

PROPOSITIONS POUR DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS

Élections régionales et départementales

La France s'est engagée à réduire de 40% ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (par rapport à 1990), les solutions nécessaires à l'atteinte de cet objectif sont à trouver au cœur même de secteurs actuellement fortement émetteurs et polluants tels que le transport. Avec 1/3 de la consommation d'énergie finale ainsi que 27 % des émissions nationales de gaz à effets de serre, le secteur des transports représente un levier indispensable pour réussir la transition écologique. Le transport routier constituant la majeure partie de cette consommation énergétique (à hauteur de 79,2%) et de ces émissions (à hauteur de 95%). Ce qui peut se lire autrement : 80 % des déplacements se font en véhicule individuel et 63 % de la population se déplace en vélo moins d'une fois par mois. Transport de fret ou d'usagers, le bilan reste le même.

« Le déconfinement de mai 2020 a été l'occasion d'un sursaut des modes actifs »

L'expérience de la mobilité est perçue comme négative que ce soit en transports en commun (retard, manque de fréquence, suppression de trains/bus, prix, confort...) ou en véhicules particuliers (bouchon, coût d'un véhicule, contrainte de stationnements). Des facteurs expliquent cette perception. Le temps passé dans les transports est assimilé à une contrainte avec un trajet moyen pour les actifs qui s'établit à 1h pour les urbains et à 46 minutes en province, pour monter à 1h15 en Ile de France. De même le coût des transports représente une part non négligeable du budget d'un ménage allant en moyenne de 179 €/mois pour un urbain à 223€/mois pour un résidant dans le périurbain¹. Cette accumulation de contraintes rend l'expérience de la mobilité négative.

Le déconfinement de mai 2020 a été l'occasion d'un sursaut des modes actifs notamment du vélo. Cette évolution des pratiques est venue converger avec les marches climats des années précédentes et les revendications de la convention citoyenne pour le climat ainsi qu'une plus grande sensibilisation des citoyens aux enjeux écologiques.

¹ Cela peut se lire autrement, un ménage de 2 personnes qui gagne 1250 €/mois chacun dépense 150€/personne dans les transports, soit 24 % de son revenu

Les différentes périodes de confinement /déconfinement et l'inquiétude d'attraper le virus dans les transports collectifs ont été des facteurs importants de changement de pratique de mobilité, notamment lié à la généralisation du télétravail. Toutefois les changements de mobilités ne se font pas au bon endroit. La part modale liée à l'utilisation de la voiture individuelle est restée stable malgré le COVID, pire elle a regagné quelques points en accentuant les phénomènes d'auto-solisme. De manière générale, les transports en commun connaissent une baisse de l'ordre de 30% à 40%. Comme des vases communicants, les villes ayant connu un usage plus important du vélo ou de la marche, ont vu une diminution plus importante de l'utilisation des transports publics. La confiance dans les transports en commun est loin de revenir à la normale. A ce titre, selon le sondage Ifop de septembre 2020, les principaux critères pour le choix d'un mode de transport sont : 97% la sécurité, 91% la rapidité, 84% le coût.

« Les mobilités actives n'ont pas encore gagné la bataille de la pratique généralisée »

Pour autant, les mobilités actives n'ont pas encore gagné la bataille de la pratique généralisée. Les freins à la mobilité active sont nombreux, liés à 55% la sécurité, 44% les distances, 33% la météo. Sans oublier que 51% des Français se disent défavorables à ce que leur maire réduise drastiquement la place de la voiture dans leur ville (+11% depuis 2001). Par contre 62% des habitants des villes de plus de 100 000 habitants y sont favorables. 72% de ces derniers ont le sentiment que les politiques municipales cherchent à dissuader les habitants d'utiliser une voiture (36% tout à fait). (Ifop 14 au 16 septembre).

Attention

Les compétences des régions sur les transports vont surement s'accroître. A partir du 1^{er} mars 2021, l'ensemble du territoire devra être couvert par une AOM. Les collectivités locales (communauté d'agglomération), devront décider ou non de se saisir de la compétence mobilité. Si tel n'est pas le cas, la région se verra attribuer la compétence.

MARCHE ET PIÉTONNISATION

Intro (Etat des lieux avec des chiffres clés)

La place laissée au piéton a connu différents mouvements historiques. Sans revenir sur 100 ans d'histoire de la conquête de l'automobile, nous pouvons préciser à gros traits que l'urbanisme des villes s'est vu imposer le tout voiture, adaptant l'espace public à ce mode de transport au détriment des autres usages. Au monopole de la voiture, est venu s'ajouter le développement de la ville pavillonnaire accentuant le lien de dépendance des habitants des territoires. En 1982, un travail important émerge sous la houlette de la Sécurité Routière, en faveur de villes plus sûres et des quartiers sans accidents (1984 - 1988). Le retour en grâce des transports publics à partir des années 90 - 2000, notamment du tramway, vient rééquilibrer un peu l'espace public, mais piétons et cyclistes restent exclus du partage de la voirie.

