

INITIATIVES DE MOBILITÉS « DOUCES »

VILLE DURABLE ET TRANSPORT FICHE 4



Exemple d'aménagement de piste cyclable sécurisée à Lille, élément clé du plan de déplacements urbains 2010-2020 Métropole Européenne de Lille atmo Nord - Pas-de-Calais

DE QUOI S'AGIT-IL ?

Les mobilités « douces » sont la pratique du vélo et de la marche. Cette fiche présente ces initiatives et indique les facteurs influençant leur usage. La compréhension et la prise en compte de ces derniers, à travers une adaptation à la région, permettraient d'améliorer ce mode de transport « doux ».

LES MODES DE TRANSPORTS « DOUX » SONT-ILS FAVORABLES À UNE MEILLEURE QUALITÉ DE L'AIR ?

N'ayant ni moteur à explosion ni moteur électrique mais seulement la force du corps, les transports « doux » possèdent un impact environnemental nul.

Une personne qui pratique la marche ou le vélo présente l'avantage de ne pas utiliser son véhicule et n'émet donc pas de polluants dans l'air. Le développement de ces mobilités implique une diminution du nombre de voitures circulant sur les routes, engendrant moins de trafic et de congestion routière et un désengorgement des villes, donc moins d'émissions de polluants et gaz à effet de serre. Ainsi, les populations sont moins exposées et bénéficient d'une meilleure qualité de l'air, d'une amélioration de leur santé et d'un esprit de cohésion renforcé.

FACTEURS CLÉS		VÉLO	MARCHE
Environnement social	Attractivité, Promotion du vélo sécurité des infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> + Parking adaptés et sécurisés ++ Pistes cyclables sécurisées -- Vitesse de circulation élevée + Initiatives encourageant le vélo ++ Continuité des pistes cyclables - Plan vélo 	<ul style="list-style-type: none"> ++ Trottoir ou chemins séparés de la voirie -- Vitesse de circulation élevée
Environnement physique	Météo, topographie, distance à parcourir, infrastructures existantes		<ul style="list-style-type: none"> + Météo favorable + Faible dénivelé + Faible distance à parcourir + éclairage adapté ++ Infrastructures existantes entre domicile et travail + densification de l'habitat -- Coupures urbaines
Individuel ¹	Age, sexe, niveau d'éducation	<ul style="list-style-type: none"> ++ Jeunes individus + Hommes -- Séniors 	<ul style="list-style-type: none"> ++ Séniors -- Jeunes individus

CES MESURES SONT-ELLES APPLICABLES SUR MON TERRITOIRE ?

La région Nord - Pas-de-Calais, caractérisée par une faible topographie, une météo plus clémente qu'à Amsterdam ou Copenhague où le vélo est très développé, et une densité de population des plus élevée en France, présente un environnement physique propice aux mobilités « douces ». Les aménagements cyclables tels que des voies et des parkings sécurisés dans les immeubles d'habitation et dans les bureaux, restent à développer afin d'améliorer le service et de le rendre plus attractif.

POUR ALLER PLUS LOIN

UTILISATION DU VÉLO EN FRANCE ET EN EUROPE

Le taux d'utilisateur de vélo varie entre pays européens. Selon une étude de Van Hout Kurt de l'institut Voor Mobiliteit publiée en 2008², les Pays-Bas sont le modèle à suivre avec 27 % des voyages effectués en vélo, contre 3 % en France. Seul le Danemark se rapproche des Pays-Bas avec une utilisation atteignant les 19 %.

Les villes comme Amsterdam, surnommé « monarchie cyclable », selon le journal Le Monde, ou Copenhague, élue capitale européenne du vélo en 2014, possèdent un réseau très développé avec des infrastructures cyclables sécurisées, cohérentes, confortables et attractives.

Selon l'étude de Dekoster et Schollaert³ publiée en 1999 et citée dans l'étude de Van Hout Kurt, **en Europe plus de 30 % des trajets effectués en voiture font moins de trois kilomètres de distance et 50 % moins de cinq kilomètres**. Une autre étude de Brög and Erl de 2001 citée dans l'étude de Van Hout Kurt, et focalisée sur le potentiel report modal, a montré que la part des déplacements en vélo serait multipliée par quatre en France juste en remplaçant la voiture par le vélo pour les trajets de courte distance.

