

Acteurs et Enjeux du Secteur Transport

Sujet n°9

Développer les modes actifs



CLOU Noémie
MAHEU Mélanie
MOUILLERON Nicolas
ROUSSEAU Milaydi

Sommaire

Introduction	3
<u>Partie 1</u> : Un constat sans précédent et des enjeux majeurs	4
A. Une situation actuelle nuancée sur le territoire français	
B. Des enjeux conséquents qui émergent clairement	
<u>Partie 2</u> : De nombreux outils à disposition et l'engagement d'initiatives	7
A. Le Plan d'Actions pour le développement des Mobilités Actives (PAMA)	
B. Les modes actifs dans les documents d'urbanisme	
C. Le code de la route pour encourager l'usage des modes actifs	
D. De nombreux acteurs pour développer la mobilité active	
<u>Partie 3</u> : Des difficultés rencontrées et des solutions à envisager	15
A. Les difficultés de mise en œuvre rencontrées	
B. Quelques solutions déjà proposées et d'autres à envisager	
Conclusion	17
Bibliographie	17

Introduction

Le secteur des transports est actuellement en expansion et en restructuration, en raison des nouvelles politiques plus respectueuses de l'environnement. C'est une volonté généralisée que l'on observe dans l'ensemble des pays développés.

Les modes ont ainsi fait leur retour dans la société actuelle. Il s'agit de moyens de se déplacer qui utilisent la force humaine. On pense en premier lieu au vélo et à la marche à pied, mais cette notion inclue également la trottinette, le roller, le skateboard, le ski, etc.

Après une mauvaise prise en compte des modes actifs par le passé, l'observation de leur retour dans la société d'aujourd'hui soulève de nombreux enjeux. Le contexte actuel est pourtant relativement complexe, avec notamment les moyens en baisse des collectivités, qui sont un acteur majeur dans le développement de ces modes actifs.

Nous allons en particulier nous intéresser au vélo et à la marche à pied dans ce dossier, mais les éléments d'analyse peuvent également s'appliquer à la majeure partie des modes actifs existants.

Nous avons choisi de centrer notre étude sur les modes actifs à l'échelle française, afin de mieux comprendre notre territoire. Certains exemples étrangers, notamment européens, pourront toutefois appuyer nos propos, étant donnés les avancées relativement intéressantes de certains pays dans ce domaine.

Dans ce dossier, il s'agit de comprendre la situation actuelle pour soulever les enjeux essentiels liés aux modes actifs, puis d'analyser les outils et les initiatives présentés en France, pour finalement considérer les difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre de ces modes et tenter d'y répondre au mieux en explorant différentes solutions.



Partie 1 : Un constat sans précédent et des enjeux majeurs

Il s'agit, dans cette première partie, de dresser un bilan de la situation actuelle des modes actifs en France, en se focalisant sur l'utilisation du vélo et de la marche à pied pour se déplacer en ville, afin de mettre ensuite en évidence les enjeux associés à ces pratiques.

A. Une situation actuelle nuancée sur le territoire français

Alors que la voiture détient toujours une part modale assez importante dans les déplacements urbains (70 %), l'usage du vélo s'est accru ces vingt dernières années, notamment dans les grandes agglomérations. De nombreuses enquêtes ménages-déplacements réalisées en France métropolitaine permettent de chiffrer ces réalités.

Globalement, seuls 2 % des déplacements sont réalisés en vélo, mais des villes françaises telles que Strasbourg et Lyon sont des modèles en matière de réinsertion du vélo comme mode utile de déplacement dans le paysage urbain. Par exemple, Strasbourg compte 12 % des déplacements en vélo. Néanmoins, toutes les villes de France ne suivent pas cette progression et la place du vélo reste faible, voire très faible, à certains endroits (2 % à Mulhouse par exemple). Bien souvent, les usagers du vélo sont des hommes, plutôt jeunes, des élèves ou des actifs, ainsi que des professions de cadres.

On pourrait également se demander pour quels motifs le vélo serait adopté. Les déplacements domicile-travail occupent 23 % de ces motifs, mais les déplacements vers les commerces de proximité s'élèvent tout de même à 11 %, avec un trajet en vélo qui dure en moyenne 17 minutes. Il est souvent préféré pour les déplacements courts, mais aussi pour accéder à la gare avant un trajet en train ; on remarque là l'importance de l'intermodalité.

La marche à pied, quant à elle, confirme de plus en plus son statut de mode actif. Souvent considérée comme une activité sportive, elle est devenue un mode de déplacement à part entière. Par exemple, elle représente 34 % des déplacements sur Lyon-Villeurbanne et près de 39 % en Ile de France, en étant le premier mode de déplacements. De manière générale, en centre-ville, pour un déplacement de moins d'un kilomètre, la marche représente près de 80 % de la part modale. On estime à près de 40 % de la population les personnes qui n'ont jamais recours à la marche. Cependant, la marche reste un mode relativement féminin, contrairement au vélo.

Derrière ces résultats numériques illustrant la relative montée en puissance des modes actifs, mais aussi les différences spatiales marquées de leur usage, se cachent plusieurs enjeux d'ordres divers auxquels se doivent de répondre ces modes, étant donné le contexte actuel.

B. Des enjeux conséquents qui émergent clairement

Nous déclinons les enjeux liés aux modes actifs selon les différentes sphères qu'ils impactent. Nous traiterons ainsi les enjeux environnementaux, sanitaires, urbains, économiques et sociaux.

