



CONTRIBUTION

AUX TRAVAUX DU PAMA 2

Le Plan d'Action pour les Mobilités Actives a donné lieu en 2015 à des évolutions réglementaires très positives concernant la pratique cyclable et, dans une moindre proportion, la pratique piétonne.

Toutefois, nous regrettons l'absence de vision globale et le manque de perspectives à long terme. Le PAMA 2 est l'occasion de mettre en place une véritable **stratégie nationale de développement des modes actifs**.

Le développement de la marche et du vélo et l'articulation avec les transports collectifs sont en effet des enjeux majeurs de la transition énergétique et des politiques de santé publique. Ils nécessitent :

- la mise en place d'un cadrage général des principes, des actions, de la méthode et de la gouvernance de façon à assurer la cohérence des différentes mesures et le maintien dans le temps d'une politique en faveur des modes actifs.
- le renforcement des services en charge des modes actifs, en budget et en personnel en particulier du CIDUV qui conformément à notre précédente demande à ce sujet devrait changer d'appellation pour couvrir également la marche

Une telle démarche existe dans de nombreux pays européens et la France n'est pas en avance dans ce domaine.

La présente note abordera en conséquence

A Les principes qui pourraient orienter les travaux futurs

B Les propositions d'actions recueillies auprès des adhérents de nos associations.

C Les questions de méthode et de gouvernance

A. Les principes

1 La mobilité est un besoin fondamental, c'est un droit et une possibilité qui doit être offerte à toutes les catégories de citoyens, y compris les plus fragiles, les plus pauvres, les non motorisés, les personnes à mobilité réduite ou ayant un handicap et les aînés.

L'organisation de la ville doit garantir une mobilité librement choisie, sûre et agréable, pour tous, équilibrée entre les différents modes de déplacement en particulier pour les 15 millions d'habitants de la ville périphérique dont un grand nombre sont dépendants de la voiture ou exclus car ne conduisant pas ou ne pouvant acquérir un véhicule. Les modes actifs doivent être en complément des transports collectifs un vecteur de la lutte contre la ségrégation spatiale et sociale.

2 Une limitation des vitesses inférieure à la vitesse maximale de 50km/h telle que prévue à l'article 47 de la loi pour la transition énergétique est, comme le soulignent les différents experts du CEREMA, de plusieurs villes et du collectif « Ville 30 », le préalable au développement sûr des modes actifs en milieu urbain. La vitesse excessive influe directement sur le nombre d'accidents et leur gravité, elle accroît en particulier la

vulnérabilité des piétons et des cyclistes. Si les accidents mortels sont moins nombreux en ville, les blessés graves et ceux qui sont par la suite frappés d'invalidité sont plus nombreux. La politique de sécurité routière doit aussi être une politique de sécurité des déplacements en milieu urbain. Ce qu'elle n'est plus alors que l'accidentalité en milieu urbain s'accroît de manière importante.

3 L'adoption du **principe de la perméabilité de l'espace public**, d'une part, pour les piétons qui sont les usagers prioritaires de l'espace public et, d'autre part, pour les cyclistes dans le respect des besoins des usagers vulnérables et des piétons. Cela implique, avec l'abaissement des vitesses, de penser autrement la place de la voiture en ville en fonction de son usage et de requalifier l'espace public au profit des usagers actifs et d'une variété des usages possibles qui ne se résument pas à la circulation.. Le développement des modes actifs ne peut se réduire à penser « trajets sur des bandes ou pistes cyclables » et à des « cheminements sur les trottoirs ». A cet égard la déconcentration de la politique du stationnement est, comme ce qui concerne la modération des flux de véhicules motorisés, essentielle. Le stationnement ne peut plus continuer à être l'appropriation privée d'un bien collectif au profit des modes motorisés mais être intégré dans une approche qualitative du potentiel d'urbanité que peut retrouver l'espace public si l'on ne privilégie plus le stationnement.

B. Les propositions d'actions

Ces propositions, qui pourraient être intégrées dans une politique globale, sont regroupées autour des thèmes suivants.

