

MARCHER ET PÉDALER AU QUOTIDIEN !

La marche et le vélo, alternatives aux modes individuels motorisés et complémentaires des transports collectifs, apparaissent comme des outils puissants d'amélioration de la qualité de vie en ville.

État des lieux et perspectives de nouveaux usages.

Sophie Laurent, architecte-urbaniste transport
et **Dominique Riou**, ingénieur transport, L'Institut Paris Region

La marche et le vélo sont des modes de transport dit « actifs », car l'énergie nécessaire au déplacement est produite par la propre activité physique de la personne transportée. Alors que l'on a longtemps parlé de modes « doux », au regard de leurs faibles impacts négatifs sur l'environnement, cette évolution sémantique est très révélatrice des enjeux que ces deux moyens de se déplacer portent aujourd'hui. Face à la congestion chronique des grands réseaux de transports routiers ou ferrés, à la mauvaise qualité de l'air en ville et à la crise climatique, la promotion des modes « actifs » dans la mobilité du quotidien n'est plus secondaire, elle est devenue essentielle.

BON POUR LA MOBILITÉ COMME POUR LA SANTÉ

Les enjeux sont multiples : réduction des nuisances liées à l'utilisation excessive de la voiture (en particulier pour les courts trajets, dont beaucoup sont encore réalisés ainsi), réduction de la pression sur les transports collectifs, gain en mobilité et en accessibilité pour certains, notamment vers l'emploi et les services. Il s'agit de contribuer à l'émergence de transports décarbonés pour lesquels les modes « actifs » sont très performants. Il s'agit également de promouvoir un environnement urbain

plus apaisé, des espaces publics davantage partagés, une plus grande sobriété dans la mobilité et une plus grande accessibilité pour tous.

Se déplacer au quotidien à pied ou à vélo est une des occasions les plus abordables de mettre en pratique l'une des recommandations du Programme National Nutrition Santé (PNNS) : pratiquer une activité physique dynamique au minimum trente minutes par jour.

Trente minutes correspondent à environ 2 km de marche ou de 7 à 10 km à vélo. Ces portées sont compatibles avec de nom-

PROMOUVOIR UN ENVIRONNEMENT URBAIN PLUS APAISÉ

breux déplacements, que ce soit pour rejoindre son lieu de travail ou aller vers une station de transports collectifs.

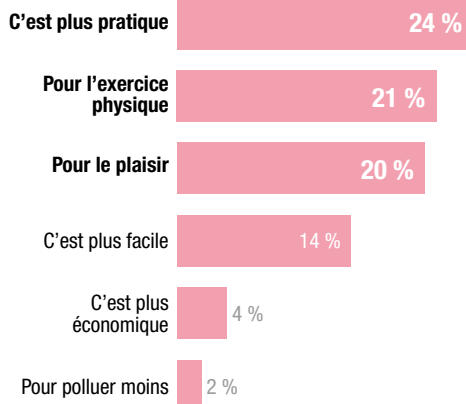
Certes le vélo est encore parfois considéré comme un mode de transport dangereux, et les conditions de son usage en ville restent encore trop souvent inconfortables. Cependant, si faire du vélo en ville n'est pas sans risques, comme toute activité de déplacement, il n'est pas non plus anormalement dangereux, contrairement à l'image dont il pâtit encore¹. Le bilan de l'évaluation effectuée en 2012 par l'Observatoire régional de santé (ORS), département de L'Institut Paris Region, a démontré que les risques d'accidentologie sont largement compensés par les bénéfices.



