

La clef d'une mobilité apaisée et durable : l'articulation entre transports publics et vélos

Les lieux de vie et d'activité sont façonnés par les transports et les besoins de déplacement : le lien entre urbanisme, aménagement et mobilité a toujours été au cœur des évolutions territoriales.

É

laborée en 1933, la charte d'Athènes, chère aux urbanistes, avait pour postulat

que la conception de la ville contemporaine devait reposer sur l'articulation forte de quatre grandes fonctions : habiter, travailler, se récréer et circuler. Pour autant, près de 90 ans plus tard, de nombreux ouvrages, rapports et articles mettent en cause l'insuffisante relation entre l'urbanisme et la mobilité, entre l'infrastructure et l'articulation des différents modes de déplacement.

La nécessité de réarticuler ces fondamentaux est désormais sans cesse réaffirmée, de même qu'est constatée une réelle difficulté à infléchir les pratiques existantes¹. Si la mobilité est une fin en soi, l'automobile, aujourd'hui prédominante, ne l'est pas. C'est pourquoi l'UTP émet des propositions pour modifier durablement les comportements de mobilité et tendre vers une articulation efficace des différents modes.

URBANISME ET MOBILITÉ : LES DEUX FONDAMENTAUX D'UNE VISION À LONG TERME

L'objectif, désormais partagé, est de **limiter l'étalement urbain, la congestion, les nuisances sonores et la pollution atmosphérique**, par la promotion des modes de déplacement alternatifs à l'automobile, plus respectueux de l'environnement. L'idée de la mobilité « durable » gagne du terrain.

Pour autant, en se focalisant sur les trajets de moins de cinq kilomètres facilement accessibles aux modes alternatifs du véhicule individuel pour une mobilité durable (vélo, marche, transports publics, ...), le constat actuel est sans appel. Alors que la congestion, la pollution et les risques pour la santé sont des maux unanimement reconnus, **près de 40% des déplacements domicile/travail sur ces courts trajets sont réalisés par des autosolistes** dans les villes françaises, hors Île-de-France, contre moins de 5% par les cyclistes, 15% par les usagers des transports en commun et 28% par les piétons².

Mais, pouvait-il en être autrement ? Encouragée par une image de liberté, de modernité et d'identité personnelle que semblait revêtir le seul objet « automobile », celui-ci a été au cœur du développement des infrastructures pendant des décennies. Dans la très grande majorité des villes européennes, **50 à 60% de l'espace public est ainsi dévolu à l'automobile, y compris en stationnement**. Dès lors, pour le voyageur, il est évident, pour ne pas dire logique, d'utiliser le mode le plus adapté aux infrastructures mises à sa disposition, à savoir la voiture.

Pour permettre le changement des comportements vers une mobilité plus durable et rééquilibrer le poids des différents modes, l'une des composantes essentielles

1. Urbanisme et mobilité, CGEDD, nov. 2015.

2. La crise sanitaire va-t-elle rebattre les cartes de la mobilité en faveur de l'autosolisme ? - FlashMob n°1 d'après étude UTP-CEREMA, UTP, sept. 2020.

La clef d'une mobilité apaisée et durable : l'articulation entre transports publics et vélos

consiste à ce que les piétons, les cyclistes et les usagers des différents modes de transport public aient une perception de fluidité et de tranquillité d'esprit identique à celles des automobilistes en leur temps.

➤ **L'UTP et ses adhérents, investis depuis longtemps dans la mobilité durable, sont convaincus des liens étroits entre urbanisme, aménagement et mobilité, mais aussi de l'urgente nécessité de rééquilibrer le poids des différents modes qui circulent dans les territoires.**

Il ne suffit pas de traiter les spécificités de chaque mode l'un après l'autre, de manière hermétique, et de décider des actions dévolues à chacun : il faut penser à l'articulation des modes dans **une stratégie globale des mobilités**. Cette stratégie sera déterminante pour la réussite des politiques de la ville comme pour le désenclavement des territoires éloignés des zones urbaines.

