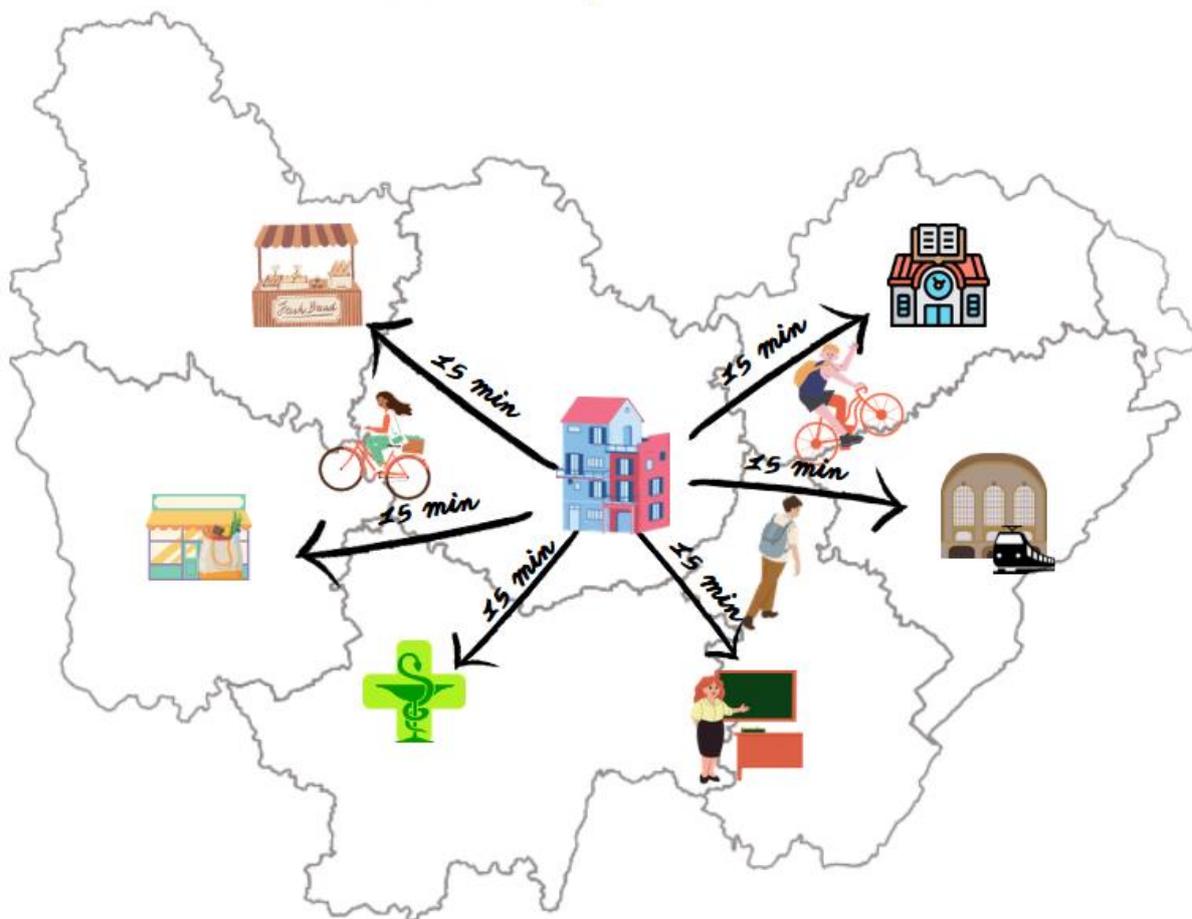


« La région du quart-d'heure en vélo ou à pied »

Atlas cartographique du potentiel cyclable dans la région Bourgogne Franche-Comté

DREAL Bourgogne-Franche-Comté - Décembre 2023

La région du quart d'heure



* « **ville du quart d'heure** »

*Expression visant à définir le modèle d'une ville où tous les services essentiels
sont à une distance d'un quart d'heure à pied ou en vélo »*

Condition d'utilisation de l'étude :

Cette étude réalisée par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté est libre de droit. Le rapport général est accessible sur <https://www.ort.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/mobilites-actives-r261.html>

Les annexes cartographiques et données brutes sont disponibles sur demande à l'adresse mail suivante : ort.dmi.stm.dreal-bourgogne-franche-comte@developpement-durable.gouv.fr.

Toute exploitation des données devra faire mention des mentions suivantes :

DREAL BFC/STM/PEME, A.Roux, M.Pignon, 2023. Atlas cartographique du potentiel cyclable dans la région Bourgogne Franche-Comté.

Mots clés

Vélo, atlas cartographique, statistiques, isochrones, argumentaire technique, collectivités

Mots clés

Vélo, atlas cartographique, statistiques, isochrones, potentiel d'accès, argumentaire technique, collectivités, mobilité active, Base Permanente des Equipements, Données FILOSOFI

Contexte

L'enjeu de lutte contre le dérèglement climatique nécessite de limiter les émissions de GES pour passer de 9,9 t CO₂eq à 2 t CO₂eq/an/habitant d'ici 2050. 30 % de nos émissions étant issus du transport et mobilité des biens et personnes, l'objectif national ne sera atteint que si chaque levier d'action est mobilisé ; le report modal de la voiture individuelle vers les modes actifs (vélo et marche) est à ce titre une des priorités nationales mise en œuvre au travers du Plan vélo lancé en 2018. L'objectif est simple : augmenter l'usage du vélo pour les déplacements « du quotidien » notamment dans les territoires ruraux et périurbains.

Dans ce cadre, la DREAL BFC a financé l'aménagement de plus de 100 km de linéaire cyclable depuis 2018 permettant aux usagers de circuler en toute sécurité. Pour continuer dans cette lancée, le gouvernement a reconduit ce Plan vélo sur la période 2023-2027, avec un budget augmenté.

Présente pour conseiller les collectivités rurales à l'aide d'un faisceau argumentaire technique et scientifique (CEREMA, ADEME, ...), la DREAL promeut donc l'utilisation du vélo sur l'ensemble du territoire.

Il existe cependant aujourd'hui encore de nombreuses collectivités qui ne considèrent pas le vélo comme un mode de déplacement viable sur leur territoire au vu de leur ruralité.

Enjeux et objectifs de l'étude

L'enjeu de cette étude est d'analyser le potentiel théorique que peut représenter le vélo et la marche, au regard des pôles générateurs de mobilité (hors activités professionnelles). Ainsi il s'agit d'approcher la notion de « ville du quart d'heure » souvent mentionnée comme cible pour un nouvel aménagement de l'espace, appliqué cette fois à l'échelle de la région et des modes actifs.

L'objectif principal de cette étude est d'étudier le potentiel de développement de l'usage du vélo en se basant sur l'accessibilité en temps de trajet à vélo de différents pôles générateurs de mobilité (établissements scolaires, accès aux transports en communs, commerces de proximités, lieux de loisirs, ...).

Le but étant de déterminer la proportion de population du territoire domiciliée à moins de 15 min à vélo et à pied de ces pôles générateurs de mobilité.

Méthode

Pour parvenir à cet objectif, une méthode a été développée par le CEREMA à la demande de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté. Il s'agit de réaliser, à l'aide d'un outil sur QGIS nommé ORS Tools, une zone de 15 minutes à vélo et une de 15 minutes à pied autour d'un pôle générateurs de mobilités, appelée isochrone. Les zones sont automatiquement dessinées en prenant en compte les routes et chemins praticables recensés sur Open Street Map. Une fois créés, un croisement avec les données de densité de population FILOSOFI provenant de l'INSEE est effectué. Ces données correspondent au nombre d'habitants présents sur un carré de 200m*200m et permettent ainsi de donner des informations précises. Enfin, les données de population sont extraites sur un tableur et traitées pour réaliser des analyses statistiques.

Enseignements principaux

L'analyse met en évidence plusieurs informations majeures :

- Un potentiel d'accès important à un lieu d'intermodalité (gare ferroviaire et arrêt de car régional Mobigo) avec plus de la moitié de la population vivant à moins de 15 minutes à vélo d'une gare et pouvant ainsi combiner ces deux modes de transports pour diminuer ses émissions de GES au quotidien.
- Une quasi généralisation de l'accès à la scolarité notamment du premier degré avec 95% des enfants

de 6 à 10 ans habitant à moins de 15 minutes à vélo d'une école primaire et près de 3/4 à moins de 15 minutes à pied.

- Un fort potentiel d'accès aux boulangeries avec 87% des individus de la région qui peuvent y accéder en moins de 15 minutes à vélo et 65% en moins de 15 minutes à pied.
- Un potentiel d'accès intéressant pour les commerces alimentaires avec près de 81% de la population pouvant faire ses courses à moins de 15 minutes à vélo et 56% à moins de 15 minutes à pied.
- Un potentiel d'accès significatif aux pharmacies avec 79% des personnes pouvant s'y rendre en moins de 15 minutes à vélo et 56% à moins de 15 minutes à pied.
- Un potentiel d'accès à la culture non négligeable avec 87% des individus ayant accès à une bibliothèque à moins de 15 minutes à vélo et 56% à moins de 15 minutes à pied.

In fine l'étude met en évidence que certains centres bourgs présents dans des territoires ruraux présentent le même potentiel d'intérêt pour l'utilisation du vélo que des centres urbains, bien que pour une frange de population bien évidemment plus limitée.

A contrario, elle souligne les inégalités territoriales avec certains bourgs ruraux très démunis des services du quotidien et forçant ses habitants à se déplacer sur de plus longues distances (notamment en ce qui concerne l'accès aux services de l'aide à l'emploi).

Sommaire

Contexte	3
Enjeux et objectifs de l'étude.....	3
Méthode	3
Enseignements principaux.....	3
Sommaire	5
Introduction	6
I. Accès aux transports en communs.....	6
II. Accès aux établissements d'enseignement.....	8
1. Une forte concentration d'école primaire	8
2. Des collèges pas si éloignés	10
III. Accès aux commerces.....	11
1. Acheter son pain à vélo	11
2. Faire ses courses : une activité physique régulière	13
3. Se soigner.....	14
IV. Accès aux services publics.....	16
1. Être aidé et conseillé à proximité.....	16
2. Accéder à l'emploi pas loin de chez vous.....	17
V. Accès aux lieux de sports et loisirs.....	19
1. Différentes activités physiques et sportives accessibles rapidement.....	19
2. Se divertir sans aller loin.....	20
Conclusion	22

Introduction

I. Accès aux transports en communs

Pour les déplacements quotidiens domicile-travail, l'intermodalité train-vélo et plus globalement l'intermodalité « transport en commun-vélo » offre une solution attractive en combinant la rapidité du train avec la flexibilité du vélo pour les déplacements de proximité. En région Bourgogne-Franche-Comté où les distances d'accès à l'emploi peuvent être longues, ce potentiel de report modal est important à exploiter pour contribuer à la réduction des GES.

