



AUCAME  
Caen Normandie

OBSERVATOIRE  
**MOBILITÉS**  
AUCAME

# Évolution des pratiques des cyclistes dans le Calvados



# Sommaire

Introduction	3
Méthodologie	4
Un usage faible du vélo au quotidien...	7
... Mais qui progresse fortement sur tout(s) le(s) territoire(s)	9
Vélo musculaire versus vélo à assistance électrique	10
Une normalisation de la pratique quotidienne du vélo ?	12
L'importance du stationnement vélo	15
Conclusion	17

---

## Maîtrise d'ouvrage



## Cofinancements



Les exploitations réalisées dans ce document sont le fait de l'Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole et n'engagent pas la maîtrise d'ouvrage de l'enquête.

Photo couverture : AUCAME

**A**pparu sous sa forme moderne à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, le vélo est avant tout plébiscité par un public relativement aisé qui voit dans ce véhicule un nouveau loisir. C'est également à cette époque qu'émergent les premières formes de tourisme (randonnée, voyage, excursion, etc.) autour de ce mode de déplacement.

Il faudra attendre l'entre-deux-guerres pour voir l'usage du vélo se populariser. Il n'est plus réservé à une petite bourgeoisie mais s'étend à l'ensemble de la population, notamment au monde ouvrier. C'est donc l'essor d'une pratique utilitaire du vélo, on estime à environ 20 % la part des déplacements domicile/travail faits à vélo dans les années 30. La pratique professionnelle se développe dans le même temps, le vélo devenant un outil de travail pour plusieurs professions à l'image du facteur. Le cyclotourisme reste, lui, d'actualité et sera même renforcé par les premiers congés payés octroyés en 1936.

L'avènement de la motorisation va signer le déclin du vélo. Après la Seconde Guerre Mondiale, la voiture et les deux-roues motorisés se développent, rendant la route de moins en moins sûre pour le vélo et fait de ce dernier un mode moins performant. Celui-ci fait les frais des progrès technologiques.

Après quelques frémissements à la fin du XX<sup>ème</sup> siècle, liés à l'arrivée de nouveaux types de vélos comme le VTT puis le VTC, le vélo commence à repointer le bout de son guidon au début des années 2000, principalement en milieu très urbain, où une partie de la population milite pour la réhabilitation de ce mode de déplacement utilitaire dans l'espace public et pour une nécessité de refaire de l'espace pour le vélo dans nos villes au nom de ses vertus écologiques et sanitaires.

Bien que les politiques publiques s'intéressent petit à petit à ce mode, les choses s'accélèrent dans la deuxième moitié des années 2010. En 2018, le premier Plan national du vélo et des mobilités actives voit le jour posant l'ambition d'atteindre, d'ici à 2024, 9 % de part modale vélo dans les déplacements quotidiens et est doté d'un fonds spécifique.

Au-delà du Plan national, on constate un regain d'intérêt pour la petite reine à la fois auprès de la population mais aussi pour les élus, regain accentué par la crise sanitaire de la COVID19. La plateforme nationale de fréquentation des aménagements cyclables, portée par le Collectif Vélo&Territoires, recense une progression de 37 % de passages sur les aménagements cyclables entre 2019 et 2023. Pour encourager ce mouvement, les collectivités locales se sont efforcées d'étoffer leur maillage cyclable, avec 34 % de linéaire cyclable aménagé en plus entre 2019 et 2023 (20 000 km supplémentaires).

Une nouvelle enquête de mobilité a été réalisée en 2022 sur le territoire du Calvados. En comparant les nouvelles données avec celles de 2011, la présente publication vise donc à mesurer l'évolution de l'usage et des pratiques du vélo localement. Celui-ci a-t-il progressé comme à l'échelle nationale ? Pour quelle pratique et quel public ? Quel est l'apport du vélo à assistance électrique (VAE) ? Quels sont les freins à l'usage du vélo ?



# Méthodologie

## Qu'est-ce qu'une EMC<sup>2</sup> ?

La Communauté urbaine Caen la mer, avec le concours de l'État, de la Région Normandie et du Département du Calvados, a réalisé entre février et mai 2022 une enquête de mobilité certifiée CEREMA (EMC<sup>2</sup>) à l'échelle du département. Il s'agit d'une deuxième enquête dont la méthodologie d'élaboration est similaire à celle réalisée en 2011 et connue à l'époque sous le nom d'enquête ménages déplacements (EMD).

L'EMC<sup>2</sup> donne une photographie fiable de la mobilité des habitants du territoire un jour type de semaine. Cette connaissance est indispensable pour évaluer les besoins de mobilité de la population et élaborer les politiques de transport et d'aménagement à mener. Construite de la même façon que l'EMD, son renouvellement en 2022 permet également de comparer les résultats entre ces deux enquêtes et ainsi connaître les évolutions des comportements de mobilité ces dix dernières années.

## L'EMC<sup>2</sup> Calvados 2022 en quelques chiffres

À l'échelle du Calvados, 7 884 ménages tirés au sort ont été enquêtés. 3 457 personnes de 5 ans et plus ont été interrogées à domicile sur le périmètre de Caen la mer et 6 996 autres par téléphone à l'échelle du département. Elles ont permis de décrire les caractéristiques des 36 839 déplacements qu'elles ont effectués un jour de semaine. Une fois ces données recueillies, celles-ci sont redressées pour qu'elles puissent être représentatives de celles de la population.

### L'enquête semaine EMC<sup>2</sup> Calvados 2022 en quelques chiffres

	Échantillon	Données redressées
Nombre de ménages	7 884	320 806
Nombre de personnes de 5 ans et plus	10 453	646 961
Nombre de déplacements quotidiens	36 839	2 357 878

Il est à noter qu'en 2011 seules les personnes de 11 ans et plus étaient interrogées par téléphone contre 5 ans et plus pour l'enquête 2022. Les comparaisons des résultats des deux enquêtes sont donc effectuées sur un échantillon restreint ne comportant que les personnes âgées de 11 ans et plus.