- Soutenir l'apaisement de la ville
- Encourager la pratique du vélo
- Prendre enfin en considération la pratique piétonne
- Renforcer la sensibilisation et la formation
- Autres propositions

1- Soutenir l'apaisement des villes

Deux éléments essentiels :

- **La réduction de l'excès automobile**

Faire adopter la ZTL

Les zones à trafic limité (ZTL) Le principe consiste à n'autoriser l'accès à chaque zone qu'à un nombre limité de véhicules motorisés autorisés. Les ZTL sont mises en œuvre essentiellement dans les villes italiennes. Outre les services publics et les livraisons (sous condition d'horaire) les résidents sont généralement autorisés. Ces autorisations pour les résidents donnent lieu à des modalités réglementaires (nombre d'autos autorisées par foyer) et tarifaires diverses. L'accès des cyclistes est autorisé et sont donc encouragés à l'inverse particulièrement des deux-roues motorisés. Les ZTL ont pour effet immédiat la suppression de tout trafic injustifié dans chaque zone, et notamment tout trafic de transit. En facilitant et la circulation et surtout le stationnement pour les résidents, les ZTL sont un outil très efficace pour la maintien d'une fonction résidentielle importante dans le centre-ville. L'amélioration du cadre de vie qui résulte de la réduction drastique du trafic auto se traduit de plus par une valorisation de l'armature commerciale, de l'image et de l'attractivité de la ville.

Ce dispositif qui a fait ses preuves doit être intégré dans les réflexions du PAMA en particulier pour le distinguer de la ZCR (Article 48 de la loi transition énergétique) qui vise à contrôler l'accès à la ville selon les critères d'émissions de pollution et fait l'impasse sur toutes les autres conséquences de l'usage excessif de l'auto : sécurité, occupation de l'espace public, type d'urbanisme, mobilité des modes actifs. Une action de type ZCR ne doit être envisagée qu'en complément des actions concernant le stationnement et la ZTL

- **La réduction de la vitesse**

Promouvoir et accompagner des solutions économiques et de qualité (voir fiche thématique Rue de l'avenir)

Impact de la répartition des compétences voiries liées aux réformes institutionnelles

2 – Encourager la pratique du vélo

Dans le contexte de récession économique actuel et de crise environnementale et sociale, le développement du vélo représente un apport important en termes de santé publique, de réduction des inégalités face à la mobilité quotidienne et contribuerait à désengorger les zones denses.

La Loi de transition énergétique, adoptée récemment a franchi un pas important en créant une indemnité kilométrique vélo IKV pour les salariés se rendant au travail, mettant ainsi fin à une discrimination du vélo vis-à-vis des autres modes de transfert. Cette mesure pourrait contribuer à doubler l'utilisation du vélo si son montant était fixé à un niveau suffisamment incitatif comme l'a montré l'expérimentation menée par l'ADEME.

C'est pourquoi nos associations estiment que les amendements récemment adoptés vont ôter toute efficacité à cette mesure pertinente et ont récemment pris position au sein d'un large collectif. Ils demandent une cohérence dans la position à venir du gouvernement celui-ci ayant utilisé cette mesure comme faire valoir au moment de la COP.

. On peut citer, par ailleurs, quelques pistes de mesures réglementaires :

- donner systématiquement la possibilité pour les cyclistes d'utiliser les voies de transport en commun en site propre, lorsque c'est techniquement possible,
- retirer les répétiteurs de feux tricolores afin de faire reculer les automobiles arrêtés au feu rouge et laisser ainsi un espace libre pour les cyclistes,
- suppression de l'obligation de mettre pied à terre au stop pour les cyclistes,
- autoriser les cyclistes à considérer le stop comme un cédez le passage.

3 – Prendre en considération la pratique piétonne

La marche est l'élément de base de la chaîne des déplacements, elle est pratiquée par la quasi-totalité des usagers de l'espace public, **elle contribue à la qualité de la vie urbaine**, au bien-être et à la santé. Nous demandons que les travaux de la deuxième phase du PAMA aient pour cadre le **principe général de porosité et de perméabilité de l'espace public** pour les piétons qui sont les usagers prioritaires de l'espace public.