Enjeux environnementaux

Dans un contexte mondial où les préoccupations environnementales pour le devenir de notre planète sont au cœur des débats, le développement des modes actifs tels que la marche à pied et le vélo s'affiche comme un levier d'actions dans une logique de promouvoir une politique de déplacements durables.

Tout d'abord, avec la prédominance de l'usage de la voiture dans les déplacements, l'enjeu majeur semble être la diminution de la pollution en milieu urbain. Du fait de la concentration de véhicules dans un

espace plus ou moins restreint, on peut penser que cette pollution citadine est significative. De plus, le parc automobile français étant en majorité Diesel (plus de 70 %), les émissions de particules fines sont d'autant plus importantes. De même, la congestion fréquente des axes de circulation en ville ne favorise pas la diminution de ces rejets.

Ainsi, dans une situation de changement climatique où le secteur transport génère plus de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, les modes actifs, puisqu'ils ne nécessitent par définition aucun système de motorisation, permettent de répondre à ces enjeux environnementaux.



Enjeux sanitaires

A l'heure où la santé publique ne peut être mise de côté, les populations citadines se retrouvent systématiquement impactées par ces modes de déplacements.

De prime abord, les effets de la pollution sur la santé sont incontournables. En effet, au-delà de l'impact purement environnemental de la pollution, c'est l'environnement au sens large qui est touché, notamment l'Homme. La pollution de l'air, bien qu'étroitement surveillée par des indicateurs performants comme ATMOSF'Air Bourgogne, demeure un problème. Elle peut occasionner des gênes respiratoires plus ou moins importantes selon l'individu, voire même des maladies. Cependant, il est vrai que la détermination précise du lien entre la pollution et les risques pour la santé reste délicate. C'est la raison pour laquelle plusieurs études sont en cours d'élaboration pour mieux expliciter ces liens de causalité.

Néanmoins, de par nos modes de vie très occidentalisés et notre alimentation très riche, les modes actifs seraient une solution ambivalente. Le vélo et la marche à pied seraient non seulement utiles pour nos déplacements quotidiens indispensables mais aussi pour prévenir et lutter contre l'obésité. En effet, l'obésité est actuellement un fléau dans nos sociétés. D'après le ministère des affaires sociales, de la santé et des droits des femmes, près de 15 % de la population adulte française serait obèse, d'où la nécessité d'agir en conséquence. Les campagnes massives de sensibilisation sur le régime alimentaire de cinq fruits et légumes par jour et les 30 minutes de marche quotidiennes pourraient s'accompagner d'une incitation à l'usage des modes actifs ; d'autant plus que les objectifs visés sont complémentaires.

Ainsi, la diminution des risques de santé publique s'avère être un enjeu important encouragé par les modes doux.



Enjeux urbains

L'utilisation des modes doux pour une mobilité durable concerne réellement le domaine de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. L'espace urbain a été pensé de manière à ce qu'il facilite l'accès à une concentration de services et d'activités variés. Le phénomène d'urbanisation s'est réalisé assez rapidement et chaque ville a finalement sa propre organisation, bien que l'on puisse retrouver des éléments communs à toutes les villes.

De la manière dont elles ont pu être pensées et construites, les villes françaises favorisent en quelque sorte l'usage de la voiture. Ce n'est que depuis ces vingt dernières années que les modes doux ont vu le jour dans le paysage urbain. Un problème d'accessibilité au centre-ville se pose alors. Les voiries n'ont pas été aménagées pour accueillir ces modes doux en toute sécurité, surtout que les différences de vitesses selon les modes sont importantes. Il s'agit donc, non pas de détruire puis de reconstruire la ville, mais plutôt de porter des améliorations à l'existant afin que les différents usagers se partagent la voirie dans de bonnes conditions.

Ainsi, la question de l'organisation et de l'accessibilité urbaine pour tous est un enjeu à part entière soulevé par les modes actifs.



Enjeux économiques et sociaux

Dans le contexte actuel de crise mondiale, le volet économique souligné par l'usage des modes doux est inéluctable et ne peut être dissocié du volet social auquel il se rapporte.

D'après l'INSEE Première, en 2004, les ménages français ont consacré à la fonction transports environ 15 % de leur budget. D'ailleurs, ce budget dédié au transport aurait tendance à augmenter chaque année, les besoins de déplacement se faisant de plus en plus ressentis. En effet, dans les mentalités actuelles, une mobilité active serait vecteur d'une certaine intégration sociale, ce qui n'était pas forcément le cas auparavant.

Il est clair que le développement des modes doux ne peut répondre seul aux enjeux de mobilité actuelle. Ils sont souvent associés à l'utilisation des transports collectifs, qui se doivent d'adopter des horaires adéquats de manière à implémenter une intermodalité profitable. Au vu de la hausse des coûts de l'énergie, notamment avec l'augmentation du prix du carburant, les modes actifs favoriseraient la baisse des coûts de transport pour les usagers ; cela réduirait également les fragilités des ménages face aux coûts de la mobilité et en permettrait d'améliorer leur qualité de vie. Par ailleurs, de par leur efficacité pour les déplacements quotidiens et leur complémentarité avec l'offre de transports collectifs, ces modes peuvent procurer plaisir et intérêt à l'utilisateur.