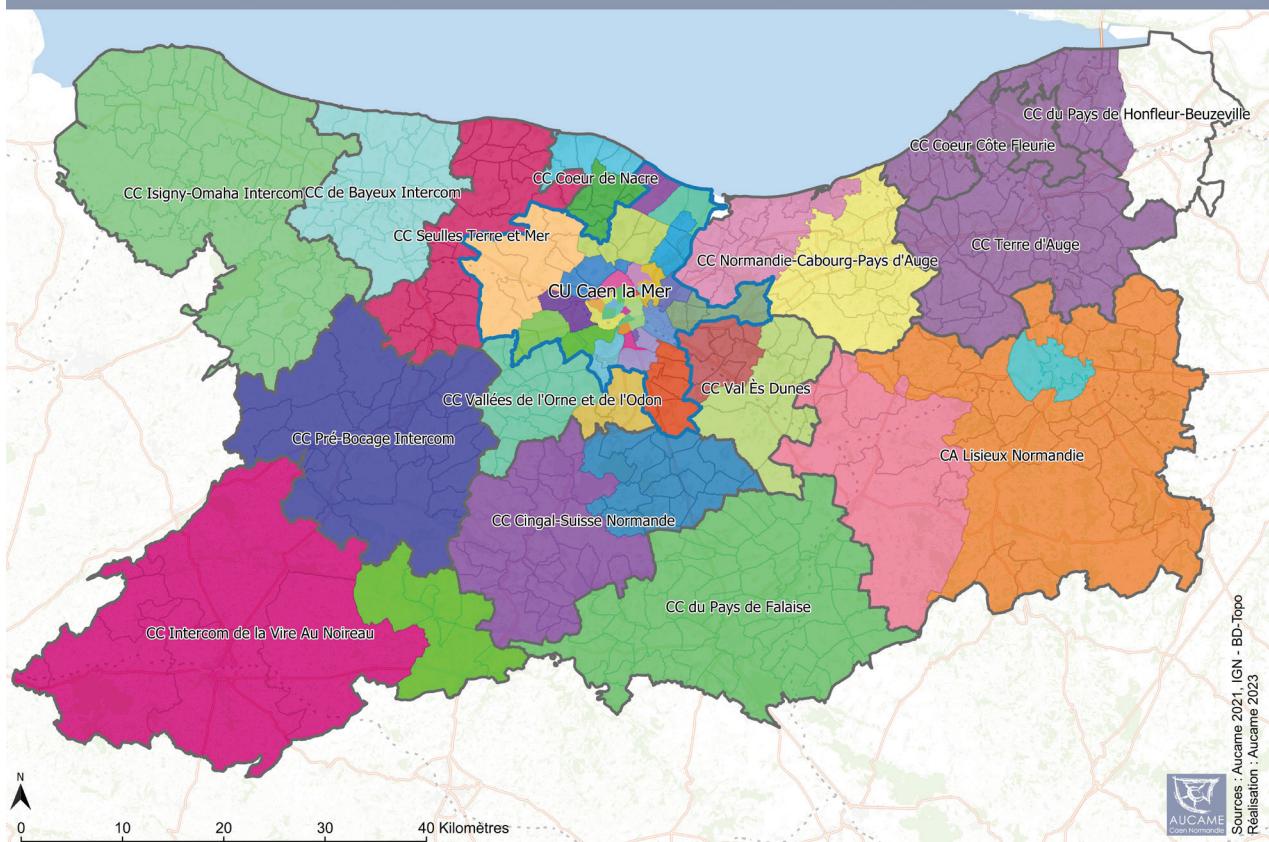
Enfin, comme en 2011, Caen la mer a également réalisé une enquête sur les déplacements du week-end. 2 199 personnes de 15 ans et plus, volontaires et issues de « l'échantillon semaine », ont été également questionnées sur leurs déplacements du samedi et du dimanche.

## Le territoire d'étude de l'EMC<sup>2</sup> Calvados 2022

Le plan de sondage est élaboré selon un découpage spécifique du territoire d'enquête. Chaque maille de ce découpage s'appelle « secteur de tirage » et constitue la brique de base d'une EMC<sup>2</sup>. C'est à cette échelle qu'un minimum de personnes va être interrogé pour que les résultats, après redressement, soient considérés comme fiables et représentatifs.

Le territoire du Calvados a été divisé en 59 secteurs de tirage : 38 secteurs au sein de Caen la mer et 21 pour le reste du Calvados. Plus le territoire est dense, plus le découpage aura tendance à être fin. Dans Caen la mer, la maille utilisée est celle des quartiers (IRIS ou regroupement d'IRIS) quand, pour le reste du territoire, le découpage est généralement intercommunal.

## Périmètre de l'enquête découpé en secteurs d'échantillonnage de la population



## La définition du vélo dans l'EMC<sup>2</sup>

L'enquête référence avec précision le ou les modes utilisés pour effectuer chaque déplacement. Au total, 35 modes différents sont identifiés dans cette enquête.

Pour la présente étude, on s'intéresse uniquement au vélo. Celui-ci est défini par le Code de la route comme « un véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles » (article R311-1). Ce cycle peut être « équipé d'un moteur auxiliaire électrique [...] dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler ». On parle dans le cas présent de vélo à assistance électrique (VAE). Pour simplifier l'analyse, on utilisera le terme de « vélo musculaire » dans la présente étude pour désigner les vélos « classiques » qui ne font pas l'objet d'une assistance électrique.

Dans l'EMC<sup>2</sup> Calvados 2022, le vélo est référencé sous six modes distincts selon le mode de détention ou d'emprunt du vélo, selon qu'il soit ou non à assistance électrique et selon qu'on soit conducteur ou passager du véhicule. L'enquête distingue ainsi :

1. les conducteurs de vélo en libre-service (à Caen la mer, il s'agit du service de Twisto appelé Vélolib),
2. les conducteurs de vélo (comprenez ici détenteurs de leur propre vélo),
3. les passagers de vélo,
4. les conducteurs d'un vélo de location (il peut s'agir d'un vélo loué chez un vélociste ou d'un vélo proposé à la location par une Collectivité ; par exemple, Vélo-loc pour Caen la mer ou Cykleo pour Cœur de Nacre),
5. les conducteurs de vélo à assistance électrique (idem que le point 2 mais pour les VAE),
6. les conducteurs de vélo à assistance électrique en libre-service (les vélos en libre-service Vélolib de Caen la mer peuvent faire l'objet d'une assistance électrique en louant une batterie portative en sus du vélo).

Les vélos spécifiques comme les vélocargos ou vélos *longtail* (également appelés vélos rallongés) ne sont pas identifiés dans l'enquête. Ils sont classés selon leur mode d'alimentation et de détention.



Dans l'EMC<sup>2</sup>, les déplacements à vélo sont différenciés selon le statut d'occupation du véhicule (conducteur ou passager), le type de propulsion (musculaire ou à assistance électrique) ou le statut de détention du véhicule (propriétaire ou locataire). Les vélocargos ne sont donc pas référencés en tant que tels.

