



CONTRIBUTION AUX TRAVAUX DU PAMA 2

L'association Rue de l'avenir s'est engagée depuis 1988 sur la promotion des modes actifs. Les principes qu'elle défend sont :

- **le droit à la mobilité**
- **l'apaisement de la circulation** (campagnes Ville 30)
- **la qualité et la perméabilité** de l'espace public

Le Plan d'Action pour les Mobilités Actives a donné lieu en 2015 à des évolutions **réglementaires significatives et très positives** concernant la pratique cyclable et, dans une moindre proportion, la pratique piétonne, mais dans une approche de type « catalogue ». Le PAMA 2 est l'occasion de mettre en place :

- le **renforcement des services en charge des modes actifs**, en budget et en personnel en particulier du CIDUV qui devrait changer d'appellation pour couvrir également la marche.
- une véritable **stratégie nationale de développement des modes actifs**.

1/ Définir des méthodes et des modes de gouvernance

Au niveau national : une vision à long terme

- 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 ...

Intégrer les modes actifs dans le schéma de gouvernance des collectivités

- 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).

Renforcer la sensibilisation, la communication et la formation notamment en direction du grand public.

En particulier, la loi de Transition Énergétique a ouvert la possibilité de **limiter la vitesse des automobiles en ville à 30 km /h**, ce qui est très favorable aux modes actifs. Il importe toutefois de faire connaître cette disposition et de continuer à expliquer à la population et aux décideurs les avantages de la réduction des vitesses en termes de sécurité, d'environnement et de convivialité.

2/ Prendre en considération la pratique piétonne

Il est 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 des détournements qui sont faits de ces statuts de voirie.

3/ Encourager la pratique du vélo

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.

Le vélo est aussi un outil pour atténuer **la discrimination des personnes handicapées**, nous proposons donc de :

- favoriser l'accès aux vélos adaptés au handicap,
- 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.

Le développement de **l'articulation avec les transports collectifs** est un autre enjeu majeur de la transition énergétique et des politiques de santé publique.

De même **une reconquête de l'espace public** en faveur des modes actifs et des riverains est à promouvoir au niveau local, en particulier par l'adoption **des ZTL (Zones à Trafic Limité)**, qui existent dans toutes les villes italiennes et dont l'expérimentation à Nantes est satisfaisante et qu'il faut distinguer des ZCR,