

aurh
AGENCE D'URBANISME LE HAVRE ESTUAIRE DE LA SEINE

Cahier de la mobilité

Mai 2022

#2

LA PRATIQUE DU VÉLO DANS LA COMMUNAUTÉ URBAINE LE HAVRE SEINE MÉTROPOLE

L'intérêt d'encourager les déplacements à vélo est désormais reconnu, tant pour la préservation de l'environnement que pour les bienfaits sur la santé découlant d'une pratique régulière.

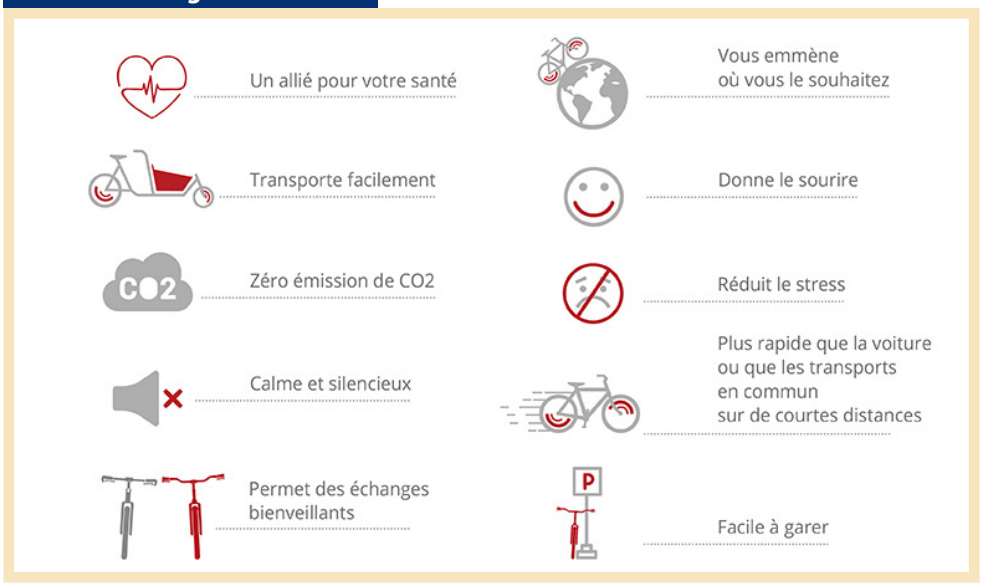
Les résultats de l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) permettent de dresser **une photographie de la pratique cyclable dans la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole**.

Cette enquête a été menée en 2018 avant la crise sanitaire et n'en mesure donc pas les éventuels effets. Si l'enquête peut sous-estimer les valeurs de flux, elle demeure **un bon indicateur pour caractériser les déplacements à vélo et le profil des usagers réguliers de la bicyclette**.

Afin de compléter ces premiers chiffres, suivra un compte-rendu des résultats du dernier baromètre des villes cyclables 2021 ciblant les réponses des communes de la Communauté urbaine.

Plus qualitative que la première, **l'enquête réalisée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) apporte le point de vue d'habitants volontaires sur la cyclabilité du territoire**.

Les avantages du vélo



[©cyclable.com]

PHOTOGRAPHIE DE LA PRATIQUE CYCLABLE [Enquête Déplacements Grand Territoire]

En France, la part modale vélo est de l'ordre de 2 à 3 %. Elle varie de moins de 2 % dans des agglomérations telles que Caen, Rouen, Saint-Étienne, Draguignan, Thionville, Dinan ou Périgueux, à plus de 3 % à Albi et Rennes, près de 6 % à Colmar, 7 % à La Rochelle, 8 % à Bordeaux et 11 % à Strasbourg au plus haut.

La part modale vélo atteinte en France se situe bien en deçà de celles d'autres pays européens.
Pour exemple, les initiatives déjà anciennes en faveur du déplacement des modes doux aux Pays-Bas portent à 29 % les déplacements urbains à bicyclette. À Amsterdam, c'est plus de 40 % des trajets domicile-travail qui sont réalisés à vélo.
Plus récentes en Allemagne, les actions en faveur de la mobilité des cyclistes ont été organisées autour d'une parfaite intermodalité avec les transports collectifs. La qualité des infrastructures cyclables allemandes sont par ailleurs souvent cités en exemple. Aujourd'hui, la part modale du vélo y a déjà atteint les 12 % visés par la France en 2030.

Dans la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, 1,4 % des déplacements sont effectués à vélo. Il existe par conséquent un potentiel important d'utilisateurs parmi les habitants à convaincre de l'intérêt de basculer vers ce mode. Au-delà des bienfaits avérés pour la santé, le vélo est, notamment en temps de trajet, une alternative compétitive à l'automobile pour les déplacements courts.
Avec 56 % de leurs déplacements faisant moins de 3 kilomètres, dont plus de la moitié effectués en voiture, les habitants de la Communauté urbaine sont encore nombreux à persuader d'une utilisation raisonnée de leur véhicule.

Les résultats de l'enquête Déplacements Grand Territoire 2018 permettent une quantification et une qualification de la pratique vélo propre aux habitants de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

Quels sont les motifs de déplacements à vélo dans la Communauté urbaine ? Quelle est la durée des déplacements à vélo ? Quelles sont les pistes pour développer l'usage du vélo ?



[1]

UNE PRATIQUE URBAINE, UN POIDS QUI RESTE FAIBLE DANS LES DÉPLACEMENTS

Près de 14 000 déplacements à vélo sont réalisés quotidiennement par les habitants de la CU Le Havre Seine Métropole. Ils représentent le mode de transport de **1,4 % de l'ensemble des déplacements.**

La ville du Havre captant les deux tiers des déplacements, **la mobilité « vélo » demeure un phénomène urbain et même d'hypercentre.** Le centre-ville, centres ancien et reconstruit, intéresse près de la moitié des flux « vélo » (origine et/ou destination du déplacement). Près d'un tiers demeurent internes au centre-ville même du Havre.

Dans les Quartiers sud du Havre, les déplacements à vélo sont limités. En revanche, le quartier est attractif pour des cyclistes qui ne l'habitent pas : ce sont à la fois des salariés venant y travailler et d'autres habitants de la Communauté urbaine venant profiter des Docks Vauban, son centre commercial et son cinéma.

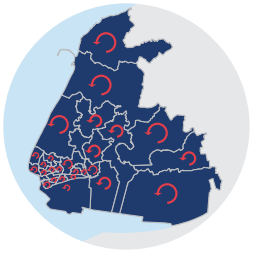
Quelques signaux faibles :

- Une représentation limitée des échanges entre la ville haute et la ville basse du Havre : près de 1 000 déplacements soit 12 % des déplacements entre secteurs distincts.
- Une première couronne de la Communauté urbaine en interaction restreinte avec la ville centre du Havre : 1 643 déplacements à vélo soit 20 % des déplacements entre secteurs distincts.

