

#15 Donner la priorité aux mobilités actives (marche, vélo) dans l'espace public.

*Cette fiche technique a été réalisée avec l'aide de la FUB.
Voir également les mesures 8, 11, 14, 16, 17 et 23.*

Contexte et enjeux

Faciliter le transfert vers les mobilités actives est un des leviers à actionner pour atteindre les objectifs de réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. De plus, la pratique régulière de la marche ou du vélo est un outil de santé publique, prévenant la plupart des pathologies et maladies chroniques qui résultent d'un manque d'activité physique.

L'objectif pour les collectivités est d'augmenter la part des déplacements effectués à pied ou à vélo, remplaçant ainsi l'usage de modes de transports plus polluants, en particulier sur les petites distances (la moitié des trajets en voiture en ville font moins de 3 km en moyenne, 40% des trajets moins de 2 km, et 20% moins de 800 mètres). Des collectivités de plus en plus nombreuses se sont données l'objectif d'atteindre 15% des déplacements effectués à vélo à l'horizon 2030, multipliant par cinq la part modale moyenne actuelle du vélo. L'objectif étant aussi fixé dans la politique pluriannuelle de l'énergie à 12,5% en 2030, pour laquelle toutes les collectivités sont concernées.

La mise en place éparse et faible des équipements cyclables actuels en ville ne peut cependant pas suffire pour multiplier par 2, 3 ou 4, le nombre de cyclistes régulier-es. Aux Pays-Bas le vélo est utilisé dans 27% des déplacements, au Danemark dans 18% des cas : c'est 8 et 6 fois plus qu'en France, et le fruit d'une politique très volontariste de développement du vélo comme mode de déplacement, qui fut historiquement associée à la modération du trafic routier (deux-roues motorisés inclus) et de sa vitesse.

Niveaux

- 1** Modérer la vitesse automobile sur au moins une partie de la commune (zone 30, zone de rencontre), généraliser les doubles sens cyclables et les « cédez le passage cycliste au feu », et installer un nombre suffisant de places de stationnements vélos (près des commerces, des arrêts de bus, des services publics, à l'intérieur des écoles...).
- 2** Mettre en place au moins une zone de circulation apaisée effective, et au moins quelques aménagements cyclables sur des axes structurants (bandes larges ou mieux, pistes)
- 3** Rendre cyclable tout le bassin :
 - modérer partout la vitesse et le trafic automobile ;
 - définir un réseau cyclable hiérarchisé et qualitatif (quelques axes en site propre, une capillarité assurée en bandes cyclables ou zone de circulation apaisée selon les caractéristiques de la commune) ;
 - garantir un montant minimal dédié au développement au vélo de 25€ par habitant-e par an sur le mandat.

En pratique

Les intercommunalités, généralement responsables de la politique des transports sur leur territoire, disposent de **plusieurs outils réglementaires** pour y donner la priorité aux mobilités actives.

- Produire un Plan de Déplacement Urbain (PDU) est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100.000 habitant-es (et est possible et utile pour les autres). Il s'agit d'une démarche de planification sur 10 ans pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements. Le PDU se traduit par la mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture particulière : du développement des transports collectifs, de la pratique du vélo, de la marche à pied, de nouveaux services, etc. ;

- La collectivité peut aussi produire un schéma directeur cyclable (ou modes actifs dans une approche mixte marche et vélo) afin de programmer et planifier une politique cyclable (ou de modes actifs) en relation avec la politique globale des déplacements sur le territoire ;
- L'échelle pertinente est généralement l'intercommunalité, mais il peut également être intéressant de travailler avec le département pour favoriser la continuité entre communes des réseaux de mobilité active.

Le retour des piéton-nes et des cyclistes en ville est indissociable d'un **projet de « ville sans voiture »** et d'un meilleur partage de l'espace public, tel que développé dans la fiche technique de la mesure 16, en bref :

- Modérer partout la vitesse et le trafic automobile (ville à 30 par exemple) ;
- Créer des zones de circulation apaisées, propices à la pratique du vélo et de la marche (limitation des vitesses dans certaines rues ou quartiers ou dans toute la ville, de manière permanente ou sur certaines périodes) à 20km/h ou 30km/h en concertant les habitant-es et usager-es en amont ;
- Dans ces zones apaisées, supprimer progressivement les feux et stops devenus inutiles, favoriser la priorité à droite, généraliser sur l'ensemble des voiries les doubles sens, les sas vélo et les « cédez le passage cyclistes » en carrefour à feux, l'ouverture des couloirs bus aux cyclistes, etc. Dans les axes restant limités à 50km/h ou plus, créer des aménagements cyclables spécifiques et sécurisants (pistes larges et protégées).

Un autre élément central pour favoriser la pratique du vélo est de mettre en place **un réseau d'aménagements cyclables attractifs, sécurisés, continus, efficaces maillant le territoire**. Il s'agit à la fois des itinéraires dans des voies partagées dans les zones de circulation apaisée, et de pistes cyclables en site propre ailleurs, voire de Réseaux Express Vélo (REV) pour les liaisons inter-agglomérations.

