



Direction technique Territoires et ville

Note pour le développement des modes actifs en zones peu denses

Avril 2016

La coordination et la rédaction de cette note ont été assurées par Cécile Clément-Werny (direction technique Territoires et ville – Cerema), avec la participation de :

- Mathieu Bossard (direction territoriale Ouest – Cerema)
- Stéphane Chanut (direction technique Territoires et ville – Cerema)
- David Dubois (direction territoriale Centre-Est – Cerema)
- Tristan Guilloux (direction technique Territoires et ville – Cerema)
- Benoit Hiron (direction technique Territoires et ville – Cerema)
- Martine Meunier-Chabert (direction technique Territoires et ville – Cerema)
- Julie Pelata (direction technique Territoires et ville – Cerema)
- Julien Philipot (direction territoriale Sud-Ouest - Cerema)
- Nathalie Racineux (direction territoriale Ouest - Cerema)

1- Synthèse

Les zones peu denses sont caractérisées à la fois par un habitat peu dense, hormis dans des centres bourgs, des bassins d'emploi vastes et un taux faible en équipements de services. Les aménagements viaires sont très majoritairement dédiés à la voiture, mode considéré comme permettant la meilleure accessibilité aux aménités, dispersées et/ou éloignées sur ces territoires. La faible part des modes actifs est ainsi notamment due à l'absence ressentie de place pour ces modes dans l'espace public, rendant les déplacements à vélo et à pied perçus comme difficiles et dangereux.

Or, les externalités de la voiture, à la fois en termes de santé, d'environnement et d'occupation de l'espace (de stationnement notamment), ont induit une perte de qualité d'usage de ces zones et une diminution de leur attractivité. En outre, le moindre accès à ce mode d'une partie de la population, jeune, précarisée, âgée, à mobilité réduite... implique une vulnérabilité et un isolement accrus de ces personnes.

Le développement de l'usage des modes actifs, vélo et marche, participe à répondre à ces différents enjeux en termes de santé publique, d'environnement, de cohésion sociale et d'attractivité territoriale. Si ces déplacements sont rendus possibles et pertinents, ils augmenteront l'activité physique des populations, ils contribueront à l'amélioration de la qualité de l'air, à l'augmentation de l'accessibilité aux services, à une qualité accrue des aménités du territoire...

Les acteurs publics ont des cartes à jouer dans ce développement, via des mesures pragmatiques, simples et participatives, qui visent non seulement les comportements individuels mais aussi la qualité des espaces publics, avec les objectifs suivants :

- une approche globale de la place des modes actifs dans l'organisation des mobilités en zones peu denses ;
- un aménagement apaisé et attractif des centres bourgs ;
- un aménagement d'espaces dédiés aux modes actifs ;
- l'élaboration d'un schéma cohérent de territoire cyclable ;
- faire des modes actifs un maillon à part entière du déplacement multimodal ;
- pour des actions de sensibilisation et d'informations auprès des citoyens.

Pour des mesures efficaces, l'enjeu réside dans l'association d'acteurs d'horizons différents, ayant parfois peu l'habitude de travailler ensemble : office de tourisme, enseignants, associations locales, gestionnaires de voie départementales et communales, gestionnaires de pôles d'échanges... Cette étape peut être difficile mais reste indispensable à la réussite du projet.

Il est important de noter que c'est une combinaison d'actions qui peut permettre d'atteindre des objectifs ambitieux de report modal de la voiture vers les modes actifs : créer des aménagements ne suffit pas, mais informer non plus. En outre, l'adhésion des usagers sera facilitée par leur participation même à la mise en œuvre et à la communication de ces mesures. Le coût de cet investissement reste relativement peu élevé pour les collectivités, au regard des gains attendus.

2 – Éléments de contexte // état des lieux

Les « zones peu denses » couvrent des territoires divers, depuis des périphéries éloignées de zones urbaines, aux bourgs ruraux isolés n'appartenant pas à une aire urbaine. Néanmoins on y observe, en termes de transports et d'urbanisme, certaines similarités¹ :

- une part importante d'habitat dispersé, avec quelques concentrations humaines dans les bourgs et petites villes ;
- des bassins d'emploi assez vastes, avec des distances domicile-travail importantes ;
- une rareté ou un faible niveau de services urbains de la vie quotidienne et la nécessité de trajets longs pour accéder aux services de niveau supérieur ;
- des services de transports collectifs peu développés.

Ces caractéristiques se traduisent directement sur les modes de déplacements utilisés dans les déplacements quotidiens.

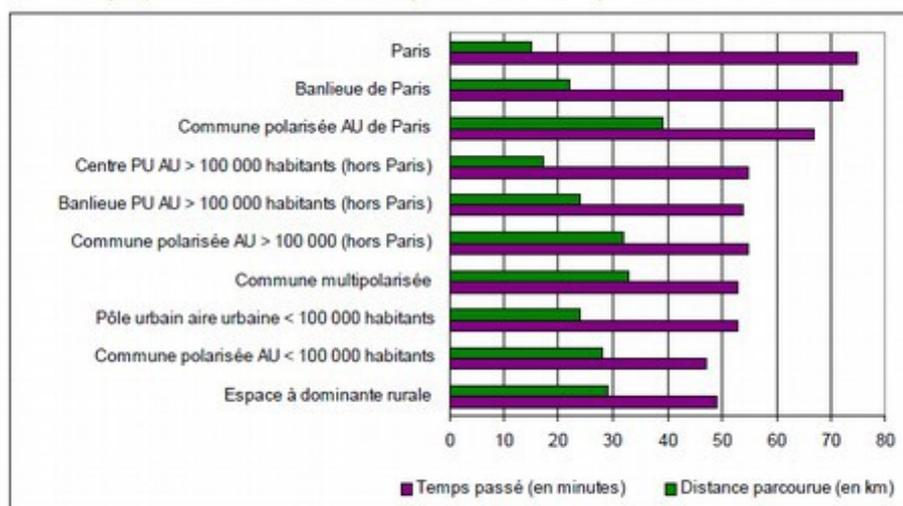
2.1 Principales caractéristiques de la mobilité en zones peu denses