14 000
déplacements/jour à vélo dans la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole

1,4 %
des déplacements effectués dans la Communauté urbaine se font à vélo

40 %
des déplacements ont pour origine et destination **le même « quartier »** (secteur d'enquête)



67 %
des déplacements restent **internes au Havre**



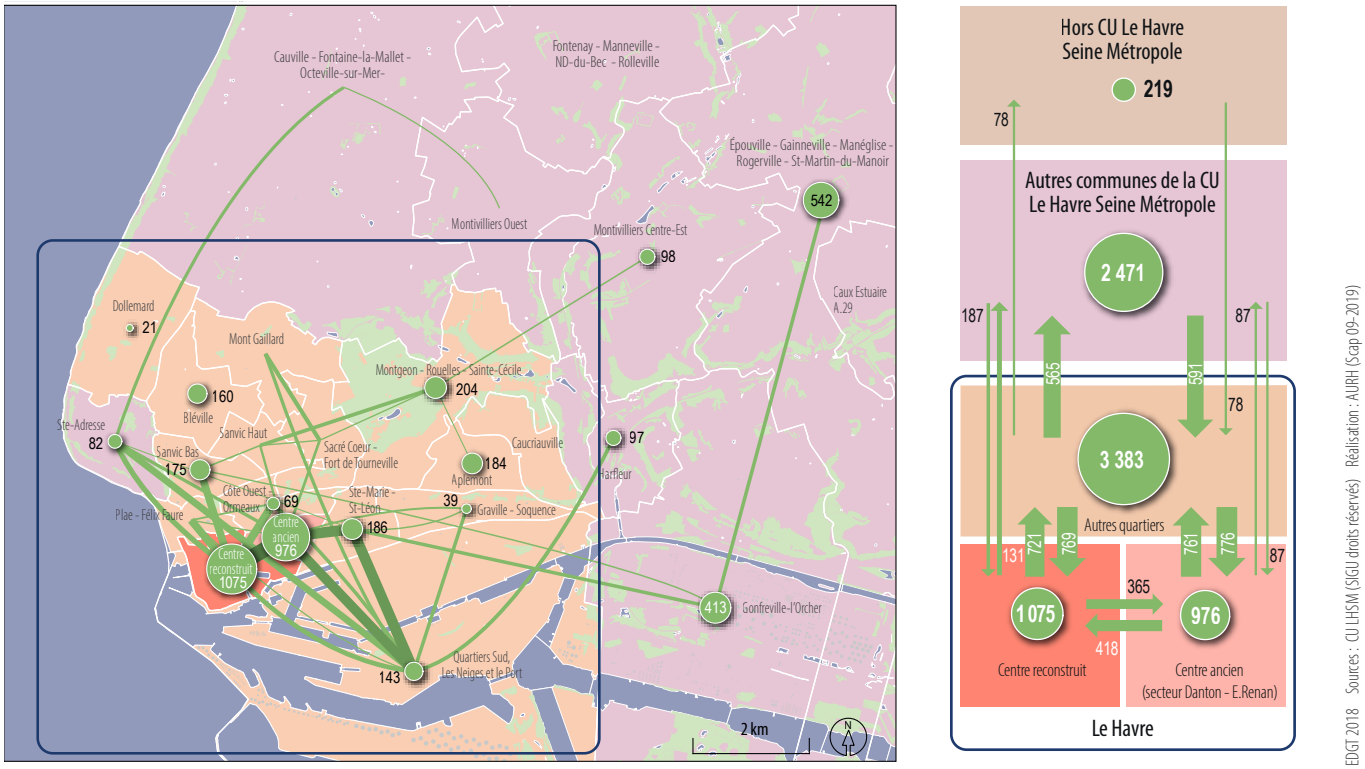
46 %
des déplacements ont pour **origine et/ou destination le centre-ville** du Havre



19 %
des déplacements ont pour **origine et/ou destination les Quartiers sud** du Havre



LES DÉPLACEMENTS À VÉLO DES HABITANTS DE LA CU LE HAVRE SEINE MÉTROPOLE



Nombre moyen de déplacements un jour ouvré

Internes à un secteur d'enquête

100 ⟵ nombre de déplacements

Entre deux secteurs d'enquête (flux de 50 déplacements et plus)

50 100 200 500 782

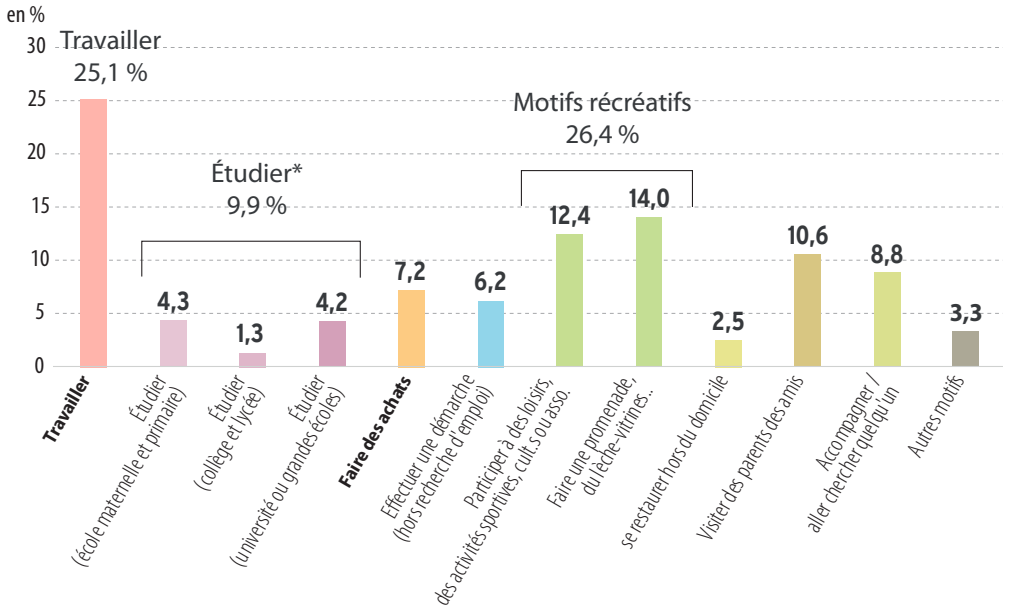
Limites des secteurs d'enquête de l'Enquête Déplacements Grand Territoire 2018 (EDGT)

Données : EDGT 2018 Sources : CU LHSM (SIGU droits réservés) Réalisation : AURH (Scap 09-2019)

aurh

Pourquoi le vélo ?