Actuellement, la coprésence de piétons et de cyclistes sur les mêmes espaces ne satisfait ni les uns ni les autres. On assiste à la multiplication de nombreux autres modes de déplacements (skates, rollers, trottinettes, segways, gyropodes....) qui s'ajoutent aux

usagers habituels. Le différentiel de vitesse des différents modes rend le partage difficile et dangereux pour les usagers vulnérables.

Il est donc nécessaire de clarifier **la définition du trottoir** et des usages autorisés :

- largeur minimale sans obstacle,
- liste des usages autorisés lorsque cette largeur est disponible,
- définition précise des situations où les différents usagers doivent partager le même espace en raison de contraintes physiques.
- définition précise des cas où la différence de niveau constituée par le trottoir n'est pas pertinente et où des dispositions concernant les personnes malvoyantes doivent être mises en place,
- éventuellement, définition de trottoirs mixtes où la réglementation est celle des zones à priorité piétonne (vitesse maximale autorisée « au pas », distance minimale de dépassement ou de croisement sans mettre pied à terre, ce qui implique forcément une largeur relativement confortable).

Il est également nécessaire de renforcer la **définition des Véloroutes et Voies Vertes** en raison de certaines utilisations qui sont faites de ces statuts de voirie.

- précision d'emploi des Voies Vertes et règles de circulation afférentes de façon à ce qu'il ne soit pas possible d'utiliser le statut pour assurer la mixité piétons/cycles des trottoirs,
- précisions d'emploi des Véloroutes et règles de circulation afférentes de façon à ce qu'il ne soit pas possible d'utiliser le statut pour assurer la mixité modes actifs/auto des voies touristiques.

Par ailleurs, une **reconquête de l'espace public** en faveur de la pratique piétonne est à promouvoir au niveau local et par exemple :

- inciter les aménageurs à développer dans les opérations urbaines des passages, des promenades à l'écart des circulations routières,
- inciter les bailleurs, les syndicats des grandes opérations urbaines à ouvrir des passages en faisant assurer en contrepartie par la collectivité concernée, l'aménagement, l'entretien, la surveillance des espaces,
- encourager les décideurs à équiper les villes de bancs et de toilettes publiques gratuites et de points d'eau potable,
- améliorer la « marchabilité » en cas de travaux, (échafaudages, bennes, engins...),
- développer les applications smartphone dédiées aux déplacements à pied,
- recommander aux médecins de délivrer des « ordonnances de santé »,
- généraliser la signalétique des distances à pied (cf. INPES).

4 – Renforcer la sensibilisation, la communication et la formation

Chaque ensemble de mesures prises en faveur de la pratique des modes actifs a un faible écho dans les médias. Actuellement, de nombreux habitants ignorent la définition des zones 30 ou des zones de rencontre et ne savent pas où se situent de tels aménagements dans leur ville. Plus généralement, **l'apprentissage de comportements citoyens** dans l'espace public ne semble pas être largement valorisé. Nous proposons :

- plus de sensibilisation au partage de la rue dans les auto-écoles,

- généralisation des vélo-écoles pour enfants et adultes gérées par des collectivités ayant la compétence transport/déplacements en partenariat avec des associations,
- concernant les séniors, remise à niveau des connaissances et des évolutions du code de la route : incitation à circuler autrement, apprentissage de la pratique des transports collectifs,
- sensibilisation du personnel médical et para médical à la mobilité des PMR.
- sensibilisation des professionnels des services techniques au rôle social des espaces publics

En termes de communication, Il s'agit de lancer des campagnes médiatiques d'état de promotion des modes actifs et des TC pour contrebalancer les spots des constructeurs. Il **s'agit de toucher la masse des conducteurs**, plus que les juniors et les seniors, à travers des campagnes nationales et locales (aide à l'insertion de messages dans la presse et les radios locales). On peut aussi proposer :

- plus de police pour sanctionner mais aussi expliquer
- plus d'aide aux associations thématiques œuvrant pour la promotion des modes actifs et des TC, qui s'adressent au grand public

