

Rencontre du Club des villes et territoires cyclables

Hôtel de Ville de Paris, 13 mars 2019

**« Espèces d'espaces :
Quel(s) système(s) de régulations pour s'adapter à la mutation des usages de
l'espace public ? »**

Introduction

Nous voici à nouveau réunis pour l'édition 2019 de notre Rencontre nationale à Paris. Ce rendez-vous est un temps fort de notre réseau et un moment convivial d'échanges entre élus, techniciens et experts.

Je le souligne chaque année : nous avons la grande chance de vous accueillir dans d'excellentes conditions grâce à la Ville de Paris, et notamment à notre collègue et ami Christophe NAJDOVSKI, maire-adjoint et administrateur du Club. En votre nom, au nom du Conseil d'administration du Club, je l'en remercie vivement !

Je tiens à remercier également le Cerema, partenaire de cette édition 2019, et notamment Thomas Jouannot avec qui nous avons préparé le programme très riche de cette journée !

L'an passé, à cette même tribune, je soulignais que nous avons choisi, au Club des villes et territoires cyclables, d'être résolument optimistes et confiants en l'avenir. Nous devons devenir TOUS ECOMOBILES ! – c'était le titre de la Rencontre 2018 – mais nous avons aussi la conviction que 2018 serait l'année du vélo. En effet, même si, dès mars, il était évident que le projet de loi d'orientation des mobilités n'arriverait pas aussi au Parlement aussi vite qu'annoncé à la clôture des Assises de la mobilité, nous avons confiance dans l'annonce d'un Plan vélo national promis régulièrement par le Gouvernement.

La suite a montré que ce n'était pas gagné, qu'il fallait batailler, rester mobilisés et très vigilants car nous ne sommes pas passés loin d'un plan vidé de sa substance, voire de plus de plan du tout à l'été 2018.

Le 14 septembre, c'est finalement un Plan national vélo et mobilités actives qui a été présenté par le Premier ministre lui-même ! S'il n'est pas parfait, ce plan est ambitieux. Il fixe un cap concret – tripler la part modale du vélo d'ici 2024 – et une stratégie nationale pour y parvenir. Des moyens financiers sont aussi au rendez-vous. Certes la dotation du fonds « Mobilités actives – continuités cyclables » de 50 millions d'euros par an est en-deçà des besoins que nous avons estimés avec la FUB à 4 fois plus mais l'Etat a aussi fléché environ 100 millions de la Dotation de soutien à l'investissement local chaque année sur les mobilités actives. Et cela dès l'année 2018 ! C'est, en effet, il y a un an, quasi jour pour jour, que je l'annonçais à cette même tribune suite au rendez-vous que nous venions d'avoir au cabinet de la ministre, rendez-vous à l'occasion duquel cette bonne nouvelle nous était annoncée. Le cabinet nous sollicitait d'ailleurs pour le faire vite savoir, afin que la dotation 2018 soit bien sollicitée. A ce sujet, on peut vraiment regretter que, comme souvent s'agissant du vélo et des mobilités actives, les services de l'Etat ne soient pas davantage mobilisés pour communiquer sur ces avancées. Je profite donc de cette tribune pour vous inviter, à nouveau, à solliciter ces aides de l'Etat en répondant à l'appel à projets « Mobilités actives – continuités cyclables » et en sollicitant la DSIL auprès de la préfecture de votre département ou du secrétariat général à l'action régionale (SGAR) de la préfecture régionale.

Cette Rencontre 2019 se tient à quelques jours du début de l'examen au Parlement du projet de loi d'orientation des mobilités. Comme vous le savez, le texte est d'abord examiné au Sénat, à compter du 19 mars. Si dans sa version actuelle, le projet de loi a subi une sévère cure d'amaigrissement, y compris concernant les mobilités actives, on peut se féliciter de quelques avancées à commencer par la définition, pour la première fois, des mobilités actives dans le Code des transports. Nous

proposons d'y ajouter la mention du bénéfice de ces mobilités relatif à la santé afin que celui-ci soit bien identifié car il constitue un attribut discriminant important pour lutter contre la sédentarité et son corollaire de pathologies.

Nous avançons d'autres améliorations et des enrichissements du texte sous la forme d'amendements qui ont été proposés aux sénatrices et sénateurs du Club des élus nationaux pour le vélo mais je tiens à souligner que nous avons déjà la satisfaction qu'un certain nombre de nos propositions aient été entendues par le rapporteur du texte, Didier Mandelli, qui a auditionné notre Club en décembre dernier. Surtout, tous les amendements de M. Mandelli ont été adoptés en commission du développement durable la semaine dernière ! C'est une très bonne nouvelle notamment pour les amendements les plus techniques : je pense au rétablissement de l'interdiction de stationnement motorisé 5 mètres en amont des passages piétons et le suivi de l'accidentalité des piétons et des cyclistes, dispositions qui ont été supprimées juste avant la présentation du texte en Conseil des ministres et qui ont donc des chances d'être votées en séance.

Toujours en lien avec le thème de notre Rencontre nationale 2019, nous avons proposé un amendement, identique à celui du Gart, afin d'établir un droit de licence pour les services en free-floating alors que le texte, dans sa version actuelle, ne mentionne que la possibilité d'adopter une charte de bonnes conduites.

Les propositions de notre Club concernent aussi, bien entendu, le renforcement des dispositions relatives au stationnement des vélos, à l'obligation d'élaborer un schéma structurant cyclable, à l'obligation de réalisation d'itinéraires cyclables lors de la réalisation ou de la rénovation des voies urbaines interurbaines, au renforcement du savoir-rouler, ainsi que l'amélioration indispensable des incitations économiques. Le forfait mobilité doit notamment devenir obligatoire et pouvoir être cumulé avec la prime transport.

En lien avec le thème de la Rencontre aujourd'hui consacrée aux à la mutation des usages de l'espace public, sources de conflits d'usages mais aussi d'innovation, et aux différentes formes de régulation possibles ou souhaitables, je tiens à souligner que nous avons également proposé que le projet de loi d'orientation des mobilités établisse le principe de l'évolution du mal nommé Code de la route vers un Code de la rue et de la route. Cette ambition figurait dans les premières versions du texte de la LOM. L'inscrire dans cette loi d'orientation qui, 37 ans après la LOTI, doit fixer un nouveau cadre pour organiser et réguler les mobilités nous paraît essentiel. Ce changement de paradigme favorisera l'adoption de règles pour un meilleur vivre-ensemble et une meilleure cohabitation des usagers et des usages dans tous les types de territoires, qu'ils soient urbains denses, périurbains ou ruraux. A nos yeux, il vise d'ailleurs aussi à ce que les prochaines évolutions réglementaires soient rapidement validées et mises en œuvre comme la suppression de l'obligation de matérialiser des passages piétons en entrée de zone 30, l'assimilation du stop à un cédez-le-passage cycliste ou les amendes minorées pour les cyclistes permettant une sanction adaptée à l'infraction pour n'en citer que quelques-unes.

Très certainement, les travaux de cette journée et vos contributions alimenteront ces sujets et nos propositions pour les semaines à venir, à l'occasion de l'examen de la Loi d'orientation des mobilités jusqu'à l'été et dans le cadre de la mise en œuvre du Plan national vélo et mobilités actives. Cette actualité riche et dense et la mobilisation qui l'accompagne doivent permettre à notre pays de rattraper – enfin ! – son retard sur ses voisins européens en relevant le défi ambitieux de tripler la part du vélo dans la mobilité d'ici 2024 !

Je vous souhaite de bons travaux, de riches échanges et une très bonne Rencontre 2019.

Pierre SERNE, Président