ACTION MISE EN ŒUVRE EN EUROPE : CAMPAGNE DE SENSIBILISATION À MALMÖ (SUÈDE)

En Suède, la commune de Malmö connaît une croissance et une densification qui ont poussé les politiques publiques en matière de mobilité à mettre l'accent sur l'utilisation de la marche, du vélo et des transports publics pour le transport de personnes et de biens. **La ville qui compte environ 500 km de pistes cyclables a vu l'utilisation du vélo augmenter continuellement durant ces dix dernières années**. En effet la part modale du vélo atteint désormais 25 %, et des actions en faveur des cyclistes ont été mises en place. **La ville s'est par exemple équipée d'un système de capteurs permettant de donner la priorité aux cyclistes en l'absence de congestion du trafic**. En matière de management de la mobilité, la ville s'est démarquée en mettant en place, chaque année depuis 2007, une campagne de sensibilisation nommée « A bas les trajets ridicules en voiture » (No ridiculous car trips) durant laquelle une « compétition d'aveux » concernant les trajets les plus ridicules réalisés en voiture a eu lieu^{4,5}.

Les personnes relatant les situations les plus absurdes se voyaient remettre un vélo. Cette campagne, bien que non conventionnelle, a été vue par la moitié de la population de Malmö et les résultats de l'enquête qui s'en est suivie ont montré que plus de 10 000 personnes avaient changé leurs habitudes de déplacements suite à cette campagne.



Panneau de campagne publicitaire pour la campagne « A bas les trajets ridicules en voiture » de la ville de Malmö

Crédits photo : © City of Malmö

2 / Van Hout Kurt Annex I: Literature search bicycle use and influencing factors in Europe. (2008).

3 / Dekoster, J. & Schollaert, U. Cycling : the way ahead for towns and cities. Brussels, Belgium: European Communities (1999).

4 / Ville de Malmö : malmö.se/English/Sustainable-City-Development/Mobility.html.

5 / Plateforme européenne pour le management de la mobilité (EPOMM) : www.epomm.eu/newsletter/electronic/0912_EPOMM_news_FR.pdf.

QUELS SONT LES ÉLÉMENTS CLÉS INFLUENÇANT LA PRATIQUE DU VÉLO ?

L'étude de Van Hout Kurt a établi une liste de facteurs, classés selon trois catégories, influençant l'usage de vélo. La compréhension et la prise en compte de ces derniers, à travers une adaptation à notre région, permettraient d'améliorer ce mode de transport « doux ».

FACTEURS INDIVIDUELS :

- **L'âge** : les jeunes personnes ont tendance à plus circuler à vélo. Les villes avec des taux d'étudiants élevés montrent des taux d'utilisation du vélo également plus importants ;
- **Le sexe** : dans les pays où l'utilisation du vélo est plus faible, les hommes ont tendance à utiliser plus le vélo que les femmes. En revanche dans les pays où la pratique du vélo est plus importante ce constat tend à être gommé et les femmes utiliseraient autant ce mode de transport que les hommes ;
- **L'éducation** : plus les personnes ont bénéficié d'une éducation et plus l'utilisation du vélo est fréquente ;
- **L'expérience** : la pratique par le passé et/ou usuelle du vélo renforce la bonne volonté des gens et donc la fréquence d'utilisation.

FACTEURS D'ENVIRONNEMENT SOCIAL :

- **Politique** : la pratique du vélo augmentera si elle est rendue plus attractive et si les autres alternatives telles que l'usage de la voiture le sont moins. Ce qui est le cas avec la hausse des prix de l'essence, la diminution des aires de parking, l'augmentation des tarifs de stationnement, et l'amélioration des aménagements cyclables. Ainsi, le vélo comme moyen de déplacement devrait naturellement se développer au cours des prochaines années ;
- **Disponibilité et coût des voitures** : une enquête au Danemark montre que les ménages possédant plusieurs véhicules utilisent moins le vélo comme mode de transport ;
- **Culture du cyclisme** : dans certaines villes la pratique du vélo est considérée comme une identité culturelle (Amsterdam ou Copenhague). Ces dernières ont généralement des infrastructures bien développées vis-à-vis de ce mode de transport permettant ainsi de banaliser sa pratique ;
- **Vols** : les vols fréquents peuvent dissuader des personnes de sortir leur vélo pour aller au travail ou pour des loisirs, surtout en centre-ville. L'aménagement de parkings sécurisés peut encourager la pratique du vélo ;
- **Pistes cyclables sécurisées** : la pratique du vélo en milieu urbain ou sur les routes de campagne est souvent perçue dangereuse, due soit à un trafic dense, soit à la vitesse élevée des véhicules. L'aménagement d'infrastructures cyclables plus sécurisées et leur promotion, permettraient d'améliorer la perception de ce mode de transport.