Aujourd'hui la marche représente 23,5% des déplacements, 37,8 % à Paris, et 25 % dans les villes de plus de 20 000 habitants. La sédentarité affecte la santé des enfants comme des adultes, de manière concomitante depuis le développement de la voiture, la population a perdu de ses capacités physiques, notamment les enfants à hauteur de 25 %. Dans le même temps, la mortalité piétonne des seniors de plus de 75 ans, qui représentent 9% de la population, a augmenté de 36%. Le territoire de vie des seniors se rétrécit avec l'âge, avec des stratégies de résistance ou d'adaptation (modification des parcours, voire renoncement) par peur de la fatigue et de la chute, de l'accident, ou la crainte d'être bousculé.

Les freins actuels

La marche aujourd'hui est encore trop souvent limitée à des déplacements sur des trottoirs, trop étroits, encombrés de nombreux obstacles fixes (poteaux électriques, potelets, feux tricolores, pancartes de signalisation,...) ou provisoires (poubelles, trottinettes,...) avec les nuisances sonores et un air fortement vicié par les véhicules motorisés à proximité des espaces piétonniers, ce qui ne rend pas du tout agréable cette marche à pied ! On notera le manque de signalétique adaptée aux piétons pour signaler les directions, parcours malins et temps de parcours pour se rendre jusqu'à divers lieux publics de la ville.

De nombreuses villes ont supprimé, au moins réduit, les bancs publics, au prétexte de la lutte anti mendicité, anti attroupements de jeunes,... alors que ces mobiliers urbains sont essentiels pour garantir une convivialité urbaine pour tous et représentent des espaces de pause pour les seniors qui ont aussi besoin d'appuis, de rampes sur certains trajets plus pentus ou accidentés. Il s'agit également de moyen de réappropriation de l'espace public non plus conçu seulement comme lieu de passage et transfert de flux mais espace de vie, de temps retrouvé.

Rien n'est par ailleurs réalisé pour une ville " à hauteur d'enfant", ce qui exclut totalement les enfants de la rue, contrairement à une période pas si lointaine où il était possible de jouer dans la rue !

La faible présence d'arbres sur les voiries urbaines rend de nombreux services qu'en période de canicule ou de forte chaleur, que le béton ne rendra jamais. Il devient difficile de marcher en ville, tant la réverbération minérale est intense ! La disparition des fontaines publiques n'encourage pas non plus la marche en période de chaleur.

Ce que peut faire le Département

Peu de compétences sont du ressort du département et directement liées au déploiement d'une politique de la marche. Des incitations et soutiens aux communes et associations sont toutefois possibles : subventionner des bancs publics pour marcher en ville pour les communes ayant peu de moyens

- Profiter des potentialités des abords et des berges dans la mesure du possible, pour les rendre marchables, afin d'inciter aux modes actifs
- Reprendre les accotements du réseau routier départemental, pour les rendre marchables quand cela est possible

- Entamer des discussions pour pousser les mairies à sécuriser les abords des collèges. Vitesse réduite autour des établissements avec fréquentation forte d'enfants. Aménagement zone 30 pour assurer la sécurité.
- Développer l'offre des transports à la demande pour les PMR :
 1. transports à la demande avec les communes et intercommunalités selon les possibilités offertes par la loi (LOM),
 2. prise en charge les déplacements médico-sociaux par les départements, création d'une plateforme dédiée aux transports des champs scolaires et médico-sociaux,

Ce que peut faire la Région

Comme pour la région, peu de compétences sont directement attachées à l'amélioration des mobilités actives, surtout avec la marche. Des incitations et soutiens aux communes et associations sont toutefois possibles :