Pour maximiser ce potentiel, plusieurs facteurs doivent être pris en compte : assurer la coordination entre les horaires des trains et les autres modes de transport, sensibiliser le public aux avantages de cette combinaison de modes de déplacement, inciter financièrement la pratique par une tarification avantageuse, mettre en place des infrastructures adaptées... Ce dernier point est particulièrement important à encourager car l'insécurité des déplacements en vélo est le premier frein identifié.

Dans cette optique, l'étude s'est intéressée au potentiel d'accès des gares ferroviaires et aux arrêts de car régionaux (arrêts Mobigo) pour mettre en évidence les secteurs géographiques où le développement d'infrastructures cyclables sécurisées contribuerait fortement au report modal sous couvert d'une desserte (horaire, fréquence, ...) répondant également au besoin des usagers.

Département	21	25	39	58	70	71	89	90	Région BFC
Nombre de gares	34	37	21	25	7	36	25	10	195
Nombre d'arrêts de car Mobigo	854	102	257	243	200	245	171	6	2078
Total	888	139	278	268	207	281	196	16	2273

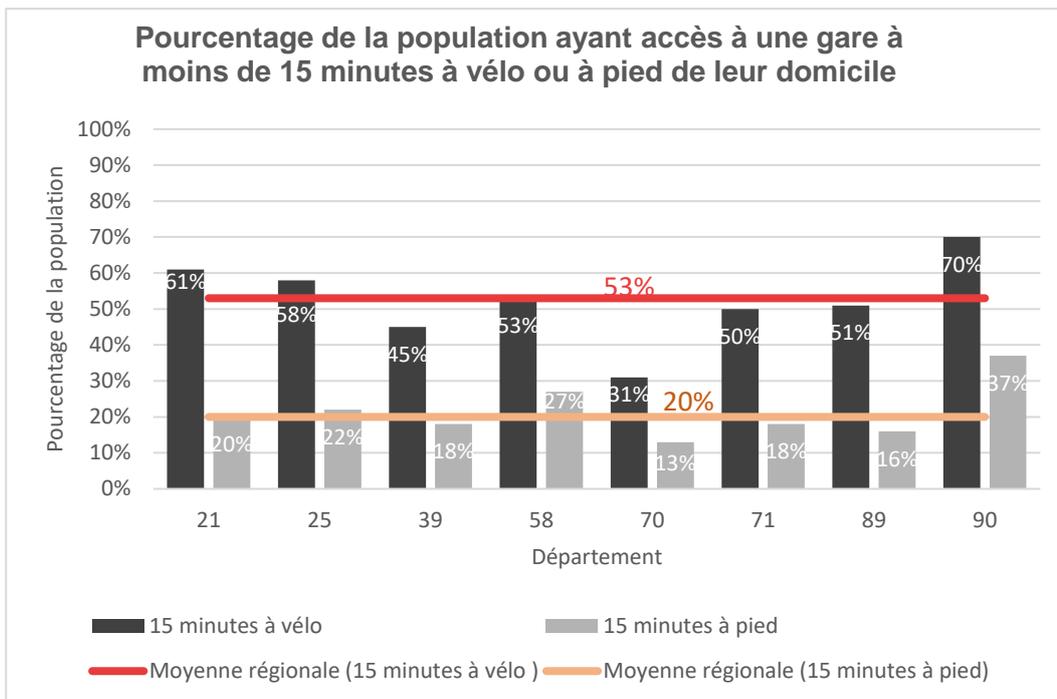
Tableau 1 : Nombre de Gares voyageurs et arrêts de car Mobigo par département dans la région Bourgogne Franche-Comté

A ce jour le territoire régional est diversement équipé en infrastructures (cf. carte 1 et tableau 1) témoignant de la difficulté plus ou moins grande à accéder à une mode de transport écologique pour de longues distances à parcourir. Plusieurs caractéristiques régionales sont à souligner :

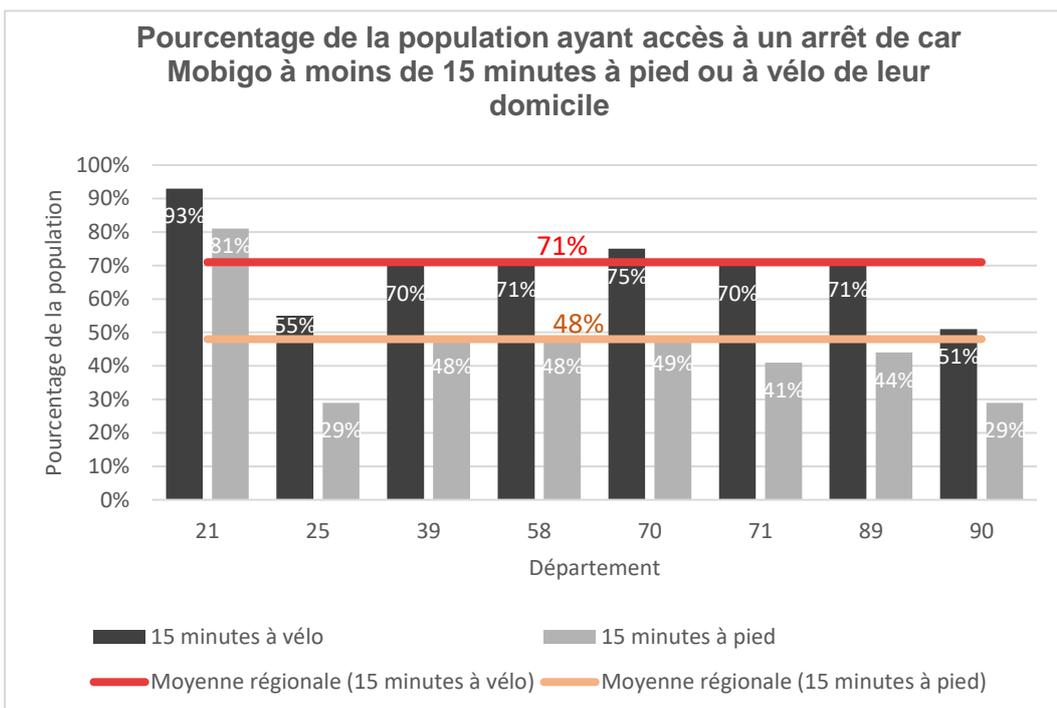
- Le territoire de Belfort (90) ne possède que 6 arrêts de car situés dans la ville de Belfort, mais possède un réseau ferroviaire transfrontalier qui facilite l'accès à la moitié sud du département.
- Le département de la Haute-Saône (70) est celui avec le moins de gares voyageurs, mais un nombre important d'arrêts de car, pouvant remédier à cette problématique.
- Le département du Doubs (25) possède le plus grand nombre de gares voyageur mais très peu d'arrêts de car, ce qui en fait un département faiblement doté au prorata de la population (2,5 infrastructures pour 10 000habitants).
- Le département de la Côte d'Or est de loin le mieux desservi (17 infrastructures de transport pour 10 000habitants).

L'analyse du potentiel d'accès à ce réseau est effectuée en croisant le territoire situé à moins de 15 minutes à vélo ou à pied de ces points (gare ferroviaires et arrêts de car Mobigo / source FILOSOFI 2020) (cf. carte 2) avec les données de l'INSEE (cf. graphiques 1 et 2).

A noter que l'analyse ne prend pas en compte les réseaux d'intérêt départementaux ou communautaires, qui peuvent compenser des secteurs peu ou pas couverts par les transports régionaux. L'analyse ne prend pas non plus en considération le service effectif offert par ces infrastructures : elle met en revanche en évidence le potentiel de population qui, de par leur localisation géographique, peuvent bénéficier d'une intermodalité si les conditions étaient réunies.



Graphique 2



Graphique 1

L'analyse met en évidence une grande accessibilité des gares et arrêts de car avec 78 % de la population de la région logeant à moins de 15 min à vélo et 52 % à moins de 15 minutes à pied. Ce constat est le même dans chaque département avec a minima 7 habitants sur 10 pouvant accéder en moins de 15 minutes à une solution d'intermodalité. Ce constat confirme l'importance de travailler sur l'intermodalité et à poursuivre la sécurisation de la voirie vers les gares et la création de stationnements de vélo sécurisés aux abords de ces points d'intérêts.

La seule accessibilité aux gares ferroviaires met en évidence un potentiel important d'intermodalité :

- 1 habitant sur 2 dans la région BFC a accès à une gare en moins de 15 minutes en vélo (jusqu'à plus de 60 % en Côte d'Or, Doubs et Territoire de Belfort)
- 1 habitant sur 5 dans la région BFC a accès à une gare en moins de 15 minutes à pied (jusqu'à 1 sur 4 dans la Nièvre et 1 sur 3 dans le Territoire de Belfort)

II. Accès aux établissements d'enseignement

50% des enfants âgés de 6 à 9 ans et 40% des enfants de 10 à 14 ans utilisent le moyen de transport automobile pour se rendre à l'école ou au collège (données INSEE 2019). Pour autant, dans le contexte où une proportion significative de la population réside à proximité immédiate des établissements scolaires, il apparaît opportun d'envisager la transformation de ces trajets quotidiens en une activité physique régulière, bénéfique à la santé des enfants.

1. Une forte concentration d'école primaire

Pour le premier degré, l'étude se concentre exclusivement sur les écoles primaires : les déplacements vers les écoles maternelles sont exclus de l'analyse car, bien que les déplacements des jeunes enfants puissent être effectués en vélo avec le développement des équipements spécifiques (chaises passagers, vélos cargo, ...), l'accès des parents vers l'école maternelle est souvent prolongé par un autre déplacement (travail, ...), complexifiant ainsi l'usage d'un moyen de transport tel que le vélo.

