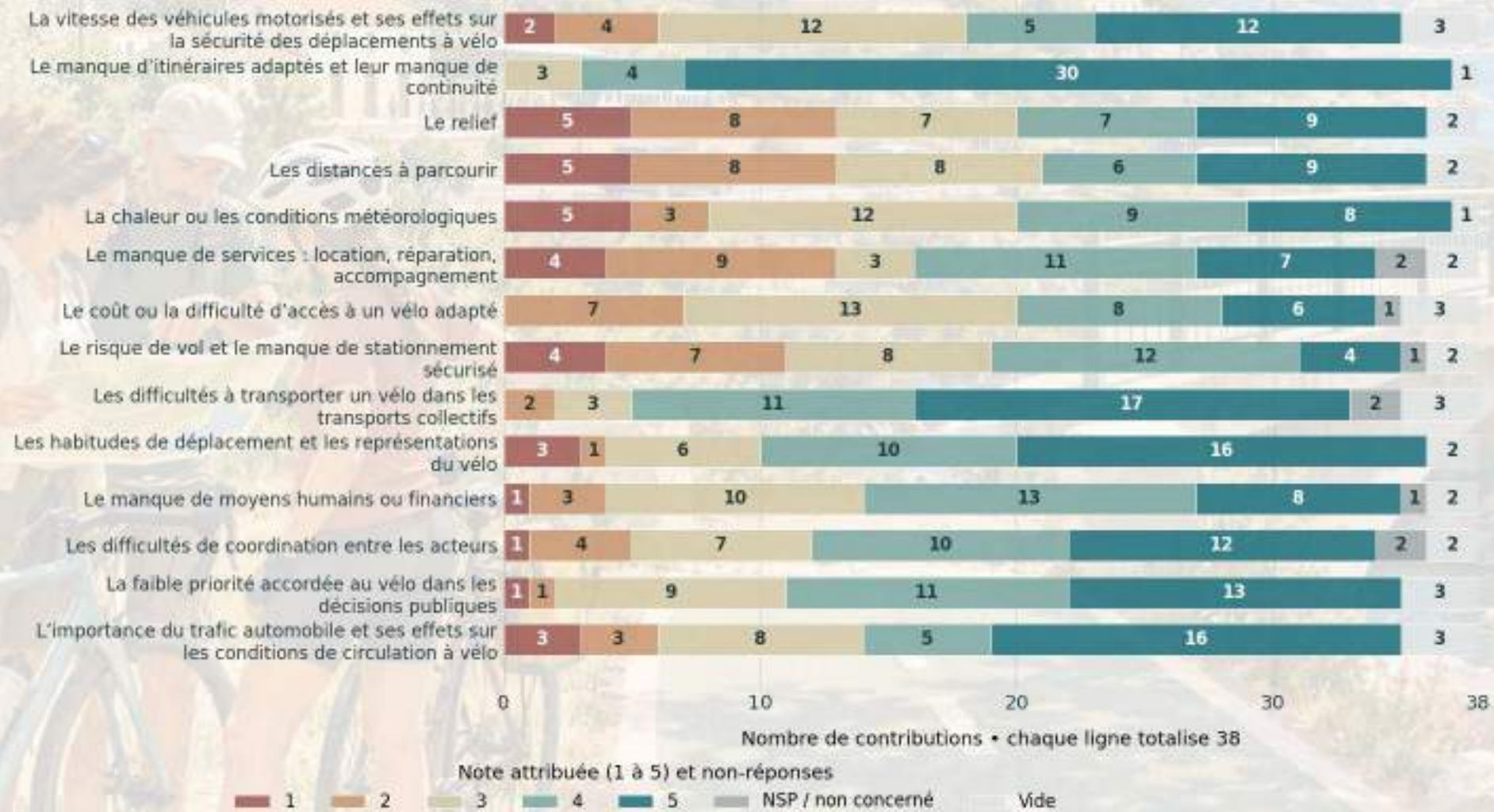
QUESTION 19

Dans quelle mesure les éléments suivants freinent-ils le développement du vélo sur votre territoire ?