LES MOTIFS DE DESTINATION DES DÉPLACEMENTS À VÉLO (HORS RETOUR AU DOMICILE)



* lieux d'études déclaré et occasionnel

Le vélo, un mode de déplacement qui n'est pas que récréatif

Le motif principal de destination du déplacement à vélo (26 % des déplacements, hors retour au domicile) concerne **des activités ludiques** (loisirs, promenade, sport).

Pour près du quart des déplacements réalisés, le vélo est utilisé **pour gagner son lieu de travail habituel** (détail ci-après).
En comparaison des motifs observés tous modes confondus, les loisirs n'occupent que 12 % des motifs de destination des déplacements ; rejoindre son lieu de travail habituel qualifie 14,5 % des motifs de déplacement.

Ce sont 1 940 actifs qui rejoignent leur lieu de travail à vélo en moyenne un jour de semaine. 22 % d'entre eux habitent le centre reconstruit.
Les flux les plus importants s'observent dans le centre du Havre. D'autres, en interaction avec le port et la zone industrielle et portuaire, sont également visibles (près de 200).
L'attrait d'Octeville-sur-Mer et plus vraisemblablement de l'usine Sidel sont également perceptibles.

Le motif **Études** n'est pas synonyme d'un usage du vélo plus fréquent (770 déplacements à vélo pour aller sur le lieu d'études déclaré soit **9 %** des déplacements contre 11 % tous modes confondus).

LES PRINCIPAUX MOTIFS DE DESTINATION DES DÉPLACEMENTS

Activités ludiques

26,4 %

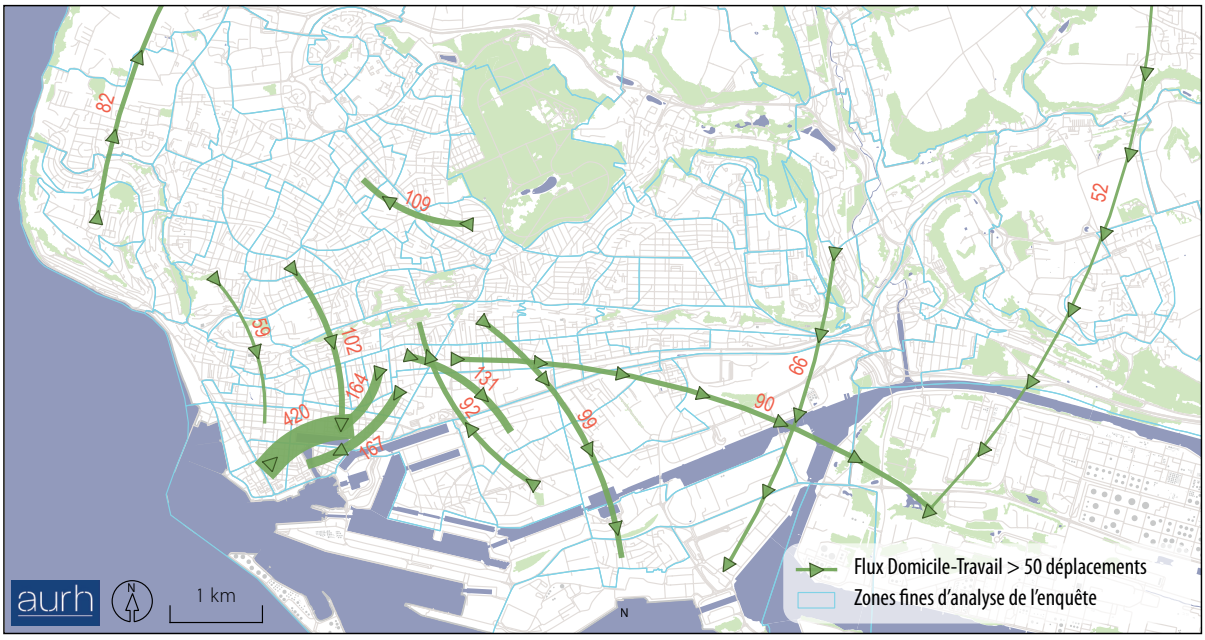
Travailler

25,1 %

Étudier

9,9 %

LES PRINCIPAUX DÉPLACEMENTS À VÉLO POUR ALLER TRAVAILLER (LIEU DE TRAVAIL HABITUEL)



Une pratique très variée selon la population

La pratique du vélo est bien plus répandue chez les habitants des territoires les plus urbanisés de la Communauté urbaine, **là où les aménagements cyclables sont les plus développés.**

Des variations importantes s'observent également au sein même de la ville du Havre. Avec pour exemple, une part modale « vélo » de 5,7 % des déplacements pour les habitants du quartier Danton / Ernest Renan contre aucun déplacement vélo enregistré pour les habitants de Caucriauville (pas assez d'usagers pour être représentés dans l'enquête mais une indication sur un moins bon niveau d'équipement en vélo vraisemblable).

17 200 habitants de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole se sont déclarés **cyclistes réguliers**, effectuant des déplacements à vélo plusieurs jours par semaine.

Profil des cyclistes réguliers :

- des hommes à 73 % ;
- pour moitié, des mineurs ou jeunes adultes (pic observable à 27 ans ; 26 % ont moins de 18 ans et 16 % entre 25-34 ans) ;
- 25 % en cours de scolarité ;
- 25 % possèdent un abonnement TC ;
- 63 % possèdent également le permis de conduire.

La non-possession du permis de conduire n'est pas un facteur déterminant pour se déplacer à vélo.