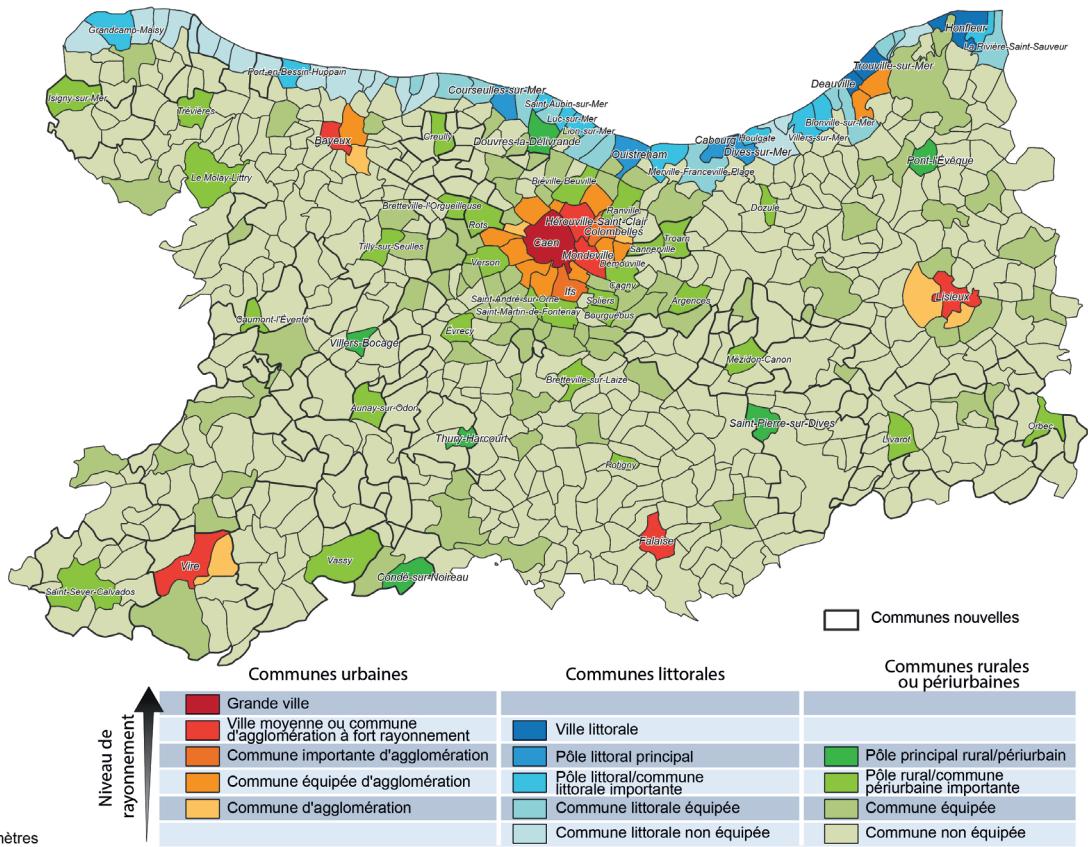
## L'armature urbaine du Calvados

Pour simplifier l'analyse territoriale de l'usage du vélo, des exploitations sont réalisées au regard d'une typologie communale.

Celle-ci se base sur l'armature urbaine du Calvados, réalisée en 2018 par l'AUCAME dans le cadre de la révision du SCoT Caen-Métropole. Cette armature urbaine exprime une hiérarchisation des communes selon leurs fonctions et leurs aires d'influence. Le premier niveau classe les communes du Calvados selon les trois catégories suivantes :

- ▶ Les communes urbaines,
- ▶ Les communes périurbaines ou rurales,
- ▶ Les communes littorales.

### Armature urbaine du Calvados

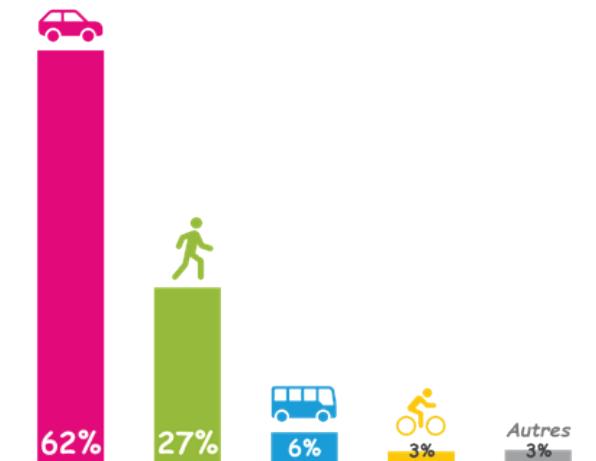


# Un usage faible du vélo au quotidien...

Avec une part modale de 2,9 %, l'usage du vélo au quotidien est très faible dans le département du Calvados. Il s'agit du quatrième mode de déplacement le plus utilisé, très loin derrière la voiture (62 %) ou la marche (27 %). Il est également deux fois moins utilisé que les transports collectifs (6 % des déplacements quotidiens).

On enregistre ainsi 66 400 déplacements quotidiens réalisés à vélo par les Calvadois de 5 ans et plus, soit une moyenne de seulement 0,11 déplacement par jour et par personne.

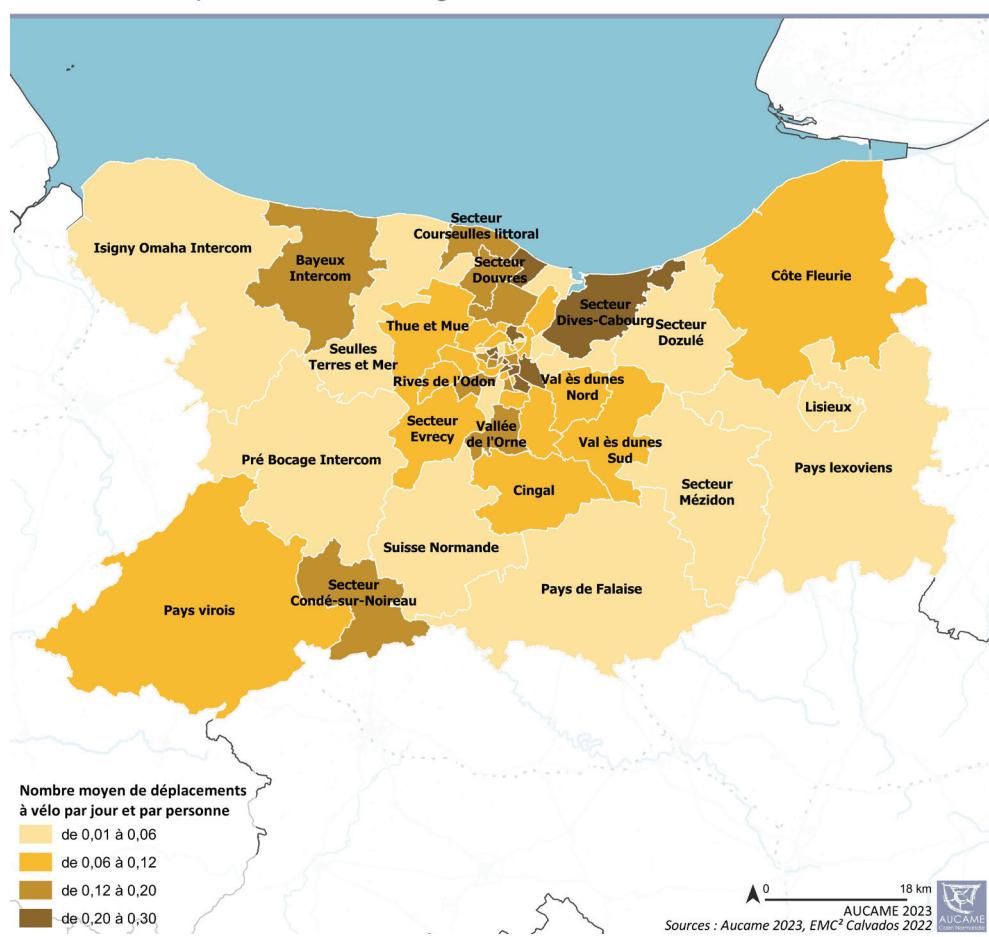
Le faible usage du vélo n'est pas une caractéristique propre de la mobilité départementale mais s'inscrit dans la tendance nationale. En effet, la dernière enquête mobilité des personnes réalisée en 2019, véritable EMC<sup>2</sup> à l'échelle nationale, montre que le vélo est également peu utilisé au quotidien avec une part modale, là aussi, de 3 %.



**Parts modales des déplacements quotidiens des habitants (5 ans et plus) du Calvados**

Selon les secteurs de tirage de l'EMC<sup>2</sup> Calvados 2022, la part modale du vélo varie de 0,2 % à 7,5 %. Elle reste donc minoritaire quels que soient les territoires.