Si le plan vélo du gouvernement et les dispositions de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (loi dite « LOM », qui comporte plusieurs dispositions pour favoriser l'usage du vélo) sont pensés isolément d'un système global de mobilité, l'effet pourrait s'avérer contreproductif pour les villes. En effet, un transfert modal exclusif de la marche et des transports publics vers le vélo ne produirait aucune baisse de la pollution ou de la congestion urbaine actuelles liées aux véhicules particuliers ; ce transfert modal entraînerait, au contraire, une augmentation des trajets domicile/travail de moins de 5 km sur la chaussée de 39% en Île-de-France et de 24% hors Île-de-France³. Le transfert partiel constaté pendant la crise sanitaire est déjà éloquent de ce point de vue.

Cet exemple démontre l'importance d'une stratégie globale des mobilités nécessitant d'actionner de multiples leviers

favorisant l'articulation des différents modes alternatifs à la voiture.

Par leur capacité à porter des flux importants, la bonne articulation du vélo et des transports publics constitue la première étape fondamentale pour enclencher une modification des comportements de mobilité de façon durable, progressive et certaine.

Cette articulation clef permettra de dessiner une première vision partagée de la complémentarité entre transports publics et vélos, entre déplacements axiaux et circulaires, entre déplacements de rabattement ou de bout à bout, entre infrastructures multimodes opérationnelles et infrastructures à adapter, entre espaces disponibles de circulation et espaces à gagner sur les flux automobiles.

Pour ce faire, les acteurs de la mobilité : villes, AOM⁴, forces de l'ordre, urbanistes, aménageurs, opérateurs de transport et associations d'usagers, seront amenés à coordonner leurs projets et actions pour défendre un même objectif : le « mieux vivre ensemble ». Réunir toutes leurs compétences conditionne la construction de la ville de demain et des territoires de plus en plus vastes qui l'entourent, dont la pierre angulaire est incontestablement la bonne articulation entre transports publics et modes actifs.

➤ **Par leur capacité à porter des flux importants, la bonne articulation des modes actifs et des transports en commun constitue la pierre angulaire de la ville apaisée de demain.**

➤ **L'ensemble des adhérents de l'UTP sont prêts à relever le défi de la ville de demain et à mettre à disposition leurs expertises et leurs savoir-faire pour une stratégie globale de mobilité partagée.**

SÉCURITÉ, FLUIDITÉ ET TRANQUILLITÉ D'ESPRIT : LES PILIERS D'UNE ARTICULATION RÉUSSIE

Quand les habitants de Copenhague (capitale européenne de la bicyclette) sont interrogés sur leur utilisation quotidienne du vélo plutôt que l'automobile, 56% évoquent la rapidité et 37% la simplicité. L'enseignement des différentes villes ayant réussi à limiter l'usage de la voiture grâce des modes alternatifs est assez simple ; il repose sur le principe des vases communicants : **diminuer la perception de fluidité et de tranquillité d'esprit générée par l'automobile pour augmenter la perception de fluidité et de tranquillité d'esprit des modes alternatifs**. L'un ne doit pas aller sans l'autre ; c'est pourquoi les cyclistes sont rarement mêlés aux voies de bus à fort trafic dans les villes qui ont réussi à augmenter significativement la part modale du vélo.

Rendre ces deux modes complémentaires ne veut pas dire nier leurs spécificités, ni les amener à se nuire mutuellement. Si un bus et un vélo peuvent rouler à une vitesse moyenne de l'ordre de 15 km/h, le premier pèse 12 tonnes ou plus et peut atteindre jusqu'à 50 km/h tout en assurant des arrêts commerciaux fréquents ; le second pèse 17 kilos et fait des pointes à 18 km/h, avec quelques ralentissements ou arrêts aux feux tricolores.

Rendre l'espace de voirie dédié au bus accessible au vélo constitue un progrès quand les trafics restent modestes, mais quand la fréquence des bus est élevée, il est aisé d'imaginer la complexité pour ces deux gabarits très différents, dont les vulnérabilités sont aux antipodes, d'évoluer sur le même espace (complexité en matière de différentiel d'accélération,

3. Impact du Plan Vélo : permettra-t-il une meilleure qualité de vie dans nos villes ? – FlashMob n°2 d'après étude UTP-CEREMA, UTP, nov. 2020.