QUESTION 19 • SUPERPOSITION

Quels freins au développement du vélo ?

38 contributions comparables (R04–R41) • effectifs par note et non-réponse



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41 • R01–R03 exclus : version antérieure du questionnaire.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



QUESTION 20

Avez-vous identifié un autre frein ?

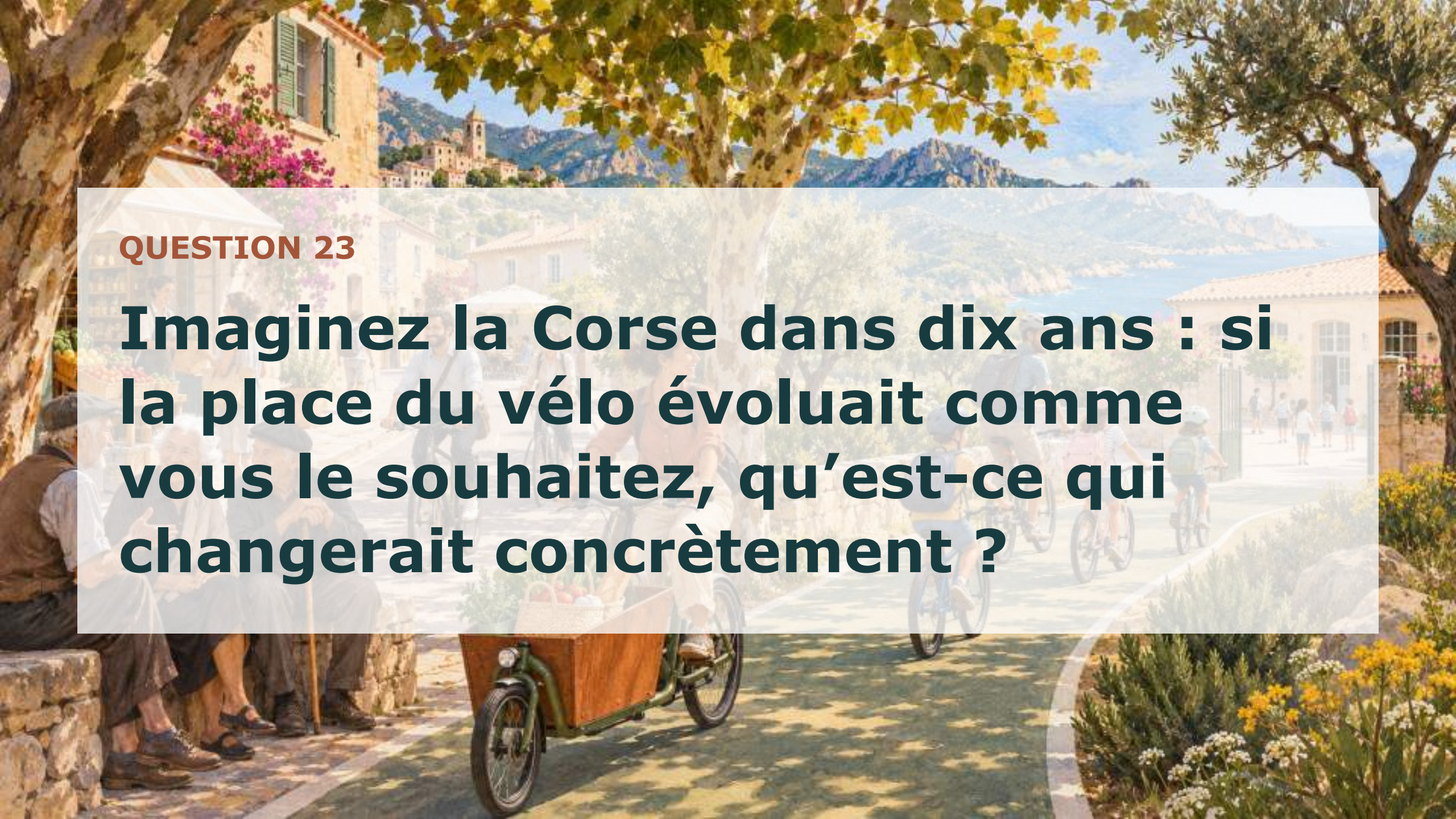
QUESTION 20 • SUPERPOSITION

Quels autres freins sont identifiés ?