5 – Autres propositions

Aménagements de sécurité

- interdire les vitres teintées des véhicules motorisés qui empêchent le contact visuel
- rendre les potelets et bornes anti-stationnement visibles de jour comme de nuit: couleur claire et dispositif réfléchissant
- réduction de la signalisation verticale excessive et redondante
- envisager la suppression du trottoir dans certaines circonstances de conflit d'usage

Usagers vulnérables

- réaliser tous les aménagements d'espace public avec un « vrai seuil zéro » pour les personnes à mobilité réduite et les cyclistes: les 2 centimètres de tolérance sont souvent dépassés par des bordures qui pourraient être remplacées par des caniveaux
- favoriser l'accès aux vélos adaptés au handicap

C. Méthode et gouvernance

Il nous semble en premier lieu prioritaire de retrouver une synergie entre des services qui du fait du rattachement de la Direction de la sécurité routière au Ministère de l'intérieur ont des difficultés pour avoir **une approche globale de la sécurité des déplacements en milieu urbain** fondée d'une part sur une culture urbaine et de la mobilité durable et, d'autre part, sur une culture sécurité « routière » désormais partie prenante de la politique de la sécurité publique.

Les acquis des programmes reposant sur une dialectique comportement/ environnement sont à l'heure actuelle cultivés par le CEREMA avec le programme « Une voirie pour tous ». La tradition de service public du CEREMA, risque à moyen terme de se réduire compte tenu de la logique financière substantielle au bon fonctionnement des établissements publics.

Il est indispensable de veiller à maintenir pour le milieu urbain une politique spécifique de sécurité des déplacements fondée sur les deux cultures citées précédemment. A cette fin il convient d'articuler les mesures envisagées dans un cadre d'intervention et notamment :

- définir les objectifs à long terme d'une politique globale,
- organiser dans le temps les différentes étapes de leur réalisation,
- fixer des objectifs chiffrés pour chacune de ces étapes,
- prévoir les modes de gouvernance pour chaque échelle territoriale,
- inscrire les mesures en faveur des modes actifs dans les documents d'urbanisme,
- créer une instance de suivi et d'évaluation du travail des collectivités territoriales, mettre en place un observatoire et de diffuser les données recueillies

Il convient d'intégrer les modes actifs dans le schéma de gouvernance des collectivités.

Parents pauvres dans une économie nationale où la construction automobile est supposée fournir beaucoup d'emplois, malgré la robotisation et les délocalisations, les modes actifs ne bénéficient pas d'une prise en compte à la mesure de l'enjeu : à titre d'exemple, exemple, la marche représente 39% des déplacements franciliens.

Les modes actifs ont une faible représentation dans les administrations nationales (un service de deux personnes au ministère de l'environnement) et à peine plus dans les régions bien qu'elles aient la compétence transport.

L'organisation des administrations des collectivités publiques repose sur un système « vertical » de la division des services. Le manque de transversalité débouche sur des actions redondantes ou bien un manque de prise en compte de certaines thématiques. Plus généralement, **la coopération entre services porteurs de cultures différentes permet une meilleure efficacité.** Il est donc nécessaire,

- d'augmenter les budgets dédiés aux modes actifs à toutes les échelles territoriales,
- de renforcer les effectifs des agents de l'Etat et des collectivités,
- de créer un cadre général d'actions prenant en compte les subsidiarités,
- d'impulser une dynamique basée sur une stratégie à long terme à travers le réseau des agents,
- de diffuser une culture du suivi et de l'évaluation des actions et des méthodes.

Au niveau des collectivités territoriales, des recommandations concernant la gouvernance pourraient faire partie d'un nouveau train de mesures :

- définir une gouvernance unique pour planifier, programmer et réaliser les aménagements piétons et cyclables cohérents et continus sur une agglomération avec un schéma directeur et un service opérationnel missionné sur les modes actifs,
- organiser le recueil des besoins des usagers et désigner dans chaque collectivité un responsable modes actifs chargé du dialogue avec la population,
- réunir les compétences de l'ensemble des professionnels concernés pour collaborer à des projets pluridisciplinaires,
- assurer les continuités piétonnes et cyclable en rendant obligatoire dans les PLUI un schéma piéton et cycliste (armature principale).
- favoriser l'accès aux vélos adaptés au handicap