Mobilité vélo par secteur de tirage



La mobilité cycliste est plus importante sur les secteurs littoraux (Côte de Nacre, Côte Fleurie) où la part modale vélo des habitants de ces secteurs est deux fois plus importante que la moyenne départementale. Ces communes sont traversées par un itinéraire vélo européen, l'EuroVélo 4, également connu sous le nom de Vélomaritime, et sont généralement mieux pourvues en aménagements cyclables. De même, le profil sociodémographique de la population de ces secteurs, avec une part de retraités importante ayant moins de déplacements contraints (travail ou accompagnement scolaire) à effectuer, est ainsi plus propice à la pratique du vélo.

Bien que dans une moindre mesure que les territoires littoraux, les déplacements à vélo sont également un peu plus importants dans les secteurs urbains. La densité d'aménagements et la proximité des lieux d'intérêt permettent d'expliquer son usage.

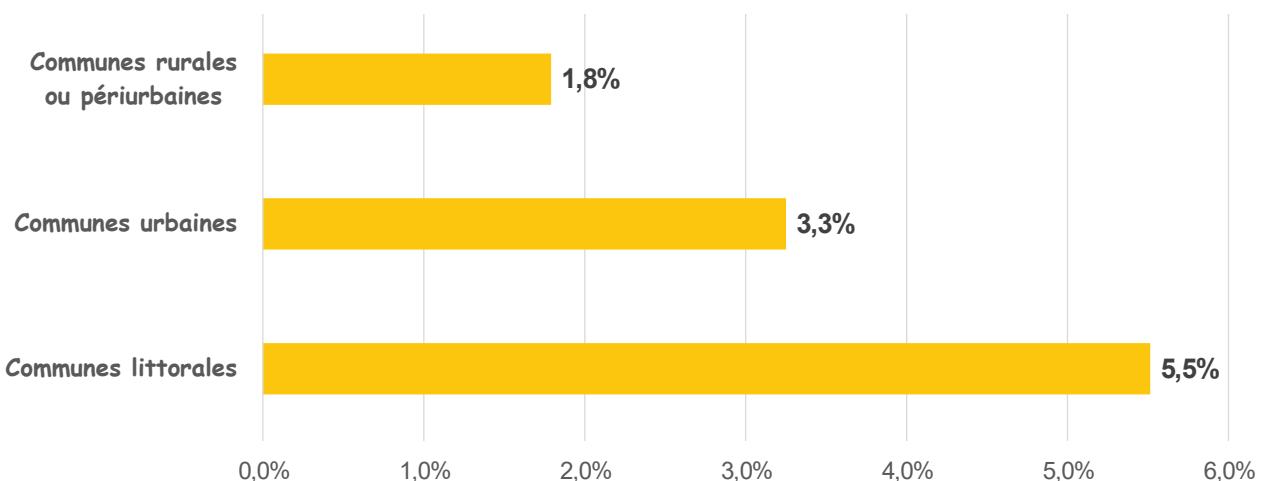
Pour autant, la part modale vélo n'est que de 4 % pour les habitants de Caen et dans la moyenne départementale pour les autres villes du Calvados (Bayeux, Vire, Lisieux, Falaise, etc.).



Si l'on zoome sur le cœur de l'agglomération, on s'aperçoit que ces territoires urbains présentent une situation relativement contrastée selon les différents quartiers avec notamment un déficit d'usage de la bicyclette dans les quartiers dits « Politique de la ville » mais un usage fort dans les quartiers ou communes proches du centre, avec une part importante de logements individuels.

Les secteurs ruraux et périurbains, *a fortiori* dès lors qu'ils sont plus éloignés d'un grand pôle urbain, présentent logiquement une part modale vélo très faible.

**Part modale du vélo en 2022  
selon le type de commune de résidence**



# ... Mais qui progresse fortement sur tout(s) le(s) territoire(s)

Si la pratique quotidienne actuelle du vélo est encore mineure sur le territoire, son usage a doublé au cours des dix dernières années. La part modale du vélo à l'échelle du Calvados est passée de 1,4 % en 2011 à 2,9 % en 2022. Le nombre de déplacements quotidiens à vélo a connu logiquement la même hausse, passant de 31 800 en 2011 à 62 500 en 2022 (habitants de 11 ans et plus).

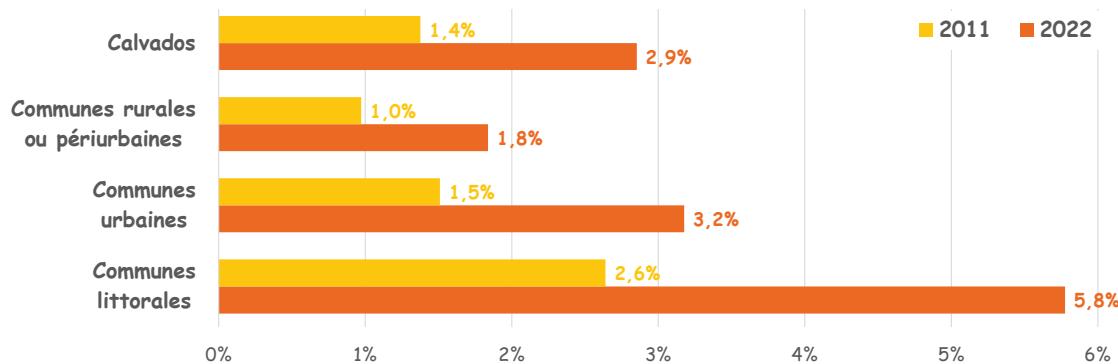
La deuxième observation intéressante est que cette progression de la pratique cycliste touche tous les types de secteurs et ce, quasiment dans les mêmes proportions. En effet, la part modale vélo a doublé aussi bien sur les communes urbaines et littorales où la pratique était déjà forte que dans les communes rurales et périurbaines où ce mode était plus confidentiel.

Au-delà de l'usage quotidien du vélo, la pratique occasionnelle a également bien progressé dans le Calvados. En 2011, 75 % des répondants (11 ans et plus) déclaraient ne jamais faire de vélo. Ils ne sont plus que 56 % en 2022.

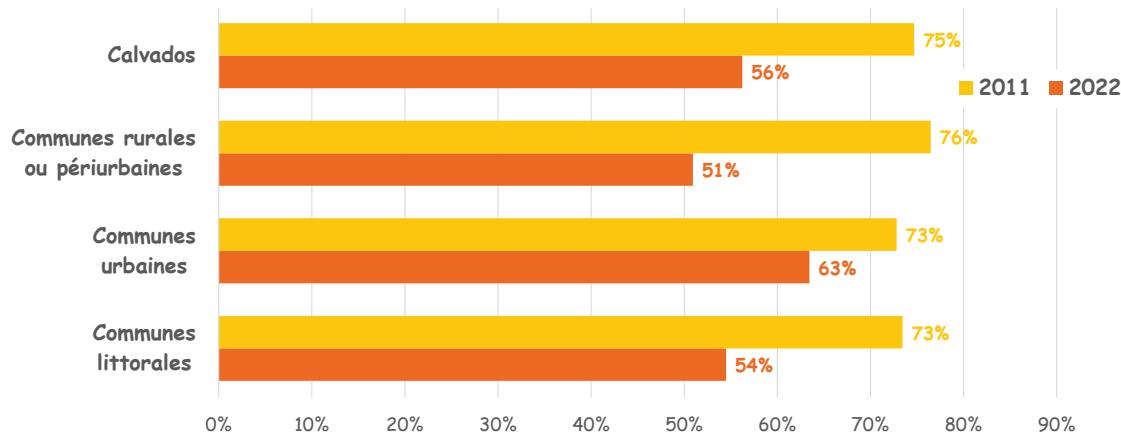
Contrairement à la pratique quotidienne, la pratique occasionnelle du vélo a le plus progressé, semble-t-il, sur les communes rurales ou périurbaines où seulement une personne sur deux déclare en 2022 ne jamais faire de vélo contre les trois quarts en 2011. Ils sont encore 63 % à ne jamais faire de vélo en 2022 sur les communes urbaines et 54 % pour les communes littorales.