Les enjeux qui se dégagent seraient la baisse des dépenses relatives au transport, pour une meilleure compétitivité des territoires, mais aussi la conservation d'une qualité de vie correcte et d'une certaine équité sociale, en évitant les fractures socio-spatiales en milieu urbain.



Les modes actifs sont donc concernés par de nombreux enjeux environnementaux, sanitaires, urbains, sociaux et économiques en France, mais également dans l'ensemble des pays développés.

Au vu de ce constat, il semble primordial d'augmenter la part modale de ce moyen de transport revenu dans l'air du temps.

Partie 2 : De nombreux outils à disposition et l'engagement d'initiatives

A. Le Plan d'Actions pour le développement des Mobilités Actives (PAMA)

Les différents responsables des politiques de transport affichent une volonté commune : promouvoir la marche à pied et le vélo. Le 3 juin 2013, le ministre des transports, Frédéric Cuvillier, a organisé la première réunion du comité de pilotage chargé d'élaborer un plan national d'actions. Ce comité est constitué de représentants de l'ensemble des acteurs des mobilités actives : l'État, les collectivités territoriales, les autorités organisatrices, les industriels et les associatifs.

L'élaboration de ce plan s'est organisée autour de six axes, pilotés par les différents ministères concernés, dont les objectifs ne sont pas encore chiffrés.

Axe 1 : Développer l'intermodalité transports collectifs / modes actifs

L'intermodalité présente un potentiel important dans le développement des modes actifs. En effet, elle assure la continuité et la complémentarité entre les transports en commun et les modes actifs.

Pour cela, des aménagements pour permettre aux cyclistes de déposer leur vélo en toute sécurité doivent être aménagés, notamment dans les gares. Les usagers doivent également pouvoir emmener leur vélo avec eux, notamment dans le train. Actuellement, les possibilités d'emporter son vélo dans le train sont peu claires et inégalement réparties sur le territoire. Les réservations sur Internet doivent être facilitées pour les cyclistes, et les trains plus adaptés à l'accueil des vélos.

Il est également programmé de développer l'info-mobilité, afin de faciliter les calculs d'itinéraires, incluant les voies piétonnes et cyclables, mais aussi les disponibilités des vélos en libre-service.



Axe 2 : Partager l'espace public et sécuriser les modes actifs

Le développement des modes actifs nécessite des aménagements, afin de sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons. Dans les cas où la séparation entre les différents modes n'est pas possible, il est nécessaire d'organiser le partage de la voirie publique.

La mise en place du « principe de prudence », à travers notamment une modification du code de la route en faveur des piétons, a déjà commencé à améliorer le respect des usagers motorisés vis-à-vis des usagers les plus vulnérables, grâce entre autre à des sanctions plus lourdes et à des interdictions d'accès aux abords des passages pour piétons.

Il est maintenant envisagé de généraliser le double sens de circulation pour les cyclistes dans les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h et d'autoriser les usagers motorisés à franchir une ligne continue pour doubler un vélo si la visibilité le permet.

Ce plan d'actions cherche également à élargir le panel des réglementations à disposition des collectivités territoriales, en faisant par exemple entrer dans la législation le concept de « voies centrales banalisées » afin de le développer.

De plus, les conditions de circulation des engins de déplacement personnel (EDP), à savoir rollers, trottinettes, fauteuils électriques, gyropodes, etc. doivent être clairement définies, tout comme les modalités de partage des espaces publics entre les piétons, les cyclistes et les autres usagers.

Enfin, les risques liés aux poids lourds doivent être intégrés à des formations spécifiques.

Axe 3 : Valoriser les enjeux économiques liés à la pratique du vélo

A l'origine de nombreux bienfaits, aussi bien sanitaires, économiques, qu'environnementaux, les modes actifs manquent de popularité. C'est pourquoi il est proposé d'expérimenter une indemnité kilométrique avec des entreprises volontaires. Cette mesure est mise en place en collaboration avec l'Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Énergie (ADEME), qui en évaluera l'impact sur l'évolution de la part modale du vélo, mais aussi les effets sociaux tels que l'assiduité des salariés ou les maladies notamment.

Par ailleurs, le vélo est également à la base de nombreux emplois, en particulier locaux. C'est un secteur qui dynamise l'économie locale et doit donc être valorisé. Pour cela, il est prévu de soutenir les filières de réemploi des vélos, et de développer les formations dans le domaine cycliste.

Axe 4 : Prendre en compte les politiques de mobilité active dans l'urbanisme, le logement et notamment le logement social

Pour développer les modes actifs, il est nécessaire que les personnes aient envie d'utiliser ces modes de déplacement. En effet, les espaces publics doivent être aménagés pour faciliter le déplacement des cyclistes et des piétons, en le rendant agréable, par exemple en limitant le trafic automobile ou en dégagant les trottoirs.

De plus, des parcs à vélos doivent être mis à la disposition des usagers. Ainsi, l'installation de stationnements sécurisés pour les vélos semble indispensable dans les immeubles de bureaux qui proposent des stationnements pour les automobiles.