- Traiter notamment les discontinuités cyclables, en limitant les détours et les obstacles pour les cyclistes, à travers le développement de nouvelles pistes, l'autorisation du contre-sens sur les rues à sens unique, les cédez le passage cycliste au feu, les goulottes dans les escaliers, les barrières pivotantes... ;
- S'assurer enfin de la qualité des aménagements cyclables et de leur entretien.

Au delà des aménagements cyclables, **plusieurs facteurs facilitent la pratique du vélo** :

- Développer des offres de stationnement vélo sécurisés, équipés et accessibles, en priorité dans ou à proximité des pôles générateurs de déplacements (gares, services publics, bureaux, écoles, pôles multimodaux etc).
- S'appuyer sur la signalisation des itinéraires afin d'accompagner et guider les cyclistes et penser le réseau cyclable conjointement aux autres réseaux de modes actifs de déplacements afin de favoriser l'intermodalité. Cela passe par une meilleure offre de stationnement pour les vélos à proximité des arrêts de transports en commun (par exemple sous la forme de box sécurisés, à proximité des arrêts de bus, de parkings en périphérie ou d'aires de covoiturage), ou bien, dans la mesure du possible, ouvrir la possibilité d'embarquer les vélos dans les trains, métros, trams, bus et autocars, etc. ;
- Développer la location vélo toutes durées (classique ou électrique) : le vélo en libre service, mais également le prêt étudiant, la mise à disposition longue durée aux salarié-es d'entreprises, etc. ;
- Travailler avec les établissements scolaires, les entreprises de plus de 100 salarié-es, et les bailleurs sociaux pour encourager l'usage du vélo. Il est pour cela possible de s'appuyer sur le programme Alvéole (<https://www.programme-alveole.com/>), qui finance l'installation de stationnement et l'accompagnement des personnes vers la mobilité à vélo. Faciliter la (re)mise en selle des enfants et adultes en leur apprenant à se déplacer dans le trafic, notamment en travaillant avec/en soutenant des vélo-écoles associatif ;
- Pour faciliter l'accès au vélo pour tou-ttes et apprendre à l'entretenir correctement, soutenir la création, le développement et la pérennisation d'ateliers vélo participatifs et solidaires basés sur le réemploi de vélos inutilisés et l'apprentissage de gestes simples de mécanique par les cyclistes.

Pour **favoriser la pratique de la marche** :

- Comme pour le vélo, adopter un plan/schéma piéton pour réduire au maximum les effets de coupures, jalonner, rendre agréable les trajets piétons. S'appuyer également sur la signalisation afin d'accompagner et guider les piéton-nes ;
- Plus généralement, une ville « marchable » est réellement accessible aux piéton-nes, mais aussi hospitalière, pratique et, idéalement, agréable. Cela passe par des commandes des feux de signalisation favorables aux piéton-nes, une aide pour la traversée des routes principales, le déblayage de la neige sur les chemins piétons en hiver et l'ombrage pour le confort d'été ;
- Accompagner également les personnes à mobilité réduite (par ex. abaissement des trottoirs) plus que minimum requis (voir également la mesure 23).

Sensibilisation et participation :

- Multiplier les campagnes de sensibilisation aux avantages de la marche et du vélo, mais également à destination des conducteur-trices sur le respect des cyclistes (surveillance des angles morts, usage du clignotant, etc.) ;
- Consulter les usager-es et/ou leurs représentant-es lors des projets d'aménagements. Il est par exemple possible de proposer un arpentage collectif pour partager et vivre ensemble l'espace d'un point A à B pour valider collectivement le tracé de pistes cyclables, l'installation de bancs publics, l'intégration d'espaces verts avec des plantes mellifères, etc.

Arguments et idées reçues

Contrairement à une idée reçue, le centre-ville, apaisé, reste très populaire. L'accès y est aisé par le tram et pour les piéton-nes

https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Commerces/depliant_velo_et_commerce_-_2013_bd.pdf

Développer l'usage du vélo, c'est le chaos garanti ?

Les chiffres probants manquent pour mesurer des comportements d'incivilités des cyclistes. Par exemple, quand ils ou elles sont impliqués dans un accident, elles ne sont responsables que dans 29% des cas, contre 59% chez les automobilistes, dont les incivilités sont également moins visibles (oubli du clignotant, passage au feu orange, rouler à plus de 65km/h en ville).

Les cyclistes sont aussi coupables d'infractions, mais cela peut être lié la plupart du temps aux aménagements cyclables plus prévus pour un usage de loisir, qu'un véritable moyen de transport quotidien ou de travail (pour les livreur-ses). Le vélo perd en effet en rapidité et efficacité lorsque les aménagements ne sont pas pensés et optimisés pour le vélo (feux synchronisés à la vitesse des voitures mais pas des vélos obligeant à des arrêts réguliers, bandes cyclables régulièrement utilisées comme stationnement par les automobilistes...)

Le vélo, c'est dangereux pour la santé ?

Ce serait plutôt faire de ne pas faire de vélo qui serait dangereux.