La mobilité des territoires ruraux reste peu connue et difficile à appréhender par les méthodes classiques de méthodes de collecte de données. Quelques enseignements peuvent cependant être tirés des enquêtes réalisées, notamment l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD) de 2008 et l'enquête déplacements territoire rural expérimentée sur le territoire du Pays de Puisaye-Forterre et de l'Aillantais² en 2011. Il en ressort :

**** des déplacements quotidiens plus longs en distance mais pas en temps.**

Dans les territoires ruraux, la durée quotidienne moyenne de transport est estimée à près de 50 minutes, comme pour l'ensemble des autres territoires hors Île-de-France. Mais la distance moyenne parcourue s'élève à près de 30 km, ce qui est équivalent aux communes des aires urbaines de plus de 100 000 habitants et aux communes multipolarisées, alors que dans les aires urbaines de moins de 100 000 habitants, on observe des distances de déplacements de moins de 25 km ;

Graphique 5 : Durées et distances quotidiennes des déplacements locaux en 2008



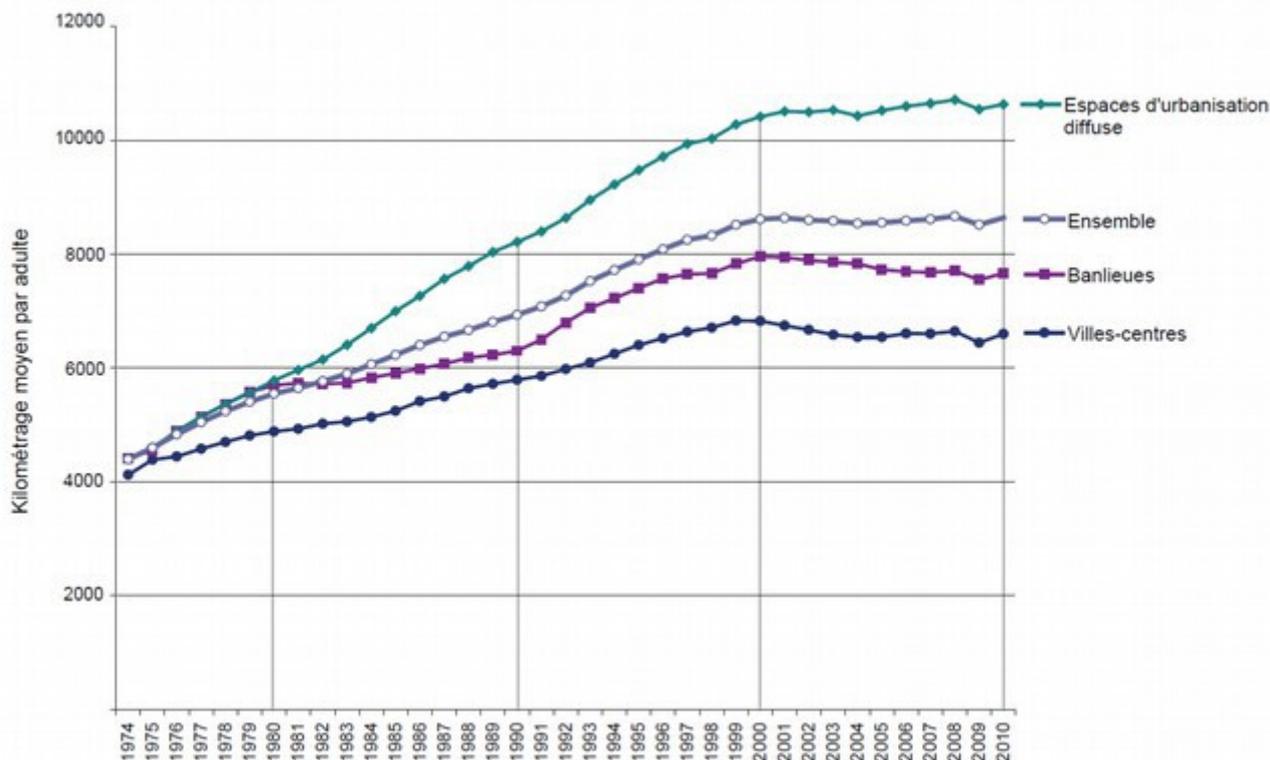
Champ : déplacements un jour de semaine des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

1 Source : Centre d'analyse stratégique, « Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux », février 2012

2 Communautés de communes de l'Yonne

**** une part importante de l'usage quotidien de la voiture, estimée à plus de 75 %.** La part du transport collectif est faible, estimée à 3 % environ.

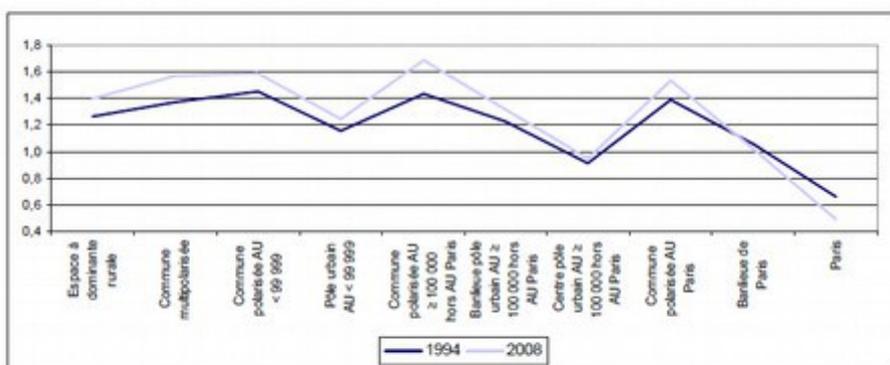
Cette situation se traduit par un kilométrage moyen annuel en voiture par adulte significativement plus fort dans les espaces d'urbanisation diffuse (voir ci-dessous). Pour autant, ce kilométrage stagne depuis le début des années 2000, comme dans les zones plus denses.