Axe 5 : Développer les itinéraires de loisir et le tourisme à vélo

De nos jours, le tourisme à vélo se développe et doit faire face à une demande de plus en plus importante. En effet, il incarne l'authenticité, la nature, le bien-être... Les grands itinéraires cyclables contribuent par ailleurs grandement au développement économique. C'est pourquoi ils doivent être considérés dans une plus grande mesure. Aujourd'hui, les séjours à vélo représentent 3 % de l'ensemble des séjours touristiques et l'objectif est d'atteindre les 6 % en 2020. Il est donc proposé de promouvoir le tourisme à vélo, dans la mesure où il mêle développement économique, éco-mobilité, valorisation du patrimoine et aménagement du territoire. Il s'agit notamment d'étudier plus en profondeur les demandes de financements associées aux demandes de financement des aménagements cyclistes et pédestres.

Axe 6 : Faire découvrir les bienfaits de la marche et du vélo

Longtemps boudés par la société, les modes actifs peinent encore à convaincre les utilisateurs. Il s'agit donc de renforcer la communication autour des nouvelles actions menées pour les développer, en particulier de créer des vélo-écoles, notamment dans les villes de plus de 100 000 habitants, et de poursuivre le travail l'instance de coordination pour « l'apprentissage de la mobilité à vélo », qui a déjà créé le certificat de qualification professionnelle (CQP) « Educateur mobilité à vélo ». Il est également programmé d'intensifier l'apprentissage du vélo à l'école et dans les centres de loisirs, en partenariat avec l'éducation nationale et les collectivités locales, et enfin de promouvoir la semaine du vélo dans les écoles et collèges.

Il s'agit également d'impliquer l'État dans l'organisation du congrès Vélocity, qui aura lieu à Nantes en 2015.

B. Les modes actifs dans les documents d'urbanisme

Le développement des aménagements cyclables et piétons contribuent à atteindre les objectifs d'économie d'énergie figurant au Grenelle de l'environnement. La réalisation de tels réseaux, favorisant le développement des modes actifs, contribue au développement durable, qui se trouve être à la base des documents d'urbanisme.

La prise en compte des itinéraires de voirie douce dans ces documents de planification territoriale doit permettre de limiter l'effet de coupure dans les déplacements, et ainsi de développer les modes actifs et d'utiliser des outils cohérents. En effet, les différents documents de planification territoriale doivent aborder la question en adéquation avec leur territoire. Le tableau suivant résume les niveaux d'intégration des modes actifs dans les documents d'urbanisme (CERTU 2004) :

	SCoT	PLU
Modes actifs	Principe de liaisons douces, voire de schéma directeur vélos	Réservation d'emprises qualité des cheminements et des espaces publics
Stationnement	Principes de localisation des parcs relais, politiques de stationnements	Réservation d'emprises pour les parcs à créer, normes de stationnements voitures et vélos pour les bâtiments, aires de stationnement au sein des entreprises / surfaces commerciales / etc.

Les modes actifs dans les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT)

Les Schémas de Cohérence Territoriale abordent la question des modes actifs à l'échelle intercommunale. Ils intègrent les notions de continuité et de qualité de l'itinéraire, et leur donne une importance particulière dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

Le SCoT a la possibilité de mettre en place une politique de développement des voies cyclables, à une échelle qui va au-delà du cadre de la ville. Cela permet d'étendre le réseau cyclable dans des zones peu ou pas desservies par les transports en commun.

De plus, il gère la continuité des réseaux de voies cyclables et piétonnes, mais également la localisation des parcs relais, ainsi que le stationnement des vélos. Ce dernier principe est d'ailleurs présenté dans la loi d'engagement national pour l'environnement (ENE) du 12 juillet 2010, dont l'article 17 I 2° IX prévoit que le SCoT peut imposer un nombre minimal de stationnements aux abords des points desservis par des transports publics réguliers.

Bien que chaque territoire ait une identité qui lui est propre, on se rend compte que de nombreux SCoT présentent des principes similaires pour développer les modes actifs. Ces grands principes reposent

essentiellement sur la continuité des liaisons douces et le stationnement des vélos, sans oublier la sécurité, aussi bien des usagers que des véhicules.

Prenons quelques exemples. Suivant les secteurs géographiques, le SCoT se trouve plus ou moins contraints par son entourage, et les réseaux de voies dites douces sont plus ou moins denses. Les politiques mises en place restent toutefois très similaires, avec la même idée de fond : assurer la continuité du réseau et proposer d'avantage de stationnements sécurisés pour les vélos.

Les modes actifs dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)

Le Plan Local d'Urbanisme intègre les modes actifs à l'échelle communale, voire intercommunale, en cohérence avec les orientations du SCoT.

Le PLU se décline en plusieurs documents. En général, la question du développement des modes actifs est abordée dans le projet d'aménagement et de développement durable, non prescriptif. La loi ENE permet notamment au PLU de fixer des normes plafonds en matière de stationnement automobile : « Lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation. » (Loi ENE, article 19 I 3°)

La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) réglemente également les travaux de voirie de type élargissement, qui peuvent être menés par les maires dans leur commune. En effet, l'article 20 de cette loi, codifié à l'article L228-2 du code de l'environnement stipule que les gestionnaires de voiries urbaines « à l'occasion de réalisations ou de rénovations des voies urbaines à l'exception des autoroutes et voies rapides devront mettre au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

Ces réglementations ne doivent pas être prises à la légère par les collectivités : si à l'occasion de l'aménagement ou la rénovation d'une voirie, il n'est pas prévu de voie de circulation pour les cyclistes alors que le lieu le permet, la réalisation des travaux peut être rediscutée. Le non-respect de l'article L228-2 du code de l'environnement peut conduire à l'annulation des délibérations approuvant le projet, soit par la voie d'un déféré préfectoral, soit à la demande d'un administré ou d'une association d'usagers cyclistes. Une telle annulation peut avoir un impact budgétaire direct sur le projet, dans la mesure où elle peut mener à des études complémentaires, voire à de nouveaux aménagements. Au-delà de la dimension financière, le maire peut lui-même être pénalement en cas d'accident d'un cycliste si les aménagements n'avaient pas été prévus.