- Label régional ville marchable
- Subvention et soutien des communes vertueuses avec des projets en faveur de la marche
- Entamer des discussions pour pousser les mairies à sécuriser les abords des lycées. Vitesse réduite autour. Aménagement zone 30 pour assurer la sécurité.
- Financer la piétonisation complète ou partielle des centres-villes et des abords des écoles
- Atteindre un 100% accessibilité piéton sécurisée avec signalement adapté pour les équipements scolaires et sportifs financés par la Région
- Expérimenter les affichages de temps de trajet alternatif piéton pour les tram/bus (sur le modèle de Bordeaux)
- Créer une dotation spéciale dans le Fonds Régional pour le Tourisme pour moderniser l'offre de randonnée : créer des visites thématiques/sites particuliers, une offre de randonnées pédestres, des balades de la biodiversité, création d'une offre d'accès illimité à des randonnées/visites urbaines, créer un portail bilingue de la randonnée urbaine et rurale pour améliorer la communication pour les touristes français et étrangers. Réaliser une cartographie des itinéraires de randonnées qui pourraient être accessibles en transports en communs et les prioriser dans les investissements Mobilités
- Interconnecter les parcs régionaux via des sentiers de randonnées (parfois urbains) et se rapprocher du réseau des gîtes de France pour permettre des parcours sur plusieurs journées.
- Mettre en accessibilité PMR le réseau ferré : financer en priorité la mise en accessibilité des principales gares et accès urbains. Embauche d'accompagnateurs (à la demande) pour aider gratuitement aux déplacements pour les PMR.
- Développer l'offre des transports à la demande pour les PMR :
 1. transports à la demande avec les communes et intercommunalités selon les possibilités offertes par la loi (LOM)
 2. réforme du PAM (transport à la demande) pour améliorer la disponibilité et le fonctionnement (aller jusqu'au porte-à-porte par exemple). Refonte du règlement régional PAM Régionalisation des tarifs PAM et faciliter les déplacements inter-départements (prises en charge client unique ou groupages). Déploiement de PAM dans les franges territoriales. Mise en place d'audits annuels indépendants.

LE VÉLO EN FRANCE

Le vélo pour quel usage

2020 aura été l'année du grand retour du vélo dans les grandes agglomérations, comme dans les villes moyennes. Pour autant, sa part globale dans les déplacements reste faible, de l'ordre de 3 %, car l'usage de la voiture continue à progresser aux périphéries des villes et celles-ci ne cessent de s'étaler. Cette moyenne nationale est à relativiser au regard des pratiques diverses selon l'urbanité des villes : Paris, Bordeaux, Saint Etienne, Colmar etc. Les chiffres de la dynamique du vélo, bien avant la situation Covid, montraient un retour du vélo dans le centre des grandes villes : +30 % de pratique régulière à Paris entre 2010 et 2018, +10 % en moyenne par an à Lyon, +50 % à Bordeaux entre 2015 et 2019 et une forte hausse de la pratique du vélo pour aller au travail. Des mesures portées par les associations et mises en place par les collectivités et le gouvernement, ont accéléré une prise de conscience, à ce titre 32 % n'utilisaient pas leur vélo avant le premier déconfinement par manque de pistes.

L'engouement pour le vélo se révèle dans le succès de plusieurs dispositifs. Le coup de pouce vélo mis en place lors du déconfinement et qui devait initialement s'achever en décembre, prolongé jusqu'au 31 mars est un véritable plébiscite avec 1 million de vélos réparés en seulement 6 mois. Les Français montrent une envie de mobilité douce. L'aide à l'achat de vélos électriques est également un succès dans les régions où cette aide est possible. D'ailleurs les carnets de commande des entreprises de cycles sont pleins jusqu'à mars. On notera également la réalisation de 4000 cours de remise en selle pour la formation de l'apprentissage vélo et 67 000 km d'aménagements cyclables.

Si des différences d'usage sont incontestables, notamment les difficultés pour parcourir des distances importantes entre rural et urbain, le développement du VAE devient un outil majeur pour réduire les fractures sociales et territoriales. Il s'est d'abord développé dans les communes périphériques et les communes multipolarisées, partout où la pratique du vélo est faible. Il touche des populations plus âgées, plus féminines, qui pratiquent peu le vélo. Il allonge fortement les portées moyennes de déplacement avec des distances domicile-travail qui passent de 4 à 8 km. Sa fréquence de pratique est beaucoup plus importante. Enfin, il induit majoritairement un report de la voiture vers le VAE pour les déplacements utilitaires.

La logistique urbaine avec le dernier kilomètre réalisée à vélo connaît également une progression encore balbutiante, mais qu'il est essentiel d'accompagner.