Des déplacements courts en distance et en temps

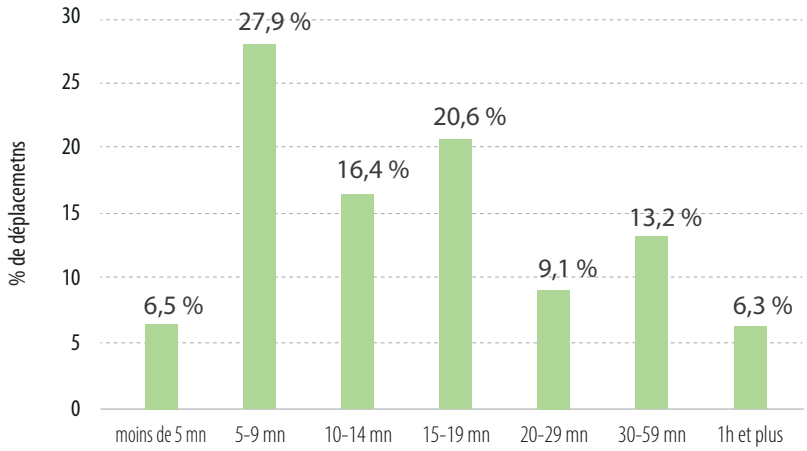
En moyenne, **la durée d'un déplacement à vélo pour un habitant de la Communauté urbaine est de 19 minutes** (15 minutes tous modes confondus). **Plus du tiers des déplacements durent moins de 10 minutes, la moitié moins de 15 minutes.**

Sans prendre en compte les balades à vélo, la durée moyenne d'un déplacement atteint **12 minutes**. La proportion des trajets de **moins d'un quart d'heure** se renforce et représente **près des 2/3 des déplacements**. *A contrario,* les déplacements à vélo de plus de 20 minutes caractérisent près de 15 % des trajets à vélo non récréatifs contre 28,6 % tous motifs considérés.

Les déplacements à vélo se font sur de courtes distances ; **78 %** d'entre eux **font moins de 3 kilomètres**. En comparaison, la proportion des déplacements de moins de 3 km en automobile est deux fois moindre ; elle reste importante cependant.

Hors promenade, un déplacement à vélo est de **2,3 km** en moyenne contre 6,5 km pour l'ensemble des déplacements. **Près des deux tiers des déplacements à vélo font moins de 2 kilomètres, plus de 80 % moins de 3 kilomètres**.

LA DURÉE DES DÉPLACEMENTS À VÉLO



Durée moyenne d'un déplacement à vélo dans la Communauté urbaine

19 min

QUELLES ÉVOLUTIONS DEPUIS 2007 ? QUELS FREINS ?

Des cyclistes encore peu nombreux mais plus légitimes dans la circulation

L'analyse de l'évolution de la pratique du vélo est conduite sur le territoire commun aux deux enquêtes de 2007 et 2018 soit celui des deux anciennes intercommunalités de la Codah et de Caux Estuaire.

Dans un contexte de baisse de la population depuis 10 ans (- 10 343 habitants entre les recensements de 2006 et 2016 dans les deux anciens EPCI de la Codah et de Caux Estuaire) lié au vieillissement de la population résidente, le nombre de déplacements s'est également réduit.

La baisse du nombre de déplacements réalisés quotidiennement par les habitants n'affecte pas l'ensemble des modes. Il est intéressant de noter entre 2007 et 2018 la quasi-permanence du nombre de déplacements assurés en transports collectifs ainsi que **l'augmentation des déplacements à vélo, même si leur nombre reste encore limité**, 11 846 déplacements à vélo en 2007 et 13 484 déplacements en 2018.

La part des déplacements réalisés à vélo passe ainsi de 1,2 à 1,5 déplacement/jour entre 2007 et 2018.

Cette hausse de la part modale vélo **masque la baisse de la pratique chez les plus jeunes de moins de 18 ans** et au contraire un **renforcement de la pratique chez les 25 – 34 ans et les 65 ans et plus.**

Quels freins à la pratique du vélo ?

Les raisons invoquées par les habitants de la Communauté urbaine pour ne pas se déplacer à vélo ne se distinguent guère de celles observées dans les autres agglomérations. Seule l'inadaptation de la météo à sa pratique (11 % des raisons de la non-pratique) peut différencier le territoire des autres agglomérations.

Des arguments sont parfois incontestables :

- **difficultés physiques** (PMR, âge, santé…) : 18 % des réponses ;
- **vélo non adapté aux types de déplacements** (trop fréquent, trop loin, trop chargé, trop lent…) : 17 % de réponses.


[2]

… D'autres arguments énoncés peuvent trouver une réponse plus facilement :

- **sentiment d'insécurité dans la pratique** (écoles pour apprendre à circuler à vélo et aménagements cyclables pour sécuriser les déplacements) : 16 % des réponses ;
- **facilité d'accès à un vélo et à son stationnement** : 28 % des réponses. Un Français sur 5 s'est fait voler au moins une fois son vélo et 4 % plus d'un vélo. Services (location) et équipements (station de pompage, stationnement sécurisé…). La loi impose aujourd'hui la réalisation d'un nombre d'emplacements vélo au sein des constructions à vocation principale d'habitat.

S'il n'est pas possible d'agir sur les difficultés physiques des personnes ni la météorologie, il est par contre plus facile de participer à l'amélioration des conditions de circulation, d'offre de stationnement sécurisés des cycles et de veiller à la bonne intégration/acceptation des vélos dans les transports en commun.

RECOMMANDATIONS POUR ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO

Les résultats de l'enquête déplacements réalisée auprès des habitants de la Communauté urbaine montrent une très forte corrélation entre les flux de déplacements à vélo et la présence d'aménagements sur le territoire. C'est pourquoi, **encourager la pratique du deux-roues implique la nécessité de :**

- **poursuivre la réalisation d'aménagements cyclables sécurisant la pratique du vélo** en accord avec la volonté d'un partage plus équilibré de l'espace public en fonction des différents types d'usagers ;
- **accompagner** les aménagements cyclables des **services et équipements inhérents à son bon fonctionnement** (stationnements sécurisés, station de gonflage…).

Au-delà des aménagements, services et équipements cyclables entrepris, une attention particulière doit être apportée en direction de tous les usagers actuels de la voirie …

- **communiquer auprès de tous les usagers de la voirie les règles de bonne conduite, le code de la route.** Le piéton reste l'usager prioritaire notamment sur les trottoirs et quand il traverse. Le cycliste doit circuler avec les équipements obligatoires (signalisation lumineuse) pour améliorer sa visibilité.

... et plus spécifiquement auprès des cyclistes actuels et potentiels :

- **convaincre des bienfaits du vélo les jeunes de 18 à 25 ans** trop vite enclins à utiliser l'automobile ;
- **prendre en compte le développement de la pratique du cycle chez les plus de 65 ans.** L'évolution des pratiques montrent un intérêt manifeste des aînés pour le vélo. La plus grande fragilité de cette population renforce le besoin d'itinéraires cyclables continus sécurisés ;
- **apprendre à circuler à vélo :** très peu de personnes osent déclarer ne pas savoir en faire. L'école n'étant pas un lieu d'apprentissage contrairement aux autres pays européens où la pratique est plus développée, c'est à la sphère familiale et aux amis que revient le plus souvent cette mission aujourd'hui (parents 69 %, grands-parents 10 %, copains 12 %).