Nuage de mots • 7 réponses renseignées, 34 vides • regroupements par sens



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Mots et expressions rapprochés par sens • pondération par contribution • regroupements détaillés dans le document.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.



QUESTION 23

Imaginez la Corse dans dix ans : si la place du vélo évoluait comme vous le souhaitez, qu’est-ce qui changerait concrètement ?

QUESTION 23 • SUPERPOSITION

Qu’est-ce qui changerait concrètement dans dix ans ?

Nuage de mots • 17 réponses renseignées, 24 vides • regroupements par sens



Source : sondage préparatoire des Assises du vélo en Corse • corpus initial R01–R41
Mots et expressions rapprochés par sens • pondération par contribution • regroupements détaillés dans le document.
Illustration générée • visualisation issue des réponses • fond semi-transparent, texte opaque.

MERCI POUR VOTRE ÉCOUTE

DES QUESTIONS ?





[PETITE PAUSE]

RDV à 11h !



TABLE RONDE N°1 :

" Infrastructures cyclables: quelles conditions de réussite ?

- **Thomas JOUANNOT**, Directeur de projets Modes actifs au CEREMA
- **Jean-Baptiste PIERI**, Collectivité de Corse
- **Audrey LEONETTI AMATO**, Communauté d'agglomération du Pays ajaccien
- **Pierre Laurent CACCAVELLI**, Directeur Propreté Urbaine & Patrimoine Viaire, Environnement, Cadre de vie et Attractivité à la Ville d'Ajaccio
- **Estelle DAMPNE**, AUE – Service Urbanisme & **Ana GAVILAN**, ARS – Urbanisme Favorable à la Santé
- **Jonathan CASTELLANI**, Communauté de commune du Sud-Corse
- **Sophie RASPAIL**, Association Velocità



Les intervenants



Ana Gavilan
Ingénieure infrastructures immobilières
Agence Régionale de Santé de Corse



Audrey Leonetti-Amaro
Chargée d'études
Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA)

Les intervenants



Jonathan Castellani
Chargé de mission mobilité
Communauté de Communes Sud Corse



Estelle Dampne
Cheffe du département
Activités publiques Urbanisme
Agence d'Urbanisme et d'Énergie de la Corse

Les intervenants



Jean-Baptiste Pieri,
Adjoint au DGA délégué territorial des infrastructures routières
Collectivité de Corse

Pierre-Laurent Caccavelli,
Directeur Propreté Urbaine & Patrimoine Viaire
Ville d'Ajaccio



Sophie Raspail

Association Velocità

Vers un urbanisme cyclable et marchable, favorable à la santé



Ana Gavilan
Ingénieure infrastructures immobilières
Agence Régionale de Santé de Corse