L'Économie du vélo (filière batterie, emploi etc)

En l'état actuel des pratiques, les retombées économiques directes des usages du vélo sont estimées à 9,6 milliards d'euros par an et à près de 80 000 emplois. En tenant compte des activités induites et des bénéfiques en matière de santé, les retombées socioéconomiques du vélo pèsent aujourd'hui pour 29,5 milliards d'euros pour une part modale d'à peine 3%. L'objectif est de dépasser les 9% de part modale du vélo dans les déplacements du quotidien. A l'horizon 2030, une part modale ambitieuse de 24% représenterait plus de 130 milliards d'euros de retombées socioéconomiques, sans compter les énormes économies en termes sanitaires (meilleure santé et moindres dépenses de santé) . Si on brosse un tableau rapide de l'économie du vélo :

- Une croissance importante du marché du vélo en valeur : si le marché du vélo est en régression ces dix dernières années en volume, le développement phénoménal du VAE tire toutes les ventes vers le haut, avec une hausse du chiffre d'affaires des ventes de vélo de +51% en 10 ans.
- Une hausse des fabrications françaises : le chiffre d'affaires du secteur de la fabrication de vélos et pièces détachées a augmenté de 57% en 10 ans passant de 344 à 539 M€.
- Une augmentation de 40% en 10 ans des investissements des collectivités dans les politiques cyclables, passant de 328 à 468 M€, tant en milieu urbain que sur les véloroutes et voies vertes.
- Une croissance très importante des retombées économiques du tourisme à vélo (+ 46% en 10 ans à 5,1 milliards d'euros par an), un tourisme à plus fortes retombées économiques et à faible impact environnemental. Le tourisme à vélo sportif connaît également un essor spectaculaire. La France est aujourd'hui la 2nde destination du tourisme à vélo et talonne l'Allemagne.

- Le potentiel du tourisme à vélo en France est particulièrement élevé présentant une forte valeur ajoutée et à forte intensité en emplois non délocalisables. Le tourisme à vélo sportif sur route et en VTT en zone de montagne a également montré son très fort impact et gagnerait à être mieux promu et valorisé. Le segment du tourisme à vélo urbain a également de beaux jours devant lui, dans les villes françaises notamment être l'occasion de développer ces pratiques.

Les freins à l'usage du vélo

Avec 5% de pratique quotidienne et de manière principale du vélo, la France est toujours loin derrière la moyenne européenne, l'Italie (13%), la Belgique (15%), l'Allemagne (19%), et très loin du Danemark (30%) ou des Pays-Bas (43%). Le retard de la France en matière de pratique cycliste s'explique par :

Un manque de formation et de pratique dès le plus jeune âge avec une baisse de la pratique des enfants et des jeunes, notamment des collégiens, qui représentaient encore dans les années 90 les principaux pratiquants. Le vélo a quasiment disparu des écoles primaires, remplacé par l'accompagnement en voiture.

Le retour des jeunes à cette pratique devra être encouragé par une sécurisation des voies réservées aux cyclistes et du développement des possibilités de parkings sécurisés à vélo aux abords des établissements scolaires notamment. Cela rejoint le deuxième problème, le manque d'infrastructures sécurisées pour la pratique du vélo. La France connaît une fracture territoriale majeure de la pratique par le manque de voies cyclables. Elle augmente fortement dans les centres des grandes villes (moins de 20% de la population) mais continue à baisser dans les banlieues et les communes de 2ème couronne. Elle a également fortement baissé dans les secteurs ruraux et les communes multipolarisées.

Avec 400 000 vélos dérobés chaque année, le vol est un des principaux freins à la pratique du vélo. Après un vol, les victimes ont tendance à ne pas racheter de vélo ou à descendre en gamme et donc à acheter un matériel moins sûr et de moins bonnes qualités, jouant sur la durée de vie du produits. Les vélos à assistance électrique, plus coûteux, sont de plus en plus concernés.

Le manque de stationnements

Ce que peut faire le Département

Peu de compétences sont du ressort du département et directement liées au déploiement d'une politique du vélo, si ce n'est la mise de voies vélo sur les routes départementales, haute compétence départementale. Des incitations et soutiens aux communes et associations sont toutefois possibles :

- Pistes cyclables obligatoires pour rejoindre ou aux alentours des collèges.
- Pérenniser les pistes cyclables provisoires, en corrigeant les anomalies (changements de côté, difficultés d'accès aux arrêts de bus ...)
- Assurer la continuité et la protection de toutes les véloroutes nationales et européennes traversant la région, avec les collectivités concernées. Équiper les véloroutes et voies vertes de café-vélos, fontaines et pompes. Inclure les véloroutes dans le SDRIF.
- Aménager 100% des départementales pour un réseau cyclable qui maille le territoire. Se coordonner avec les communes pour plus de fluidité.
- Introduire systématiquement les pistes cyclables dans les parcs départementaux.
- Aide à l'achat pour vélo mécanique, vélo électrique, accessoire de vélo, ou chèque vélo (50 % de l'achat jusqu'à 80% de l'achat selon critères sociaux) pour encourager l'achat de VAE par des collègues, des associations de commerçants, ...)
- Développer la cyclo-logistique avec des critères précis dans la commande publique départementale.
- Créer des tiers lieux / ressourceries / réparation de vélo dans tout le territoire.