Kilométrage annuel moyen en voiture par adulte, en fonction de la zone de résidence et de l'année, Source: Panel Parc Auto et Enquêtes de conjoncture auprès des ménages³. Ce kilométrage inclut l'ensemble de la mobilité (celle des courtes distance quotidiennes et des distances plus longues, parcourues pour des week-ends ou des vacances)

Le taux de motorisation y est élevé et en augmentation : 68 % des personnes appartiennent à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes, contre 54 % en 1994. Dans les grandes agglomérations, le mouvement est de moindre ampleur : respectivement 48 % et 43 % . il est à noter que ce fort taux de motorisation induit des difficultés de gestion du stationnement ;

Graphique 2 : Nombre de voitures par ménage selon le type urbain du domicile des ménages



Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

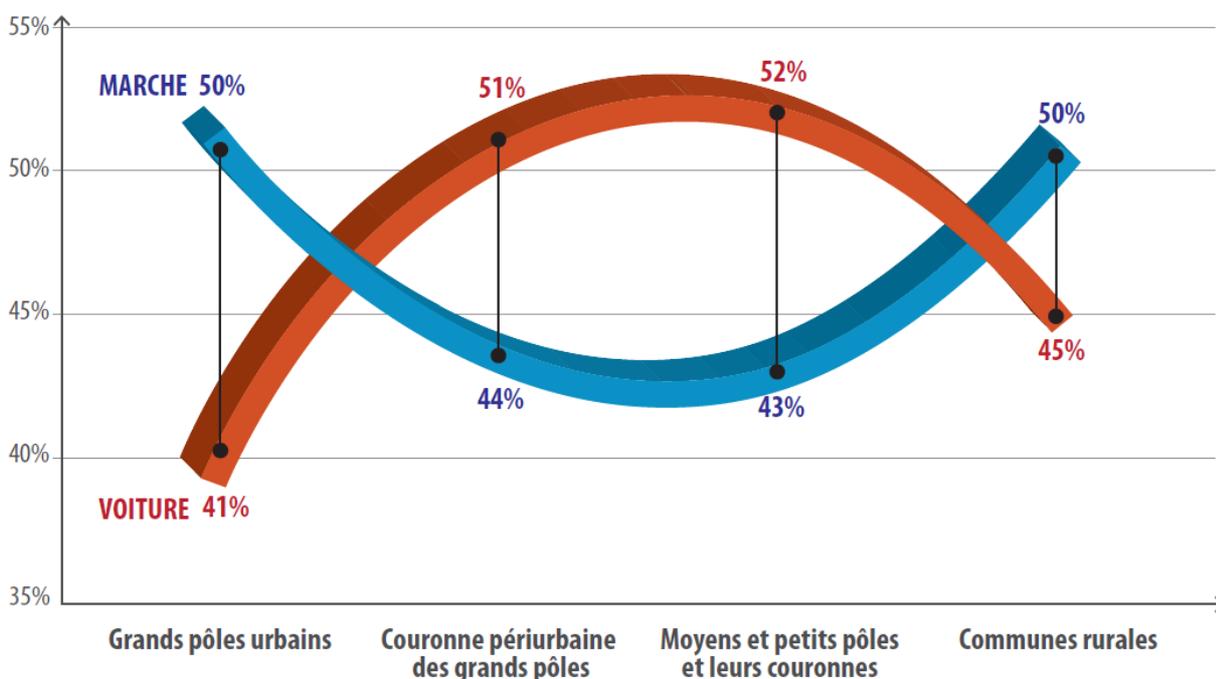
3 Grimal R., « Plafonnement de l'usage de la voiture. L'enquête. ». In : Mobilités en Transitions – Connaître, comprendre et représenter. Armoogum, Guilloux & Richer (eds). Cerema, 2015

**** une part importante de déplacements courts, réalisés à pied.** Malgré des distances moyennes importantes pour les déplacements longs, la part des déplacements courts, de moins de 5 km, est loin d'être négligeable : on l'estime à près d'un déplacement sur deux. Ces trajets de quelques kilomètres constituent un potentiel de report modal important vers la marche ou le vélo.

Ainsi, si, dans le pays de Puisaye-Forterre et de l'Aillantais, la voiture est le mode de transport le plus utilisé par les habitants (3 déplacements sur 4 sont effectués en voiture), la marche est le deuxième mode de transport en assurant presque 1 déplacement sur 5.

De plus, sur les déplacements courts de moins de 2 km, la part de la marche en communes rurales est la même que dans les grands pôles urbains.

Parts modales des déplacements de moins de 2 km en fonction de la commune de destination



Source : Base Unifiée des ED, 2015 – 40 enquêtes Standard Certu – personnes de 11 ans et plus – Zonage Insee 2010

L'usage de l'automobile pour ces déplacements courts pose des questions de stationnement et d'occupation de l'espace public dans les centres, des questions de sécurité ressentie, notamment autour des écoles et en traversée d'agglomération, ainsi que des interrogations sur les enjeux de santé publique ;

**** une part un peu plus importante de personnes immobiles qu'ailleurs** notamment pour les personnes de plus de 65 ans. Si neuf personnes sur dix se déplacent quotidiennement sur Paris et sa banlieue, c'est le cas de huit personnes sur dix dans l'espace à dominante rurale. Par conséquent, dans les zones rurales, la population se déplace un peu moins. En revanche, les personnes mobiles le sont plus en zones peu denses qu'en zones urbaines, du fait peut-être de la moindre contrainte de circulation et de stationnement.