4. Autorité organisatrice de la mobilité.

d'angles morts, de portes à faux, de rayons de braquage, de logiques d'interprétation des flux ou du code de la route, de gestion des intempéries ...).

- **Augmenter la perception d'une plus grande fluidité et d'une plus grande tranquillité d'esprit par l'utilisation des modes alternatifs à l'autosolisme devient un enjeu crucial.**
- **L'UTP encourage une adaptation fine et évolutive de la voirie aux usages, notamment en différenciant les voies de bus sur les axes à fort trafic de celles des vélos pour garantir la sécurité, la fluidité et la tranquillité d'esprit de chaque mode.**

La diminution de la densité de circulation et de stationnement des automobiles pour récupérer de l'espace est une phase complexe, volontariste et obligatoire. Pour rappel, 200 personnes en mobilité en milieu urbain peuvent prendre place dans 175 voitures (soit 2 400 m²), 3 bus (soit 150 m²) ou 200 vélos (soit 300 m²).

De nombreuses solutions et expérimentations existent en France, mais aussi en Europe qui permettent d'optimiser « espace et mobilité » en faveur d'un « mieux vivre ensemble » par le développement des modes alternatifs : limitations des vitesses et hiérarchisation de la voirie, réduction de la place dédiée à la voiture y compris en stationnement, création d'ambiances et de zones de circulation apaisée ou de piétonnisation, aménagement de voies à haut niveau de service pour les bus, aménagement d'itinéraires cyclables directs, continus et sécurisés, ou recommandés...

Chacune de ces solutions défend un seul et même objectif : augmenter la perception de fluidité et de tranquillité d'esprit des modes alternatifs pour amener des changements de comportement modaux chez les automobilistes, et tout particulièrement chez les autosolistes

sur de courtes distances. Il implique que l'articulation transports en commun/vélos quadrille la ville de façon efficace, mais aussi que chacun de ces deux modes tienne ses promesses de services rendus : pour le bus, sécurité, fluidité, et régularité/ponctualité sont des fondamentaux ; sécurité, praticité et simplicité pour le vélo.

- **Pour une ville apaisée, l'UTP considère que la reconquête des espaces urbains, par une diminution de la densité automobile, est une priorité absolue.**
- **L'articulation des transports en commun et du vélo doit servir une complémentarité d'usage et de quadrillage de la ville, sans jamais nuire aux promesses de services rendus par chacun des modes.**

Les fondamentaux des transports en commun sont connus, suivis et maîtrisés dans le contexte urbain actuel. L'enjeu consiste donc à leur offrir **une avancée significative en matière de fluidité et de régularité/ponctualité** pour devenir une alternative prisée des automobilistes.

Il n'en est pas de même pour le vélo dont les fondamentaux restent encore peu développés. La sécurité, notamment, est l'une des principales préoccupations des cyclistes comme l'attestent nombre d'enquêtes ou demandes d'associations d'usagers⁵. Cet aspect fondamental est au cœur de la réussite des grandes villes européennes du vélo. Mais, cette tranquillité d'esprit des cyclistes reste conditionnée à la conception d'infrastructures à la fois continues, rapides, protectrices et apaisées, imaginées en fonction de leurs usages et besoins spécifiques.

5. *Baromètre des villes cyclables.*

6. *Mobility as a Service.*

STATIONNEMENTS SÉCURISÉS ET INFRASTRUCTURES DÉDIÉES : DEUX VECTEURS ESSENTIELS POUR LA TRANQUILLITÉ D'ESPRIT DES CYCLISTES, MAIS AUSSI POUR L'INTERMODALITÉ

Le vélo n'est pas que mobile... il doit aussi stationner en toute sécurité : le cycliste qui pose son vélo doit être certain de le retrouver. Quels que soient le territoire, l'environnement et la chaîne de déplacement choisie (mono ou multimodale), cet aspect est déterminant, non seulement pour la tranquillité d'esprit des cyclistes, mais aussi pour l'intermodalité et l'articulation transports en commun/vélo.