Tous ces éléments corroborent les observations faites sur la progression du trafic vélo sur les aménagements cyclables à l'échelle départementale, comme observé sur l'ensemble de la France.

Évolution de la part modale vélo entre 2011 et 2022 (échantillon de 11 ans et plus)



Évolution de la part de la population (11 ans et plus) déclarant ne jamais faire de vélo de l'année



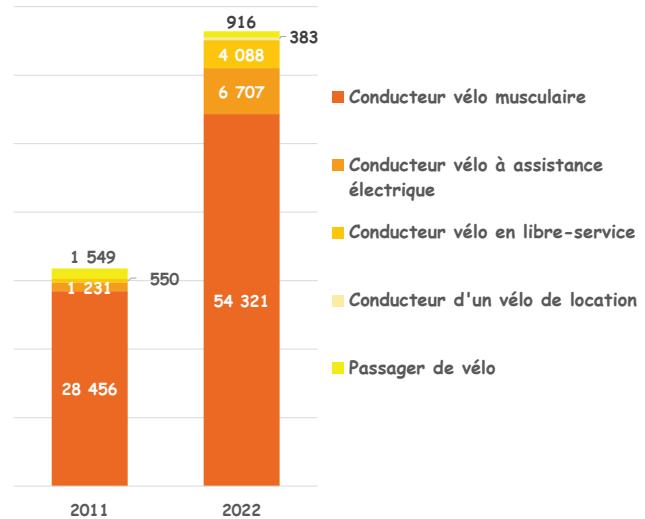
# Vélo musculaire versus vélo à assistance électrique

## Un usage encore majoritaire du vélo musculaire mais une forte progression du VAE

En 2022, plus de 80 % des déplacements à vélo sont réalisés avec un vélo musculaire. Leur nombre a quasi doublé au cours des dix dernières années.

Si le vélo à assistance électrique demeure minoritaire dans la mobilité cycliste, son usage progresse fortement, celui-ci ayant été multiplié par 4,5 entre 2011 et 2022. Il représente aujourd'hui près de 10 % des déplacements vélo contre à peine 4 % auparavant.

La refonte du système de vélo en libre-service de la Communauté urbaine, autrefois appelé Véol' et connu maintenant sous l'appellation Vélolib, semble avoir également porté ses fruits. En effet, l'utilisation du service a été multiplié par six au cours des dix dernières années pour atteindre un total de près de 4 100 déplacements quotidiens en 2022.



**Évolution du nombre de déplacements à vélo faits quotidiennement** par les Calvadois (11 ans et plus) selon le type de véhicule ou service utilisé



## Plus et plus vite grâce au VAE mais pas plus loin

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, l'usage du vélo à assistance électrique ne vise pas à aller plus loin qu'un vélo musculaire mais à rendre le déplacement plus performant ou moins fatiguant. En effet, la distance moyenne d'un déplacement fait à vélo à assistance électrique est légèrement inférieure à celle d'un déplacement fait à vélo musculaire, respectivement de 3 km contre 3,3 km.

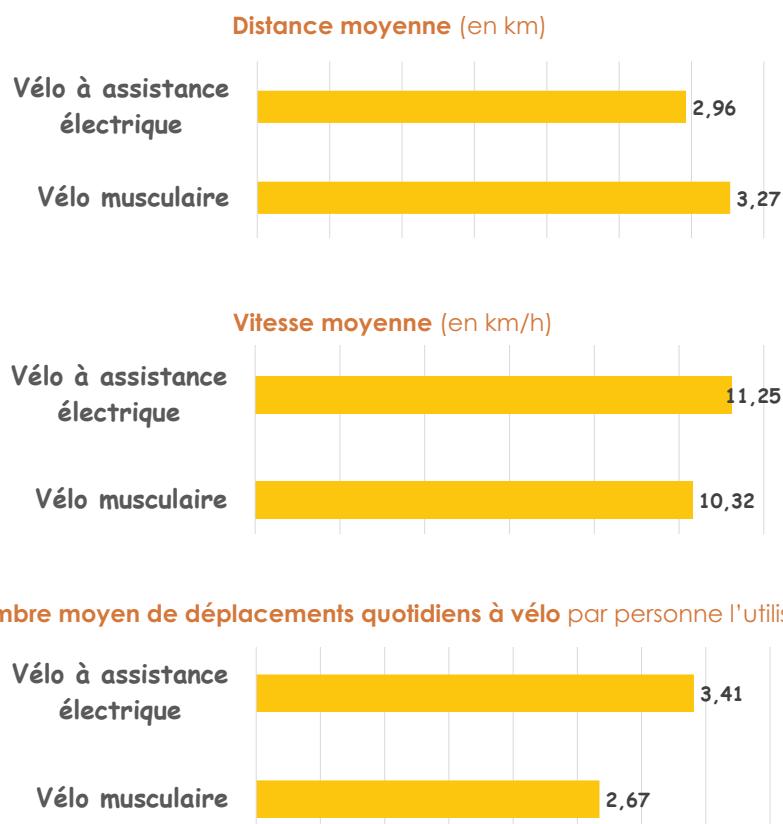
En revanche, la vitesse moyenne de déplacement en VAE est supérieure à celle des vélos musculaires, de près d'un kilomètre par heure (11,2 km/h contre 10,3 km/h). Le VAE permet avant tout d'améliorer la rapidité des dépla-

cements et en corollaire de diminuer l'effort à fournir pour se déplacer rapidement.

Autre élément intéressant : le VAE intensifie la pratique du vélo. En effet, les données de l'enquête nous montrent que les personnes se déplaçant quotidiennement en VAE font en moyenne 3,41 déplacements quotidiens à vélo, alors que ceux utilisant un vélo musculaire en font quasiment un de moins (2,67).

L'achat d'un VAE est généralement un investissement plus conséquent qu'un vélo musculaire. Cet achat d'un vélo plus performant ou rendant l'usage du vélo plus « facile » se fait donc dans une optique de pratique régulière du vélo.

