

Marche et vélo : des solutions pour le pouvoir d'achat, la santé et l'environnement UFC Que choisir D.M. 29/12/24

L'UFC-Que Choisir et ses partenaires Rue de l'Avenir, le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables et la FUB ont réalisé une étude intitulée « [Marche et vélo : des solutions pour le pouvoir d'achat, la santé et l'environnement](#) ».

Le premier intérêt de ce rapport dans le cadre d'une lecture concernant le changement de comportement est **d'évaluer, dans différents contextes, les bénéfices sur le plan économique**, pour les ménages qui le peuvent, d'un choix en faveur du vélo ou de la marche.

Avec le constat d'un budget voiture de plus de 3000 euros par an le rapport indique les économies substantielles que les ménages pourraient faire en adoptant des modes de transport actifs :

- Un ménage qui possède deux voitures mais réalise davantage de trajets à pied et à vélo qu'actuellement observé, peut prétendre à des économies annuelles entre 60 et 350 €, selon que les trajets sont effectués à vélo mécanique ou à vélo à assistance électrique.
- Si ce même ménage réduit sa motorisation à une seule voiture, en se tournant davantage vers les modes actifs et les transports en commun, les économies s'élèvent entre 1 200 et 3 500 € par an.
- Dans les cas les plus extrêmes, où un ménage est en mesure de se séparer entièrement de ses voitures pour utiliser exclusivement la marche, le vélo et les transports en commun, les économies atteignent jusqu'à 6 400 € par an.

Il souligne que

- la voiture est, selon une enquête récente :
 - perçue comme un gouffre financier pour 79% des français
 - moins utilisée pour faire des économies de carburant par 39% des français
- l'âge moyen du parc n'a jamais été aussi important avec 10, 8 ans.
- 76% des français et françaises souhaitent utiliser un autre mode de transport que la, voiture personnelle comme moyen de transport principal
- 51% considèrent que c'est impossible au vu de leur situation actuelle

Cette approche vient utilement compléter l'argumentation sur l'impact positif pour la santé, l'environnement et l'économie locale de la pratique des modes actifs. C'est un élément à prendre en compte, le cas échéant, parmi les facteurs de changement de comportement en tenant compte des spécificités de la situation économique et sociale .et des pratiques de mobilité des habitants des QPV.

En second lieu le document contient (Pages 32-37) **différents témoignages de consommateurs ayant diminué l'usage de leur voiture** dans un contexte de grandes villes, de villes moyennes ou même de villages. Ceux-ci illustrent différentes solutions pour réduire la dépendance à la voiture, tout en mettant en lumière les défis qu'ils ont

dû surmonter et les gains qu'ils ont réalisés, tant au niveau financier qu'en termes de qualité de vie.

Il s'agit d'un éclairage limité mais concret de changements de comportement souvent liés à un déménagement, un nouvel emploi.

➔ Savoir si des enquêtes concernant des moments de vie (déménagement, nouvel emploi, retraite) et leurs conséquences sur les pratiques de mobilité ont été réalisées

Enfin figurent dans ce rapport des éléments concernant **l'impact d'une amélioration des infrastructures cyclables ou piétonnes sur la pratique des modes actifs** :

« L'inexistence, le manque de continuité et la non-qualité des infrastructures dédiées aux modes actifs sont reconnus comme les freins majeurs au développement de ceux-ci sur tous les types de territoires²⁹ . Les modes actifs présentent pourtant un potentiel important : en France, 88 % de la population vit à moins de 8 minutes à vélo d'une école, 74 % à moins de 20 minutes à vélo d'une gare et 37 % de la population rurale vit à moins de 5 minutes à vélo d'une boulangerie³⁰ . De nombreuses études démontrent ainsi que l'extension et l'amélioration de la qualité des infrastructures dédiées aux modes actifs (trottoirs, passages piétons et pistes cyclables) augmentent significativement la pratique de la marche et du vélo et plus généralement l'activité physique^{31,32} .

Une étude américaine a ainsi montré que l'augmentation de 10 % du linéaire de pistes cyclables entraînait une augmentation de la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail de 2,5% en cas de pistes non protégées et de 4 % en cas de pistes protégées³³ . Ce constat est également fait à infrastructures constantes. Les villes américaines les mieux dotées en infrastructures piétonnes et cyclables montrent des parts modales des modes actifs pour le motif domicile-travail de plus de 15 %, soit cinq fois la moyenne nationale³⁴. Le développement de ces infrastructures permet également de réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture²⁸ .

➔ Faire le point sur les études à ce sujet en France ?

Existe-t-il des relevés sur l'usage des modes actifs avant et après travaux ?

En cas d'opération de renouvellement urbain ?