Depuis 2018, le «**Savoir Rouler à Vélo**», axe majeur du plan Vélo et mobilités actives, mesure du Comité Interministériel à la sécurité routière, permet dès 6 ans de suivre un apprentissage pour circuler à vélo en autonomie. Dans la Communauté urbaine, l'association La Roue Libre, reconnue comme intervenant dans le programme interministériel «Savoir Rouler à Vélo», propose des formations à la pratique du vélo aux habitants de tous âges de la Communauté urbaine.



[3]



[5]

[4]



[1-5] © Vincent Rustuel - [2-3] © Adobe Stock- [4] © AURH

POINT DE VUE DES HABITANTS [Baromètre des villes cyclables 2021]

Pour savoir à quel point une ville est cyclable, quoi de mieux que de se référer aux avis de ses habitants cyclistes ou désireux de se déplacer à vélo ?

C'est en s'inspirant de l'enquête allemande Fahrradklima-Test, que la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) a lancé en 2017 un sondage accessible en ligne pour établir un premier « Baromètre des villes cyclables» en France. Conduite tous les deux ans depuis, l'enquête du baromètre des villes cyclables en est déjà à sa 3e édition en France. Le Ministère de la Transition écologique et solidaire ainsi que la Délégation à la sécurité routière, le projet Vélogistique et Bemobi accompagnent la FUB pour promouvoir le sondage.

Le baromètre vise à établir un portrait global de l'appréciation de l'état du vélo en France à partir des appréciations des cyclistes et de ceux qui souhaitent se mettre au vélo. Il s'appuie sur un questionnaire issu d'un travail conduit par la Fédération européenne des cyclistes (ECF). Ainsi, l'application d'une méthodologie d'enquête commune à toute l'Europe permet une évaluation des bonnes pratiques en aménagement cyclables à cette échelle.

Cette évaluation qualitative de la circulation à vélo apporte un complément aux données de l'EDGT pour le territoire du Havre Seine Métropole. Datant de 2021, les réponses au dernier baromètre des villes cyclables prennent en compte notamment les aménagements cyclables réalisés et initiatives prises en faveur du vélo pendant la crise sanitaire.

Près de 280 000 contributions au baromètre 2021

Depuis son lancement en 2017, la participation au sondage du baromètre des villes cyclables n'a cessé de progresser à chaque nouvelle édition : 113 000 contributions en 2017, 185 000 en 2019 et près de 280 000 en 2021.

Cette hausse de 145 % du nombre des contributions en 4 ans démontre l'intérêt croissant de la population pour la mobilité vélo. Elle fait des résultats du baromètre un rendez-vous attendu, riches d'enseignements pour conduire une politique efficace en faveur du développement de la circulation des deux-roues.

MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES

Le baromètre des villes cyclables 2021 est établi à partir d'une enquête réalisée du 14 avril au 30 novembre 2021. Accessible en ligne sur le site barometre.parlonsvelo.fr, l'enquête était ouverte à toutes les personnes souhaitant donner son avis sur la pratique du vélo.

À travers 26 questions, les participants à l'enquête ont attribué des notes de 1 (avis négatif) à 6 (avis positif) permettant d'apprécier la qualité de la circulation à vélo selon 5 thématiques :

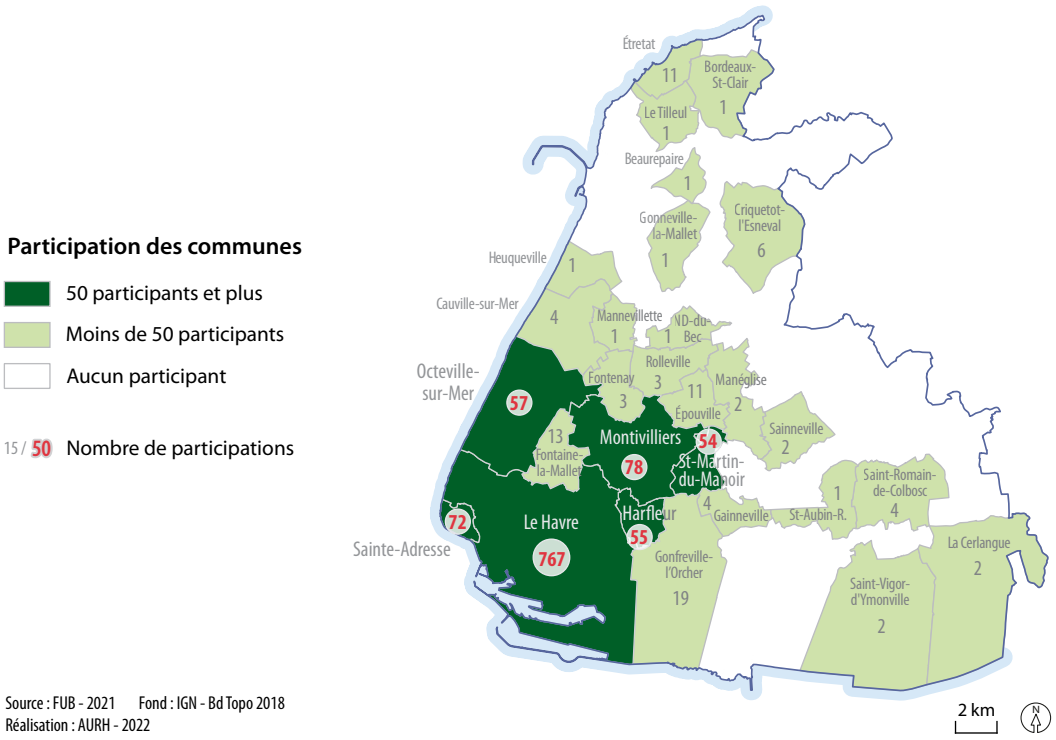
- ressenti général,
- sécurité,
- confort,
- efforts de la commune,
- stationnement et services vélo.