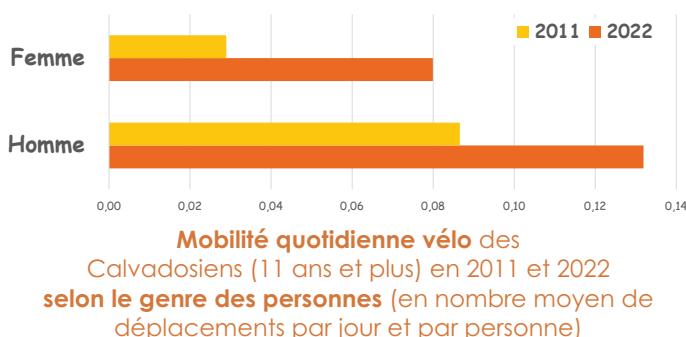
### Comparaison de l'usage du vélo musculaire et du vélo à assistance électrique :



# Une normalisation de la pratique quotidienne du vélo ?

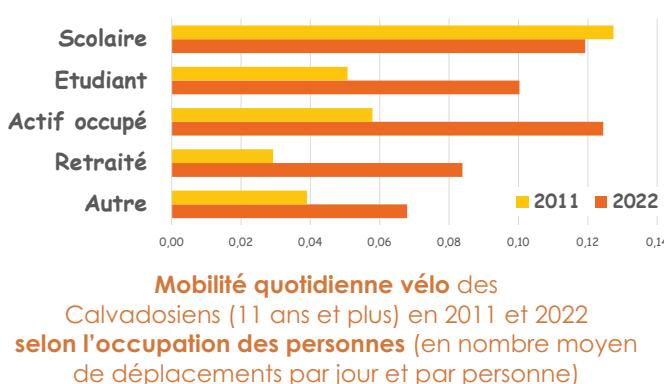
Le vélo demeure en 2022 un mode de déplacement majoritairement utilisé par les hommes, on compte en moyenne 0,13 déplacement moyen par jour et par homme contre 0,08 déplacement en moyenne par jour pour les femmes de 11 ans et plus.

Si l'usage du vélo demeure relativement « genré », l'écart sur la fréquence de l'usage du vélo entre les hommes et les femmes tend à diminuer au cours de ces dix dernières années.



En 2011, les usagers les plus importants de la bicyclette étaient les scolaires avec un usage du vélo deux fois plus important que les autres catégories de population. Le vélo constitue généralement pour ces jeunes le premier moyen de déplacement pour être autonome, en sus de la marche.

La situation semble avoir changé dix ans après. Même si les scolaires restent des utilisateurs importants du vélo, les actifs occupés ont une mobilité cycliste équivalente aux scolaires avec une moyenne de 0,12 déplacement par jour et par personne.



La pratique du vélo semble également fortement marquée par une composante sociale. En effet, en comparant la progression de l'usage du vélo chez les différentes catégories socio-professionnelles des actifs occupés, elle est très nette chez les cadres et professions intellectuelles supérieures dont la mobilité cycliste a quadruplé au cours de ces dix dernières années. Le nombre moyen de déplacements à vélo par personne et par jour est aujourd'hui deux fois plus important que pour toutes les autres catégories socio-professionnelles.

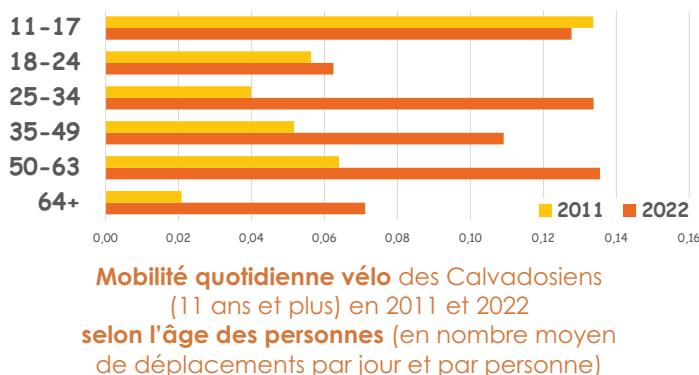
Pour les ouvriers, employés ou professions intermédiaires, on constate tout de même une hausse de facteur deux, voire trois.



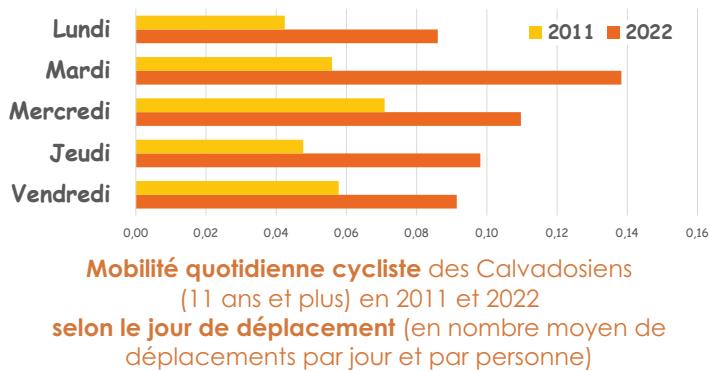
L'analyse de la mobilité quotidienne à vélo selon la tranche d'âge corrobore les observations faites précédemment. Elle demeure élevée chez les jeunes (11-17 ans) mais les tranches d'âge qui ont connu une forte augmentation de leur mobilité vélo sont celles des plus de 25 ans, aujourd'hui équivalente à celle des jeunes scolarisés. Cette progression a été particulièrement forte chez les jeunes actifs, la tranche d'âge des 25-34 ans a vu sa mobilité quotidienne à vélo être multipliée par trois.

En revanche, l'analyse de l'usage du vélo selon les classes d'âge fait apparaître deux constats plus étonnants : les 18-24 ans, tranche d'âge dont on pourrait penser qu'elle constitue aussi un public cible pour le vélo, ont une mobilité à vélo très faible qui a à peine progressé au cours de ces dix dernières années. Un des facteurs explicatifs de cette observation réside dans le fait que le principal campus universitaire de Caen est situé en plein centre-ville et ceux-ci ont recours plus facilement à la marche.

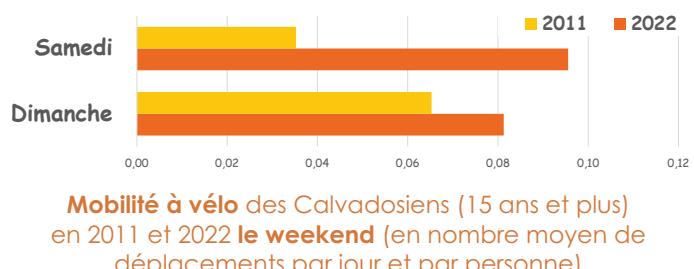
À l'inverse, chez les plus anciens, l'usage du vélo a été multiplié par trois, possiblement permis en partie par l'apport du VAE.



Cette évolution du profil des cyclistes se voit également à travers les jours de la semaine. En effet, dorénavant, le jour ouvré de la semaine où le vélo est le plus utilisé est le mardi, loin devant les autres jours. En 2011, il s'agissait du mercredi, jour des activités extra scolaires où le vélo constituait un mode de déplacement privilégié chez les jeunes.



Contrairement à ce que l'on pourrait penser, la pratique du vélo ne semble pas être plus forte le weekend que les autres jours de la semaine. Le dimanche est le jour de la semaine où la pratique du vélo a le moins progressé.

