

Le vélo et la marche à pied

Le vélo en ville

Une pratique en développement



Dans plusieurs pays d'Europe, les déplacements à vélo dans les villes sont restés une pratique habituelle quand l'automobile s'est développée. En France, au contraire, l'utilisation du vélo en ville avait presque disparu et n'est réapparue de manière significative qu'à la fin des années 90. Le vélo revient d'abord sous l'angle du loisir. Les années 2000 voient franchement le retour du vélo en ville. Des services de location le remettent « à la mode ». La pression des messages environnementaux, l'augmentation du prix du pétrole, la certitude que le mode de vie reposant sur l'automobile est désormais révolu rendent le vélo populaire. Le vélo de ville devient enfin un vrai marché : les vélos deviennent design, la diversité explose, les vélos électriques apparaissent, une solution est proposée pour chaque besoin

spécifique.

Aujourd'hui, la pratique du vélo est en plein développement : avec 5 vélos pour 100 habitants, la France se place aujourd'hui en troisième position en Europe derrière les Pays-Bas et l'Allemagne. La pratique du vélo répond à différentes problématiques : déplacement, santé, réduction de la pollution.

Quelques statistiques :

- Pour les déplacements quotidiens, on note une augmentation très nette depuis quelques années dans certaines villes : le trafic cycliste a été multiplié par plus de 3 en 8 ans à Lyon ; 8% des déplacements dans le centre-ville de Bordeaux se font aujourd'hui à vélo, contre 3% il y a 10 ans. A Strasbourg, 15% des déplacements se font à vélo, pour l'ensemble de la ville.
- En 2009, 3,2 millions de vélos ont été vendus, soit plus que de voitures particulières. Les ventes de vélos à assistance électrique progressent rapidement (15 700 en 2008, 23 700 en 2009, 30 000 en 2010, 37 000 en 2011).

Principales mesures pour développer l'usage du vélo



- Le vélo est pris en compte dans les plans de déplacements urbains qui sont quelquefois accompagnés de chartes des usages de la rue (ou code de la rue) ;

- Le développement des aménagements et voies cyclables : en milieu urbain, environ 14 000 km de voirie urbaine sont aménagés pour les cyclistes (pistes cyclable réservées aux vélos, couloirs réservés aux bus et aux vélos), l'effort doit être amplifié.
 - Les espaces de stationnement réservés aux vélos sont encore insuffisants et doivent être largement développés en particulier aux abords des gares, des pôles d'échange et des stations).
 - Depuis 2009³, les employeurs prennent en charge la moitié des abonnements souscrits par leurs salariés auprès des services publics de location de vélos (de type Vélib) pour le trajet entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.
 - Depuis le 1er janvier 2012, tout nouvel habitat collectif équipé d'un parking couvert ou sécurisé et tout nouveau bâtiment à usage tertiaire (bureaux, commerces, équipements publics...) employant des salariés et équipé d'un parking qui leur est destiné doit prévoir un local à vélo (loi Grenelle 2).

Le vélo en libre-service

En France, la pionnière est la ville de La Rochelle (50 000 habitants). Dès 1974, elle propose 350 *vélos jaunes* sur 3 points de location en complément de son offre de transport public. Il a fallu attendre 1998 pour que Rennes lance le *vélo à la carte*, en partenariat avec Clear Channel : libre-service gratuit, c'est aussi le 1^{er} système informatisé au monde. L'agglomération de Lyon suivra en 2007 avec *Velov* (300 stations ; 5000 vélos) puis Paris, en 2009, avec *Velib* (1250 stations et 15 000 vélos). L'entreprise J.C Decaux, partenaire des deux services, a répandu son modèle à travers toute la France (Marseille, Mulhouse, Besançon, Rouen, Toulouse) et en Europe (Bruxelles, Luxembourg, Séville). Elle partage aujourd'hui ce marché avec les grands opérateurs de transport public (Kéolis, Transdev), Clear Channel et Vinci Park. Au total plus de 40 villes et agglomérations proposent des solutions de vélo en libre-service.



Certaines agglomérations ont ainsi mis en place des systèmes de location de longue durée (dans le cadre de « maisons du vélo ») ou de remboursement partiel de l'achat d'un vélo.

Actualité

En mars 2013, l'Etat a lancé un appel à projets « transports collectifs et mobilité urbaine » qui prend en compte le vélo et la marche à pied. Un groupe de travail interministériel a été mis en place en juin 2013 pour présenter un plan d'action à la fin de l'année. Constitué de parlementaires, de représentants des élus locaux, des usagers, des constructeurs de vélos et des ministères concernés, ce groupe de travail est chargé d'étudier les mesures permettant le développement des modes de déplacements alternatifs aux véhicules motorisés. Le groupe de travail aura pour mission de faire émerger des propositions concrètes susceptibles d'encourager les Français à utiliser le vélo ou à pratiquer la marche, aussi bien comme moyen de déplacement domicile-travail que comme activité sportive ou de loisir. Les principaux thèmes de réflexion porteront sur :

- les mesures favorisant l'intermodalité entre transports collectifs et modes actifs
- un meilleur partage de l'espace public, mieux sécurisé pour tous les usagers
- les incitations financières à l'usage du vélo

- la prise en compte du vélo dans le domaine de l'urbanisme et du logement
- le développement des itinéraires de loisir et de tourisme
- la communication autour des bienfaits de la marche et du vélo.