Pour ce qui relève de l'autorité organisatrice de la mobilité, les emplacements sécurisés pour les vélos peuvent être installés sur la voirie avec des arceaux ou des boîtes fermées, mais aussi en réhabilitant des parkings. Les commerçants peuvent, pour leur part, proposer des petits stands de stationnement. Quant aux entreprises, elles peuvent offrir des capacités de stationnement vélo, ce qui constitue un avantage pour les salariés et s'inscrit dans le cadre des plans de mobilité autant que la promotion du forfait mobilité durable institué par la loi d'orientation des mobilités.

Les nouvelles technologies promettent également d'aller beaucoup plus loin. Le MaaS⁶ permet non seulement de définir son trajet optimal, mais aussi de trouver et réserver son emplacement de stationnement vélo tandis que les technologies de robots autonomes équiperont bientôt les systèmes automatisés de stationnement de masse. L'innovation n'est pas encore totalement aboutie en la matière, mais recèle de multiples possibilités.

- **Des infrastructures dédiées aux cyclistes et des stationnements vélo disponibles : deux leviers puissants dans la réflexion du voyageur pour franchir le pas et abandonner le mode automobile.**

➤ **L'UTP et ses adhérents sont engagés dans le défi des nouvelles technologies permettant de fluidifier et d'optimiser les flux de mobilité.**

L'intermodalité soulève la question de l'emport du vélo dans les transports en commun : cette question ne peut être résolue de façon globale et uniforme. Toutefois, le législateur, dans le cadre de la LOM, a prévu, outre le développement ambitieux des parcs de stationnement en gare, l'emport des vélos dans les trains, dans des emplacements spécifiques et dédiés. La logique poursuivie est toujours la même : **l'articulation transports en commun/ vélos ne doit pas amener ces deux modes à se nuire mutuellement.**

➤ **L'UTP considère que le vélo ne doit pas entraver la sécurité, la fluidité et la régularité/ponctualité attendues des usagers des transports en commun et les transports en commun ne doivent pas être un frein à la sécurité, praticité et simplicité attendues des cyclistes.**

Enfin, il est impossible d'évoquer la fluidité ou la sécurité sans aborder les comportements sur la voirie et le respect du code de la route. Le respect fluctuant du code de la route est intrinsèque aux comportements humains et n'est pas lié à un mode de transport particulier. Chacun est susceptible d'être piéton, cycliste, usager des transports publics ou automobiliste. Chacun doit se le rappeler afin d'anticiper correctement les mouvements de l'autre dans les zones où ils se rencontrent. Un travail d'éducation doit donc être mené très tôt tant au niveau de la pratique du vélo que de son usage dans des espaces partagés, mais aussi sur les pratiques

et les contraintes des utilisateurs des autres modes. Il convient parallèlement de sensibiliser les conducteurs des modes les plus lourds à la vulnérabilité des cyclistes.

➤ **Les adhérents de l'UTP s'engagent à poursuivre la sensibilisation de leurs conducteurs à la vulnérabilité des cyclistes. Ils encouragent également l'éducation à la pratique du vélo dès les classes d'enseignement primaire ainsi que le renforcement de la formation des automobilistes et des poids lourds.**

Une bonne articulation entre les transports publics et les vélos reste l'une des clés pour relever les défis environnementaux, sociétaux et économiques auxquels la mobilité doit faire face. Un investissement est bien évidemment nécessaire, mais il sera davantage politique et organisationnel que financier.

CONTACTS

Claude Faucher

Délégué général de l'UTP
cfaucher@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 67

Stéphanie Lopes d'Azevedo

Département Affaires
économiques et techniques
slazevedo@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 31

Hubert Richard

Département Affaires
économiques et techniques
hrichard@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 23

Dominique Fèvre

Département Valorisation
et Communication
dfevre@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 46

L'UTP. L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle des entreprises de transport public. L'UTP représente près de 170 entreprises de transport urbain, soit 53 000 salariés et une trentaine d'entreprises de la branche ferroviaire, soit

160 000 salariés répartis sur le territoire français. Elle négocie les conventions collectives de branches, représente la profession et défend les intérêts collectifs des adhérents.