Prenons quelques exemples concrets de mesures prises au niveau de PLU et des SCoT associés.

Commune	SCoT	PLU
Roanne (SCoT Roannais)	Mettre en avant les voies de circulation douces existantes ou planifiées afin d'assurer la continuité des modes doux entre l'agglomération et les pôles structurants Demande au PLU d'étudier le stationnement des vélos, notamment dans l'habitat collectif, sur les lieux de travail, aux abords des gares et à proximité des pôles générateurs de déplacements	Emplacements réservés pour aménager des voies réservées aux modes actifs pour améliorer la qualité de déplacement des usagers
Reims (SCoT Reims Métropole)	Généraliser des liaisons douces afin d'assurer le respect du principe de continuité Développer l'intermodalité	Assurer la continuité du réseau cyclable Organiser l'intermodalité par l'acceptation des vélos dans les transports en commun Politique de stationnement des vélos par la mise en place de locaux pour les ranger dans les immeubles d'habitation et de bureaux, les commerces...

Escaudoevres (SCoT Cambrésis)	Gérer des coupures par l'intégration de nouvelles véloroutes et voies vertes sécurisées entre les communes voisines Prévoir la capacité des parcs de stationnement vélos	Réserver des emplacements pour des voies dédiées aux modes actifs
--	---	---

Ces exemples illustrent bien la compatibilité qui existe entre le SCoT et le PLU malgré leurs échelles d'application différentes. On constate que suivant les communes, la précision des mesures varient, tout comme leur implication dans le développement des modes actifs.

Les modes actifs dans les Plans de Déplacement Urbain (PDU)

Le plan de déplacement urbain est effectif sur un Périmètre de Transport Urbain (PTU), qui est une zone « à l'intérieur de laquelle les transports publics de personnes sont qualifiés de transports urbains et organisés par une autorité urbaine. » Le PDU définit l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation ainsi que le stationnement. Tous les modes de transport y sont abordés, ce qui met en avant les alternatives à la voiture particulière, tels que les transports en commun, mais aussi les modes actifs.

Depuis 2006, les PDU doivent également intégrer une évaluation environnementale, afin de favoriser les actions visant à diminuer les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

La mise en place d'un PDU est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il est fonctionnel pour une durée de 5 à 10 ans et doit être corrigé dans le cas d'une modification du PTU. Elaboré par l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU), le rôle du PDU a été renforcé par la loi SRU (loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain) en 2000. Cette loi met l'accent sur la cohérence territoriale, donc sur la relation entre planification urbaine et politiques de déplacement. Les PLU doivent donc être juridiquement compatibles avec les PDU, qui doivent eux-mêmes être compatibles avec les SCoT, lorsqu'ils existent.

Le PDU impose une coordination entre tous les acteurs concernés, afin d'établir un projet d'aménagement global. Il vise à atteindre les objectifs fixés par les lois LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs), LAURE et SRU. Ceci lui permet ainsi d'encadrer les réponses aux besoins de mobilité des habitants, tout en protégeant leur environnement et leur santé.

C. Le code de la route pour encourager l'usage des modes actifs

Le concept de code de la rue est né de la demande de plusieurs associations d'usagers dans le but de sécuriser et de favoriser la coexistence sur la voie publique. Déjà en place dans certains pays voisins, comme la Belgique, cette action a été lancée lors du congrès des villes cyclables à Lille en 2005. Le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) s'est vu confier son élaboration et fait des propositions à la Délégation à la Sécurité et la Circulation Routières (DSCR), qui ont ensuite été examinées par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR), avant transcription juridique.

Le principal objectif du code de la rue est d'assurer un meilleur partage de la voirie publique et de sécuriser les déplacements des usagers les plus vulnérables, et notamment les usagers des modes doux, au sein des villes. Ce projet se trouve être dans l'application du Grenelle de l'environnement et se décline en deux grandes orientations : l'une réglementaire, par des textes juridiques, et l'autre citoyenne, par la modification des comportements.

Le principe de prudence

Le principe de prudence a été retranscrit dans le code de la route français en 2008. Cette notion a été introduite en 1968 dans la convention de Vienne sur la sécurité routière, qui est un traité international mis en place pour faciliter la circulation sur les routes à l'international et harmoniser les différentes

réglementations. Son article 7.3 se formule ainsi : « Les conducteurs doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, et notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés. »

Pour mettre en place ce respect des autres usagers de la route, il est indispensable de modérer la vitesse des véhicules motorisés en agglomération, afin de réduire les distances d'arrêt, réduire la gravité des chocs et élargir le champ de vision. Concrètement, ce principe de prudence s'applique à travers deux concepts :

- La traversée des piétons : « Tout conducteur est tenu de céder le passage (...) au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre. » (Article R415-11 du code de la route)
- Les trottoirs : « Les véhicules doivent, sauf en cas de nécessité absolue, circuler sur la chaussée » (Article R412-7 du code de la route)

Les zones spécifiques

Différentes zones permettent d'adapter les limitations de vitesse au secteur traversé, en fonction de sa fréquentation par les cyclistes et piétons.