Un minimum de 50 réponses était requis pour être classé dans le baromètre des villes cyclables.
1 625 communes françaises figurent ainsi dans le classement dont six communes de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole : Le Havre, Sainte-Adresse, Harfleur, Octeville-sur-Mer, Montivilliers et Saint-Martin-du-Manoir

LE CLIMAT VÉLO

> 4,6 A+	Excellent
4,3 - 4,6 A	Très favorable
3,9 - 4,3 B	Favorable
3,5 - 3,9 C	Plutôt favorable
3,1 - 3,5 D	Moyennement favorable
2,7 - 3,1 E	Plutôt défavorable
2,3 - 2,7 F	Défavorable
< 2,3 G	Très défavorable

NOMBRE DE PARTICIPANTS AU BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES EN 2021



Source : FUB - 2021 Fond : IGN - Bd Topo 2018
Réalisation : AURH - 2022

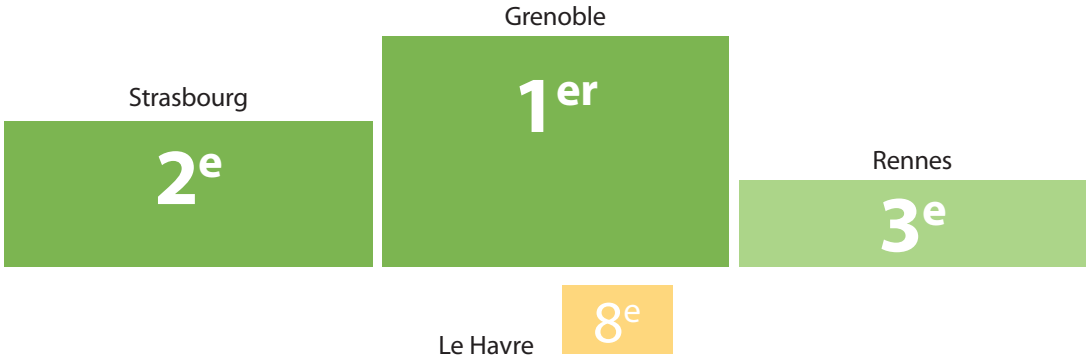
LE HAVRE, LA « GRANDE VILLE » LA MIEUX CLASSÉE DE NORMANDIE … UN CLIMAT VÉLO QUI RESTE MOYENNEMENT FAVORABLE

À l'échelle de la France entière, les villes de Grenoble et de Strasbourg figurent largement en tête des grandes villes les plus cyclables obtenant des notes supérieures à 4 sur 6.

Avec une note globale de 3,45/6, **Le Havre obtient la 8e position des villes de plus de 100 000 habitants les plus favorables au vélo,** devançant Angers et Bordeaux.

Dans les communes périphériques du Havre, le manque d'aménagements cyclables se traduit sévèrement par des notes obtenues en dessous de la moyenne.
Avec un climat vélo « plutôt favorable», Octeville-sur-Mer fait figure d'exception.

TOP 3 DES VILLES LES PLUS CYCLABLES DE FRANCE



NOTES PAR COMMUNE ET PAR THÈME

	Note globale	Ressenti général	Sécurité	Confort	Effort de la ville	Services et stationnement
Le Havre	3,45	3,52	3,29	3,22	3,52	3,69
Sainte-Adresse	2,01	2,05	1,90	1,67	1,79	2,64
Montivilliers	2,64	2,63	2,34	2,36	2,82	2,93
Octeville-sur-Mer	3,65	3,90	3,63	3,54	3,96	3,21
Harfleur	2,56	2,72	2,58	2,42	2,58	2,47
Saint-Martin-du-Manoir	2,34	2,60	2,38	1,91	2,32	2,51

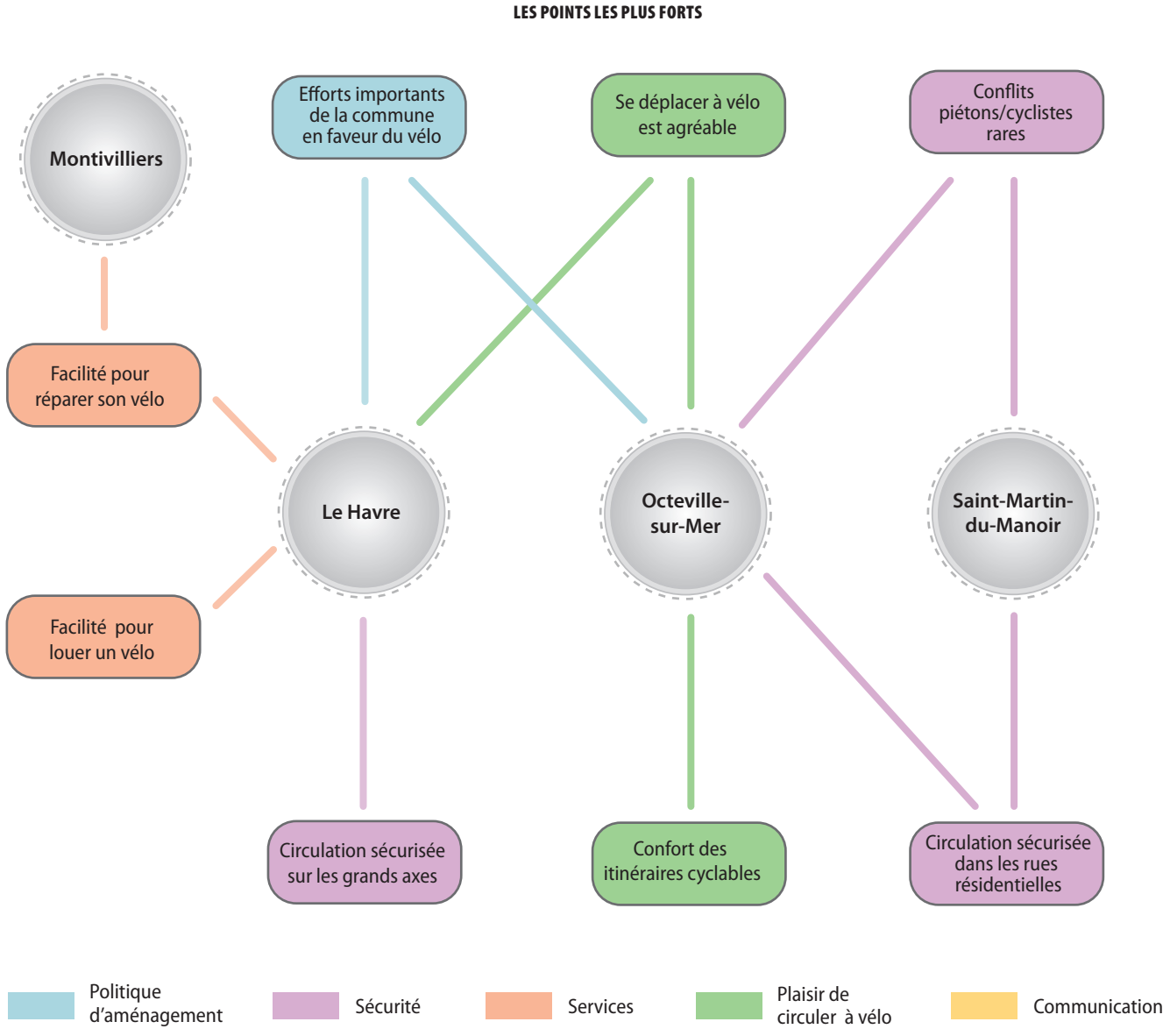
LES POINTS LES PLUS FORTS

Une grande diversité entre communes, des tendances conjointes

[Une politique en faveur du cycle et un plaisir de circuler à vélo identifiés au Havre et à Octeville-sur-Mer]