**** un faible usage des déplacements intermodaux, comme dans les zones denses.** En effet, les ruptures de charge (changement de mode de transport au cours d'un déplacement) sont pénalisantes en temps, particulièrement en milieu rural où les fréquences de

passage des transports collectifs sont faibles. Les pôles intermodaux y apparaissent souvent comme des lieux anonymes et peu attractifs. On y observe des phénomènes de stationnement anarchique, l'absence de points d'information, de panneaux distinctifs et de marquage au sol. Les points d'attente peuvent être relativement inconfortables, peu équipés, augmentant la perception des temps d'attente qui peuvent être, du fait de faibles fréquences, déjà longs. De fait, ici aussi le potentiel de report modal peut être intéressant en encourageant les individus à se rabattre sur des modes structurants (comme les TER) en modes actifs et non en transport collectif ou en voiture.

1.2 Voirie et espaces publics en zones peu denses

En zones peu denses, la voirie et les espaces de stationnement sont largement dédiés à la voiture particulière.

La culture individuelle dans ces espaces est souvent de favoriser le stationnement des voitures sur l'espace public au plus près de la destination au détriment des trottoirs et des aménagements cyclables lorsqu'ils existent, quitte à les envahir. L'absence de contrôle a pérennisé ces comportements au détriment de la marche et du déplacement à vélo dont la conscience de la présence n'est pas partagée par les usagers, transformant la marche et le vélo souvent en parcours d'obstacle.

Le sentiment que la marche est mal prise en compte conduit à ce que ceux qui le peuvent s'en détournent. En effet, elle est jugée difficile à pratiquer et dangereuse. Et ce d'autant plus que les choix alternatifs à la marche renforcent les difficultés que rencontre le déplacement à pied.



3 Enjeux du développement des modes actifs dans les zones peu denses

La mobilité durable dans ces territoires présente de multiples enjeux environnementaux, sociaux, économiques et d'attractivité territoriale.

3.1 Enjeux environnementaux et de santé publique

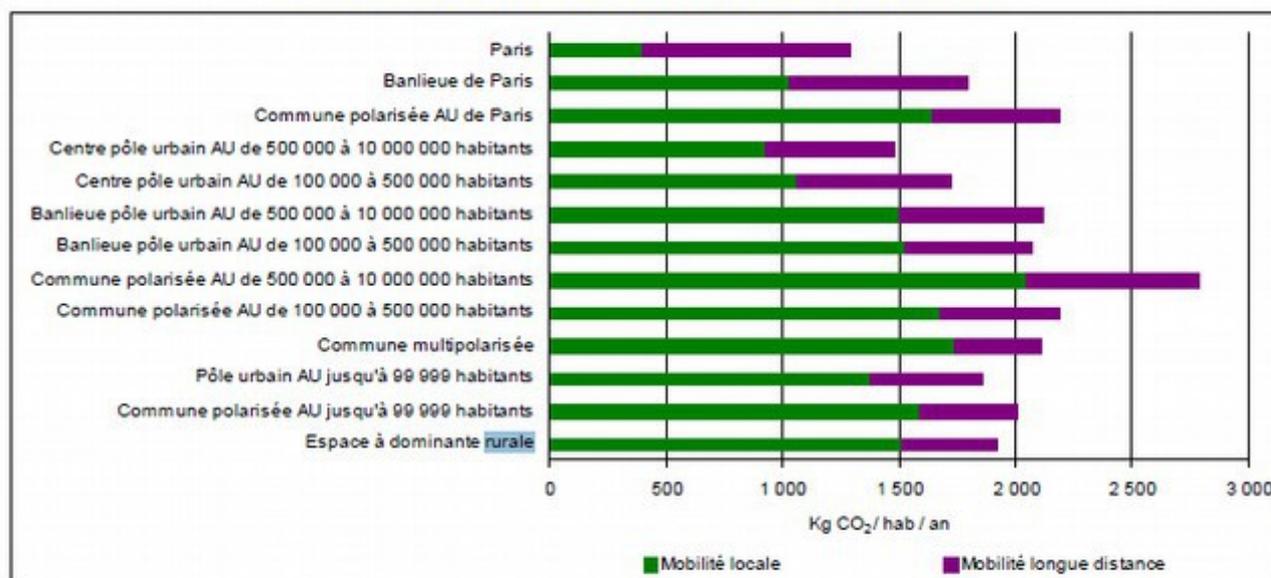
Les transports génèrent des pollutions et des nuisances, comme la pollution de l'air, l'émission de gaz à effet de serre, le bruit, la consommation des espaces et des ressources non renouvelables. En France, ils représentent 27 % des émissions de gaz à effet de serre, 32 % de la consommation d'énergie, 59 % des émissions d'oxydes d'azote (dont 56 % par le transport routier), 16 % des émissions de particules (PM10) (dont 85 % par le transport routier) (données 2013), cette part pouvant être, dans certains cas, nettement plus importante à l'échelle locale. Au sein des transports routiers, les voitures particulières représentent, en 2012, 56 % des émissions de CO₂, 44 % des émissions de NO_x et 59 % des émissions de particules (PM 10)⁴.

Ces impacts environnementaux concernent tous les types de territoire, dont les territoires ruraux. Car contrairement à certains a priori, les émissions de CO₂ par habitant ne sont pas plus faibles en zones rurales que dans les espaces urbains (voir graphe ci-dessous).

4 Source : CITEPA 2015, inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France – Format SECTEN

Ainsi, l'enjeu d'usage élargi des modes actifs en zones rurales, afin de remplacer les modes motorisés individuels, permet de répondre en partie à l'objectif de réduire les impacts environnementaux des transports, dans une mesure significative.

Graphique 14 : Émissions annuelles de CO₂ liées aux déplacements selon le lieu de résidence des ménages, par habitant



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

En outre, la pratique de la marche et du vélo participe à l'amélioration de la santé des individus, à la fois de façon directe (en participant à la baisse de la part de la population en surpoids, notamment chez les enfants et à l'allongement de la durée de vie en bonne santé) et indirecte (baisse du bruit et des émissions de gaz à effet de serre dus à la circulation automobile).