L'aire piétonne : comme son nom l'indique, seuls les piétons peuvent y circuler, ils y sont prioritaires sur tous les autres usagers (sauf le transport téléguidé). Les cyclistes y sont également autorisés, en se déplaçant à l'allure du pas et sans gêner les piétons. Le maire peut y autoriser le passage de véhicules motorisés de riverains et de desserte dans des cas exceptionnels. En revanche, aucun véhicule motorisé n'est autorisé à y stationner.

La zone de rencontre : créée en France en 2008, cette zone est ouverte à tous les usagers. Les piétons y sont prioritaires sur tous les véhicules (sauf les transports publics guidés). La vitesse y est limitée à 20 km/h et les véhicules ne peuvent y stationner que sur des emplacements aménagés. Le double sens cyclable y est généralisé. Entre 2008 et 2012, 300 zones de rencontres ont vu le jour.

La zone 30 : tous les usagers sont autorisés à circuler dans cette zone. La vitesse des véhicules y est limitée à 30 km/h, mais les piétons doivent appliquer la même réglementation que sur les voies où la vitesse est limitée à 50 km/h. Le double sens cyclable y est également généralisé et les piétons n'ont pas de priorité particulière, ils doivent emprunter les trottoirs existants.

La généralisation des double sens cyclables

Une rue en double sens cyclable est une rue à sens unique pour les véhicules motorisés, où les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens. Le décret 2008-754 généralise ce double sens cyclable dans les zones 30 et les zones de rencontre. Depuis 2008, il en est la règle de base. Les cyclistes et automobilistes peuvent plus facilement partager la voirie, sans se gêner et en toute sécurité. De plus, le sens unique vise à maîtriser la circulation automobile, mais pas à pénaliser les cyclistes. Cette nouvelle mesure permet d'assurer la continuité du réseau cyclable.

Le code de la route inclut donc une triple notion de respect mutuel entre tous les acteurs de la voie publique, de renforcement de la sécurité et d'écologie avec la favorisation des modes doux en ville.



D. De nombreux acteurs pour développer la mobilité active

Les modes doux, et plus particulièrement le vélo, représentent un fort potentiel de développement. En France, le vélo génère chaque année 4,5 milliards d'euros de retombées économiques et représente 35 000 emplois. L'arrivée des vélos en libre-service (VLS) dans les villes a séduit de nombreux adeptes de l'éco-mobilité, développant ainsi les modes actifs pour tous types de déplacements. De nombreux acteurs sont donc mobilisés pour répondre aux enjeux de mobilité durable.

L'État

L'État intervient dans le développement des modes actifs, dans la mesure où il fixe un cadre juridique adapté aux actions à mener.

En 2006, il a été décidé de nommer un coordonnateur de l'ensemble des politiques menées en faveur du développement des modes actifs, pour permettre une meilleure coordination entre les différents acteurs. Il travaille avec des représentants des ministères concernés, que sont les ministères de l'égalité des territoires et du logement, du développement durable, de la santé, de l'éducation nationale, de l'intérieur, des sports et du tourisme, ainsi qu'avec leurs représentants régionaux. Le coordonnateur a également un rôle d'écoute des collectivités locales, mais aussi des diverses associations d'élus, d'usagers, de professionnels et de techniciens.

Les collectivités locales

Les collectivités locales sont un acteur majeur dans le développement des modes actifs. En effet, elles mènent des politiques d'aménagement et d'incitation essentielles pour ce développement. C'est le cas notamment de tous les aménagements de voies cyclables et de voies vertes, qui favorisent les déplacements à vélo ou à pied, que ce soit pour se rendre au travail, ou alors pour le loisir ou le tourisme.

Les collectivités sont aussi à l'origine de l'aménagement de stationnements sécurisés pour les vélos sur l'espace public, en particulier dans les bâtiments d'habitations, aux abords des gares ou des pôles générateurs de déplacement, facilitant ainsi les déplacements intermodaux.

Les entreprises du secteur cycliste

L'industrie française a su être créative en matière de mobilité urbaine. En effet, avec ses vélos pliants et à assistance électrique (VAE), elle est à la pointe de l'innovation dans le domaine des vélos en libre-service. En France, on trouve des entreprises de renommée internationale dans la conception des vélos (Arcade, Décathlon, Easybike...), ainsi que dans les composants et les accessoires (Corima, Michelin vélo France, Vélox...), ou encore concernant le stationnement de ces vélos (Abri Plus, Aguidon Plus...).

Actuellement, on répertorie une quarantaine de stations de vélos en libre-service sur le territoire français. Ces stations ont des capacités allant de huit vélos à assistance électrique dans la station Montbéliard, aux 23 000 Vélib' répartis dans les 1 450 stations parisiennes et 300 de proche banlieue. Bien souvent, les opérateurs sont des entreprises de mobilier urbain. A titre d'exemple, l'entreprise ClearChannel qui fournit du matériel a proposé l'un des premiers systèmes de vélo en libre-service mondial, et le premier en France. JCDecaux est l'entreprise qui a lancé le Vélo'V à Lyon en 2005 et le Vélib' à Paris en 2007.

