

**Proposition de communication pour les  
2<sup>e</sup> Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**De la hiérarchisation des modes de déplacement**

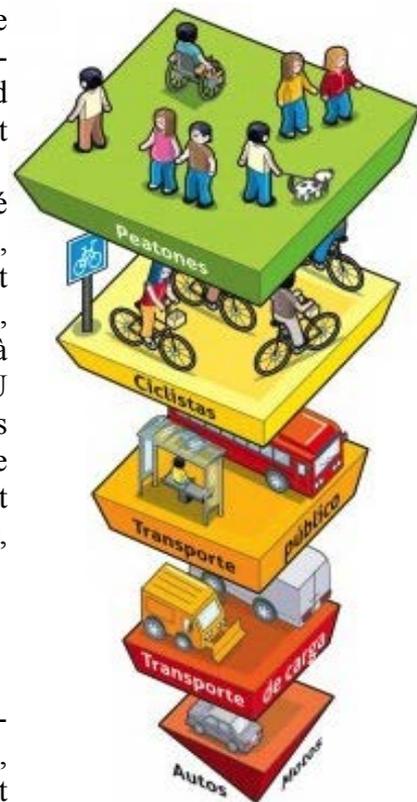
Frédéric HERAN, maître de conférences en économie à l'université de Lille  
HDR en aménagement et urbanisme – [frederic.heran@univ-lille.fr](mailto:frederic.heran@univ-lille.fr)

**Mots-clés :** hiérarchisation, modes de déplacement

**Session 18, 24 ou 2**

L'idée de hiérarchiser les modes de déplacement émerge progressivement dans les débats sur les politiques de déplacements urbains. Il conviendrait de donner la priorité d'abord à la marche, puis au vélo, ensuite aux transports publics et enfin à la voiture.

En Belgique, la province de Flandre occidentale a adopté ce principe, en 2012, sous l'impulsion du chrétien-démocrate, Carl Decaluwé<sup>1</sup>. En Colombie, Bogota et Medellin s'y sont également ralliés, dès les années 2000 (Ciudad de Medellín, 2014). Cette hiérarchie est en débat au Mexique (à Mexico, à Puebla). Plusieurs villes françaises ont inscrit dans leur PDU la nécessité d'accorder une place prépondérante aux modes actifs en leur octroyant au moins 50 % de l'espace viaire (Bordeaux, Strasbourg, Lille...). Certes, les réalisations sont encore souvent en fort décalage avec ce généreux principe, mais cette vision est là, affichée ou en débat (Gehl, 2013).



*Les fondements*

La justification d'une telle hiérarchie est assez facile.

Sur le plan économique, les modes actifs sont très avantageux pour les ménages et plus encore pour les collectivités, car les aménagements piétonniers et cyclables s'avèrent beaucoup moins coûteux que les aménagements routiers ou destinés aux transports publics.

Sur le plan social, la marche et la bicyclette sont d'un usage très démocratique, car accessibles à presque tous. La marche est le mode de déplacement universel. Le vélo est utilisable par plus de 90 % de la population. Il permet même à nombre de personnes à mobilité réduite de devenir plus mobiles, notamment grâce aux handicycles. Les modes actifs contribuent aussi fortement à prévenir et à guérir les maladies chroniques liées à la sédentarité (Inserm 2008). Dernier avantage et non des moindres, piétons et cyclistes contribuent à animer et à sécuriser les rues (Jacobs 1961).

---

<sup>1</sup> Qu'il a appelé le « STOP-principe » : S pour *Stappers* (marcheurs), T pour *Trappers* (pédaleurs), O pour *Openbaar vervoer* (transports en commun) et P pour *Personenwagens* (voitures particulières). Voir le débat qu'il a suscité : <https://www.oikos.be/>.

Enfin, sur le plan environnemental, les modes actifs sont de loin les modes les moins générateurs d'externalités négatives, suivis par les transports publics, avec toutefois de grandes variations selon leur taux d'occupation (un bus quasi-vide n'est pas vertueux). La voiture individuelle est à l'inverse très émettrice de nuisances et le véhicule électrique n'en réduit qu'une faible partie (il est notamment tout aussi consommateur d'espace et de ressources).

Mais les modes non motorisés sont fragiles. Car ils ne font pas le poids face à l'énergie cinétique considérable des modes motorisés. « On n'a jamais vu un piéton renverser une voiture. » Contrairement à ce que disent nombre d'élus dont l'objectif compréhensible est le vivre ensemble, les modes de déplacement sont en concurrence et en l'absence de régulation, c'est forcément le plus fort qui gagne (c'est-à-dire le plus massif et le plus rapide).

Pour toutes ces raisons, il est logique d'accorder la priorité aux modes actifs, puis aux transports publics et de modérer en revanche le trafic automobile, son volume et sa vitesse (Le Gal 2000).