[Une diminution des conflits entre usagers de la voirie ressentie]

[Une baisse du sentiment d'insécurité sur les grands axes au Havre et dans les rues résidentielles d'autres communes de la CU]



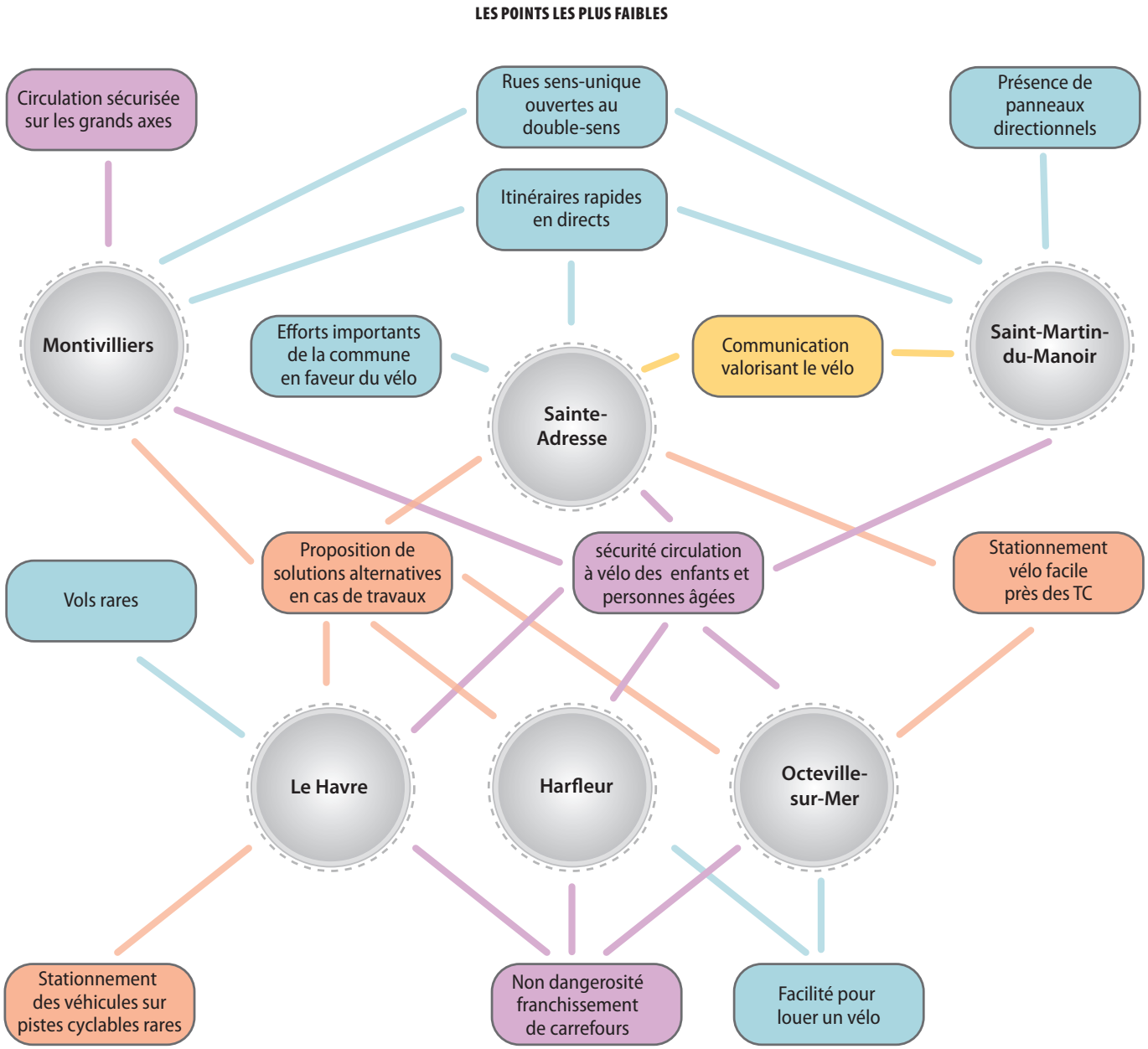
LES POINTS LES PLUS FAIBLES

La sécurisation de la circulation à vélo des enfants et des séniors

[Le besoin d'améliorer la sécurisation des déplacements des enfants et des séniors circulant à vélo]

[Le manque de solutions alternatives proposées aux cyclistes lors de travaux]

[Des demandes d'aménagements cyclables complémentaires variées (jalonnement, double sens cyclable)]



LES CRITÈRES LES PLUS IMPORTANTS POUR AMÉLIORER LA PRATIQUE DU VÉLO

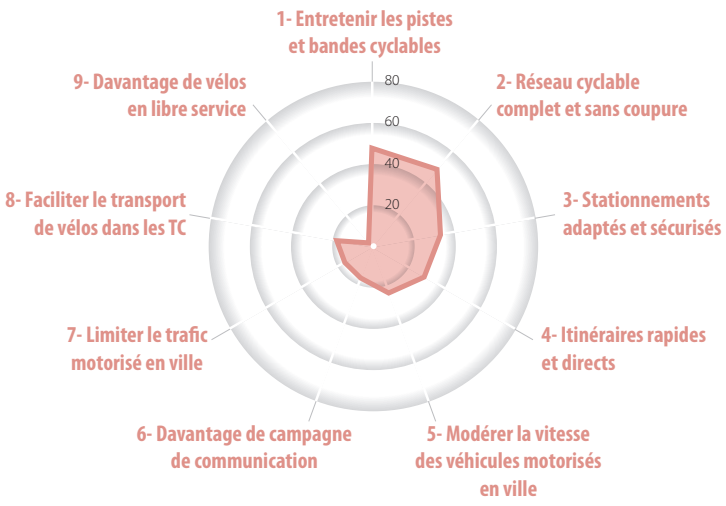
La consolidation du réseau cyclable, une priorité pour améliorer la pratique du vélo

[Une amélioration de l'entretien du réseau cyclable]