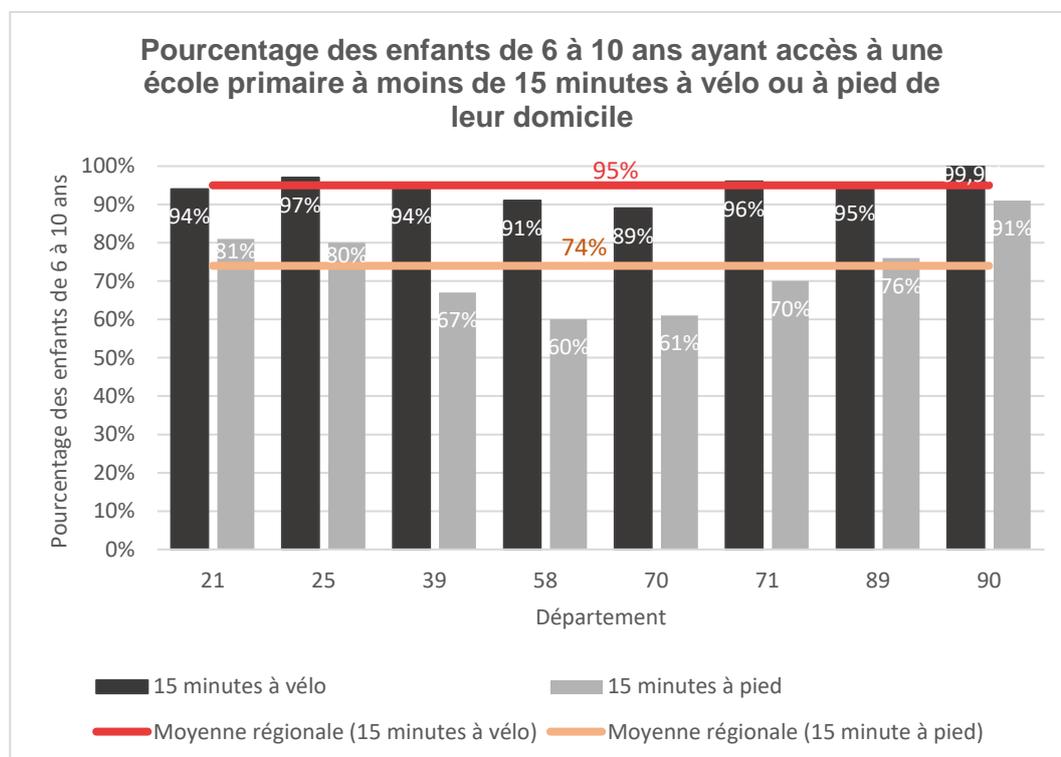
L'analyse se concentre donc sur les 2048 écoles primaires identifiées à partir de la Base Permanente des Equipements (BPE) de 2021 de l'INSEE.

Département	21	25	39	58	70	71	89	90	Région BFC
Nombre d'écoles	343	329	215	167	181	427	288	98	2048

Tableau 2 : Répartition des écoles par département dans la région BFC

La répartition des différentes écoles primaires (cf. carte 3 et tableau 2), proportionnelle à la population, est logiquement plus forte dans les zones urbaines et plus faible en zones rurales et notamment dans la Nièvre et la Haute-Saône.

L'analyse du potentiel d'accès à une école est effectuée en croisant le territoire situé à moins de 15 minutes à vélo ou à pied de ces points (écoles / source FILOSOFI 2020) (cf. carte 4) avec les données de l'INSEE (cf. graphique 3).



Graphique 3

L'analyse révèle une concentration significative de la population à proximité des établissements scolaires du premier degré. Environ 95% des enfants de la région de 6 à 10 ans résident à moins de 15 minutes à vélo d'un lieu d'apprentissage, et près de 75% se trouvent à moins de 15 minutes à pied (à minima 6 enfants sur 10). Il est notable que la quasi-totalité des enfants du Territoire de Belfort bénéficient d'une proximité immédiate à une école.

Ce constat souligne l'intérêt d'établir des itinéraires cyclables sécurisés près des écoles, visant à encourager les parents et leurs enfants de s'y rendre de manière autonome. Des initiatives de regroupement d'enfants encadrés, telles que le pédibus et le vélobus, pourraient également être envisagées.

A noter que l'analyse ne prend pas en compte les groupements scolaires pouvant conduire les enfants vers des écoles plus éloignées.

2. Des collèges pas si éloignés

L'étude des établissements du second degré exclue la prise en compte des lycées car ils sont généralement situés à proximité des collèges, avec des isochrones se confondant, en particulier pour les établissements généraux et technologiques. Lorsqu'ils sont plus éloignés des collèges, il s'agit majoritairement de lycées professionnels et/ou agricoles, attirant une population qui ne réside pas nécessairement à proximité.

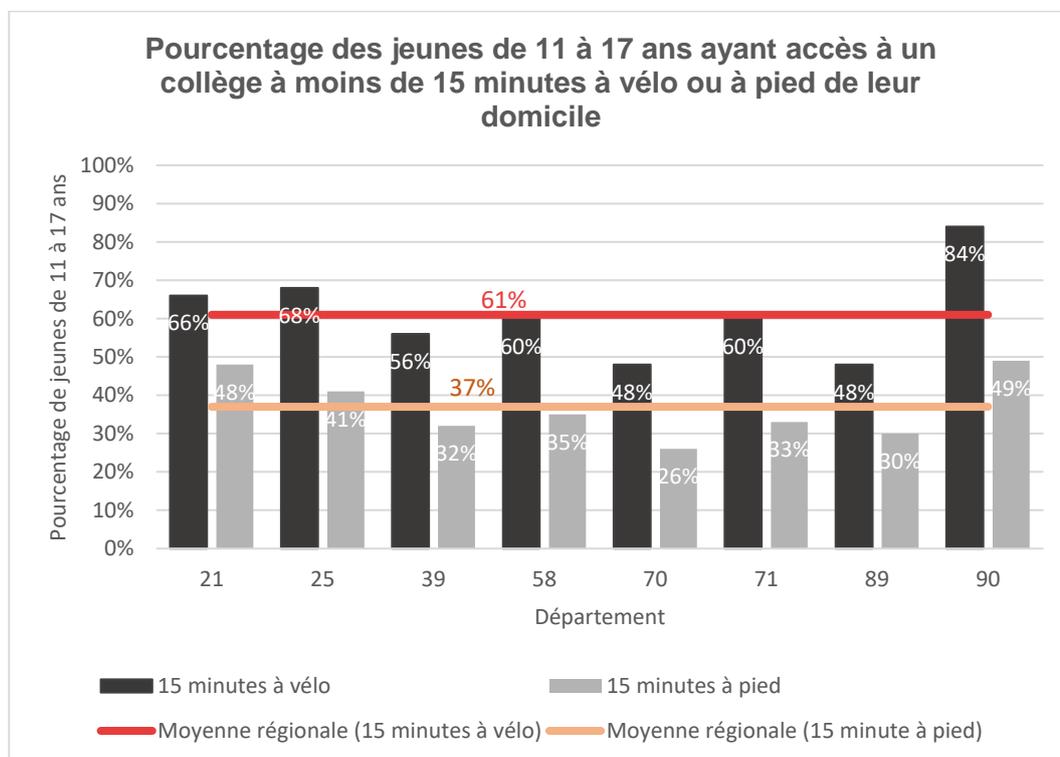
L'étude se concentre donc sur les 331 collèges présents sur la région et identifiés sur la BPE 2021.

Département	21	25	39	58	70	71	89	90	Région BFC
Nombre de collèges	56	61	38	34	30	61	35	16	331

Tableau 3 : Répartition des collèges par département dans la région BFC

Le constat similaire à celui observé pour la répartition des écoles primaires se retrouve dans l'étude de la distribution des collèges (cf. carte 5 et tableau 3). Ces établissements se concentrent au niveau des préfectures départementales et des grandes agglomérations, alors qu'ils se dispersent dans les zones rurales, le Doubs et la Saône et Loire se démarquant comme les départements en comptant le plus.

L'analyse du potentiel d'accès à un collège est effectuée en croisant le territoire situé à moins de 15 minutes à vélo ou à pied de ces points (collèges / source FILOSOFI 2020) (cf. carte 6) avec les données de l'INSEE (cf. graphique 4).



Graphique 4

Plus de la moitié (60%) des collégiens peuvent atteindre un collège en moins de 15 minutes à vélo et un tiers en moins de 15 minutes à pied. Les collèges du Territoire de Belfort et du Doubs demeurent les plus accessibles pour les jeunes car plus de 2 enfants sur 3 vivent à proximité à vélo. Tandis que près de la moitié des collégiens de la Côte d'Or peuvent se rendre sur leur lieu d'apprentissage à pied.

A noter que l'analyse estime que les collégiens se rendent à leur collège de secteur ; le plus proche de leur habitation.

III. Accès aux commerces

Selon une étude réalisée par l'INSEE en 2015, près de deux tiers de la population utilisaient la voiture pour faire ses courses dans les commerces des grandes surfaces situés en périphéries des villes. Une habitude récente, car il y a encore 50 ans, le mode de déplacement majoritaire pour cette activité était à pied et privilégiait les commerces de proximités.

Dans un contexte de lutte contre le changement climatique et enjeu de diminution des GES, il est intéressant de rechercher à faire évoluer les habitudes et encourager l'accès aux commerces de proximité par des mobilités actives.

A titre d'illustration des commerces « du quotidien », l'étude se concentre exclusivement sur les boulangeries, les commerces de proximités composés des épiceries, des supérettes et des supermarchés, ainsi que sur les pharmacies. Les achats en vélo dans ce type de commerces sont grandement facilités par les récentes évolutions technologiques (vélos cargos, sacoches, motorisation électrique, ...). A contrario, l'accessibilité des grandes et moyennes surfaces n'est pas étudiée, considérant qu'il s'agit de structures générant des volumes d'achat allant souvent au-delà des possibilités de cargaison d'un vélo même bien équipé.

1. Acheter son pain à vélo

Plus de 80% de la population consomme du pain tous les jours ce qui fait des boulangeries les commerces de proximités les plus prisés au quotidien. 1983 boulangeries sont recensées sur la région (BPE 2021).