Ce que peut faire la Région

Même sans la compétence de voirie, la région a plusieurs leviers à sa disposition pour la mise en place d'une politique vélo efficace afin de faire du vélo un transport "de masse" populaire :

- Prioriser le financement des aménagements qualitatifs et durables (qualité du revêtement, végétalisation, intégration urbaine...). Faire des aménagements piétons-vélo végétalisés (trame verte), en partenariat avec les collectivités concernées.
- Encourager la pratique du vélo auprès des agents (et des élus) de la Région : flottes de vélo mises à disposition, indemnité kilométrique, réduction sur les véligo-locations.... Conditionner les aides de la Région aux entreprises, à la pratique du forfait mobilité durable pour leur salarié et/ou la mise en place de flotte de vélos de fonction

- Mettre en place un indice de cyclabilité des gares et des lycées (existence et qualité d'un réseau cyclable dans un rayon de 5km, et services vélo) et doter les régions des moyens pour les améliorer, en partenariat avec les collectivités concernées.
- Bloquer le financement région pour tous travaux de voirie sans aménagement cyclable ; veiller à l'application de la loi (LOM et Laure) qui oblige l'aménagement de pistes cyclables pour tous travaux de voirie
- Mise en place de carte mobilité active (en lien avec le compte mobilité active de la LOM sur le modèle du pass culture : aide achat vélo, équipement, trottinettes, réparation,... Aide à l'achat pour vélo mécanique, vélo électrique, accessoire de vélo, ou chèque vélo (50 % de l'achat) pour encourager l'achat de VAE par des lycées, des associations de commerçants, ...)
- Développer l'offre Vélo-location : vélo cargo, vélo sans assistance électrique... allonger la limite de 6 mois à 1 an ou plus, avec option d'achat au bout d'un an ; mettre en place un système de partage de vélo
- Stationnement vélo pour tous les lycées, gymnases, bases de loisirs, équipements régionaux, universités qui sont actuellement sous-équipés : abris vélo, couverts, confortables, sécurisés et en proscrivant toutes les attaches de type pince-roue.
- Financer les cours pour adultes et organiser des sensibilisations vélos dans les lycées et les collèges. Inciter à des sorties vélos sportives pour les lycéens. Financer un "savoir rouler" qualitatif enseigné par les associations, pour améliorer les comportements ; aide au marquage vélo. Etre vigilant pour que ces mises en selle s'adressent de façon équitable aux filles Formation remise en selle femme avec label quand la parité existe. Cours pour parents et élèves sur la sécurité routière et sur réparation/entretien vélo.
- Équiper les gares de parkings vélo sécurisés et correctement dimensionnés, c'est à dire avec une capacité correspondant à de 5% voire 10% du nombre de passagers entrant dans la gare ; proposer un tarif social ; pour les principales gares, ces parkings seront des "vélostations" incluant des services vélo : location, réparation... repenser la complémentarité entre vélo-location et vélo-station et revoir la gouvernance des parcs vélo
- Soutien à l'installation de vélobox pour offrir une opportunité de stationnement sécurisé aux usagers qui n'ont pas la possibilité de le faire chez eux. Soutien au stationnement vélo devant les commerces. Transformation de RCH vacants en garages à vélo de quartier.
- Programme de stationnement vélo en gare (décret paru en fin 2020 pour les grandes gares - petites gares non concernées).
- Augmentation des capacités de vélos dans les trains et cars inter sur zones touristiques pendant période touristique
- Développer des projets touristiques de voies vertes
- Consacrer au vélo 10% du budget mobilité d'investissement ainsi que l'affectation des fonds européens gérés par la Région
- Mettre en place une signalétique visible et uniforme avec indication de temps de parcours
- Mettre en place un observatoire "Enquête accidents" chargé d'analyser tous les accidents graves de cyclistes, et de proposer les améliorations correspondantes en concertation avec les associations. Compléter les aides à l'équipement des poids lourds sur l'angle-mort.
- Développer la formation qualifiante de réparateurs de vélo ; Financer et aider à la filière de récupération et de réparation ; Former les conducteurs de bus et de tram à la cohabitation avec les cyclistes
- Cyclabilité des bases de loisirs (4 axes structurants cardinaux sécurisés sur 10 km dans la mandature) & forêts visitables à vélo.
- Développer la cyclo-logistique avec des critères précis dans la commande publique régionale.
- Créer des tiers lieux / ressourceries / réparation de vélo dans tout le territoire.
-