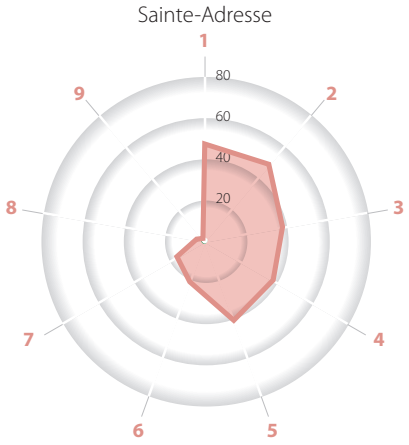
[La constitution d'un réseau cyclable complet et sans coupure]

[La création d'itinéraires à vélo rapides et directs]

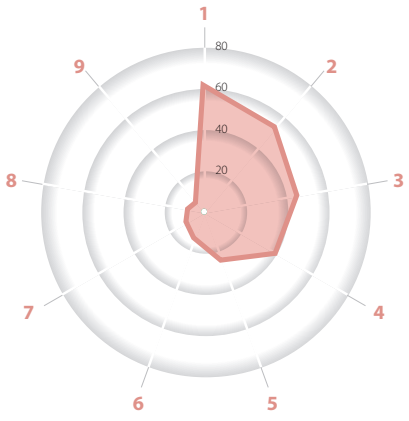
Le Havre



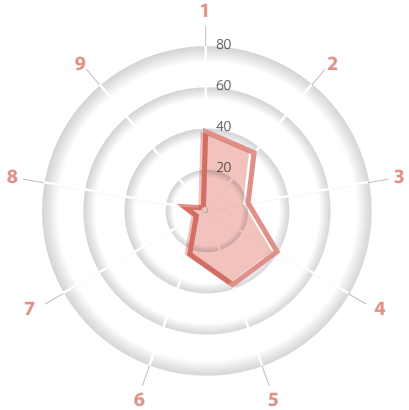
Sainte-Adresse



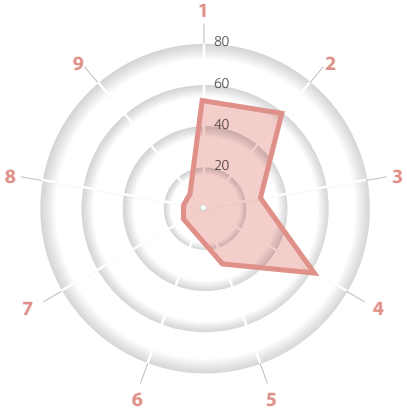
Harfleur



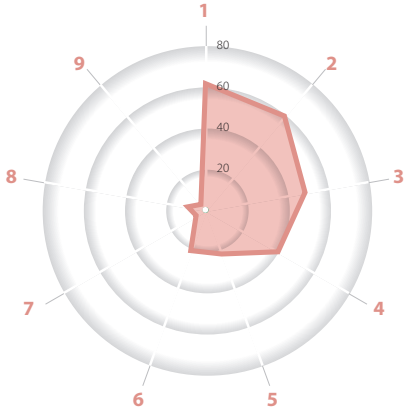
Saint-Martin-du-Manoir



Montivilliers



Octeville-sur-Mer



LES EFFETS DE LA CRISE SANITAIRE

Vers une pérennisation des aménagements cyclables provisoires mis en place

Il apparaît difficile de communiquer aujourd'hui une donnée consolidée confirmant un développement durable de la circulation à vélo impulsé par la crise sanitaire. On ne peut que constater visuellement la présence accrue des vélos dans la circulation. Le nombre suffisant de cyclistes permet aujourd'hui de leur conférer une visibilité et une légitimité qui participe à accroître la sécurité de leur déplacement notamment dans la ville du Havre.

Difficiles à quantifier en termes de pratique cyclable, les effets de la pandémie sont par contre mesurables à travers l'accélération incontestable de la densification du réseau cyclable.

Prévus pour encourager la pratique du vélo durant les périodes les plus restrictives de la crise, quatre itinéraires cyclables provisoires ont été mis en place à partir de juin 2020 par la Communauté urbaine, autorité compétente dans la gestion des pistes cyclables sur le territoire.
Provisoires dans un premier temps, la pérennisation des aménagements cyclables a été actée depuis, soutenue par le ministère de la Transition écologique :

- Rues Pierre Mendès France/Eugène Mopin : réalisation d'une piste cyclable bi-directionnelle sur la rive ouest (côté forêt) dans le prolongement de la piste préexistante rue Pierre Mendès France [6];
- Bassins Vauban / du Commerce : création d'un carrefour dit à la hollandaise et installation d'une piste cyclable bi-directionnelle le long du quai André Carreté [7];
- Liaison ville Haute / ville Basse : réalisation d'une piste bi-directionnelle rue du 329e [8];
- Liaison Le Havre / Pont de Normandie : intégré à la Vélomaritime (EuroVélo 4), création d'un aménagement pour connecter Le Havre au pont de Normandie via la zone portuaire.

Ainsi, en 2022, la Communauté urbaine offre près de 200 kilomètres d'itinéraires cyclables (aménagés ou en cours d'aménagement). La moitié, soit 100 kilomètres, concernent des aménagements sécurisés sur voies séparées, pistes ou voie verte.

À terme, le plan vélo 2021-2030 prévoit la réalisation de 100 kilomètres supplémentaires de voies en site propre et de165 kilomètres en voies partagées. Au total, le territoire du Havre Seine Métropole sera maillé par 445 kilomètres d'aménagements cyclables en 2030.

Dans ce deuxième plan vélo, les aménagements sont orientés pour sécuriser la circulation des vélos dans l'ensemble de la communauté urbaine, d'Étretat à Saint-Romain-de-Colbosc. Le premier plan vélo avait permis de renforcer les aménagements cyclables dans la ville centre du Havre principalement.



[6]


[7]


[8]

Agence d'urbanisme Le Havre - Estuaire de la Seine - 4 quai Guillaume Le Testu 76063 Le Havre cedex
Édition et réalisation AURH - PA_197 [SCAP-CC-AGA] - Juin 2022 - aurh.fr - aurh@aurh.fr [02 35 42 17 88]

AU SOMMAIRE DE CE CAHIER DE LA MOBILITÉ #2

Photographie de la pratique cyclable dans la Communauté urbaine [Enquête Déplacements Grand Territoire]

Une pratique urbaine, un poids qui reste faible dans les déplacements
Quelles évolutions depuis 2007 ? quels freins ?
Recommandations pour encourager la pratique du vélo

Point de vue des habitants [Baromètre des villes cyclables]

Le Havre, la «grande ville» la mieux classée de Normandie... Un climat vélo qui reste moyennement favorable
Les poins les plus forts
Les points les plus faibles
Les critères les plus importants pour améliorer la pratique du vélo
Les effets de la crise sanitaire

Retrouvez les résultats du baromètre des villes cyclables sur
barometre.parlons-velo.fr