L'IMPACT DES CHOIX D'AMÉNAGEMENT SUR LA SANTÉ : VERS UN URBANISME FAVORABLE À LA SANTÉ

Ana GAVILAN MORALES
Architecte- Agence Régionale de Santé de Corse

17/11/2026

Notre santé se construit aussi en dehors du système de soins

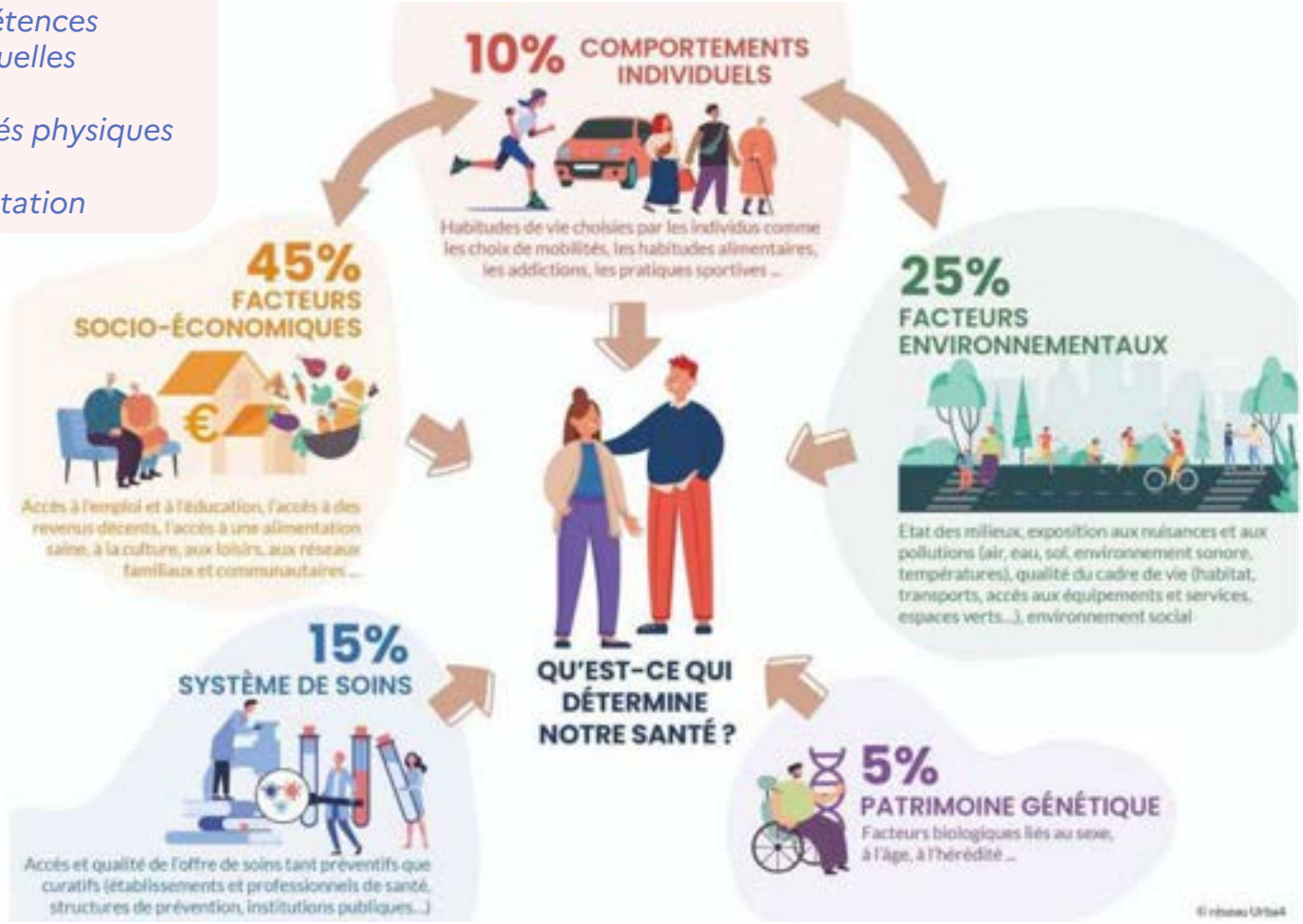
Notre environnement et nos modes de vie quotidiens ont une influence sur notre santé

LE STYLE DE VIE

- *Compétences individuelles*
- *Activités physiques*
- *Alimentation*

ENVIRONNEMENT SOCIO-ECONOMIQUE

- *Interactions sociales*
- *Accès à l'emploi, aux services et aux équipements*
- *Revenus*



LES MILIEUX DE VIE

- *Qualité de l'air*
- *Qualité des sols*
- *Eaux*
- *Biodiversité*

LE CADRE DE VIE

- *Sécurité*
- *Champ électromagnétique*
- *Environnement sonore*
- *Température*
- *Luminosité*