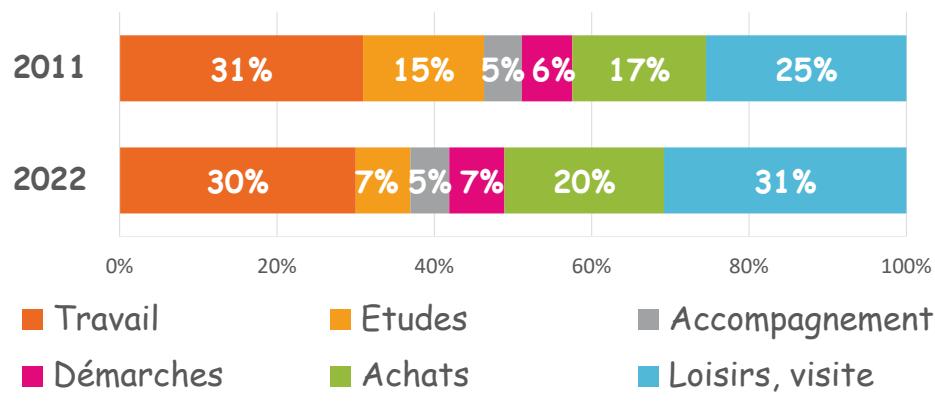


Pratique utilitaire ou de loisirs ? Les motifs liés au travail et aux loisirs sont les deux motifs de déplacements à vélo les plus importants, occupant tous deux les mêmes proportions (30 % de déplacements à vélo). En revanche, la part des motifs « loisirs » a connu une forte progression ces dix dernières années (plus 6 points) quand celle du motif « travail » est restée globalement stable.

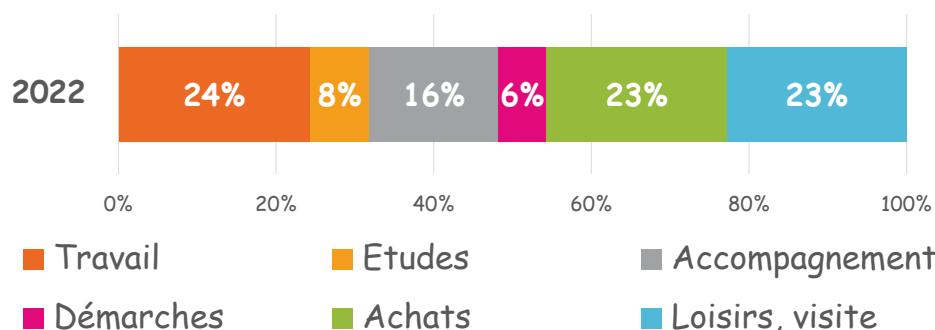
Le principal enseignement est surtout la diminution de la part « études » dans les déplacements à vélo, celle-ci a été divisée par deux entre 2011 et 2022. Elle représente aujourd’hui à peine 7 % des déplacements à vélo. Cette observation vient ainsi corroborer tous ces indicateurs sur l’évolution du profil des cyclistes.

La répartition des motifs en 2022 pour les déplacements à vélo tend à se rapprocher de ce que l’on observe tous modes confondus.

En conclusion, on assiste à une forme de normalisation de l’usage quotidien du vélo : que ce soit en termes de motifs de déplacement, de profil socio-démographique ou de jour de déplacement, les différences tendent à s'estomper montrant que le vélo devient un mode de déplacement du quotidien comme un autre dans sa pratique. En revanche, l’usage du vélo semble encore relativement « genre », même si là encore ce constat s'estompe très légèrement au cours de ces dernières années et, surtout, il semble faire l’objet d’une distinction sociale relativement marquée.



**Motifs à destination des déplacements à vélo des habitants (11 ans et plus) du Calvados**



**Motifs à destination des déplacements tous modes confondus des habitants (11 ans et plus) du Calvados en 2022**

# L'importance du stationnement vélo

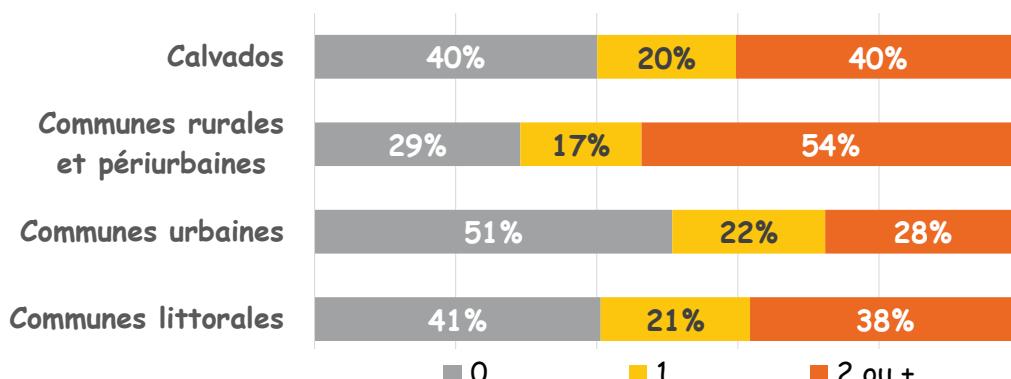
Plus de 464 500 vélos possédés par les ménages du Calvados sont répertoriés dans l'enquête. Rapportés au nombre d'habitants de 5 ans et plus, on dénombre 72 vélos pour 100 personnes. Si l'on compare à l'automobile (65 voitures pour 100 personnes de 5 ans et plus), le ratio vélo est légèrement plus important. En revanche, si l'on ne compte que les personnes qui sont en âge de conduire, le ratio automobile alors devient légèrement supérieur avec 80 voitures pour 100 adultes dans le Calvados.

À ce titre, seulement 60 % des ménages du Calvados disposent au moins d'un vélo, ils sont 84 % à disposer d'une voiture.

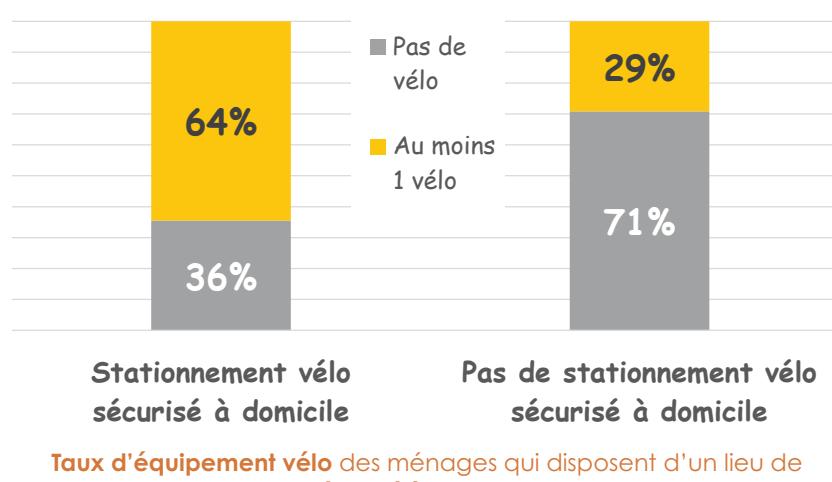
La situation diffère grandement en fonction de la typologie de secteur de résidence. En effet, les ménages des communes rurales et

périurbaines sont plus équipés en termes de vélo puisque les trois quarts des ménages disposent au moins d'un vélo (71 %) contre à peine un ménage sur deux pour les communes urbaines (49 %). Les ménages des communes littorales se situent entre les deux avec 59 % des ménages disposant d'un vélo.

Un des facteurs explicatifs de ces différences d'équipement est le stationnement. En effet, les résultats de l'enquête nous montrent que le fait de disposer d'un lieu de stationnement sécurisé de son vélo à domicile conditionne grandement le fait de s'équiper d'un vélo. Ainsi, 64 % des ménages déclarant avoir à domicile un lieu de stationnement sécurisé (type garage, cave, local vélos) disposent effectivement d'au moins un vélo.