Les opérateurs de transport urbain peuvent proposer des services en lien avec les réseaux de transport en commun, comme c'est le cas à Lyon. Certaines collectivités ont quant à elle fait le choix de les déléguer à un service public indépendant des transports collectifs, comme c'est le cas à Strasbourg ou à Vannes.

Les entreprises du transport public

A l'échelle nationale, la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) autorise gratuitement le transport de son vélo démonté et mis dans une housse, dans tous ses trains. Le vélo non

démonté peut être monté à bords des Transiliens en dehors des heures de pointe, ainsi que dans les TER. Pour les autres trains, une réservation est nécessaire, pour un coup de 10 €. Des stationnements pour les vélos sont également aménagés dans certains trains, ce qui représente au total 25 000 places. De plus, la loi du 28 mai 2013 impose la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos dans les nouvelles gares et les gares existantes réaménagées, se trouvant sur le réseau ferré.

A une échelle plus locale, la règle autonome des transports parisiens (RATP) n'autorise pas le transport de son vélo dans le métro, le bus, le tramway, ni dans le funiculaire de Montmartre, à l'exception de la ligne 1 du métro. Cette interdiction se retrouve sur le réseau lyonnais géré par le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL). Ces deux villes proposent toutefois des stationnements vélos à proximité des gares et stations.

Les autres entreprises

Le trajet domicile-travail est le principal générateur de déplacements. Ainsi les Plans de Déplacements des Entreprises (PDE) proposent des mesures négociées au sein des entreprises, afin de favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture, et notamment les modes doux. Ce report modal affecte aussi bien les entreprises et les salariés que les collectivités. Les actions issues des PDE sont par exemple l'installation de stationnements pour les vélos, mais aussi de vestiaires et de douches, ou encore la distribution d'un kit vélo (plan des pistes cyclable de la ville, guide du cycliste urbain, élaboré par la Fédération des usagers de la bicyclette).

Les bureaux d'études

Les bureaux d'études interviennent dans l'élaboration de la partie vélo des Plans de Déplacements Urbains (PDU), ainsi que dans l'élaboration des Plans de Déplacements des Entreprises (PDE). Ils étudient l'installation de parcs à vélos après analyse des besoins, mais font aussi de la pédagogie et de la formation à la circulation et à l'entretien des vélos.

Les acteurs du tourisme

Les acteurs du tourisme agissent dans le développement des modes actifs en tant que loisirs. L'État, les collectivités locales et les entreprises touristiques se regroupent à travers France vélo tourisme. L'objectif de cette union est de faire de la France la première destination de tourisme à vélo en Europe. En 2012, 2 500 circuits ont été vendus par près de 200 tour-opérateurs. Doubler l'utilisation touristique du vélo et créer 10 000 emplois, tel est l'objectif fixé pour 2020.

Les associations

Les associations travaillent en partenariat avec les acteurs publics. Elles interviennent pour promouvoir la pratique du vélo et de la marche à pied à travers leurs diverses actions, notamment l'organisation et l'animation d'épreuves sportives ou de randonnées touristiques. Elles participent également à l'élaboration et au développement du schéma national des véloroutes et voies vertes.

Il en ressort finalement de nombreuses initiatives françaises, avec des politiques volontaires concrètes que différents acteurs tentent tant bien que mal de mettre en place. Néanmoins, il apparaît des difficultés que nous allons maintenant tenter de résoudre.

Partie 3 : Des difficultés rencontrées et des solutions à envisager

Dans cette partie, nous nous interrogeons sur les difficultés existantes relatives à la mise en œuvre des modes actifs en milieu urbain, ainsi qu'aux solutions possibles permettant de pallier à ces problèmes.

A. Les difficultés de mise en œuvre rencontrées

Malgré les nombreux avantages qu'ils présentent, la promotion des modes doux fait face à de nombreuses difficultés.

Se déplacer en ville à pied ou à vélo n'est pas toujours facile. En effet, il faut parfois évoluer au milieu de véhicules de gabarits plus ou moins importants, ce qui crée un sentiment légitime d'insécurité chez les piétons et les cyclistes. Ces derniers sont d'ailleurs considérés comme deux types d'utilisateurs très vulnérables sur le plan de la sécurité routière. En 2011, ils représentent 17 % des tués et 25 % des blessés de la route. Des aménagements adaptés se doivent alors d'être implantés.

De plus, certains aménagements pour les cyclistes, tels que les bandes cyclables, ne permettent pas une séparation efficace avec la circulation automobile. Dans la même logique, les modes actifs ne sont pas préconisés partout, puisque le danger pour les cyclistes peut être très important sur une route où la circulation est très dense.

Les cyclistes et les piétons sont également davantage exposés aux risques d'agression que les automobilistes, du fait de leur contact direct avec l'extérieur. Cela peut également constituer un frein pour le développement des modes actifs, notamment la nuit, avec un facteur psychologique très important, mais difficilement chiffrable.

Par ailleurs, la sécurité des vélos au niveau des parcs à vélos n'est pas toujours garantie. Selon le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 400 000 vélos sont volés chaque année en France, bien que 95 % des cyclistes utilisent un antivol. Or la possibilité de stationner son vélo dans un espace sécurisé est une condition importante pour son usage.