De l’environnement aux maladies chroniques

Nos expositions et comportements quotidiens agissent sur notre santé

Pollution de l’air	→	Maladies respiratoires et cardiovasculaires
Bruit	→	Stress, troubles de sommeil, diabètes, surpoids
Chaleur	→	Vulnérabilité, décompensations
Inactivité physique	→	Diabète, obésité, maladies cardiovasculaires
Isolement social	→	Santé mental
Nature	→	Activité physique, bien-être, meilleure santé






L’environnement peut faciliter… ou freiner

Il ne s’agît pas uniquement de choix individuels



Quartier peu favorable à la santé

- Services éloignés
- Absences de trottoir
- Chaleur, peu d’ombre
- Nuisances sonores
- Peu d’espaces verts
- Sentiment insécurité (éclairage, circulation à grande vitesse…)



Quartier favorable à la santé

- Proximité (commerces, équipements)
- Sécurité
- Trottoirs et continuité
- Ombre et végétation
- Espaces de rencontre
- Equipements mobiliers (bancs, fontaines,…)
- Paysage et ambiance urbaine

L'urbanisme favorable à la santé

Des choix d'aménagement qui agissent sur plusieurs déterminants de santé

REDUIRE

les expositions et vulnérabilités

- Polluants (air, sol, eau)
- Bruit
- Chaleur
- Sédentarité
- Isolement



RENFORCER

les facteurs protecteurs

- Activité physique
- Nature
- Lien social
- Accessibilité
- Confort

…tout en réduisant les **inégalités en santé**

L’aménagement peut réellement changer la santé

Des bénéfices mesurables



+ de végétalisation

- 3 à -7%
de mortalité

Mais aussi…
Jusqu’à -10 °C ressentis à l’ombre
et du mieux-être : moral, diabète, cœur



+ 10 minutes de marche/jour

≈ - 3%
de mortalité

Mais aussi…
Moins de voitures
un air plus sain et moins de bruit



PM2,5 au niveau OMS

- 7% à -12%
de mortalité

Mais aussi…
Moins d’irritations et de toux
moins de maladies chroniques et de cancers

Source: Santé publique France, EQUIS espaces verts, mobilités actives, air, bruit et chaleur , 2024

L’aménagement peut réellement changer la santé

Des bénéfices mesurables

20 minutes de vélo/jour

réduisent d’au moins **-10%** le risque de mortalité

-10% de risque cardiovasculaire grâce aux déplacements actifs

-10% de risque de diabète de type 2

Réduction utilisation de la voiture
un air plus sain et moins de bruit

bénéfices pour la santé respiratoire

bénéfices pour la santé mental et le bien-être

Source: OMS 2022

Des leviers concrets pour chaque besoin

Ce que l'urbanisme favorable à la santé met en œuvre



Bien-être

Atténuation du bruit

Gérer les expositions électromagnétiques

Se rencontrer

Espaces publics- sociabilité

Habitat

accessibilité

Alimentation saine et durable

Bouger-se déplacer

Activités physiques

Promenade

mobilités actives

ville de 15minutes

Espaces extérieurs de jeux

Mobilier urbain adapté

design usage

Design actif

Imaginer, rêver...

îlot de fraîcheur urbain

Se rafraichir

Gestion des eaux pluviales

Biodiversité

Villes-jardins

Préserver environnement

Nature en ville

Végétalisation cours d'école

Végétalisation espace public

Trames verte, bleue et noire

Se ressourcer

inclusion

Respirer

Participer

Végétation adaptée

4 leviers pour notre santé au quotidien

Ce que l'aménagement de nos villes et villages peut changer, concrètement



Respirer

Un air plus sain près de chez soi



Se rafraîchir

De l'ombre et de l'eau l'été



Se rencontrer

Des lieux pour se retrouver



Bouger

Marcher, pédaler, jouer dehors

Respirer

Réduire l'exposition à la pollution là où nous vivons

LEVIER 1 / 4

Agir à la source : organiser les mobilités, éloigner les flux

Apaiser la circulation
Moins de voitures près des lieux de vie

Favoriser la marche et le vélo
Moins de trafic, un air plus sain

Protéger les plus fragiles
Écoles, crèches, EHPAD à l'écart des flux





En Corse:

Les épisodes de **poussières désertiques** rappellent aussi l'importance de surveiller la qualité de l'air

Se rafraîchir

Adapter nos villes et villages à un climat qui change

LEVIER 2 / 4

L'ombre et la fraîcheur : une vraie mesure de prévention

Planter des arbres
L'ombre d'un arbre : jusqu'à -10 °C ressentis

Désimperméabiliser les sols
Terre, herbe, graviers plutôt que bitume

Choisir des matériaux adaptés
Clairs, naturels, qui stockent moins la chaleur

Ramener l'eau
Fontaines, points d'eau, brumisateurs



En Corse:

37 décès attribuables à la chaleur
en Corse durant l'été 2025

Près d'1 décès sur 5 attribuables à la chaleur pendant les épisodes de canicule

320 recours aux soins d'urgence pendant les épisodes de canicule

Source : Santé publique France, Chaleur et santé en Corse – bilan de l'été 2025, publié le 26/02/2026.

Se rencontrer, se ressourcer

Un espace public accueillant crée du lien et protège la santé mentale

LEVIER 3 / 4

Des lieux pour se retrouver
La place, le banc sous l'arbre, la fontaine

Une nature accessible
Arbres, ombre, jardins à deux pas

Des espaces de jeu
Pour les enfants… et toutes les générations

Un accès pour tous
Âge, handicap, poussette : sans obstacle



Santé physique + santé mentale + lien social

Bouger

Intégrer l'activité physique au quotidien, sans avoir à «faire du sport »

LEVIER 4/ 4

Rendre le mouvement facile, sûr et agréable

Marcher facilement
Trottoirs continus, sûrs et agréables

Pédaler en sécurité
Continuités cyclables jusqu'aux écoles et commerces

Marcher à l'ombre
Arbres, bancs, fontaines le long des parcours

Tout à proximité
Services, écoles, commerces à moins de 15 min



60 min / jour
d'activité physique recommandées chez l'enfant et l'adolescent

En Corse:

24,5% des élèves de 6ème corses en situation de surpoids, dont 5,5% en situation d'obésités

9,3% des collégiens corses déclaraient une activité physique quotidienne (2018)

≈ -6 %
de mortalité
+ 10 min de vélo / jour

≈ -3 %
de mortalité
+ 10 min de marche / jour

Sources : C. Cascales, étude collèges publics de Corse 2022–2023 (604 élèves de 6e), thèse 2023 ; EnCLASS-HBSC 2018, exploitation régionale Corse/// Santé publique France, EQUIS 2024.

En Corse,

Les petits trajets restent très motorisés

DOMICILE- TRAVAIL < 5Km*

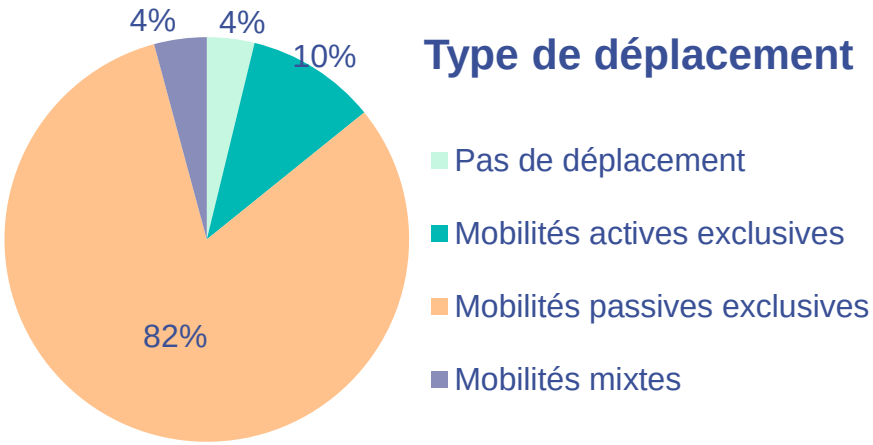
77% en Corse*

VS

62% en Auvergne-Rhône-Alpes (région montagneuse)