Taux d'équipement à vélo des ménages en 2022  
selon le type de commune de résidence



Taux d'équipement vélo des ménages qui disposent d'un lieu de stationnement sécurisé à domicile ou non en 2022

À l'opposé, 71 % des ménages déclarant ne pas disposer de stationnement vélo ne se sont donc pas équipés de bicyclette.

On peut donc en déduire que si une majorité des ménages des communes rurales et périurbaines dispose au moins d'un vélo, c'est qu'ils peuvent stationner facilement leurs vélos chez eux, résidant principalement dans un logement individuel. Pour les communes urbaines, les ménages habitent majoritairement en collectif et ne disposent pas aussi facilement d'un lieu de stationnement sécurisé pour stocker un vélo, d'où le moindre équipement.

On touche ici à la problématique des locaux vélos dans l'habitat collectif. Jusqu'ici, les promoteurs du logement collectif se sont évertués à garantir du stationnement automobile aux futurs résidents, pas toujours du stationnement vélo.

Si, depuis, la législation a remédié à cela et impose aux documents d'urbanisme locaux d'instaurer des règles en la matière à destination des bâtiments neufs ou des projets de requalification, il n'en demeure pas moins qu'il existe un certain retard dans les logements anciens et une difficulté à aménager un espace vélo sécurisé convenable dans des bâtiments qui n'ont pas été conçus pour.

En revanche, si le stationnement et l'équipement des ménages à vélo sont des conditions indispensables à l'usage du vélo, ce n'est pas pour autant que celles-ci sont suffisantes. Si les ménages des communes rurales et périurbaines sont les plus équipés en termes de vélo, ce sont en revanche ceux qui l'utilisent le moins dans leurs déplacements quotidiens.



# CONCLUSION

Tout comme à l'échelle nationale, le vélo a également le vent en poupe dans le Calvados. Le nombre de déplacements quotidiens à vélo a doublé au cours des dix dernières années, aussi bien sur les territoires urbains que sur les territoires ruraux. Si la pratique quotidienne demeure très forte sur les communes littorales, les habitants des communes rurales et périurbaines n'hésitent plus à recourir au vélo pour se déplacer ou se balader occasionnellement.



Les efforts consentis ces dernières années par les Collectivités locales dans le développement de leurs aménagements cyclables ont ainsi porté leurs fruits dans la progression de l'usage. Localement, on recense 50 % de linéaire cyclable en plus ces cinq dernières années à l'échelle départementale, bien aidé par les dispositifs de cofinancement étatiques ou départementaux, avec des aménagements de plus en plus qualitatifs et offrant différents niveaux de service.

Outre la fréquence, c'est également la pratique qui s'est diversifiée. Le vélo était fortement associé au début du XXI<sup>ème</sup> siècle à sa dimension loisirs ou sportive. Aujourd'hui, le vélo est aussi considéré comme un mode de déplacement utilitaire, notamment un mode de déplacement domicile/travail. Il n'est d'ailleurs plus réservé à un public « captif », c'est-à-dire ne disposant pas d'autres moyens pour se déplacer comme l'étaient généralement les jeunes scolarisés, mais est plébiscité par un public plus large, notamment les jeunes actifs occupés.

Enfin, le vélo redevient un vrai outil de travail. Les initiatives de cyclogistique (le fait de procéder au transport de marchandises à vélo) se développent fortement dans l'agglomération caennaise, y compris par les grands transporteurs.



On peut y voir ici une forme de normalisation de l'usage, que ce soit en termes d'âge, d'occupation ou de motifs, les différences de pratiques tendent à se gommer progressivement au cours des dix dernières années, montrant que le vélo tend à devenir un mode de déplacement à part entière du quotidien.

La progression de la mobilité électrique n'est pas totalement étrangère au regain de forme du vélo. Le vélo à assistance électrique rend les déplacements plus confortables et performants et rend donc l'usage du vélo accessible (hors considération financière) à un plus large public. Elle a permis également de diversifier les véhicules possibles, à l'image des vélocargos, et donc de s'adapter aux besoins de chacun.

Mais la part modale actuelle du vélo, qui n'est encore que de 3 % localement, montre que la marge de progression est encore très grande, surtout si l'on souhaite s'inscrire dans l'ambition nationale des 12 % à horizon 2030.

Afin de répondre à cet objectif, il convient de structurer tout un écosystème vélo sur le territoire. Localement, les politiques publiques de mobilité posent petit à petit les briques nécessaires pour construire cet écosystème.

Pour l'équipement des ménages, le marché du cycle ne s'est jamais aussi bien porté que depuis la COVID et, localement, le nombre de points de vente s'est multiplié. L'État, le Département du Calvados, les intercommunalités ou les communes, chacun s'est mobilisé pour proposer une aide financière à l'acquisition de vélos de plus en plus chers, notamment pour les ménages les plus modestes.

Les services vélos se sont également développés à l'échelle du département : incitation à la mise en place de plans de mobilité employeur, maisons du vélo, ateliers d'aide à la réparation, gardiennage, apprentissage du vélo, locations de vélos, etc. Une grande majorité des EPCI propose aujourd'hui un bouquet de services sur leur territoire pour aider à se mettre en selle et pérenniser la pratique.

Comme vu dans la publication, le sujet du stationnement est également crucial. Outre le stationnement à domicile, la législation nationale ainsi que la planification locale ont mis ce sujet du stationnement, et plus globalement du vélo, au cœur du dialogue social dans les entreprises. Sur l'espace public, les collectivités déplient de plus en plus de zones de stationnement pour les vélos, bien qu'il reste du chemin à parcourir. Dans l'agglomération caennaise, les solutions de stationnement se sont diversifiées pour s'adapter aux différents besoins : arceaux, arceaux abrités à proximité des zones les plus fréquentées, box collectif ou individuel dans les pôles d'échanges.

L'un des principaux freins à l'usage du vélo reste finalement la sécurisation des itinéraires vélo. Bien qu'ayant bien progressé ces dernières années, le maillage du territoire reste perfectible et nécessite encore d'être étoffé. Les aménagements sont existants mais ne forment pas toujours des iti-

néraires continus sécurisés. En outre, il existe peu de points de franchissement sécurisés des grandes infrastructures de transport, particulièrement prégnantes sur l'agglomération caennaise. Le jalonnement et la signalisation des itinéraires ne sont également pas toujours effectifs. Enfin, le niveau de service des aménagements actuels peut être interrogé, au regard notamment du trafic attendu et du public que l'on vise.

La très grande majorité des intercommunalités calvadoisiennes et le Département se sont dotés de schémas directeurs cyclables qui prévoient la programmation de ces aménagements à réaliser. Reste alors à décliner opérationnellement ces schémas avec toutes les problématiques foncières, financières mais aussi de compétence que cela pose. Pièce maîtresse de l'écosystème vélo, la construction d'un maillage cyclable ne pourra se concrétiser que sur un temps plus long.



---

**Directeur de publication** : Patrice DUNY

**Réalisation** : AUCAME 2024

**Illustrations** : AUCAME (*sauf mentions contraires*)

**Contact** : [xavier.lepetit@aucame.fr](mailto:xavier.lepetit@aucame.fr)



AUCAME  
Caen Normandie

Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole

21 rue de la Miséricorde - 14000 CAEN

Tel. : 02 31 86 94 00

email : [contact@aucame.fr](mailto:contact@aucame.fr) / site web : [www.aucame.fr](http://www.aucame.fr)