3.2 Enjeux sociaux

Les zones peu denses disposent de peu de services de proximité, publics (Pôle emploi, hôpital...) ou privés (banque, commerces...) et la voiture est le mode de transport le plus pertinent sur ces territoires. De fait, les services de transport contribuent à l'activité socio-économique, à l'intégration sociale, au lien social et à la solidarité en direction des plus fragiles : déplacements des actifs, des jeunes, des personnes âgées, des personnes handicapées ou résidant dans des zones rurales éloignées. Le bon fonctionnement des systèmes de transport, leur fiabilité et leur résilience face aux risques constituent un facteur essentiel pour la cohésion sociale et territoriale. La qualité et l'offre de transports contribuent à la qualité de vie et la santé publique des usagers, des populations et des travailleurs des transports. La diminution des coûts de transport et l'augmentation des vitesses durant ces dernières décennies expliquent pour partie la dispersion corrélative de l'habitat et des activités, entraînant une augmentation des trafics et des distances parcourues. Ce développement par et pour l'usage de la voiture tend à exclure tous ceux qui, pour toutes sortes de raisons, n'ont pas accès facilement à une automobile...

Or, les publics les plus fragiles sont ceux qui rencontrent le plus de difficultés dans l'usage de la voiture individuelle : étudiants, demandeurs d'emploi, personnes âgées, personnes en situation de handicap. Pour chacune de ces catégories, la nature des difficultés d'accès à la mobilité, comme les enjeux économiques et sociaux qui en découlent, sont spécifiques. Cela implique que les solutions mises en place s'adaptent à leurs besoins particuliers. De façon plus générale, les problèmes de mobilité aggravent, en milieu rural, les situations d'exclusion. Par exemple, les personnes en difficulté sociale y sont plus isolées.

À cela s'ajoute un manque de moyens financiers qui limite sensiblement leur accès aux moyens mécanisés (voiture, deux-roues motorisés) de déplacement. Pour elles, l'existence de dispositifs efficaces de transports alternatifs est un enjeu de la socialisation autant que d'insertion sur le marché du travail, car les difficultés de mobilité sont un facteur d'éviction sociale et l'éviction aggrave les difficultés de mobilité⁵.

Les modes actifs permettent non seulement de se déplacer à moindres coûts sur de petites distances, mais aussi d'accéder plus facilement à des services de transports collectifs, comme les trains régionaux, les lignes de cars, améliorant de fait l'accessibilité aux aménités du territoire, notamment lorsque les fréquences sont adaptées aux besoins. Le vélo participe directement à limiter l'isolement pour les jeunes ou les personnes précaires. La marche, si elle est pratiquée dans des conditions adaptées en termes de lisibilité et de sécurité, permet également notamment aux seniors de garder l'autonomie le plus longtemps possible.

3.3 Enjeux économiques et d'attractivité territoriale

Le secteur des transports représente un poids considérable dans l'économie française. La dépense de transport représente environ 18 % du PIB et le secteur des transports emploie plus de 1,3 millions de personnes⁶. D'autre part, la mobilité permet notamment l'accès à l'emploi et à la consommation. Aujourd'hui, trois actifs sur quatre travaillent hors de leur commune de résidence, parcourant en moyenne 26 kilomètres⁷. Les services de transports participent à la création de valeur et d'emploi et à la compétitivité des territoires.

« Dans le domaine économique, une étude conjointe de l'Insee et de l'Inra montre la part croissante de l'économie présentielle dans le développement de l'espace rural, tout en notant le rôle important de petits foyers industriels largement tributaires de la qualité des mobilités au sein des bassins d'emploi concernés. L'avenir de cette articulation des dimensions résidentielles et productives dans le développement économique rural est clairement fonction de la performance des systèmes de déplacement mis en place localement. En matière d'accès à l'emploi et d'insertion sociale, une étude de la Commission européenne (DG Emploi, affaires sociales et égalité des chances) de septembre 2008 sur « Pauvreté et exclusion sociale dans les zones rurales » note que, sur l'ensemble de l'Europe « l'accès aux transports et la possibilité de se déplacer sont des ressources particulièrement importantes pour trouver un emploi et pour développer des liens sociaux dans les zones rurales isolées ». Ce constat est corroboré par de nombreuses études de l'Insee sur des zones d'emploi rurales, qui montrent que l'accès à l'emploi implique souvent des navettes quotidiennes vers des bourgs-centres ou des villes moyennes : dans ces conditions, les difficultés d'accès à l'emploi sont directement liées aux difficultés d'accès aux services de mobilité »¹.

La France possède un atout économique grâce à un réseau de transport dense et efficace (routier, autoroutier, ferroviaire, aérien et maritime). Cet avantage compétitif doit être préservé en entretenant, voire en modernisant ce réseau. Or, les aménagements pour les modes actifs nécessitent globalement moins d'investissement financier que ceux dédiés aux modes motorisés, et leur entretien est également moins coûteux. S'ils permettent en outre un report modal depuis la voiture, les coûts d'entretien de la voirie, moins détériorée, sont également allégés.

Les enjeux d'attractivité territoriale reposent quant à eux sur une valorisation des espaces urbanisés mais aussi des espaces naturels et agricoles, qui induit une amélioration de la qualité de l'environnement. L'usage des modes actifs, qui permet une autre temporalité des activités et sans aucun doute une nouvelle perception de l'espace vécu, participe à l'amélioration de l'image et à une augmentation de l'attractivité territoriale. Ainsi, l'aménagement de liaisons douces entre les zones de résidence, d'activités, de loisirs... encourage la redécouverte de la diversité des milieux.