DES FREINS URBAINS ET SOCIAUX

La voirie urbaine d'Île-de-France reste peu cyclable dans son ensemble, et parfois même difficilement marchable, que l'on soit en zone dense ou dans des secteurs périurbains. C'est un héritage de politiques de transports ayant donné de longue date priorité au trafic automobile et au stationnement : la place allouée au piéton est parfois minimaliste, et celle du vélo souvent inexistante. Des vitesses de circulation trop élevées rendent la rue peu confortable, voire dangereuse pour les modes « actifs », et de nombreuses coupures urbaines et discontinuités d'itinéraires grèvent l'efficacité des aménagements cyclables et piétons déjà réalisés. Les formes urbaines en tant que telles ont également un impact sur la pratique du vélo ou de la marche : les grandes emprises obligent à des parcours parfois longs dans des environnements inadaptés. La faiblesse de l'offre de stationnement adaptée pour les vélos, au domicile ou au travail, devant les gares et autres équipements publics, est aussi un frein au développement de son usage. Au-delà de l'aménagement, des freins sociaux et sociétaux puissants persistent, liés à une image soit dégradée des modes « actifs » soit survalorisée de modes individuels motorisés.

POURQUOI LES FRANCILIENS OPTENT-ILS POUR LES **MOBILITÉS ACTIVES** ?



© L'INSTITUT PARIS REGION, IRDS 2020
Source : EPSF 2017

Pictogrammes : © 123rf / Jeremy, L'Institut Paris Region





Les coupures urbaines et les discontinuités pénalisent les modes actifs.

LES ACTIONS ET POLITIQUES À L'ŒUVRE

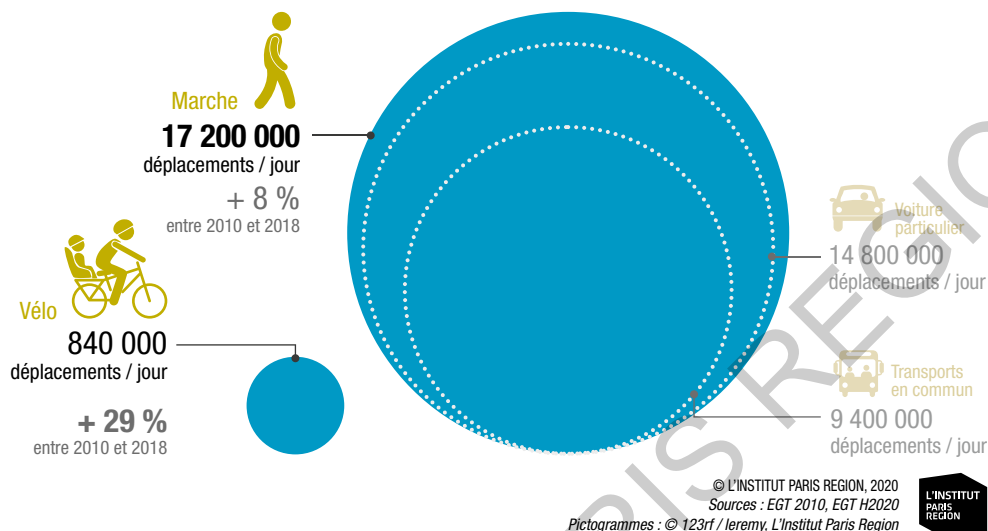
La promotion des modes « actifs » est inscrite au premier rang des actions à mettre en œuvre dans le cadre du Plan de déplacements urbains (PDUIF) élaboré par Île-de-France Mobilités et porté par la Région Île-de-France à travers la feuille de route 2017-2020. Le PDUIF souhaite « redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo » afin d'être en mesure, avec d'autres actions, de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements sur la période 2010-2020. Ils doivent « être intégrés dans les politiques de déplacements comme de véritables modes de déplacements du quotidien et non comme des modes réservés aux loisirs ».

Il n'existe pas à ce jour de politique régionale de la marche. En revanche, la Région Île-de-France a adopté, en juillet 2016, son « Plan Vélo », qui intègre un objectif de généralisation du partage de la rue, à travers notamment l'apaisement de la circulation, projet favorable au développement de tous les modes « actifs ». Il intègre des actions concernant l'amélioration des infrastructures cyclables, le développement des services aux cyclistes et la promotion de ce mode de transport.