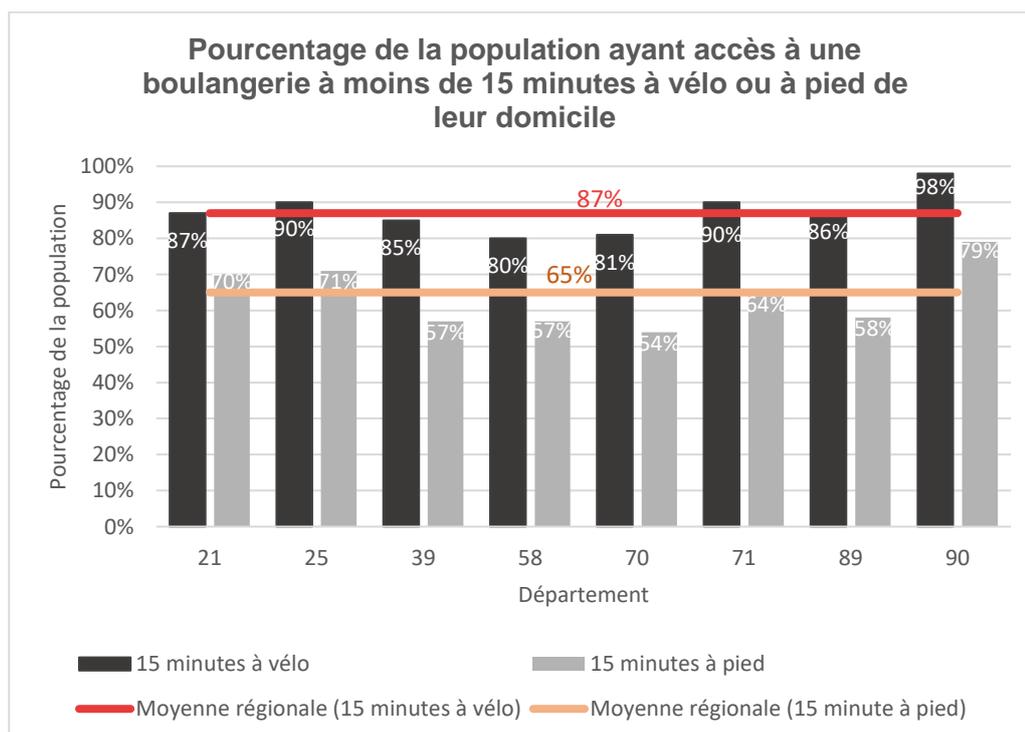
A noter que les données de la BPE proviennent des informations SIREN datant de 2021. Certaines des boulangeries identifiées peuvent avoir fermées, ou d'autres nouvellement ouvertes. Mais les proportions restent significativement les mêmes à l'échelle régionale.

Département	21	25	39	58	70	71	89	90	Région BFC
Nombre de boulangeries	330	338	192	155	211	433	241	83	1983

Tableau 4 : Répartition des boulangeries par département dans la région BFC

La répartition des boulangeries sur le territoire régional (cf. carte 7 et tableau 4) révèle une diversité significative de l'offre entre les différents départements. La Saône et Loire se distingue comme le département en comptant le plus grand nombre, une caractéristique attribuable à sa population plus importante.

L'étude de l'accessibilité de ces boulangeries croise le territoire situé à moins de 15 minutes à vélo ou à pied de celles-ci (boulangeries / FILOSOFI 2020) (cf. carte 8) avec les données de l'INSEE (cf. graphique 5).



Graphique 5

Près de 9 habitants sur 10 vivent à moins de 15 minutes à vélo d'une boulangerie et près de deux tiers à moins de 15 minutes à pied. Les boulangeries présentes dans le Territoire de Belfort permettent à 98% de la population d'être à proximité à vélo, et à 8 personnes sur 10 à proximité à pied. Le constat fait pour la région se retrouve également à l'échelle départementale en ce qui concerne les déplacements à vélo, et plus de la moitié de la population de chaque département peut aller acheter son pain facilement à pied.

2. Faire ses courses : une activité physique régulière

La crise sanitaire liée à la Covid a engendré une évolution des habitudes de consommation, favorisant le recours aux livraisons à domicile pour les courses alimentaires et l'utilisation accrue du e-Commerce via les services de Drive des supermarchés et hypermarchés. Ces nouvelles pratiques persistent, accentuant davantage les déplacements en voiture. Faire ses courses qu'une seule fois par semaine dans les grandes surfaces en périphéries est une habitude ancrées qui perdure.

Pour diminuer l'autosolisme, l'enjeu ne porte pas que sur la mobilité elle-même et s'appuie aussi sur les habitudes de consommation puisqu'il s'agirait de réaliser ses achats alimentaires dans des commerces de proximités. 1517 épiceries, supérettes et supermarchés de la région sont référencées dans la région (BPE 2021).

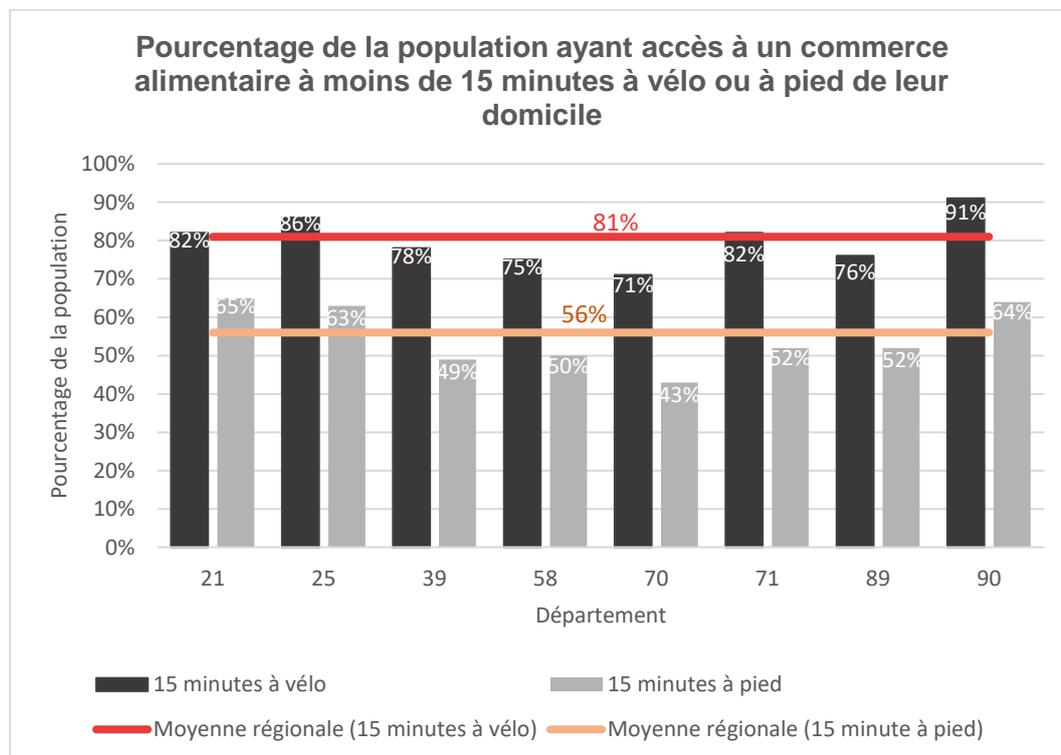
A noter que les données de la BPE proviennent des informations SIREN datant de 2021. Certains des commerces alimentaires identifiées peuvent avoir fermés, ou d'autres nouvellement ouverts. Mais les proportions restent significativement les mêmes à l'échelle régionale.

Département	21	25	39	58	70	71	89	90	Région BFC
Nombre de commerces alimentaires	274	261	168	130	117	284	228	55	1517

Tableau 5 : Répartition des commerces alimentaires par département dans la région BFC

Au même titre que les boulangeries, la répartition des commerces alimentaires (cf. carte 9 et tableau 5) fait ressortir les départements selon leur densité de population. La Saône et Loire, le Doubs et la Côte d'Or se positionnant comme les départements les plus pourvus en termes de commerces alimentaires de proximités.

L'étude de l'accessibilité de ces commerces alimentaires croise le territoire situé à moins de 15 minutes à vélo ou à pied de celles-ci (commerces alimentaires / FILOSOFI 2020) (cf. carte 10) avec les données de l'INSEE (cf. graphique 6).



Graphique 6

Plus de 3/4 de la population de chaque département possède un commerce alimentaire à moins de 15 minute à vélo de son domicile et plus de la moitié à moins de 15 minutes à pied. Les trois départements les plus pourvus de commerces sont ceux permettant à la plus grande part de leur population de profiter d'un magasin à proximité, hormis pour le Territoire de Belfort qui se démarque avec plus de 9 habitants sur 10 vivant à moins de 15 minutes à vélo d'un commerce alimentaire, et près d'un tiers à moins de 15 minutes à pied.

3. Se soigner

Certains services spécifiques de santé nécessitant une fréquence d'accès moindre peuvent être centralisés dans des pôles urbains éloignés ; ce n'est pas le cas des pharmacies, rouage clé du système de santé « du quotidien », qui relèvent des commerces de proximités. Dans un contexte d'augmentation des besoins de santé notamment en zone rurale (vieillesse de la population) et de fermeture de nombreuses petites officines en raison de difficultés économiques, il est essentiel de faciliter leur accès via des modes de déplacement peu onéreux. 964 pharmacies sont recensées sur la région (BPE 2021).

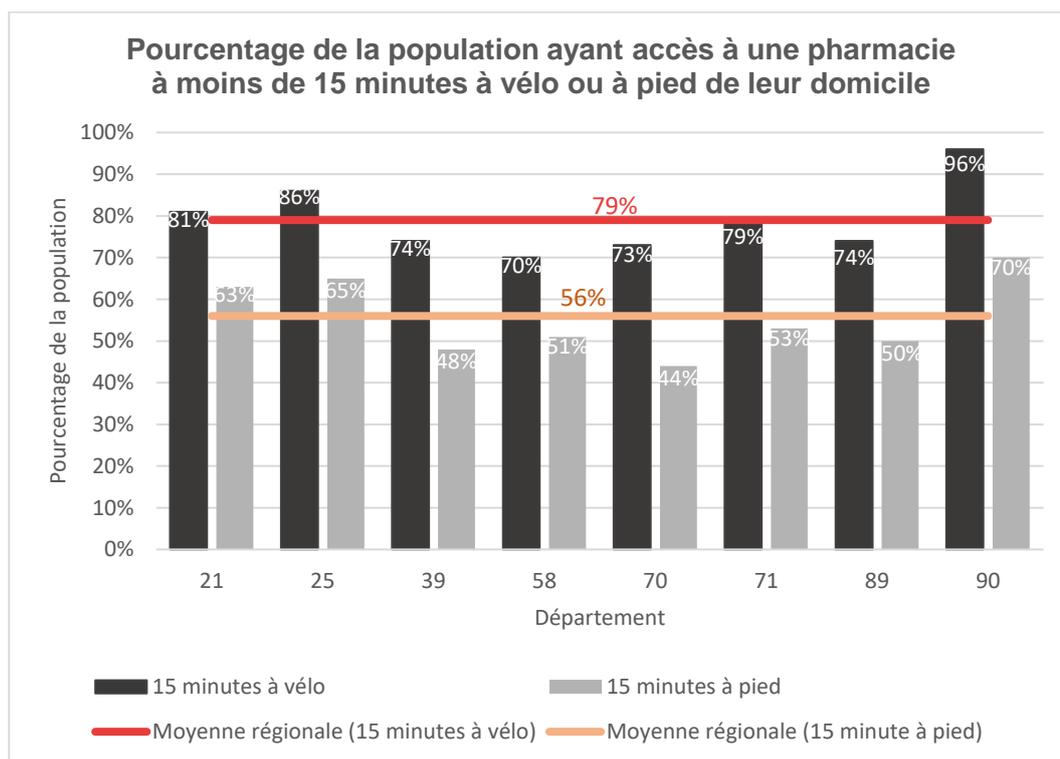
A noter que les données de la BPE proviennent des informations SIREN datant de 2021. Certaines des pharmacies identifiées peuvent avoir fermées, ou d'autres nouvellement ouvertes. Mais les proportions restent significativement les mêmes à l'échelle régionale.