### *Quelques objections*

Les détracteurs de cette hiérarchie des modes mettent souvent en avant la liberté de déplacement, en sous-entendant : en voiture. Pourtant, l'objectif d'une politique de déplacements urbains n'est pas de garantir la liberté de se déplacer en voiture, mais d'assurer la mobilité des personnes et des biens et cela sans préjuger des modes utilisés.

Une autre critique consiste à considérer que les modes actifs ne permettent pas d'assurer de longs déplacements. Si la marche est, en effet, un mode de proximité, ce n'est pas le cas du vélo. Un cycliste quotidien peut parcourir aisément 7 km en une demie heure, sur un vélo classique et dans le contexte actuel. En optimisant le système vélo, grâce à des vélos de meilleure qualité et à la construction d'un réseau de super pistes cyclables assurant une vitesse moyenne constante de 20 km/h, ce cycliste peut franchir 10 km dans le même temps. À l'aide d'un vélo à assistance électrique, il peut même espérer franchir 15 km en trois quarts d'heure sur un tel réseau, soit autant que la distance moyenne domicile-travail française (ENTD, 2008). D'ailleurs, plusieurs études récentes, utilisant des méthodologies variées confirment l'important potentiel des déplacements à vélo (Transport for London 2010, Godefroy et Morency 2012, Palmier 2012, Éloy et Derré, 2014). Enfin, un « système de transport écologique » optimisé, associant efficacement marche, vélo et transports publics, est tout aussi performant, voire plus, que le système automobile (Monheim, 1990).

### *De fortes implications*

La hiérarchisation des modes conduit à mener une politique de déplacements à la fois moins coûteuse, plus inclusive et plus écologique, qui suppose de profonds changements.

Les financements seraient désormais affectés à la réalisation d'un système de transport écologique et à la modération du trafic automobile, non seulement dans le centre des grandes villes où ce programme est déjà largement engagé (Faure, 2018), mais aussi et surtout en périphérie où la construction d'autoroutes et de voies rapides encore souvent d'actualité peut faire place à un réseau de super pistes cyclables articulé à une étoile ferroviaire redynamisée.

De même, il ne serait plus question de donner la priorité aux transports publics, par une politique de sous-tarifification ou de gratuité, au détriment des modes actifs qui sont toujours les plus affectés par le report modal qu'engendre ce type de politique. Avant d'investir dans les transports publics, il deviendrait normal d'explorer d'abord l'alternative beaucoup plus durable et résiliente des modes actifs.

Pour conclure, donner la priorité 1/ à la marche, 2/ au vélo, 3/ aux transports publics et 4/ à la voiture apparaît parfaitement logique et de bon sens. La question est plutôt aujourd'hui de comprendre pourquoi une telle politique a encore tant de mal à émerger, dans le contexte

actuel pourtant favorable. Sans doute les autorités préfèrent-elles ménager les susceptibilités en conservant un certain flou dans leurs priorités. Mais il conviendrait aussi d'analyser le poids des lobbies routiers et des transports publics en la matière. Le fait que les AOM (autorités organisatrices de la mobilité), issues des anciennes AOTU (autorité organisatrice des transports urbains), soient dominées par ce dernier a certainement quelques conséquences.

## Références

- CIUDAD DE MEDELLÍN, 2014, *Plan de Movilidad Segura de Medellín 2014-2020*, Secretaría de Movilidad de Medellín, 200 p.
- ÉLOY M., DERRE I., 2014, *Et si on utilisait le vélo ?*, Service de la connaissance des études et de la prospective, DRIEA, 6 p.
- FAURE A., 2018, *L'apaisement de la circulation en Europe. 30 ans d'échange et de travail en réseau*, Rue de l'Avenir, 24 p.
- GEHL J., 2013, *Pour des villes à échelle humaine*, Éditions Écosociété, Montréal, 273 p.
- GODEFROY F., MORENCY C., 2012, "Estimating latent cycling trips in Montreal, Canada", *Transportation Research Record*, No. 2314, p. 120-128.
- INSERM, 2008, *Activité physique. Contextes et effets sur la santé*, Éditions INSERM, Paris, 832 p.
- JACOBS J., 1961, *The Death and Life of great american Cities*, Random House, traduction *Déclin et survie des grandes villes américaines*, éd. Pierre Mardaga, Liège, 1991, 435 p.
- LE GAL Y., 2000, *Bonnes pratiques pour des villes à vivre : à pied, à vélo...*, GART, Paris, 125 p.
- MONHEIM H., MONHEIM-DANDORFER R., 1990. *Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft*, Rasch und Röhring, Hamburg, 530 p.
- PALMIER P., 2012. Estimation du potentiel cyclable d'une agglomération. contribution au rapport de recherche *Politique globale de déplacement et politique cyclable : enjeux, méthodes et outils de diagnostic*, CETE Nord Picardie pour le PREDIT 4.
- TRANSPORT FOR LONDON, 2010, *Analysis of Cycling Potential*, Policy Analysis Research Report, TfL, London. 55 p.