nombreux que prévus et s'arrêtent bien avant les carrefours à feux pour ne pas réduire la capacité d'écoulement du trafic. De plus, ces couloirs ne sont souvent pas ouverts aux cyclistes.

La mesure type d'une politique aussi ambiguë, c'est la gratuité des transports publics. Cette mesure très populaire est assez populiste. Elle est fortement défendue par certains partis de gauche (le parti communiste, La France insoumise, les Verts...) et par certains élus de droite. L'idée sous-jacente est que cette gratuité, qui dynamise les transports publics il est vrai, permet d'attirer efficacement les automobilistes. La réalité est bien différente : la part des déplacements réalisés en voiture est très peu réduite (de 1 à 2 %) et celle des cyclistes, en revanche, fortement réduite (d'environ 5 à 10 %). Cet impact est encore accru si le réseau est réorganisé (voir la chronique précédente).

Quant au budget consacré aux transports publics, il est souvent 10 à 50 fois plus important que celui consacré au vélo, alors que les déplacements en transports publics sont seulement deux à trois fois plus nombreux que les déplacements à vélo.

3/ La priorité aux modes actifs

Il s'agit de donner logiquement la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement, les meilleurs pour la santé, les plus conviviaux et les moins coûteux pour les ménages et la collectivité, bref les plus démocratiques. Les modes de déplacement motorisés sont conçus comme des compléments utiles en maintes circonstances : déplacements longs, lourdes charges à transporter, accompagnement de personnes ou fortes intempéries.

Le tout automobile prétend que tous les déplacements doivent pouvoir se faire en voiture. De même, le tout transports publics considère que la collectivité doit fournir une solution de transport pour tous les types de déplacement, même en périphérie avec le transport à la demande. La priorité accordée aux modes actifs n'a pas cette prétention hégémonique : tous les déplacements ne peuvent pas se faire à pied, ni même à vélo, mais c'est possible pour la grande majorité d'entre eux (rappel : en milieu urbain, les deux tiers des déplacements sont inférieurs à 5 km).

Concrètement, l'aménagement des rues est conçu en commençant par donner toute sa place au piéton (places publiques reconquises, larges trottoirs...), en sécurisant ses déplacements (modération des vitesses, temps de vert piétons suffisant aux carrefours à feux, passages piétons fréquents avec îlot refuge central pour traverser les artères...) et en limitant les détours (traitement des coupures urbaines...). Puis des aménagements cyclables et des dispositifs de stationnement sont réalisés en prenant de l'espace à la voiture (files de circulation ou places de stationnement supprimées...). Enfin, des aménagements pour les transports publics sont proposés (sites propres, priorité aux feux...) et les voitures utilisent les espaces résiduels (avec priorité aux secours, livreurs et artisans). Tout cela aboutit à un nouveau partage de l'espace public.

Plusieurs villes osent déjà s'aventurer dans cette voie, à commencer par les grandes villes où les nuisances engendrées par le trafic automobile sont manifestes. C'est le cas de Paris où la puissance des transports publics facilite bien des choses, mais aussi d'autres villes comme Grenoble où la volonté politique est forte. Mais bien peu d'élus ou de candidats osent ouvertement déclarer qu'ils défendent cette nouvelle hiérarchisation logique des modes de déplacement : d'abord les piétons, puis les cyclistes, ensuite les transports publics et enfin la voiture.

Contact : frederic.heran@univ-lille.fr
http ://heran.univ-lille1.fr/

Photo Cycling

Ici, priorité aux modes actifs