Département	21	25	39	58	70	71	89	90	Région BFC
Nombre de pharmacies	168	185	92	82	82	198	109	48	964

Tableau 6 : Répartition des pharmacies par département dans la région BFC

Comme pour les précédents commerces, la présence des pharmacies est régie par la densité de population : une pharmacie pour 2500 habitants, et cela se répercute donc sur l'analyse de la répartition de ces points d'intérêts (cf. carte 11 et tableau 6). Les trois mêmes départements les plus peuplés de la région se distinguent ainsi.

L'étude de l'accessibilité de ces pharmacies croise le territoire situé à moins de 15 minutes à vélo ou à pied de celles-ci (pharmacies / FILOSOFI 2020) (cf. carte 12) avec les données de l'INSEE (cf. graphique 7).



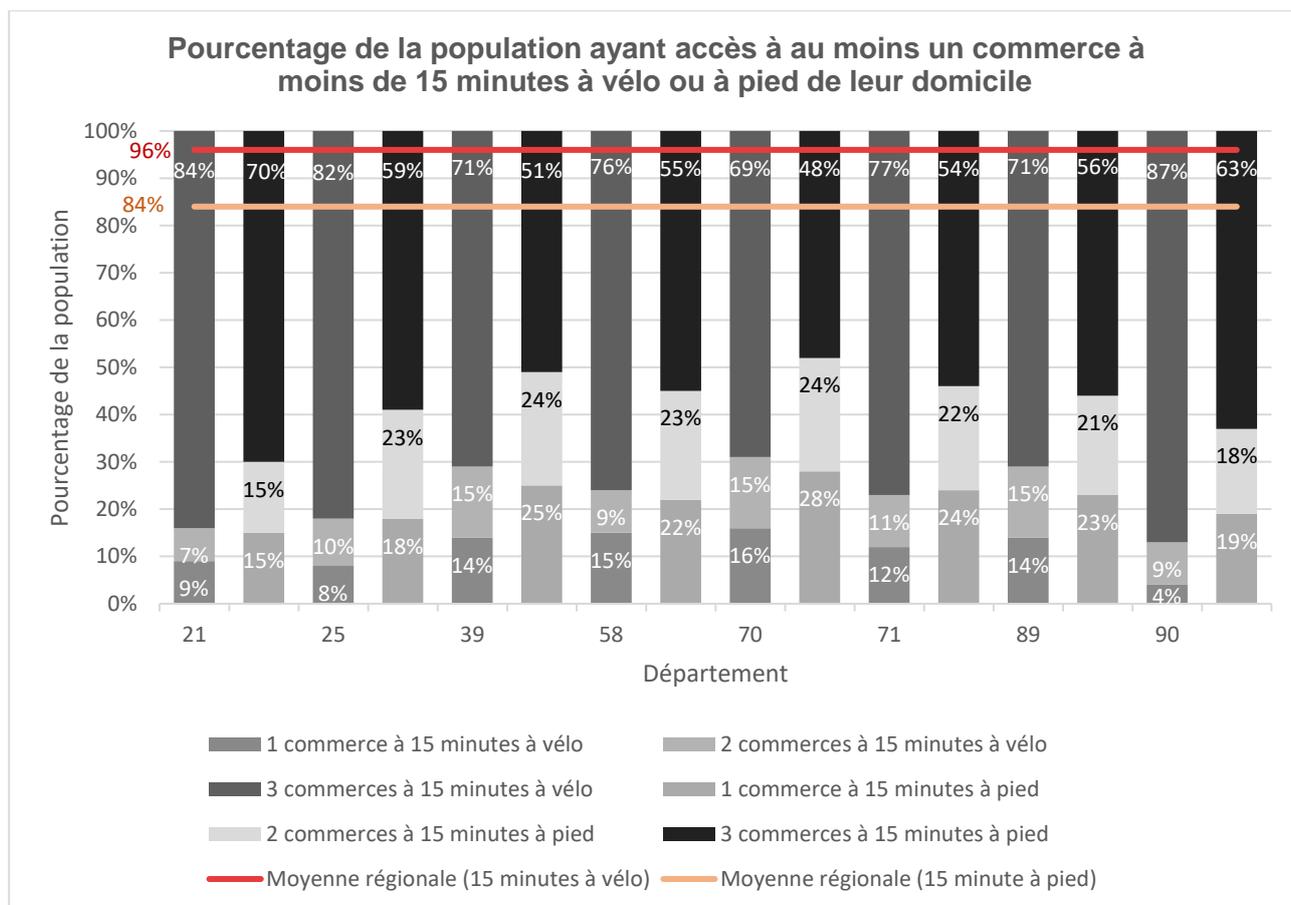
Graphique 7

Une tendance similaire à celle des commerces précédents est observable pour l'accessibilité des pharmacies avec plus de 3/4 des habitants vivant à moins de 15 minutes à vélo de leur domicile et la moitié à moins de 15 minutes à pied. Le Territoire de Belfort se démarquant à nouveau comme le département le plus accessible pour les cyclistes et les piétons.

Le croisement des cartes des isochrones de ces trois points d'intérêts (cf. carte 13 et graphique 8) permet de faire ressortir les lieux de forts potentiels où les actions pourraient être prioritaires. Le centre de chaque agglomération de plus 5000 habitants ressort logiquement comme étant le lieu où se croise tous les points d'intérêts. Mais il s'avère que la grande majorité des communes de la région possède au moins un duo boulangerie-commerce alimentaire ou boulangerie-pharmacie. Leur accessibilité pourrait donc être améliorée par la création et/ou le renfort d'infrastructures cyclables.

Du point de vue stricte du potentiel d'intérêt que représente le vélo et la marche, l'analyse met en évidence qu'il est aussi intéressant de vouloir développer l'usage du vélo et de la marche dans certains petits bourgs ruraux que dans les grandes agglomérations. Pour les citoyens, ces modes actifs peuvent être aussi attractif car ils permettraient de rendre facilement accessible un panel de commerces de proximité.

Cela vient également préciser le message promu dans le plan vélo visant à encourager le développement de stratégie cyclable dans les zones rurales : les centres bourgs révélant un potentiel d'attractivité plus important que les sections inter-villages.



Graphique 8

IV. Accès aux services publics

1. Être aidé et conseillé à proximité

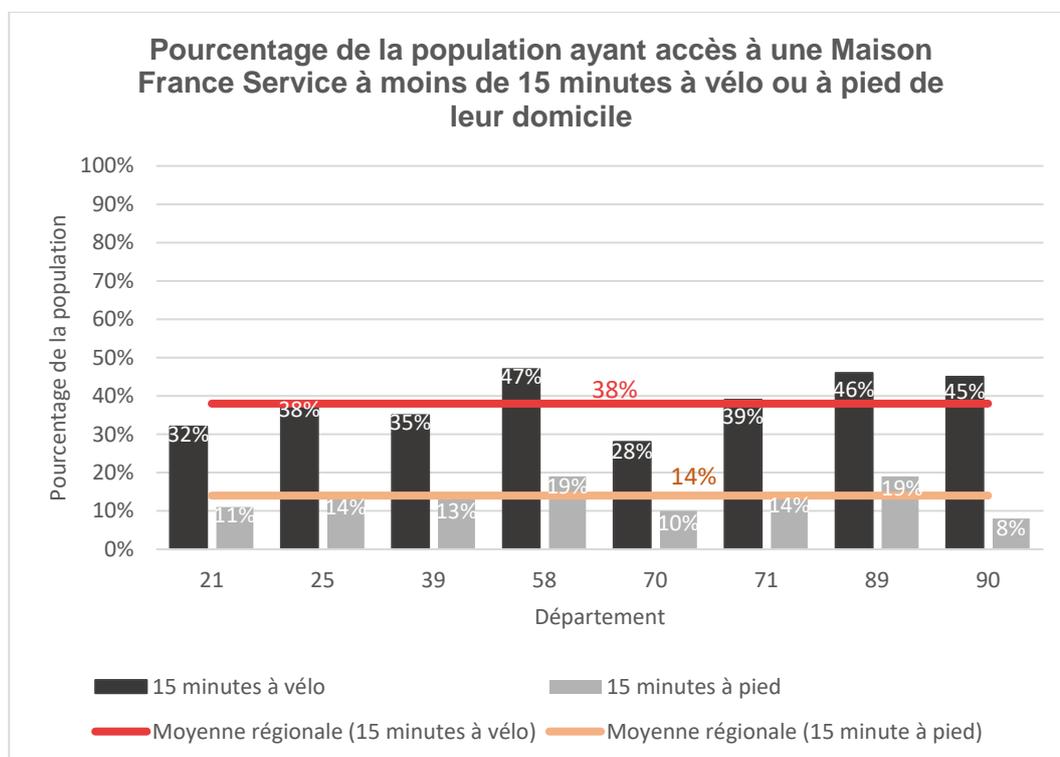
Depuis 2013, les Maisons France Service ont été généralisées en France pour aider la population rurale dans leurs démarches administratives. Le principe de leur développement est simple : toute la population française, rurale et/ou urbaine doit avoir accès à une Maison France Service à moins de 30 min de trajet depuis leur domicile. Il est donc intéressant de voir si c'est trajet peuvent également être réalisé à l'aide d'une mobilité active. 177 Maisons France Service sont recensées sur la région (IDEO BFC).

Département	21	25	39	58	70	71	89	90	Région BFC
Nombre de Maisons France Service	21	26	18	26	19	38	27	2	177

Tableau 7 : Répartition des Maisons France Service dans la région BFC

Il existe environ une vingtaine de Maisons France Service par département (cf. carte 14 et tableau 7). Elles sont réparties équitablement sur le territoire, hormis pour le nord de la Côte d'Or.

L'étude de l'accessibilité des Maisons France Service croise le territoire situé à moins de 15 minutes à vélo ou à pied de celles-ci (Maisons France Service / FILOSOFI 2020) (cf. carte 15) avec les données de l'INSEE (cf. graphique 9).



Graphique 9

Environ un tiers de la population a accès à une Maison France Service à moins de 15 minutes à vélo de son domicile et 1 personne sur 10 à moins de 15 minutes à pied. Principalement placées dans les zones rurales, elles ne sont présentes que pour une frange minimale de la population. Le reste d'entre elles a accès aux services publics dans les centres administratifs dédiés qui ne sont pas pris en compte dans cette étude.