La marche à pied

Rendre la ville aux piétons, une ambition ancienne



Rouen a été la première ville à créer, en 1972, une **rue piétonne** dans son hyper centre. Son objectif était de mettre en valeur ses monuments historiques et de favoriser le tourisme. Par la suite, la majorité des villes a introduit le concept et créé des voies à circulation réduite, principalement dédiées aux piétons. Les secteurs ont été élargis puis reproduits dans d'autres lieux stratégiques.

En 1990, ont été instituées les « **zones 30** », affectées à la circulation de tous les usagers où la vitesse est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

En 2008, le code de la route a modifié la réglementation des « aires piétonnes » et des « zones 30 » et a créé un troisième statut d'espace public, les « **zones de rencontre** » où la priorité est donnée aux piétons sur les véhicules motorisés qui doivent circuler à vitesse réduite.

Les enquêtes récentes réalisées dans de nombreuses villes ont montré l'incidence des aires piétonnes, des zones 30 et zones de rencontre pour la fréquentation des commerces et la pratique du vélo et de la marche à pied.

La marche à pied, un élément de la ville durable

La marche à pied est le cœur de la mobilité dans les chaînes de déplacement. Mode universel, elle s'intègre progressivement les politiques urbaines d'aménagement. Les plans de déplacement urbain prennent davantage en compte le rôle de la marche à pied. Les politiques de mobilité durable visent à progressivement réduire la part de l'automobile dans l'ensemble des déplacements, pour la redistribuer à d'autres modes de transports plus souhaitables, notamment la marche qui revient à la mode. L'enjeu est de réussir à créer des lieux attractifs pour les piétons.

Plusieurs éléments peuvent s'additionner pour cela :

Le mobilier urbain était, jusqu'à présent, marqué par la discrétion et par la norme : les kiosques à journaux, les arrêts de bus, s'inscrivent dans une recherche d'homogénéité ; ils cherchent à être reconnaissables par leur aspect unique. Certains urbanistes, architectes et designers estiment que cette uniformisation va contre la volonté d'inciter les citoyens à la marche à pied ; ils invitent à créer le bon équilibre entre le mobilier urbain « traditionnel » et le mobilier urbain « exceptionnel », un mobilier ludique qui crée l'étonnement. Ci-dessus des fontaines Wallace peintes en couleurs vives

dans le 13^{ème} arrondissement de Paris et les terrasses amovibles qui peuvent se substituer à une place de stationnement.



La signalétique



Encourager les citoyens à redevenir piétons, cela nécessite de leur proposer, une grande liberté de déplacement, des liaisons pratiques, qui évitent les détours et les temps d'attente aux traversées, la sûreté et la sécurité : les itinéraires sûrs ou bien entretenus sont plus utilisés.

Une signalétique piétonne a été expérimentée en 2010 dans 9 villes de France. Il s'agissait, à l'aide d'un fléchage d'itinéraires, d'indiquer des temps de trajets moyens à pied (et non plus des distances).

Une enquête, réalisée en mai 2011 montre que :

- 91 % des habitants apprécient cette nouvelle signalétique ;
- 86 % la jugent utile ;
- 16 % déclarent avoir déjà changé certains de leurs comportements au profit de la marche à pied,

Un effort important de sensibilisation reste nécessaire : les déplacements de moins de un kilomètre dans les villes de province, aujourd'hui encore, ne sont pas faits à pied. Des efforts sont menés en France pour modifier les usages : actions pédagogiques et de sensibilisation, mobilisation du monde associatif, organisation de manifestations et d'événements. L'accent est mis sur la conduite des enfants à l'école. Les « pedibus », d'abord développés au Canada et en Suisse sont de plus en plus fréquents en France (dans la Grand Lyon). Le « Pedibus » consiste à convoier les enfants sur le trajet domicile-école ; les enfants d'un quartier se déplacent à pied, encadrés par des parents.

Les groupes d'enfants se forment à des endroits déterminés et ont un horaire précis. Plusieurs lignes peuvent desservir la même école. En France, les distances des lignes vont de 250 m à 1700 m.

Les nouvelles technologies peuvent-elles jouer un rôle ?

Il existe de nombreuses applications pour les sportifs de la marche à pied et des logiciels grand public utilisant la cartographie pour permettre au piéton de se repérer dans la ville, certains offrant même de calculateurs d'itinéraires. Tous ces systèmes envisagent la marche à pied comme un mode isolé des autres modes. Le pari, pour l'avenir, est d'intégrer la marche à pied comme un mode à part entière, alternative des autres modes dans les systèmes d'information multimodale. En France, on en est encore aux prémices.