FACTEURS D'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE :

- **Météo** : le temps qu'il fait impacte directement le choix du mode de transport, les précipitations et le froid vont rebutter les personnes moins expérimentées et moins motivées. Cependant, le taux de pratique du vélo en Europe est maximal aux Pays-Bas et au Danemark, pays où les conditions météorologiques sont moins favorables qu'en France ;
- **Topographie** : les lieux où le dénivelé est particulièrement marqué ne vont pas inciter la pratique du vélo ;
- **Distance à parcourir** : la longueur du trajet peut être un facteur dissuasif.

ACTIONS MISES EN ŒUVRE EN FRANCE

Même si le vélo en France n'est pas aussi développé que dans d'autres pays européens, sa pratique est en plein essor. Le précédent secrétaire d'état chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, Frédéric Cuvillier, a annoncé en mars 2014 la mise en place d'un nouveau « plan d'action des mobilités actives » (PAMA) du vélo et de la marche qui implique 25 mesures concrètes⁶, visant à encourager les modes de déplacements « doux » et faire progresser leurs parts modales, dont :

L'INCITATION FINANCIÈRE

Une « indemnité kilométrique vélo » de 25 centimes par kilomètre est actuellement testée dans quelques entreprises françaises dans le but d'encourager les déplacements domicile-travail à vélo. A terme, le gouvernement étudiera la possibilité de généraliser cette indemnisation⁷, en fonction de son efficacité sur le report modal notamment.

LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

La mise en place de zone de « circulation apaisées » où la vitesse de circulation des automobilistes est réduite (zone limitée à 20 ou 30 km/h), permettant une augmentation de la sécurité des cyclistes.

CODE DE LA RUE DE LA VILLE DE REIMS

Suite aux changements qu'a connu la ville de Reims en matière d'aménagements (mise en place du tramway, requalification urbaine des quartiers) et afin d'accompagner l'évolution des pratiques de mobilité, un Code de la rue a été mis en place. Ce dernier a pour but de faire connaître ou de rappeler les règles élémentaires pour l'utilisation de la rue et forme les citoyens aux nouveaux usages. **Il permet d'aborder la question du partage de l'espace public en définissant les droits et devoirs de chacun vis-à-vis de l'occupation de ce dernier.** Ce guide pédagogique accessible à tous est disponible sur le site de la ville de Reims (Rubriques Mobilité-Déplacements).



Code de la rue de la ville de Reims

A télécharger sur le site internet de la ville de Reims

CE QU'IL FAUT RETENIR...

En milieu urbain, où un trajet sur deux fait moins de 3 kilomètres, la pratique de la marche et du vélo présente de nombreux avantages. En matière de qualité de l'air, les mobilités douces n'émettent pas de polluants et de gaz à effet de serre, sont peu bruyantes et l'exposition des piétons et cyclistes vis-à-vis de la pollution est généralement plus faible que celle des automobilistes. Leur usage plus répandu permettrait de diminuer la densité du trafic en milieu urbain et limiterait également les problèmes liés aux stationnements des véhicules. **Les bénéfiques en matière de santé** se font aussi ressentir puisque les usagers qui se tournent vers ce type de mobilité fournissent un effort physique réduisant alors le risque de mortalité de 40 %.

Toutefois, dans les villes françaises, la part modale du vélo ne représente que 2 % des déplacements et sa pratique se confronte à des difficultés techniques, spatiales, économiques ou encore culturelles. Des leviers peuvent être mis en place afin de promouvoir et favoriser l'usage de ce type de mobilité. Ces derniers consistent notamment à sensibiliser les populations ou encore à renforcer les liens avec les politiques d'urbanisme et de logement en développant par exemple les conditions de stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation, les bureaux ou encore aux abords des gares.

6 / Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : www.developpement-durable.gouv.fr/25-mesures-pour-encourager-le-velo.html.

7 / Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : www.developpement-durable.gouv.fr/Favoriser-les-mobilites-douces.html.

8 / Ville et Eurométropole de Strasbourg : www.strasbourg.eu/developpement-rayonnement/transports-et-infrastructures/exemplarite-strasbourg/strasbourg-ville-en-marche