2. Accéder à l'emploi pas loin de chez vous

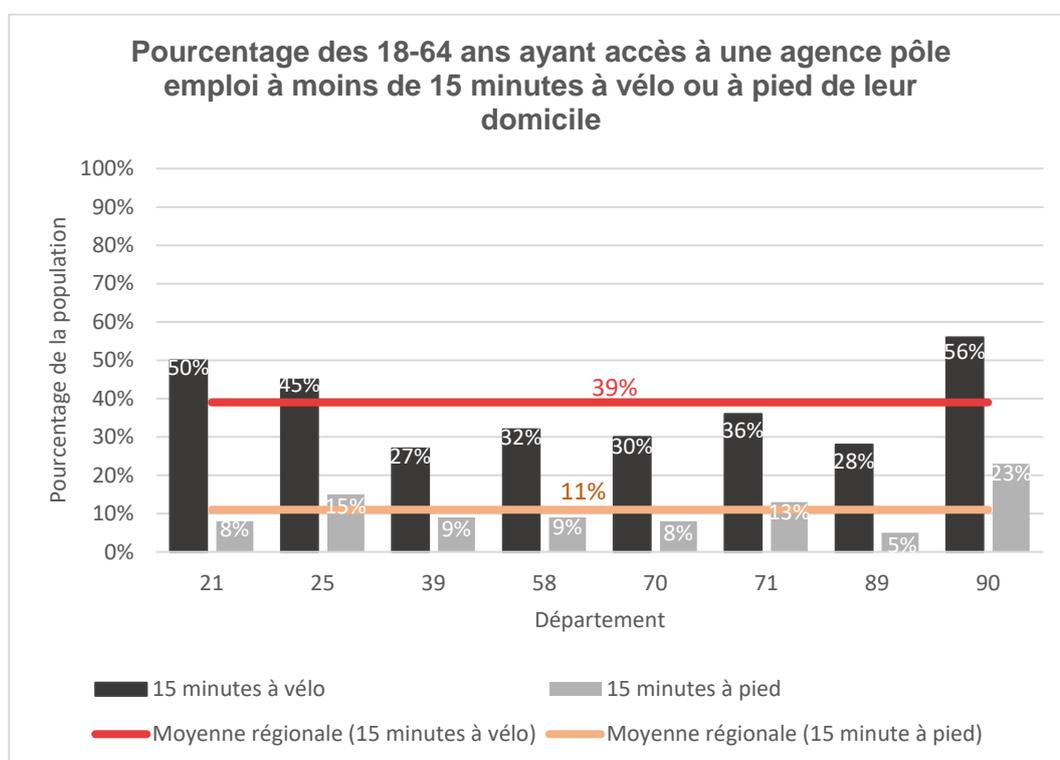
En 2022, plus de 6% des individus âgés de 15 à 64 ans de la région BFC étaient en situation de chômage selon les données de l'Enquête Emploi de l'INSEE qui proviennent du Bureau International du Travail. Pour Pôle Emploi, en octobre 2023, 15% de la population régionale en âge de travailler était en situation de chômage. Que ce soit pour accéder aux outils de recherche d'emploi ou faire preuve de justificatifs donnant droit aux indemnités chômage, l'accessibilité aux centres pôle emploi est un enjeu fort. Toutefois, acquérir et maintenir ce statut nécessite de se rendre dans une agence Pôle Emploi, un déplacement qui n'est pas toujours possible ou aisé. 45 agences Pôle Emploi sont recensées sur la région (BPE 2021).

Département	21	25	39	58	70	71	89	90	Région BFC
Nombre d'agences Pôle Emploi	7	8	4	4	5	9	5	3	45

Tableau 8 : Répartition des agences Pôle Emploi dans la région BFC

La répartition des agences Pôle Emploi (*cf. carte 16 et tableau 8*) met en lumière leur faible présence sur la région. Près de 10 agences dans les trois départements les plus peuplés, et aux alentours de 5 dans les autres.

L'étude de l'accessibilité des agences Pôle Emploi croise le territoire situé à moins de 15 minutes à vélo ou à pied de celles-ci (Agence Pôle Emploi / FILOSOFI 2020) (*cf. carte 17*) avec les données de l'INSEE (*cf. graphique 10*).



Graphique 10

Plus d'un quart des 18-64 ans peuvent se rendre rapidement à vélo dans une agence Pôle Emploi et 1 individu sur 10 à pied. Les départements de la Côte d'Or, du Doubs et du Territoire de Belfort se démarquent en permettant à près d'une personne sur deux de s'y rendre à vélo.

Se rendre à une agence Pôle Emploi est crucial pour préserver son statut et pouvoir prétendre aux allocations chômage. L'analyse isochronique confirme la difficulté d'accès pour chacun à ce service pourtant prioritaire.

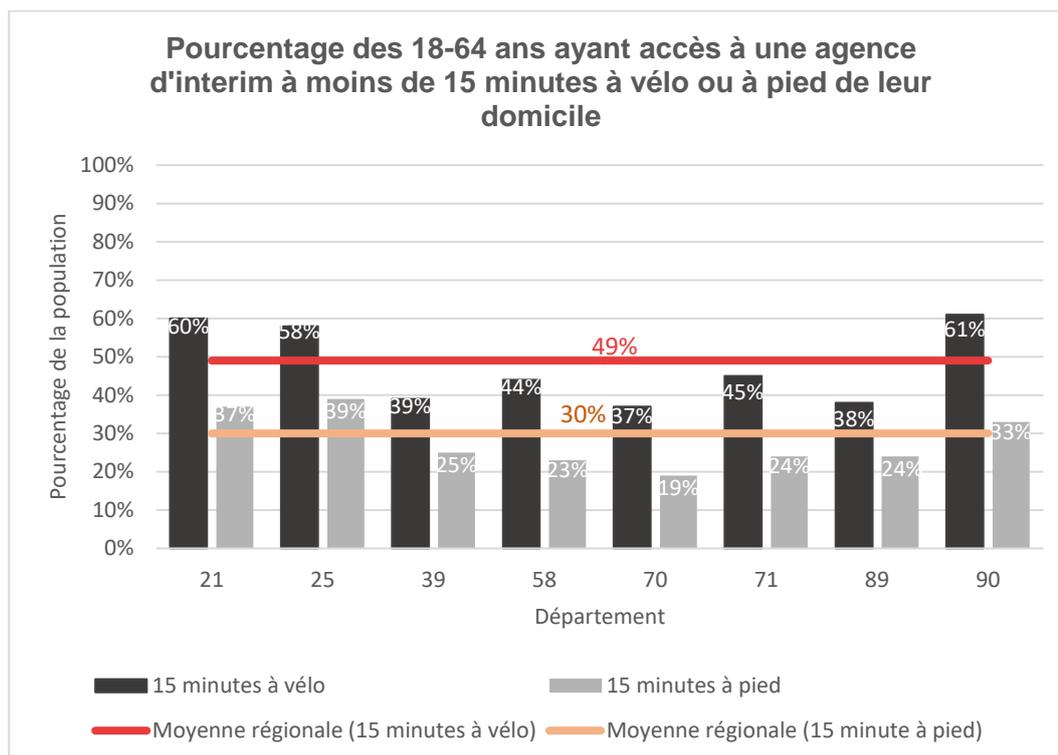
Lorsqu'une personne se retrouve en situation de chômage, l'un des premiers recours pour retrouver un emploi est de faire appel à une agence d'intérim. 439 agences d'intérim sont recensées sur la région (BPE 2021).

Département	21	25	39	58	70	71	89	90	Région BFC
Nombre d'agences d'intérim	88	95	36	23	27	100	54	16	439

Tableau 9 : Répartition des agences d'intérim dans la région BFC

Logiquement, les trois mêmes départements se distinguent (cf. carte 18 et tableau 9) avec près de 100 agences d'intérim sur leur territoire, permettant au plus grand nombre de trouver un emploi temporaire.

L'étude de l'accessibilité des agences d'intérim croise le territoire situé à moins de 15 minutes à vélo ou à pied de celles-ci (Agence d'intérim / FILOSOFI 2020) (cf. carte 19) avec les données de l'INSEE (cf. graphique 11).



Graphique 11

Plus d'un tiers de la population entre 18 et 64 ans se situent à moins de 15 minutes à vélo d'une agence d'intérim, et près d'un quart à moins de 15 minutes à pied. Les départements de la Côte d'Or, du Doubs et du Territoire de Belfort permettent à 6 personnes sur 10 d'y accéder en vélo.

A noter que les personnes inscrites dans une agence d'intérim ne travaillent pas directement à l'adresse de cette agence et doivent donc se rendre sur leur lieu d'emploi, qui devient alors une problématique supplémentaire.

V. Accès aux lieux de sports et loisirs

1. Différentes activités physiques et sportives accessibles rapidement

65% de la population française de 15 ans ou plus pratique une activité physique au moins une fois par semaine. Parmi eux, 45% se rendent dans des lieux spécialisés (terrain de sport, cosec, dojo, ...) (INSEE 2022). Faire du trajet domicile – lieu d'activité physique une activité supplémentaire en employant une mobilité active contribuera à améliorer la santé des pratiquants et à la diminution des GES. 6317 lieux de pratiques sportives sont recensés sur la région (BPE 2021). Les lieux sélectionnés pour l'étude sont les piscines, les cosec, les dojos, les gymnases, les salles de sports, les terrains de tennis et d'athlétisme, les stades et les city.