≈ 0,6%

*La Corse: 1ere région où une personne active sur 2 travaille à moins de 5km de son domicile (jusqu'à 70,6% dans les pôles d'Ajaccio et de Bastia)



PETITS TRAJETS DU QUOTIDIEN** exclusivement motorisés

45,7% en Corse

VS

34,2% en France

**aller chercher du pain, aller à la poste, accompagner un enfant, faire des courses rapides, voir des amis, …



Un vrai potentiel pour intégrer l'**activité physique** au quotidien

Source : Insee RP 2017/ SPF, Baromètre Santé 2024.

Le vélo, un levier d'urbanisme favorable à la santé



Grille d'analyse : Mobilités actives

Aménagements

Incitant à se déplacer autrement

Sécurité
Continuité d'itinéraires
Séparation des flux
Carrefours sécurisés
Eclairage

Confort climatique
Ombre, végétalisation, points d'eau, matériaux adaptés aux fortes chaleurs

Accessibilité
Pour tous les âges et tous les niveaux, VAE, coût maîtrisé

Connexion
Liaisons domicile- école- travail- commerces- loisirs- services de proximité

Agréabilité
Paysage, qualité de l'air, bruit réduit, espaces publics accueillants

Effets directs

Usages

+/-

Réduction du trafic automobile
Espaces d'activité physique
Déplacements actifs

+/-

Réduction des inégalités territoriales
Modification du cadre de vie

+/-

Régulateur de température
Séquestration du carbone
Régulateur de pollutions et nuisances (air/ bruit)
Biodiversité

Régulateurs environnementaux

Déterminants de santé

+/-

Environnement physique Milieux

Qualité de l'air
Biodiversité
Adaptation au changement climatique

+/-

Environnement physique Cadre de vie

Environnement sonore
Sécurité des espaces
Fluidité des déplacements
Attractivité du territoire

+/-

Environnement socio-économique

Accès à l'emploi, aux services et aux équipements

+/-

Styles de vie et capacité

Activité physique
Ressources économiques

Impacts sur la santé

Santé, bien-être, qualité de vie

Santé physique
Pathologies respiratoires,
Cardio-vasculaires
Diabètes
Traumatisme

Santé mentale
Stress
Dépression
Isolement

Inégalités de santé
Sociales
Environnementales
Territoriales

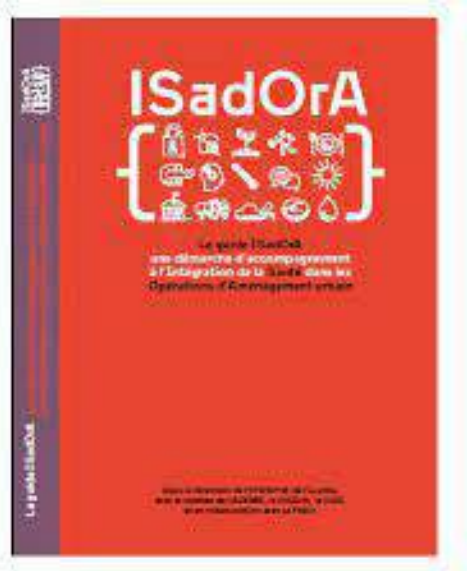


Agir sur nos lieux de vie, c’est aussi agir sur la santé

Aménager pour le vélo, c'est agir simultanément sur l'activité physique, la qualité de l'air, le bruit, les îlots de chaleur, le lien social et les inégalités territoriales. Le vélo est donc un véritable levier transversal de prévention en santé publique.

PRSE 4 Corse Action 1.3 : Urbanisme favorable à la santé

Pour approfondir…



EHESP: ISaDorA (2020)



EHESP: Agîr pour un UFS (2014)



Faire la ville dense, durable et désirable (ADEME 2022)



Promotion de la santé, prévention des cancers et aménagement des territoires- INCA (2022)



Guide design actif (2021)