À des échelles plus locales, de nombreuses communes ou intercommunalités franciliennes ont lancé des démarches de type Plan Piéton ou Plan Vélo. Certaines mettent en œuvre de nouvelles techniques de conception de voirie visant à favoriser les modes « actifs » et la ville apaisée. C'est à Fontenay-aux-Roses (92) qu'est né le terme de « Ville 30 » en 2005. Depuis, le concept a fait florès, et ce sont désormais 23 communes franciliennes, telles Sceaux, Fontainebleau ou Montreuil, qui appliquent ce principe d'une généralisation du 30 km/h et la mise en place de nouveaux aménagements qualitatifs. Les acteurs publics organisent aussi le développement de services visant à améliorer l'image des modes « actifs ». On peut citer l'exemple des appels à projets d'Île-de-France Mobilité (les « Trophées de la Mobilité »), ou ceux de la Société du Grand Paris, autour des gares du futur métro

LES MODES ACTIFS EN ÎLE-DE-FRANCE



La marche : premier mode de transport !

Portée par un maillage de polarités relativement dense et un réseau de transports en commun structurant, l'Île-de-France est l'une des métropoles les plus « marchées » au monde : la marche compte pour 40 % dans la mobilité des Franciliens, et cette part a progressé de 8 % depuis 2010 (résultats EGT, enquête globale transport). Cette performance est portée par la mobilité dans Paris intra-muros, où, grâce à la très forte densité urbaine, plus de 50 % des déplacements sont réalisés à pied. Cependant, même en dehors de Paris, la région reste également plus « marchée » que les autres agglomérations françaises : en 2010, 42 % des déplacements étaient réalisés à pied en petite couronne et 29 % en grande couronne.

Néanmoins, la marche à pied est loin de concerner équitablement tous les publics et tous les territoires. Mode privilégié des jeunes et des seniors, elle est également d'une pratique plus courante chez les femmes et les ménages modestes. Ainsi, chaque jour en Île-de-France, 20 % des personnes mobiles (ayant réalisé au moins un déplacement dans la journée) sont des marcheurs exclusifs, qui n'utilisent aucun autre mode de déplacement sur la journée, 30 % sont des marcheurs multimodaux, utilisant plusieurs modes différents, et une personne sur deux ne marche dans la journée que pour accéder à un mode de transport mécanisé. Les hommes actifs entre 35 et 54 ans sont les plus petits marcheurs. ■

Le vélo : encore minoritaire mais en plein essor !

Le vélo est en plein essor en Île-de-France : la dernière enquête de mobilité EGT H2020 montre que ce mode de transport continue sa progression dans la mobilité des Franciliens. Sa part modale atteint aujourd'hui les 2 %, contre 1,6 % en 2010 et, fait remarquable, elle est maintenant le double de celle des deux-roues motorisés. Son développement est particulièrement fort au niveau de certains bassins locaux de déplacements, comme celui de Paris : l'Observatoire des déplacements de la Ville de Paris montre un triplement du trafic intra-muros sur les 20 dernières années.

De fait, les motifs des déplacements à vélo ont beaucoup évolué dans le temps :

- le poids des déplacements domicile-travail s'est renforcé, sous l'impulsion des cadres et des professions intermédiaires, pour devenir le premier motif d'usage du vélo ;
- le nombre de déplacements domicile-loisir a également beaucoup augmenté ;
- les déplacements domicile-études ont accusé la plus forte baisse, notamment du fait de l'effondrement de la mobilité à vélo des scolaires. ■



