



"Mieux partager la rue dans les villes de l'Oise"
Le Plan National Mobilités actives
par

Dominique LEBRUN
Coordonnateur interministériel au développement des mobilités actives
Relevé d'intervention

Le plan national mobilités actives, modes actifs, n'est pas arrêté à ce jour. Il sera présenté par le Ministre des Transports, à l'issue de la phase de préparation et de discussion et après validation par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière.

A l'heure actuelle, c'est un comité de pilotage, installé le 3 juin 2013, qui poursuit ses travaux de réflexion et d'élaboration de propositions qui serviront à la mise œuvre du plan.

Six groupes de travail se réunissent selon les thématiques suivantes :

- le développement de l'intermodalité, les transports collectifs-modes actifs, l'habitat, le partage de l'espace public, les possibilités de mobilités actives dans l'urbanisme, le logement et notamment le logement social, le développement des itinéraires de loisirs et de tourisme à vélo, la communication autour des bienfaits des modes actifs.

En ce qui concerne le partage de l'espace public et la sécurisation des modes actifs, question fondamentale, un certain nombre de mesures pourraient être mises en œuvre rapidement, d'autres nécessitent une réflexion et seront mises en œuvre progressivement.

Parmi celles qui pourraient être tranchées rapidement:

* l'amélioration du respect des cheminements piétons et des voies réservées aux cyclistes. Les collectivités ne peuvent pas continuer à aménager des pistes et des bandes cyclables et à aménager tout ce qui peut être favorable aux modes actifs, et que n'importe qui se gare sur ces pistes et ces bandes avec des conséquences relativement peu importantes.

Autrement dit, les sanctions et les amendes concernant les infractions au stationnement passeront probablement de 35euros actuellement, à 135 euros.

* le développement et l'extension des zones 30, des zones de circulation apaisée; aujourd'hui, en France, la règle, le principe c'est 50, et le reste, ce sont des dérogations. L'idée, c'est de dire: l'élu local, le gestionnaire de la voirie, pourra choisir comme il le veut la zone de rencontre, la zone 30, la zone 50, la zone 70, donc la prise de décision des élus va être facilitée et sécurisée juridiquement.

* l'amélioration de la sécurité des cyclistes et éventuellement des autres usagers, avec un meilleur positionnement sur la chaussée. L'idée, c'est de dire que le cycliste ou le deux-roues motorisé ne va pas être obligé systématiquement à être sur le bord droit de la chaussée, mais s'il ressent un danger, va pouvoir se mettre un peu plus au centre de la chaussée, quitte à ce que la voiture qui est derrière effectivement attende un peu le moment où la sécurité du cycliste ou du deux-roues motorisé sera mieux assurée.

Une progression se fera aussi sur le marquage au sol, pour qu'en particulier sur les giratoires, les cyclistes sachent un peu mieux passer ; la sécurité voudrait qu'ils soient un peu plus au centre et surtout qu'ils évitent l'effet de cisaillement qu'ils rencontrent,

* l'élargissement de la boîte à outils réglementaires à la disposition des collectivités, pour améliorer la sécurité et le confort des modes actifs, quand il s'agit par exemple de la problématique liée aux sas cyclables.

Un certain nombre d'autres mesures font l'objet de chantiers qui vont être initiés dès le début de l'année 2014.

C'est par exemple :

- le règlement de circulation des petits engins de déplacement à propulsion musculaire comme les rollers, les trottinettes ou motorisés comme les giro-podes, les fauteuils électriques surtout les très rapides à gros gabarit,
- la question des espaces mixtes-piétons- vélos autour des problématiques réglementaires liées à la cohabitation de ces différents modes de transport,
- la définition des statuts des zones de trafic limité, avec notamment le stationnement et la réservation des espaces de livraison à certaines heures,
- la mise en œuvre des propositions d'étude du CETE Normandie qui est ancienne et qui n'a pas avancé, sur la cohabitation cyclistes-véhicules lourds,
- la cohabitation des modes actifs et des transports collectifs en site propre sur les plates- formes dédiées.

Il y a également un sujet qui sera évoqué, c'est celui de la proportionnalité des amendes selon la catégorie des usagers ; les cyclistes en effet considèrent, demandent qu'au feu rouge le montant de l'amende ne soit pas au même niveau que pour une voiture ou un deux-roues motorisé.

Et enfin, nécessairement, la formation au code de la rue dans la préparation du permis de conduire fera partie des données qui seront prises en compte.

L'Etat aujourd'hui donc travaille sur ces questions, qui sont liées à la circulation des modes actifs. Les Ministres compétents, Intérieur et Transports, seront à même de faire des annonces dans des délais assez rapprochés.

Et la communication, qui est la pédagogie, devra être assurée, au fur et à mesure, sur ces mesures.

----o----