

## De quoi parle t-on ?

Avec son développement massif au sein de la population, la voiture est devenue en quelques décennies le mode de déplacement principal des ménages, en particulier dans les zones périurbaines.

Les infrastructures routières ont été privilégiées au détriment des réseaux de mobilité dite « douce », aussi appelée alter-mobilité, mobilité durable, ou mobilité active : le vélo, la marche à pied, le roller...

Si l'automobile est aujourd'hui perçue comme génératrice de problèmes environnementaux et sociaux, la mobilité douce apparaît comme une solution à développer par les collectivités pour un avenir plus durable et le développement d'une « ville des courtes distances ».

La mobilité douce englobe donc tous les modes de déplacement basés sur l'utilisation de la force musculaire comme le vélo, la marche, le roller... Dans la définition du terme, on inclut également l'utilisation d'animaux. Ces modes de transport garantissent des déplacements non émetteurs de CO<sub>2</sub> et donc respectueux du climat et de l'environnement.

## Quels intérêts ?

Le développement de la mobilité douce répond à une logique de développement durable puisque les bénéfices sont à la fois économiques, sociaux et environnementaux. Elle permet :

- Une **réappropriation de son espace** par une proximité avec le territoire, sa biodiversité : un automobiliste lancé à 30 ou 50 km/h n'appréhende pas l'espace de la même manière que le promeneur ou le cycliste.

- Un **renforcement du lien social** : les modes doux étant plus lents et pratiqués « à ciel ouvert », les contacts sociaux sont facilités. Sur courtes distances, ils peuvent être plus rapides que la voiture !

- Une **préservation de la biodiversité par la réduction de l'usage de la voiture** : amélioration de la qualité de l'air et limitation de l'imperméabilisation des sols.

- La **préservation de la biodiversité par le développement de réseaux qui lui sont favorables** (végétalisation autour des pistes cyclables...).

- Des **bénéfices en termes sanitaires** : réduction de la pollution, du bruit et pratique d'une activité physique.

- Des **économies pour les usagers**, d'autant plus dans un contexte de hausse du prix des carburants et du coût du stationnement il n'est pas anodin de recourir à ce type d'économie.

## Le saviez-vous ?

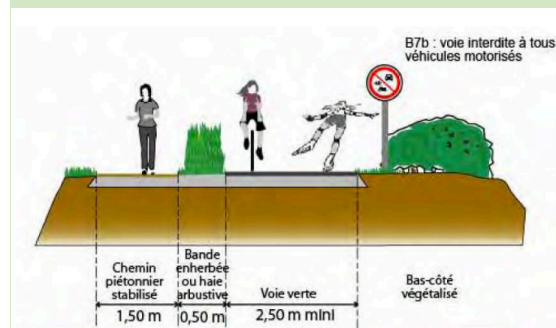
# 41

C'est le pourcentage de ménages qui estiment que les trottoirs et les carrefours à moins de 1 km du domicile ne sont pas aménagés de telle sorte que les piétons se déplacent en sécurité. (Source : ENT D 2008)



Pistes cyclables aux abords végétalisés – Rennes

CEREMA - La nature comme élément du projet d'aménagement urbain



Configuration d'une voie verte

Schéma directeur du déplacement modes doux CC Pays des Sorgues



Chemin pédestre - Rennes

CEREMA - La nature comme élément du projet d'aménagement urbain

## MISE EN ŒUVRE

Pour encourager la marche à pied et l'usage du vélo, il est essentiel de travailler sur les espaces censés accueillir ce type de mobilité. On peut :

- **Créer des réseaux** de déplacement doux en évitant les discontinuités : bandes et pistes cyclables, couloirs mixtes bus-vélos, double-sens cyclable, voie verte... si ces voies n'existent pas, piétons et cyclistes s'aventureront peu sur des voies qui ne sont destinées qu'aux voitures.
- **Installer une signalétique directionnelle** : jalonnements pour cyclistes mais aussi panneaux de sensibilisation sur la nécessité de partager la route
- **Sécuriser les réseaux** de déplacement doux : aménager des voies créant un sentiment de sécurité vis-à-vis des véhicules à moteur (potelets, sas aux feux...) ou aménager des zones piétonnières ou zones « de rencontre » (vitesse limitée à 20 km/h)
- **Rendre les réseaux « doux » agréables** : végétaliser les abords, éclairer le sol la nuit avec ponctuellement des leds, permettre des haltes (bancs) en lien avec le patrimoine de la commune...
- **Permettre le stationnement des cycles** : aménager des parkings abrités, accessibles, en ciblant les lieux stratégiques (équipements publics, commerces...).
- **Mettre à disposition des cycles** via un système de location de vélos, voir trottinettes.

### Autres moyens de transport doux

Le skateboard existe depuis plusieurs décennies, et s'il est principalement utilisé à des fins sportives et récréatives, de plus en plus de pratiquants l'utilisent également pour se déplacer. Là aussi des versions électriques existent également bien qu'encore assez marginales.

Parmi les nouveaux moyens de transport électriques apparus ces dernières années, peuvent également être cités les smartboard (planche gyroscopisée à deux roues), les patins électriques ou la gyroroue. Ces moyens de transport ont des vitesses de déplacement (autour de 15-20 km/h) et des autonomies (dizaine(s) de km) similaires. Leur faible encombrement et leur poids limité permet de les embarquer facilement dans un transport en commun. Outre leur côté ludique, c'est donc pour parcourir des petites distances, en complément, ou non, d'un trajet en TC, train, ou depuis des parkings extérieurs, que ce type de véhicule trouve toute son utilité.

### Organiser les déplacements collectifs

- mettre en place un système "pédibus" pour les élèves, un Plan de déplacements d'établissements scolaires (PDES)

Pour réduire l'usage des véhicules motorisés, d'autres solutions sont envisageables :

- Mettre en place une **plateforme de covoiturage**,
- Installer un **espace de télé-travail** sur la commune,
- Développer le **transport à la demande** : pour limiter les bus "vides".

### Application concrète sur Moûtiers

La situation pour les modes doux est globalement très difficile, que ce soit dans la ville même de Moûtiers ou dans ses relations avec l'extérieur, les communes voisines.

L'ensemble de la voirie a actuellement un aspect délaissé et très routier (marquage au sol, largeur des voies, stationnements...), les entrées de ville n'invitent pas à changer de rythme et à s'attarder en ville.

La modernisation de la voirie

pourrait donner lieu à l'amélioration des conditions de circulation pour les piétons et cyclistes : des parcours plus lisibles, plus accueillants. Cela peut se faire via des opportunités foncières pour élargir l'emprise de certaines voies ou en créant des parcours nouveaux.

En parallèle, le développement d'espace de stationnement pour les vélos, incluant la possibilité de recharge électrique de ces derniers.

### Liens utiles

#### Exemples locaux :

Depuis 2009, la commune de Marignier (Haute-Savoie) a mis en place un pédibus, un ramassage scolaire piéton. Les enfants sont conduits à l'école par deux accompagnateurs employés par la mairie.



www.marignier.fr

Pour aller + loin :  
www.ademe.fr

Action régionale « Trame verte et bleue urbaine et périurbaine : expérimentation et observation des pratiques »

Financée par

Les partenaires