HOUTEN, LA VILLE IDÉALE POUR CIRCULER À PIED ET À VÉLO

Houten est une ville nouvelle, construite au début des années 1980, située dans la province d'Utrecht aux Pays-Bas. Elle compte environ 45 000 habitants et 20 000 emplois. Sa conception et son plan d'aménagement en font un cas unique de ville intégralement pensée pour favoriser l'usage de la marche et du vélo. Organisée autour des centralités que sont les deux gares et le village historique, la ville est divisée en quartiers résidentiels compacts, avec leur propre identité architecturale. Si ces quartiers sont chacun accessibles en voiture depuis l'extérieur, la trame viaire interne de la ville n'est totalement perméable qu'aux seuls modes actifs. Tout passage

d'un quartier à l'autre en voiture doit se faire par la route périphérique. Sur toutes les voies internes, la vitesse est fortement limitée, et priorité est donnée aux piétons et aux cyclistes. La voie ferrée (ligne Utrecht-Boxtel) assure les liaisons avec le cœur métropolitain d'Utrecht, grande ville du centre des Pays-Bas, d'environ 450 000 habitants. Les gares sont équipées en parking vélo de plusieurs milliers de places. Le résultat est un usage massif des modes actifs pour les déplacements locaux : 44 % de part modale pour le vélo et 23 % de part modale pour la marche sur les déplacements inférieurs à 7,5 km (données 2007). ■



Strasbourg: le partage de l'espace favorise la cohabitation entre modes actifs et transports en commun.

du Grand Paris Express. Le milieu associatif n'est pas en reste, soutenu par les acteurs publics, de l'éducation à l'environnement, avec des actions dans les écoles visant à développer l'« écomobilité » dès le plus jeune âge : pédibus ou vélobus, permis piétons/vélos, campagnes dans les écoles, kits pédagogiques tels que le kit *Je m'écotransporte !* (AREC², Région Île-de-France, ADEME, Vivacités Île-de-France), etc. Des start-ups s'appuient également sur la tendance à l'écomobilité pour proposer des services visant à développer l'usage des modes « actifs » : outils de calculs d'itinéraires bien sûr, mais aussi de renforcement de la convivialité et de la sécurité des déplacements, comme les applications de « co-piétonnage ».

UNE VILLE APAISÉE ET PARTAGÉE

21 % des Franciliens choisissent de se déplacer à pied ou à vélo au quotidien pour l'exercice physique que cela leur procure³. Marcher et pédaler chaque jour, c'est faire un peu de sport sans s'en rendre compte ! Et cette pratique initie un cercle vertueux : la dynamique de bien-être engagée permet d'être d'autant plus disponible et alerte pour s'engager dans des pratiques sportives plus soutenues. Par ailleurs, les sportifs réguliers peuvent trouver dans cette pratique du quotidien un complément à leur programme d'entraînement.

La prise en compte de l'égalité femmes-hommes dans l'espace public est particulièrement à considérer pour atteindre ces objectifs de meilleur partage de la rue, ainsi que de tous les équipements publics culturels et sportifs qui s'y trouvent, La Ville de Paris et le Centre national de la Fonction publique territoriale Île-de-France (CNFPT) travaillent de concert sur cette problématique depuis plusieurs années. Même si des freins et des difficultés persistent, les villes et territoires franciliens portent cette tendance. La promotion des modes « actifs » est aussi celle d'une ville apaisée, moins polluée, moins encombrée, dans laquelle les activités d'extérieur, notamment sportives, deviennent plus évidentes et plus accessibles. C'est d'ailleurs dans ce sens que le Grand Londres a placé la santé publique au cœur de sa nouvelle stratégie des transports, baptisée « Healthy Streets for London »⁴. ■

1. *Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo - Évaluation en Île-de-France*, Corinne Praznocy, Observatoire régional de santé d'Île-de-France, septembre 2012, 163 p.
2. Agence régionale énergie-climat, département de L'Institut Paris Region.
3. *Les dossiers de l'IRDS* n° 37, décembre 2017, 20 p.
4. « Les Healthy Streets du Grand Londres, un enjeu de santé publique », Dominique Riou, Samu Balogh, IAU idF, Note Rapide n° 801.