- Pour lutter contre la sédentarité tout d'abord (90 % des adultes étant aujourd'hui sédentaires plus de 3 heures par jour) : il est estimé que parmi les individus allant travailler à vélo le risque de mortalité est plus faible de 28% par rapport à ceux utilisant la voiture (Étude vélo, Danemark 2005 : <http://www.cycle-helmets.com/denmark.pdf>)
- Le vélo est non seulement un bon moyen de lutter contre la pollution de l'air, mais l'exposition à la pollution du ou de la cycliste est deux fois moins élevée sur une piste séparée que dans la circulation automobile et 30% moins élevée dans les couloirs de bus, par rapport à l'automobiliste. Il existe un risque d'hyperventilation, qui peut toutefois être atténué en roulant à allure modérée pendant les pics de pollution (étude Airparif 2009 : https://www.airparif.asso.fr/_pdf/publications/cp_velo_20090217.pdf)
- Entre 2000 et 2010, le nombre de cyclistes tués-es a diminué de 6% pour une hausse de l'usage du vélo. La même année, le taux de mortalité à vélo est le plus faible de tous les modes de déplacements avec des accidents mortels à vélo qui représente 5% du nombre total d'accidents mortels sur la route en 2016, contre 50% pour la voiture ou 16% pour les piéton-nes. De plus, plus le trafic cycliste est important, plus la sécurité des cyclistes augmente (augmentation des infrastructures cyclables, cyclistes plus pris.es en compte...) Chiffres sécurité routière 2016 : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/espace-presse/publications-presse/bilan-definitif-de-l-accidentalite-routiere-2016>

Tout le monde ne peut pas faire de vélo ! Oui et non...

Il existe des modèles très variés de vélos qui peuvent s'adapter aux capacités de la plupart : vélo-école, vélos à assistance-électrique, vélos adaptés (handicap), vélo-cargos (famille et logistique), vélos pliants (manque de stationnement dans l'habitat), etc. Mais si tout le monde ne peut pas faire de vélo, il reste qu'une ville adaptée aux vélos et aux piéton-nes reste également mieux adaptée aux personnes à mobilité réduite (moins de voitures et rééquilibrage de l'utilisation de l'espace public, augmentation de la proportion des places de stationnement adaptées et réservées aux personnes handicapées...)

<https://www.fub.fr/moi-velo/velos/chaque-usage-son-velo>

Ces communes qui l'ont déjà fait

Grenoble, Bordeaux, Strasbourg : centre-ville à 30 km/h ; et **Nantes** : centre-ville à trafic limité (pour la population mitoyenne et les véhicules utilitaires)

Perpignan : un nouveau Schéma directeur cyclable a été adopté au Conseil municipal en 2015 pour promouvoir l'usage du vélo tout en développant un réseau cyclable continu et sécurisé (180 kms de zones 30 et d'aménagements cyclables, sur les 7 dernières années, soit un total de plus de 239 km d'aménagements réalisés (contre 59,43 km en 2008).

Ainsi 55 % de la voirie aménagée pour les piéton-nes et vélos (contre 13,21 % en 2008)).

La Ville de Perpignan a également mis en place un jalonnement des itinéraires cyclables avec des panneaux spécifiques (une quinzaine d'itinéraires pour une dizaine de mentions différentes), étendu chaque année.

Elle travaille enfin avec une association, "La Casa Bicicleta", à la fois lieu d'information et atelier participatif de réparation, qui propose, dans le cadre de ce contrat, des ateliers d'initiation au vélo dans les quartiers prioritaires.

Ressources

Ademe et RAC, Développer le réseau et les infrastructures cyclables

<https://www.territoires-climat.ademe.fr/ressource/567-209>

Ademe et RAC, Développer le réseau piétonnier

<https://www.territoires-climat.ademe.fr/ressource/566-208>

La FUB, fédération des usagers de bicyclette (<https://www.fub.fr>),

son baromètre des villes cyclables (<https://www.parlonsvelo.fr/>),

et ses conseils aux collectivités (<https://www.parlons-velo.fr/je-suis-une-collectivite>)

FUB, « Vélo, des clés pour réussir la transition »

http://www.fubicy.org/IMG/pdf/velo_-_des_clefs_pour_reussir_la_transition.pdf

Olivier Razemon, Le pouvoir de la pédale, 2014, et son blog Le Monde : <http://transports.blog.lemonde.fr/>

Les ateliers vélo participatifs et solidaires en France

<http://www.heureux-cyclage.org/les-ateliers-en-france.html>

Pour préparer la politique vélo de la collectivité, il est possible de faire appel à l'ADEME.

L'appel à projets « Vélo et territoires », opéré par l'ADEME, a pour objectif d'accompagner les territoires de moins de 250 000 habitants pour leur permettre d'anticiper la mise en oeuvre du fonds vélo. Il permet de financer des études, des services vélo et des campagnes de communication.

Il est également possible de solliciter le fonds national vélo (d'un montant de 350 millions d'euros sur sept ans - qui a pour objectif de co-financer la résorption des « coupures » (points noirs) et l'aménagement d'axes structurants), ou la Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) (dont une partie des fonds (100 millions d'euros par an) sont consacrés aux aménagements vélo - à solliciter auprès des préfet-es de région)