Enfin, pour les systèmes de vélos en libre service, on remarque une insuffisance du nombre de places de stationnement et un périmètre de développement souvent trop restreint. Par exemple, le service de Vélo'V n'existe qu'à Lyon et Villeurbanne et ne recouvre pas la totalité de l'agglomération lyonnaise, même si quelques stations ont été installées à Caluire ou encore à Vaulx-en-Velin la Soie. De plus, dans une station donnée, il n'est pas certain de trouver un vélo disponible ou au contraire une borne disponible pour déposer son vélo en fin d'utilisation.



Enfin, la dernière difficulté en politique des transports vient du fait que l'autorité compétente dans la gestion des transports urbains n'est pas toujours la même que celle gérant les modes actifs. Par exemple

dans l'agglomération lyonnaise, le SYTRAL est l'autorité qui organise le réseau TCL, alors que le Grand Lyon gère le service Vélo'V. Cela illustre un certain manque de cohérence dans la politique des transports de l'agglomération, et probablement un surcoût en raison de la multiplication des acteurs.

B. Quelques solutions déjà proposées et d'autres à envisager

Face à ces difficultés de promotion et de mise en œuvre des modes actifs, les collectivités doivent trouver des solutions performantes permettant l'essor des modes doux, en raison des nombreux avantages qu'ils procurent à la société. La charte PAMA, instaurée en juillet 2013 en France, permet par exemple de répondre aux obstacles rencontrés.

Sur le plan institutionnel, il faudrait créer un unique organisme compétent permettant d'administrer tous les modes de transports individuels et collectifs, incluant bien évidemment les modes actifs. Cela permettrait une meilleure coordination entre les différents modes de transports et favoriserait l'intermodalité.

Dans une logique de sécurité routière, il serait bon d'améliorer les aménagements urbains en séparant mieux les différents types d'usagers de la route, afin de limiter la gêne et le risque de collisions. Pour cela, la collectivité devrait continuer à investir dans les pistes cyclables et autres voies différenciées (des voies de bus par exemple). Le développement d'itinéraires de loisirs et de tourisme semble aussi intéressant. C'est par exemple le cas du projet de la ViaRhôna, chemin cyclable le long du Rhône, reliant le lac Léman à la mer Méditerranée.



Il faudrait aussi améliorer la visibilité des cyclistes et des piétons, surtout de nuit et par mauvais temps, en étudiant l'éclairage des voies empruntées par ceux-ci et éventuellement en incitant les cyclistes à porter des gilets réfléchissants. De plus, il faudrait que les vélos soient équipés de systèmes d'éclairage performants notamment grâce à des LED, à l'avant et à l'arrière, et des plaques réfléchissantes.

Pour inciter à l'utilisation du vélo, il semble nécessaire que celui-ci soit mieux protégé contre le vol ; l'amélioration de la sécurité des parcs à vélo, avec la création de locaux fermés quand cela est possible, est donc à considérer. La possibilité d'emporter son vélo dans un transport en commun semble également importante (sans que cela ne perturbe les flux de voyageurs en cas de trafic dense), comme cela existe déjà dans l'ensemble des TER.

Enfin, il serait souhaitable d'intensifier la sensibilisation auprès du public pour mettre en avant les effets bénéfiques des modes actifs, tant sur le plan économique (bon marché pour les usagers), écologique (moins de pollution et d'émission de gaz à effet de serre en comparaison des autres modes de transport) que sur le plan sanitaire (permet de faire de l'exercice physique, ce qui est bon pour la santé et qui constitue un bon moyen pour prévenir ou soigner l'obésité). De plus, ce sont des moyens de transport écologiques susceptibles de séduire un certain nombre d'usagers.

Conclusion

Ce dossier nous a permis de mettre en évidence la montée en puissance des modes actifs en France. Les enjeux environnementaux, sanitaires, urbains, économiques et sociaux auxquels ces moyens de transports répondent permettent de justifier la mise en place d'outils et d'initiatives performantes (PDIE, code de la route...) pour accroître la part des modes actifs dans les déplacements quotidiens. Il s'agit également pour la France de prendre exemple sur des villes européennes pilotes en la matière.

Cependant, le développement des modes actifs rencontre certaines limites. L'accessibilité ne peut pas être assurée pour toutes les populations, comme pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite par exemple.

Les mentalités actuelles sont également très fortement ancrées, avec un usage largement privilégié de l'automobile. Le besoin de faire évoluer les mentalités est alors essentiel, mais ne sera pas aisé malgré certaines volontés. Le management de la mobilité semble alors primordial pour sensibiliser les populations à ces nouveaux modes.

Bibliographie

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (en ligne). Disponible sur www.developpement-durable.gouv.fr

Les transports intelligents (en ligne). Disponible sur www.transport-intelligent.net

Transport intelligent (en ligne). Disponible sur www.transport-intelligent.net

Groupe des Autorités Responsables de Transport (en ligne). Disponible sur www.gart.org

Ville de Lyon (en ligne). Disponible sur www.lyon.fr

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (en ligne). Disponible sur www.certu.fr

Conseil en mobilité durable (en ligne). Disponible sur www.mobiped.com

INSEE (en ligne). Disponible sur www.insee.fr

Ministère des affaires sociales, de la santé et des droits des femmes (en ligne). Disponible sur www.sante.gouv.fr

Le portail d'informations sur les plans de déplacements d'entreprise en Ile-de-France (en ligne). Disponible sur www.promobilite.fr

Sofinscope, le baromètre de la conso et du quotidien (en ligne). Disponible sur www.sofinscope.sofinco.fr