5 Source : « Rapport sur la mobilité et les transports dans les territoires ruraux », Ministère de l'écologie, du développement durable, du transport et du logement, Ministère de l'intérieur, de l'Outre-Mer, des collectivités locales et de l'immigration, juillet 2011.

6 Source : « chiffres clefs du transport - édition 2015 », CGDD, mars 2015

7 « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation », Brigitte Baccaïni, François Sémécurbe, Gwenaëlle Thomas, pôle Analyse territoriale, Insee (2004)

4. Pistes pour un plus large usage des modes actifs dans les zones peu denses

Les pistes ici proposées, classées, ne sont pas indépendantes les unes des autres. Elles devraient relever d'une politique globale, appuyée par une mixité d'actions. C'est leur combinaison qui induit l'augmentation de l'usage des modes actifs.

En outre, nous avons ici proposer des actions qui concernent directement les modes actifs. D'autres mesures pourraient être identifiées, dont les externalités favoriseraient l'usage de la marche et du vélo, comme l'aménagement des espaces publics, l'incitation à la découverte des lieux, de la biodiversité... Nous ne nous sommes pas non plus attachés aux conditions de mises en œuvre de ces actions, néanmoins il convient de noter ici qu'il est indispensable sur ce sujet d'associer les différents usagers à la conception des aménagements, voire à leur gestion afin d'en faciliter l'appropriation.

Vers une approche globale de la place des modes actifs dans l'organisation des mobilités en zones peu denses

Les acteurs publics en zones peu denses ont de larges domaines d'action mais disposent de peu, voire d'aucune, équipe technique en appui. Souvent, l'approche de la mobilité est réduite à celle de l'accès en automobile aux aménités territoriales, les déplacements à pied et à vélo étant peu visibles.

Des actions de sensibilisation auprès des élus sur le sujet des déplacements de façon générale, en mettant l'accent sur les modes actifs, pourraient être utilement mises en œuvre.

action 1 : faire prendre conscience aux acteurs publics de l'importance des déplacements piéton et vélo pour la vitalité démographique et économique des centres bourgs

La loi sur la transition énergétique pour la croissance verte votée en août 2015 permet l'élaboration d'un plan de mobilité rurale avec l'objectif de veiller à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés. De fait, ce document constitue une opportunité claire pour les collectivités de mieux comprendre l'organisation des mobilités sur leurs territoires, ainsi que les enjeux du développement de l'usage des modes actifs. Il permet également de mettre au cœur de l'action publique des mesures en faveur des cyclistes et des piétons.

action 2 : faire des modes actifs une priorité dans les plans de mobilité rurale

En outre, au-delà des actions de « rattrapage », il sera utile pour tout nouvel aménagement d'anticiper son accessibilité en modes actifs, ce qui permet dès les étapes de conception d'adapter les équipements.

action 3 : prévoir dès les phases de conception de tout nouvel aménagement (services publics, lotissement...) les conditions de son accessibilité en modes actifs

Pour un aménagement apaisé et attractif des centres bourgs

Il existe des règles de conception, des réglementations à respecter qui permettent la mise en œuvre de cheminements de qualité et donc attractifs aux vélos et aux piétons. L'accessibilité des seniors et des personnes à mobilité réduite est toujours un objectif central qui influe sur la conception des aménagements et qui favorise la fréquentation de l'ensemble des piétons et des cyclistes qui sont la principale clientèle des commerces.

action 4 : élaborer des cheminements de qualité à pied et à vélo en s'appuyant sur la réglementation (accessibilité, loi LAURE) et tous les outils de l'aménagement viaire et des espaces publics de la ville et des villages apaisés.

A l'origine et à la destination a minima les trajets se font toujours à pied, ce qui justifie dans les centres l'aménagement de zones de modération de la vitesse automobile qui permettent à tous de se déplacer en sécurité. Les possibilités sont nombreuses, depuis la zone 30, les zones à circulation restreinte, zones de rencontre, chaussée à voie centrale banalisée... Ces actions peuvent s'accompagner d'une refonte des plans de circulation permettant, par exemple par la mise en place de sens unique pour les véhicules motorisés, de faciliter la mise en œuvre des zones de circulations apaisées.

action 5 : encourager la création de zones de circulation apaisée dans les centres bourgs

Mais les aménagements des espaces de circulation ne peuvent pas se penser sans lien avec celui des espaces de stationnement des voitures. Les actions de stationnement peuvent être les suivantes :

- clarifier les zones de stationnement voiture tout en préservant les cheminements piétons (réaménagement des trottoirs avec délimitation de stationnement longitudinal en encoche possible au vu de la largeur disponible, plot béton ou autre aménagement urbain qui empêche le véhicule de dépasser les limites de la place de stationnement, etc.) ; Il s'agit d'aménager le stationnement pour permettre les circulations piétonnes et cyclistes sécurisées et respectées ;
- ces aménagements ne doivent pas être exclusifs et doivent prendre en compte les personnes à mobilité réduite en leur permettant, si nécessaire, un stationnement au plus près de leur destination ;
- optimiser le taux d'occupation des parcs de stationnement (marquage au sol, revêtement) ;
- aménager des emplacements pour le stationnement des véhicules à grands gabarit, comme les camping-cars, les poids lourds en livraison ;
- préserver le centre des communes en y gérant le stationnement (zone payante ou bleue), interdire le stationnement abusif et l'agrémenter d'un mobilier urbain gratifiant, permettant de libérer les circulations piétonnes ;
- veiller à disposer d'une surveillance efficace pour limiter les comportements abusifs susceptibles de gêner les manœuvres des autres usagers (véhicules « ventouses » en stationnement abusif) : réglementer l'usage de la voirie sans surveiller ne permet pas d'atteindre l'objectif d'améliorer le fonctionnement du stationnement, et l'insatisfaction des décideurs et de la population sera nécessairement au rendez-vous à plus ou moins long terme.
- Pour une meilleure incitation à leur utilisation, la mise en place de ces lieux de stationnement peut s'accompagner d'une signalétique claire et simple donnant une estimation des distances/temps de marche jusqu'aux principales destinations.

et plus globalement, formaliser les règles de stationnement dans le cadre d'un plan local de stationnement.

action 6 : repenser le stationnement des véhicules motorisés pour que les centres bourgs ne soient pas engorgés par les parkings à ciel ouvert et donner de la lisibilité aux commerces et aux richesses architecturales.