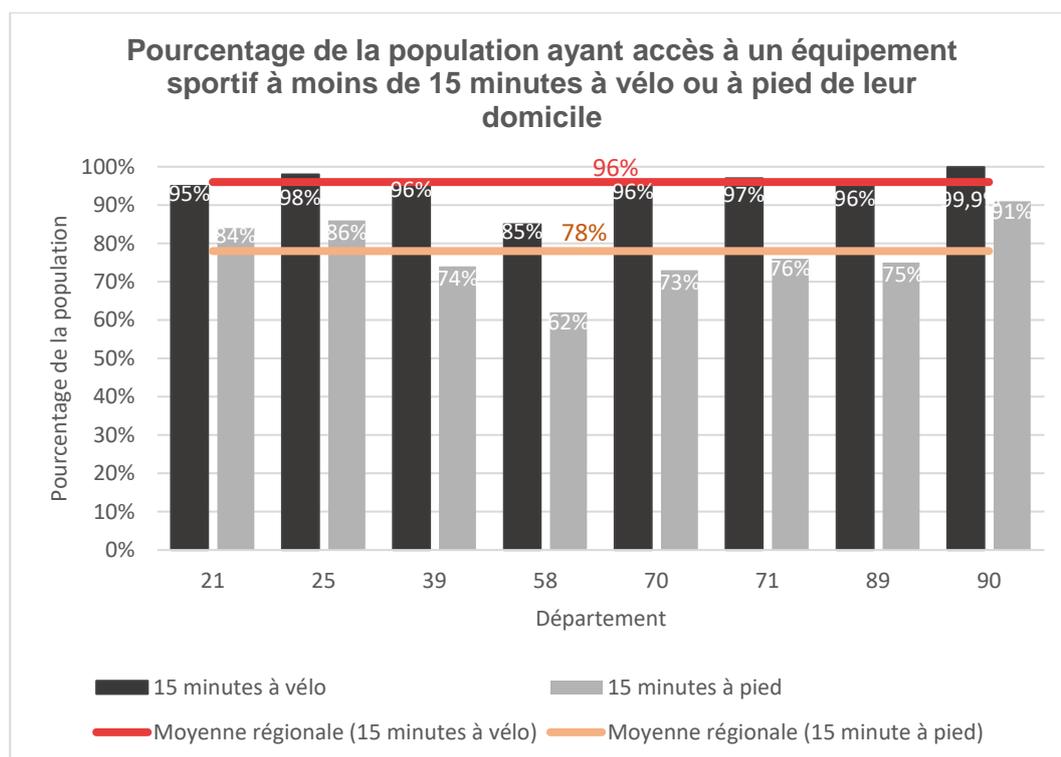
Département	21	25	39	58	70	71	89	90	Région BFC
Nombre d'équipements sportifs	1072	1105	643	388	648	1333	821	307	6317

Tableau 10 : Répartition des lieux de pratiques sportives dans la région BFC

Les trois départements les plus peuplés dépassent chacun les 1000 lieux où pratiquer une activité physique et les autres en possèdent plus de 600, hormis pour la Nièvre qui n'atteint pas les 400 (cf. carte 20 et tableau 10)

A noter qu'il y existe 1 stade city pour 5 lieux sportifs par départements. Cette proportion est à prendre en compte, mais reste minoritaire lorsqu'elle est comparée à l'ensemble des autres lieux d'activités sportives.

L'étude de l'accessibilité des équipements sportifs croise le territoire situé à moins de 15 minutes à vélo ou à pied de ceux-ci (équipements sportifs / FILOSOFI 2020) (cf. carte 21) avec les données de l'INSEE (cf. graphique 12).



Graphique 12

Plus de 95% de la population vit à moins de 15 minutes à vélo d'un lieu de pratiques sportives et plus d'un quart à moins de 15 minutes à pied. Ces chiffres régionaux sont valables pour l'ensemble des départements, hormis pour la Nièvre, où 8 personnes sur 10 peuvent s'y rendre à vélo, et 6 personnes sur 10 à pied.

2. Se divertir sans aller loin

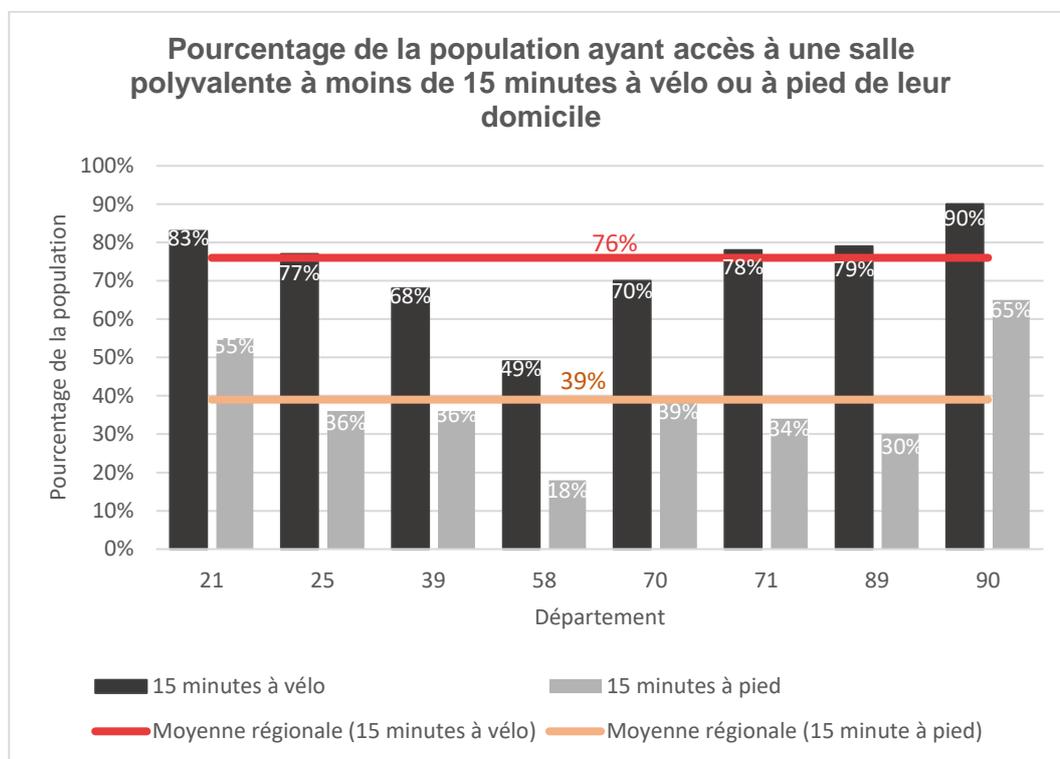
Lieu social par excellence, les salles municipales sont des lieux stratégiques pour la cohésion autour de spectacles vivants, conférences, vies associatives ; Faire de ces moments conviviaux un moment de respect de l'environnement en s'en rendant à pied ou à vélo serait une étape dans la diminution des GES. 890 salles polyvalentes sont recensées sur la région (BPE 2021).

Département	21	25	39	58	70	71	89	90	Région BFC
Nombre de salles polyvalentes	157	124	97	32	107	183	143	47	890

Tableau 11 : Répartition des salles polyvalentes dans la région BFC

L'ensemble des départements possèdent une centaine de salles polyvalentes excepté pour la Nièvre qui n'en possède que 32 (cf. carte 22 et tableau 12).

L'étude de l'accessibilité des salles polyvalentes croise le territoire situé à moins de 15 minutes à vélo ou à pied de ceux-ci (salles polyvalentes / FILOSOFI 2020) (cf. carte 23) avec les données de l'INSEE (cf. graphique 13).



Graphique 13

3/4 de la population peut atteindre une salle polyvalente en moins de 15 minutes à vélo de son domicile et 2 personne sur 5 en moins de 15 minutes à pied. L'accès à la culture et à la vie associative, important dans les petites villes et villages, est donc possible en utilisant un mode de déplacement vert. Seul le département de la Nièvre ne permet pas cette possibilité.

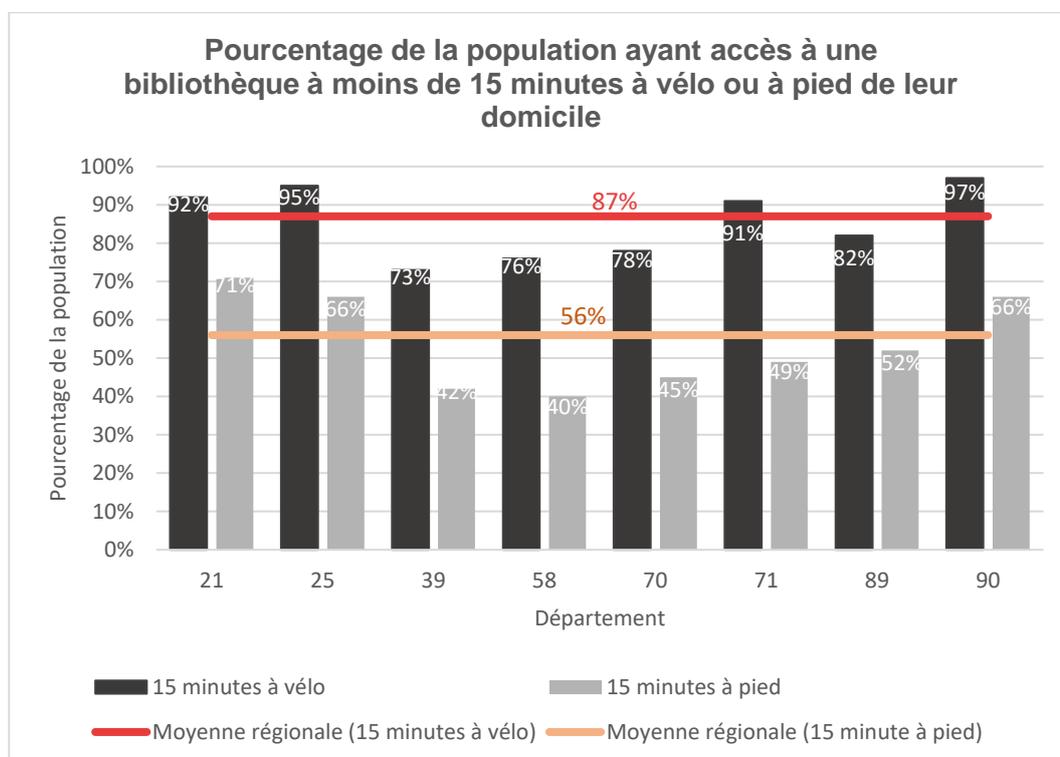
Un autre accès à la culture provient des bibliothèques et médiathèques. Près de 15% de la population possède un abonnement à leur bibliothèque communale (Ministère de la Culture). Il peut être envisageable de rendre ce trajet bénéfique pour l'environnement autant que pour la culture en réalisant ce déplacement en mobilité active. 1105 bibliothèques sont recensées sur la région (BPE 2021).

Département	21	25	39	58	70	71	89	90	Région BFC
Nombre de bibliothèques	224	222	71	87	110	226	129	38	1105

Tableau 12 : Répartition des bibliothèques dans la région BFC

Les départements les plus peuplés possèdent 220 bibliothèques, et les autres avoisinent les 100. Réparties sur l'ensemble du territoire de manière plus ou moins équitable selon la densité de population, elles permettent à la majorité de la population d'accéder à une offre littéraire importante à proximité de chez soi (cf. carte 24 et tableau 13).

L'étude de l'accessibilité des bibliothèques croise le territoire situé à moins de 15 minutes à vélo ou à pied de ceux-ci (bibliothèques / FILOSOFI 2020) (cf. carte 25) avec les données de l'INSEE (cf. graphique 14).



Graphique 14

Près de 90% de la population a accès à une bibliothèque à moins de 15 minutes à vélo de son domicile et plus de la moitié à moins de 15 minutes à pied. 3/4 des individus de chaque département peuvent s'y rendre à vélo. L'accès en mobilité active aux bibliothèques est donc possible pour le plus grand nombre.

