



## **Travaux du Plan d'action mobilités actives (PAMA)**

### **Position de Rue de l'avenir Bureau du 14 mars 2014**

#### Partage de l'espace public /Sécurisation des modes actifs/ Urbanisme et habitat

Les annonces faites à la suite du Comité de pilotage du Plan d'action mobilités actives par le Ministre des transports M. Frédéric CUVILLIER le 5 mars 2014 comportent un certain nombre de points positifs : sécurisation juridique du 30km/h généralisé, possibilité de marquage au sol avec expérimentations, double sens cyclables généralisé à l'ensemble des voies limitées à 30km/h et moins, amélioration de la sécurité du cycliste par un meilleur positionnement sur la chaussée, élargissement des situations de stationnement «très gênant », stationnement interdit sur 5 mètres en amont du passage piéton.....

Toutefois, ces mesures dédiées quasi exclusivement au développement de l'usage du vélo, ne nous semblent pas à la hauteur des enjeux de bonne efficacité des déplacements, de protection de l'environnement, de santé, de sécurité et de bien-être qui sont attachés à la pratique des modes actifs.

La démarche « Code de la Rue » qui avait débuté en 2006 a donné lieu à une véritable concertation dans la durée pour déboucher sur une première série de mesures en 2008 et une seconde en 2010. Ce processus, lent mais ouvert et structuré, était plus en phase avec les enjeux que représentent les modes actifs. L'absence de politique de communication a été cependant un grave inconvénient et un travail en ce sens, demandé à de nombreuses reprises, a été proposé à nouveau par la Rue de l'avenir sans être retenu malgré la responsabilité qui incombe à l'Etat de faire connaître les règles qu'il édicte.

Concernant les limitations à 30km/h en ville, la mesure consistant à responsabiliser les collectivités et à faciliter leur choix est une avancée dans le sens de la décentralisation. Cependant, cette mesure ne représente pas une incitation à modérer le trafic. Il est donc nécessaire à la fois de renforcer la communication sur les effets de la vitesse et, parallèlement, de prendre des décisions d'urbanisme et de bonne gestion des déplacements (déplacements, trafic).

La mesure normative sur les vitesses qui a été prise et qui va dans le bon sens, devrait s'intégrer dans une politique publique partagée entre l'Etat et les collectivités territoriales. Celle-ci comprend différentes actions visant à obtenir, d'une part, un meilleur équilibre entre les divers modes de déplacement notamment en régulant le stationnement et l'accès des véhicules motorisés, et, d'autre part, une plus grande qualité des espaces publics. Cette politique essentielle pour la sécurité des déplacements et la santé publique pourrait faire l'objet, à titre expérimental, dans les villes volontaires d'un accompagnement par les services spécialisés de l'Etat (CEREMA) : diagnostic, mise en place, évaluation..... Cette approche pourrait tout particulièrement concerner les villes petites et moyennes qui ne possèdent pas d'équipes techniques aussi qualifiées que celles qui travaillent dans les grandes villes.

La Rue de l'avenir déplore que la définition du trottoir, essentielle et déjà actée lors des travaux du code de la rue, ait fait l'objet d'une décision de renvoi vers un groupe de travail sur les engins de déplacement personnel. Il s'agit non pas d'une décision technique mais d'une orientation politique claire et grave pour les piétons qui doivent déjà subir, dans l'indifférence des pouvoirs publics, la pression du stationnement anarchique des deux roues motorisés sur les trottoirs.

Le sous-groupe « Urbanisme et Logement » a examiné essentiellement la question du stationnement et n'a pas abordé celle de l'organisation urbaine. Au moment où les documents d'urbanisme deviennent de compétence intercommunale, il est indispensable que certaines dispositions soient prises, car on sait que c'est l'échelle pertinente pour traiter les déplacements.

La Rue de l'avenir a demandé que, dans le PLU I et dans le SCOT :

- Les secteurs ayant vocation à être l'objet d'une limitation de vitesse à 30km/h fassent l'objet d'une étude diagnostic et d'une inscription dans le PADD
- Une réflexion sur les plans piétons et vélo soit amorcée sous la forme de la définition des générateurs de flux dans le diagnostic et de la définition des axes principaux dans le PADD.

Seule la question du stationnement des vélos a fait l'objet d'une décision le 5 mars.....

De même l'idée des liens à faire entre les trames vertes et bleues, les itinéraires véloroutes voies vertes et les chemins de grandes randonnées qui avait été bien accueillie dans le groupe de travail consacré aux itinéraires de loisirs n'a pas été reprise dans le document final.

En matière de communication, nous souhaitons que le sous-groupe prévu soit mis en place, qu'il aborde les problèmes de fond touchant à la communication sur les modes actifs et les limitations de vitesse en ville et qu'il prenne en compte les décisions prises à la suite de la démarche Code de la Rue en 2008 et 2010, qui ne sont toujours pas connues du public.

Il nous semble enfin cohérent que le Coordonnateur pour le développement de l'usage du vélo change d'appellation pour intégrer les autres modes actifs de déplacement dans son champs de compétence et que ses moyens soient renforcés afin, en particulier, d'assurer une approche transversale de la problématique des modes actifs.

Compte tenu des modalités et des contours de la consultation engagée en juin 2013 (calendrier trop serré, sous-groupes, orientation plan vélo et non modes actifs, pas d'approche en termes de politique publique, pas de référence aux problèmes de structures urbaines, à la ville polycentrique...) il est indispensable que la démarche actuelle soit prolongée mais sous une autre forme : une seule commission, plus de temps, examen des propositions des partenaires, prise en compte réelle de la marche première des écomobilités, renforcement du caractère interministériel des travaux, vision prospective sur une ville à vivre .

Bureau de Rue de l'avenir, le 14 mars 2014