Pour l'aménagement d'espaces dédiés aux modes actifs

Le stationnement est l'une des clefs du report modal de la voiture vers des modes actifs. De fait, il est nécessaire d'aménager des espaces de stationnement, si possible sécurisés pour les vélos au lieu de destination et dans des espaces où le stationnement à domicile est contraint, comme les centres des bourgs. Les lieux de destination peuvent être identifiés comme des lieux attractifs publics, voire privés pour des entreprises de taille importante par exemple.

action 7 : prévoir l'aménagement des espaces de stationnement vélo à proximité immédiate des services (mairies, maison médicale, écoles...) et lieux d'emplois.

On pense peu à l'aménagement de lieux de pause dans des espaces publics conviviaux pour les piétons alors que pour les personnes âgées, ou lors de fortes chaleurs, ils sont des éléments du mobilier urbain qui permettent d'envisager des distances de déplacements un peu plus longues. Mais ces « stations de marche » peuvent également être mutualisées avec des équipements existants, comme des locaux publics, des commerces... ce qui favorise plus encore le lien social en en faisant de vrais lieux de rencontre.

action 8 : aménager des espaces de mini séjour (banc assis debout ou tout autre dispositif) permettant au piéton de faire une pause dans son déplacement

Enfin, afin de favoriser le rabattement en modes doux dans les lieux d'intermodalité (gares, arrêts importants de cars par exemple), il convient d'aménager des espaces d'attente confortables, couverts et des lieux de stationnement sécurisés pour les vélos, si possible avec des consignes permettant de laisser les équipements complémentaires comme les casques, les vêtements de pluie ou chauds...

action 9 : encourager une intermodalité plus douce en aménagement des espaces de stationnement vélo et de haltes pour les piétons dans les pôles d'échanges (gares, arrêts de cars...)

Au-delà de cette approche fonctionnaliste du déplacement, il faut également permettre les promenades, flâneries qui participent à l'attractivité des territoires. De fait, les aménagements ne doivent pas être cantonnés aux services publics ou pôles d'emploi mais aussi aux espaces ludiques, telles que les promenades le long de l'eau.

action 10 : ne pas oublier les aménagements pour la marche et le vélo pour les activités de loisirs, telles que les balades.

Pour l'élaboration d'un schéma cohérent de territoire cyclable

Les véloroutes font l'objet de schémas régionaux. Elles concernent a priori des itinéraires plutôt de moyenne et longue distances à visée touristique. Constituées en grande partie de voies vertes, elles pourraient utilement participer au maillage du territoire peu dense pour un usage quotidien en mode actif, en s'assurant de leur connexion avec des itinéraires locaux desservant les lieux attractifs. Une signalisation adaptée et claire donne une lisibilité optimale des itinéraires. Ce réseau pourrait s'appuyer sur des voies routières existantes où la circulation en vélo serait sécurisée (par exemple sur la voirie agricole ou en abaissant la vitesse de circulation des voitures).

action 11 : concevoir des voies vertes qui intègrent également les besoins des déplacements à pied ou à vélo du quotidien, en étant reliées aux établissements recevant du public ou aux pôles générateurs

Les schémas cyclables permettent d'assurer la cohérence et la pertinence du maillage global d'un territoire. Dans ce cadre il nécessite la participation de tous les acteurs concernés, les pôles tourisme, développement durable, transport... l'échelle visée doit être a minima celui du bassin de vie.

action 12 : élaborer un schéma cyclable à l'échelle de la communauté de communes dans une concertation élargie

Pour faire des modes actifs un maillon à part entière du déplacement multimodal

La voiture est souvent, en zones peu denses, le mode d'accès privilégié à d'autres modes de transports. Favoriser l'intermodalité modes actifs / transports collectifs participe à la promotion même de la marche et du vélo en tant que mode de transport principal. De façon réciproque, cela permet également de renforcer l'attractivité des transports collectifs en diminuant les contraintes liées à l'utilisation de la voiture.

Cette intermodalité renvoie à plusieurs champs d'action : l'aménagement des lieux d'échanges, notamment pour le stationnement des vélos, l'aménagement des itinéraires d'accès, mais aussi la signalétique, l'information sur place et avant le déplacement, la tarification... la plupart de ces actions nécessitent une coordination avec le gestionnaire de l'offre de transports collectifs concernés, mais aussi le gestionnaire de voirie, celui du pôle d'échanges...

action 13 : mettre en place un dialogue avec les acteurs des pôles d'échanges afin d'encourager collectivement l'intermodalité modes actifs // transports collectifs

Pour des actions de sensibilisation et d'informations auprès des citoyens

L'un des freins au report modal vers les modes actifs est le manque d'information : où vais-je pouvoir passer, est-ce que je vais pouvoir me garer, pourrais-je me reposer en chemin... ? Il convient donc à la fois d'élaborer des documents simples et accessibles à tous sur ces informations, d'utiliser tous les canaux possibles de diffusion (réunions d'information, internet, application simple, affichage en mairie et dans les lieux publics, aux pôles d'échanges...).

action 14 : mettre en place une stratégie large de diffusion de l'information sur les accès possibles en vélo et à pied.

Des actions directes, personnalisées peuvent être également mises en œuvre pour encourager aux déplacements à vélo. Notamment, pour des populations vulnérables, les acteurs publics peuvent mettre en œuvre des aides à l'achat, voire acheter eux-mêmes une flotte de vélos disponibles pour des prêts longue durée, ou à durée variable. Ce système peut permettre même à certains d'essayer et de se laisser convaincre.

action 15 : favoriser l'usage du vélo en aidant à l'achat ou en mettant en place un service de prêt long terme.