Conclusion

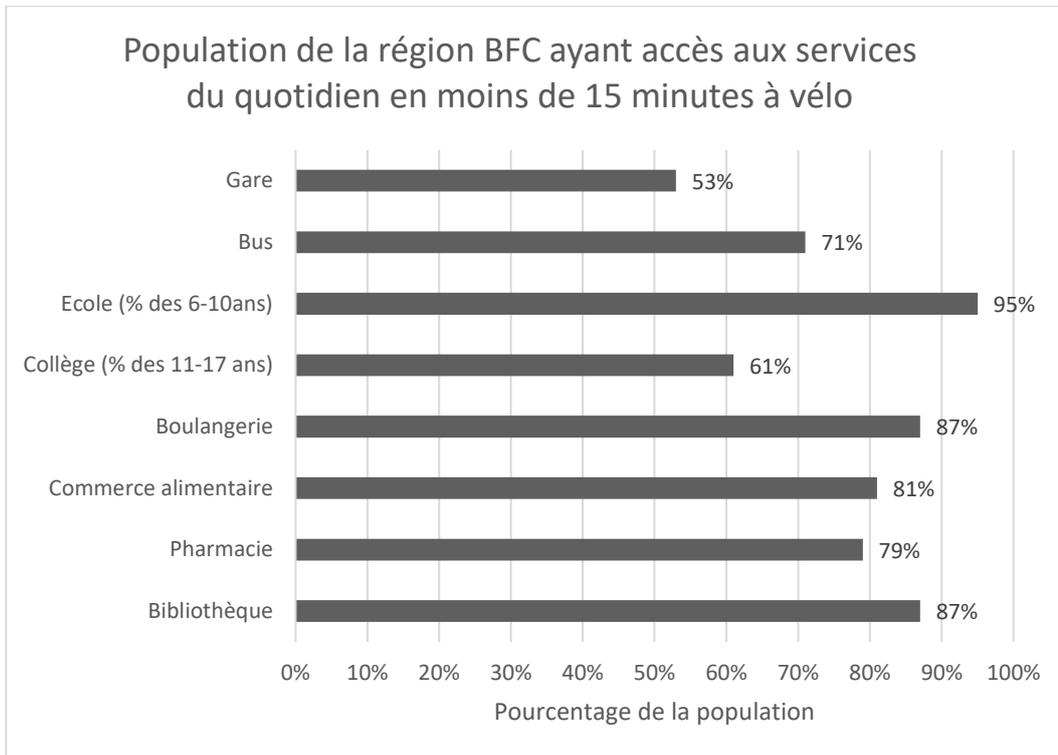
Afin de quantifier l'utilisation du vélo au quotidien, les informations majoritairement employées sont les trajets domicile – travail fournies par l'INSEE. Cette donnée indique la distance des trajets réalisés chaque jour par la branche active de la population en y précisant sa modalité de transport. Or, dans les déplacements de courte distance, l'activité professionnelle ne constitue pas le motif de déplacement principal : à l'échelle nationale et en ce qui concerne les déplacements de courte distance (<80km selon l'INSEE), il ne représente que 33% des kilomètres voyageurs parcourus. Autant dire que le report modal doit également être encouragé pour les autres motifs de déplacements (scolaires, de loisirs et utilitaires).

Dans cette étude sur l'accessibilité de la région en modes actifs, une nouvelle approche a donc été privilégiée, en focalisant l'approche sur les déplacements non liés aux activités professionnels : accès à la scolarité des jeunes, aux soins, à la culture et activités récréatives dont sportives, et aux commerces alimentaires. L'accessibilité aux pôles d'échanges multimodaux a également été étudiée considérant son caractère stratégique pour le report modal.

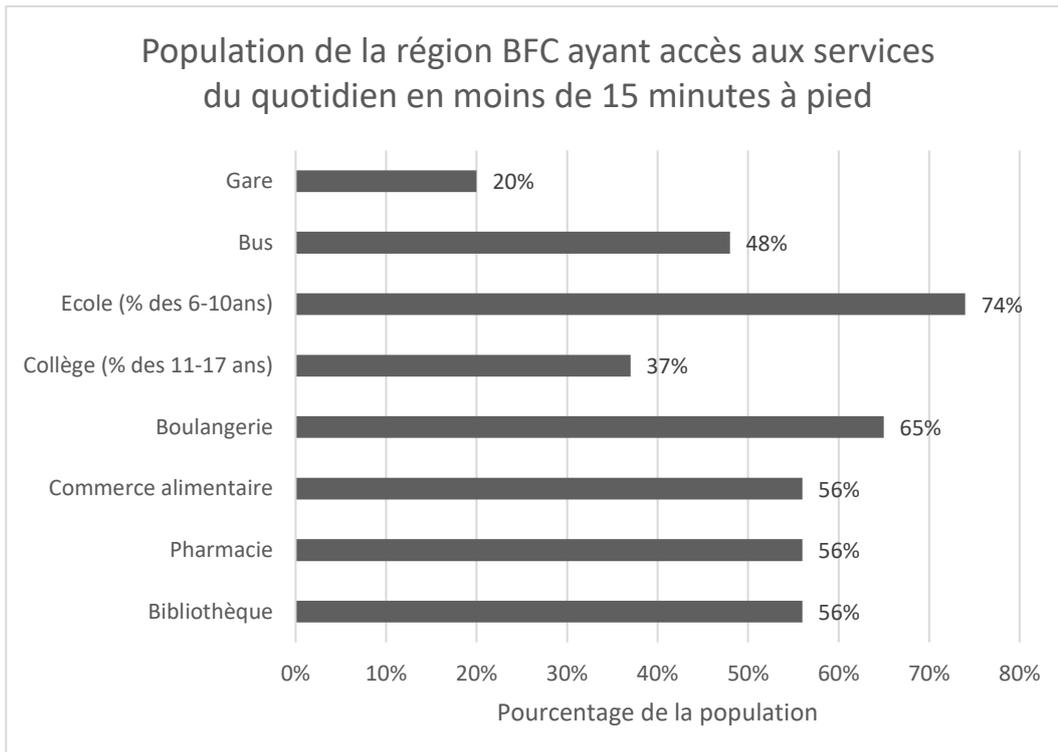
La donnée a été créée en utilisant la géolocalisation des différents services (gares ferroviaires, collèges, ...) et en réalisant des isochrones de 15 minutes à vélo et à pied autour d'eux, représentant la zone géographique théoriquement facile d'accès en modes actifs au vu de leur situation géographique et considérant l'existence actuelle des voies de circulation (à noter que la notion de dangerosité n'a pas été étudiée dans l'analyse). En croisant ces zones avec les données FILOSOFI de l'INSEE, la population concernée a été identifiée. Le résultat permet donc de qualifier le territoire régional au regard de son accessibilité théorique en vélo et à pied et d'estimer la population potentiellement bénéficiaire.

Les analyses statistiques et cartographiques ainsi réalisées permettent de mettre en évidence plusieurs grandes informations (cf. graphiques 15 et 16) :

- Un potentiel d'accès important à un lieu d'intermodalité (gare ferroviaire et arrêt de car régional Mobigo) avec plus de la moitié de la population vivant à moins de 15 minutes à vélo d'une gare et pouvant ainsi combiner ces deux modes de transports pour diminuer ses émissions de GES au quotidien.
- Une quasi généralisation de l'accès à la scolarité notamment du premier degré avec 95% des enfants de 6 à 10 ans habitant à moins de 15 minutes à vélo d'une école primaire et près de 3/4 à moins de 15 minutes à pied.
- Un fort potentiel d'accès aux boulangeries avec 87% des individus de la région qui peuvent y accéder en moins de 15 minutes à vélo et 65% en moins de 15 minutes à pied.
- Un potentiel d'accès intéressant pour les commerces alimentaires avec près de 81% de la population pouvant faire ses courses à moins de 15 minutes à vélo et 56% à moins de 15 minutes à pied.
- Un potentiel d'accès significatif aux pharmacies avec 79% des personnes pouvant s'y rendre en moins de 15 minutes à vélo et 56% à moins de 15 minutes à pied.
- Un potentiel d'accès à la culture non négligeable avec 87% des individus ayant accès à une bibliothèque à moins de 15 minutes à vélo et 56% à moins de 15 minutes à pied.



Graphique 15



Graphique 16

Nombre de services du quotidien accessible à moins de 15 minutes	Population concernée	Cumul de la population
8	1080950	1080950
7	469401	1550351
6	329581	1879932
5	197899	2077831
4	165709	2243540
3	153359	2396899
2	122572	2519471
1	104078	2623549
0	68451	2692000

Tableau 13 : Répartition de la population selon le nombre de services du quotidien accessible

Une étude croisée permet par ailleurs d'identifier des zones de fort potentiel regroupant l'ensemble des services étudiés (cf. *carte Croisement global, graphiques 15 et 16 et tableau 13*). Ainsi l'étude met en évidence que certains centres bourgs présents dans des territoires ruraux présentent le même potentiel d'intérêt pour l'utilisation du vélo que des centres urbains, bien que pour une frange de population bien évidemment plus limitée.

A contrario, elle souligne les inégalités territoriales avec certains bourgs ruraux très démunis de services du quotidien et forçant ses habitants à se déplacer sur de plus longues distances.

Notamment l'accès aux services de l'aide à l'emploi en mode actifs peut être très limité dans certains territoires ruraux : moins de 40% de la population active peut accéder à une agence pôle emploi à moins de 15 minutes à vélo et la carte associée dévoile qu'il s'agit principalement des zones urbaines, délaissant les territoires ruraux. Cette situation peut venir renforcer la précarité de certaines personnes en recherche d'emploi et ne disposant pas de moyens de déplacements autonome (absence de permis et de véhicules).

Cette étude peut avoir deux vocations :

- Mieux connaître, comprendre et appréhender le territoire régional pour ce qui est de l'accessibilité effective de leur territoire en modes actifs, à l'échelle régionale, départementale ou locale. En analysant les différentes cartes, chaque collectivité peut ainsi réfléchir à développer son accessibilité vélo en ciblant notamment les zones regroupant différents services de proximités. Il faut tout de même prendre en compte que le terme le plus important de l'étude est « potentiel d'accès ». En effet, il n'est question que de chiffres théoriques et ne prend pas en compte la réalité du terrain tel que la dangerosité des routes. Il est donc primordial de créer des itinéraires sécurisés et des lieux de stationnement pour inciter la population à se diriger vers ce mode de transport vert.

- Préciser l'ambition générale des politiques vélo visant à le développer en zones rurales : l'étude met en évidence des secteurs de très forts intérêts autour de certains bourgs ruraux tandis que certains secteurs géographiques présentent un potentiel d'attractivité faible au regard des populations concernées et de faible nombre de services connectés.