

	<p>Une ambition des acteurs régionaux pour un observatoire des transports</p>	<p>Fiche N°5</p>
<p>OBSERVATOIRE RÉGIONAL DES TRANSPORTS</p>	<p>Un plan national d'actions pour les mobilités actives (PAMA) « La marche et le vélo »</p>	<p>Orléans le 30/04/15</p>

Les bénéfices à attendre d'une recherche de solutions alternatives au « tout voiture » en termes de santé mais également en termes économiques et sociaux se traduisent par une attente pour des modes de transports individuels et collectifs prenant en compte l'amélioration de la qualité de l'air, la diminution des effets du bruit et du stress, la réduction de notre dépendance énergétique, la préservation de notre environnement.

L'État a souhaité soutenir les initiatives prises en créant un cadre pour accompagner et amplifier les dynamiques. Il affirme son rôle de facilitateur et d'animateur en élaborant des solutions concrètes et durables dans des domaines aussi variés que les transports et leur sécurité, la santé, le tourisme, le développement durable, l'urbanisme, l'éducation, les loisirs et offrir des conditions favorables à la mise en œuvre « d'une ambition partagées pour les modes actifs ».

L'installation, le 3 juin 2013, par le ministre des transports du comité de pilotage chargé d'élaborer un plan national d'action répond à cet objectif. Ce plan s'organise autour de 6 axes.

Axe 1 : Développer l'intermodalité transports collectifs/modes actifs

Le potentiel de développement de la part modale de la marche et du vélo est important. Si les distances à parcourir ou le relief peuvent être des obstacles à la pratique quotidienne, la multimodalité pour assurer la continuité et la complémentarité entre modes actifs et transports en commun est la solution pour les longs trajets ou les activités de tourisme ou de loisir.

Cela nécessite de mettre à disposition des cyclistes des espaces de stationnement sécurisés dans les gares ou aux arrêts de tramways et de bus pour y déposer leur bicyclette (personnelle ou de location), ou de leur permettre de les emporter avec eux. Ces possibilités présentent en outre l'avantage d'augmenter l'aire de chalandise des transports publics.

Pour les piétons, comme pour les cyclistes, il est nécessaire d'accompagner la dynamique de la mobilité active grâce à l'apport des nouvelles technologies comme l'infomobilité, en s'appuyant sur les modèles collaboratifs pour garantir une mise à jour permanente des données.

Axe 2 : Partager l'espace public et sécuriser les modes actifs.

Le développement des modes actifs nécessite des infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées et agréables les éloignant de la circulation automobile. Lorsque la séparation entre les différents modes de transport n'est pas possible, le partage de l'espace public doit être une préoccupation constante en cherchant en particulier à réduire l'écart de vitesse entre les usagers.

La démarche « Code de la rue » initiée en 2006 a permis une évolution du code de la route en instituant le principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables. Depuis lors, les gestionnaires de voirie, les associations de piétons et de cyclistes qui participent nombreux aux journées d'échanges « une voirie pour tous » sont dans l'attente de nouvelles mesures de toilettage du code et d'une intensification de l'apprentissage de ces nouvelles règles.

Axe 3 : Valoriser les enjeux économiques liés à la pratique du vélo.

A la différence des autres modes de transports qui produisent en général des externalités négatives (congestion, bruit, pollution...), la marche et le vélo offrent principalement des externalités



positives (amélioration de la santé et dépenses évitées, décongestion des transports collectifs aux heures de pointe, moindre dépendance aux transports en commun et moindre investissement dans des infrastructures coûteuses et consommatrices d'espace).

Le vélo est également créateur d'emplois de proximité qui dynamisent l'économie locale dans le secteur de la fabrication et/ou de l'assemblage, de la réparation et de la location de cycles, de l'apprentissage à la pratique, ou du réemploi, autant d'activités susceptibles de se développer dans une économie sociale et solidaire et une économie circulaire.

Le développement de programmes de recherche et d'innovation pour favoriser l'évolution et l'image du vélo, l'optimisation du produit dans son positionnement intermodal sont autant de démarches à initier, comme la réflexion à engager sur des dispositifs incitant les entreprises et les particuliers à recourir aux modes actifs pour leurs déplacements quotidiens qui ont toute leur place dans la stratégie nationale de transition énergétique.

Axe 4 : Prendre en compte les politiques de mobilité active dans l'urbanisme, le logement et notamment le logement social.

Favoriser les modes actifs c'est prendre en compte leur spécificité et leurs exigences dans les politiques d'urbanisme, de construction, et d'aménagement urbain. Les Plans de Déplacement Urbain, les aménagements de voirie et d'espaces publics doivent prévoir le confort et la place du cycliste et du piéton en privilégiant le concept de ville apaisée, la limitation du trafic routier, des trottoirs dégagés. Les aménagements doivent apporter des réponses aux conflits d'usage.

Le stationnement sécurisé des vélos dans les espaces privés (bâtiments d'habitation, bureaux), doivent être pris en compte par les professionnels impliqués dans l'acte de construire.

Le développement des véloroutes et voies vertes, qui crée des liens avec les espaces périurbains et ouvre la ville sur son environnement, doit être intégré aux documents d'urbanisme.

Axe 5 : Développer les itinéraires de loisir et le tourisme à vélo

Le tourisme à vélo répond à une demande sociale qui incarne des valeurs auxquelles les citoyens-touristes sont très attachés: l'authenticité, la liberté, le bien-être, le respect de la nature. Les grands itinéraires cyclables sont porteurs de retombées économiques importantes. Ils sont à considérer comme des outils de revitalisation rurale, des vecteurs d'activité économique, de tourisme et de mobilité durable au service de la vie quotidienne, des loisirs et du cadre de vie.

21 000 km sont inscrits au schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V). La possibilité d'accélérer la réalisation des 12 000 kms non encore opérationnels avec les CPER 2014-2020 et par appel de fonds européens aurait des effets très positifs. La commission « Mobilité 21 » recommande, dans son rapport de juin 2013, la mise en œuvre du SN3V et considère que l'État devrait prendre en compte ces besoins de financement selon deux options :

- dans le cadre de contrats régionaux de mobilité entre l'État et ses partenaires locaux ;
- par la mise en place d'appels à projets comme cela a été fait pour la mobilité urbaine.

Axe 6: Faire redécouvrir les bienfaits de la marche et du vélo

La reconnaissance publique des modes actifs, de leurs atouts et des services qu'ils peuvent rendre sont en bonne voie auprès des décideurs mais encore insuffisamment auprès de l'ensemble de la population. Aussi est-il nécessaire d'axer la communication sur une action phare par domaine: nouveaux services à la mobilité, nouvelles règles de circulation et valorisation des savoirs-faire « une voirie pour tous », expérimentation de l'indemnité kilométrique avec les entreprises, communication sur les bienfaits de la lutte contre la sédentarité, promotion de l'apprentissage de la mobilité à vélo, valorisation des écoquartiers prenant en compte les mobilités actives, promotion du tourisme à vélo.