Dans le contexte des zones peu denses les vélos à assistance électriques ont une pertinence accrue : ils permettent d'augmenter les distances de déplacements et de s'affranchir en partie des difficultés dues notamment au relief. Leur usage peut être encouragé, soit en mettant en œuvre des aides à l'achat, soit en intégrant dans les services de prêt.

action 16 : encourager l'usage des vélos à assistance électrique

Il est également possible d'utiliser les outils du management de la mobilité, à l'instar de ce qui se passe en Suisse où des ateliers « être et rester mobile » destinés aux seniors sont proposés afin de sensibiliser cette population aux modes alternatifs à la voiture particulière et à leur fournir de l'information ciblée. Des ateliers similaires pourraient également être proposés à d'autres publics cibles, comme les jeunes actifs ou les scolaires/étudiants. Il est à noter que les services de conseils en mobilité pour les seniors sont maintenant rendus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

action 17 : des ateliers « mobilité » dédiés pour les seniors et pour les jeunes actifs

Pour développer les modes actifs dans les déplacements du quotidien, il est également souhaitable d'encourager des démarches collectives, comme les bus cyclistes (qui permettent à des personnes de se regrouper pour aller au travail) ou les pédibus, destinés aux enfants des écoles du primaire. Ces démarches pédagogiques permettent d'encourager par l'exemple, des modes plus vertueux. Pour les encourager des stations de regroupement peuvent être proposées par les acteurs locaux par exemple, la diffusion d'information sur les initiatives publiques ou privées de ce type ainsi que la distribution de baudriers.

action 18 : des actions bus cyclistes et pédibus adaptées aux zones peu denses

Des actions plus « ludiques » de promotion des modes actifs peuvent également être organisées sur ce thème, comme des manifestations, des journées de promenades... ces événements sont l'occasion de présenter les actions programmées et des dispositifs mis en place sur le territoire. Ces actions peuvent s'inscrire dans le cadre de fêtes locales, de fêtes scolaires, d'animations touristiques ou de manifestations nationales thématiques comme la fête du vélo, la semaine du développement durable...

Il est utile de s'appuyer alors sur les offices de tourisme, les associations locales et des résidents qui peuvent être des partenaires moteurs : par exemple des producteurs locaux pour des balades gourmandes, des élèves, des associations historiques pour redécouvrir le patrimoine local, des animateurs pour des balades contées... Ces actions constituent de véritables opportunités à la fois pour valoriser le potentiel touristique et pour vivifier le quotidien des territoires. Elles permettent d'être fédératrice, d'amorcer des dialogues, de créer une émulation, de favoriser une dynamique locale autour d'un projet et d'encourager les initiatives et propositions.

action 19 : encourager les manifestations festives qui s'appuie sur les modes actifs

Le plan de mobilité d'établissement est une démarche globale susceptible de toucher l'ensemble des déplacements (déplacements domicile-travail et professionnels des agents, déplacements des visiteurs) au sein d'une entreprise, d'une administration ou d'un groupement d'entreprises. Il aboutit à la mise en place d'un plan de mobilité dont la priorité est de privilégier toutes les solutions de transport et de déplacements capables de limiter l'utilisation de la voiture individuelle et de favoriser les transports et déplacements alternatifs (transports collectifs, vélo, marche), l'usage des véhicules moins polluants, le partage de la voiture individuelle (covoiturage, autopartage) et toute autre action pertinente. Il constitue donc un outil pertinent dans la promotion de l'usage des modes actifs et peut être encouragé par les acteurs publics via des actions de sensibilisation et d'information et des aménagements viaires de desserte répondant aux besoins spécifiques des modes actifs.

action 20 : encourager la mise en place de plans de mobilité d'établissements pour les pôles d'emplois les plus importants

bibliographie :

Herve Baptiste, Florence Busnot-Richard, Jean-Paul Carriere, Marie Huyghe, Michel Mattei.
« Quelles mobilités en milieu rural a faible densité ? » 2013

Centre d'analyse stratégique, « Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux »,
février 2012

Certu, CNFPT, « Quels enjeux de déplacements durables pour les espaces ruraux et périurbains –
Journée d'échanges du 15 septembre 2009 », 2009

Certu, « Vers une marche plaisir en ville », 2012

Certu, « Recommandations pour les aménagements cyclables », septembre 2008

Certu, fiches aménagements vélo, 2015

Certu, Le vélo à assistance électrique: un nouveau mode de déplacement quotidien fiche n° 6 - les
outils de la mobilité, 2012

Commissariat général au développement durable , « La mobilité des Français, Panorama issu de
l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », décembre 2010

Commissariat général au développement durable, « Mobilité durable : favoriser la pratique du vélo
grâce aux démarches territoriales de développement durable », n° 178, décembre 2013

Commission européenne, projet européen ARTS (Actions pour l'intégration de services de
transport rural), « Manuel du transport rural », décembre 2013

Etd - Centre de ressources du développement territorial, « Mobilité et accès aux services en milieu
rural et périurbain : quelles méthodes d'analyse des besoins ? », juillet 2007

IGAS, CGPC, « Favoriser l'accès aux transports en zones rurales – Promouvoir un chèque
transport », octobre 2004

Inra, « Prospective sur les nouvelles ruralités en France à l'horizon 2030 », juillet 2008

GART, « les pratiques d'intermodalité vélo-transports collectifs », août 2015

HUYGHE Marie, « Quelles mobilités en milieu rural à faible densité ? », rapport final du projet de
recherche MOUR (MObilité et Urbanisme Rural), mené par l'UMR CNRS-CITERES de l'Université
de Tours, en partenariat avec le Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine, décembre 2013

Technicités, le vélo part à la campagne, 2005