

## Compte rendu du comité de pilotage du 14 novembre 2017

---

### Elus présents

Stéphane Beaudet - AMIF  
Valérie Mayer-Blimont – Métropole du Grand Paris  
Jean-Louis Missika - Paris  
Christophe Najdovski – Paris  
Jean-François Vigier – Président Forum  
Jacques Chaussat – Aulnay-sous-Bois

### 1. Points divers

---

Festival Autonomy : Le président Jean-François Vigier revient sur le succès de la participation à Autonomy, qui a permis de faire connaître davantage la démarche du Livre Blanc.

Forum Libération : initialement prévu en décembre, il sera repoussé au **6 février 2018 à partir de 19h à 22h, à la maison de la RATP**. La soirée comprendra trois débats thématiques (1/ rapport des mobilités à l'égalité, rapport à l'emploi et aux services sur un territoire 2/ liens avec l'aménagement du territoire 3/ intégration des questions de transition énergétique et climatiques dans ces nouvelles mobilités) avec des interventions d'élus, d'experts et de personnalités reconnues sur les mobilités. Le succès de l'évènement est conditionné à une bonne communication de la part des collectivités partenaires de l'évènement.

Cahier d'acteurs : sortira au mois de décembre afin de contribuer aux Assises Nationales de la mobilité. La publication du Livre Blanc reste prévue pour 2018.

### 2. Présentation de Francisco Luciano, *The shift project : rapport décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité*

---

*The shift project* est un *think tank* qui travaille sur la transition énergétique.

Voir ppt et rapport (voir : <http://www.theshiftproject.org/fr/cet-article/publication-du-rapport-decarboner-la-mobilite-dans-les-zones-de-moyenne-densite-cest-pos>)

### 3. Débat sur la proposition « favoriser le développement des modes actifs sur l'ensemble du territoire »

---

Le sujet principal pour développer massivement la pratique du vélo est le **déficit d'infrastructures** : à l'heure actuelle, celles-ci sont éparpillées, de qualité diverses, parfois mal coordonnées. La priorité doit être d'aller vers un **réseau cyclable structurant** à l'échelle du Grand Paris. Le système vélo, notamment dans les zones périurbaines, a en effet un potentiel extraordinaire. Le vélo ne doit pas être considéré uniquement comme un moyen de rabattement autour des modes de transports lourds, même si c'est un enjeu fort. Un réseau cyclable structurant permettrait de fournir une alternative utile en cas, par exemple, de déficience des transports en commun : ce report modal pourrait être le plus efficace sur certains itinéraires. Tout cela fait partie d'un **système vélo** comprenant également les questions touchant aux services, au stationnement... ces enjeux doivent également être pris en compte, au-delà de la question de l'infrastructure. Ce réseau cyclable doit être **maillé avec des transports en commun structurants**, c'est la condition pour le développement des modes actifs, sur les zones denses et périurbaines.

La région Ile-de-France a récemment adopté un **plan vélo**, qui vise à responsabiliser les territoires sur ces questions. En effet, l'obtention d'une subvention est conditionnée à un engagement en faveur de la promotion d'un système vélo favorisant ce mode dans les mobilités quotidiennes. Certains enjeux sont propres aux mobilités quotidiennes, et doivent être traités prioritairement : sécurisation du cheminement, du stationnement, trajets domicile-travail. Le rôle des territoires est capital pour favoriser les rabattements vélo vers les gares, et les trajets domicile-travail. 60% de trajets environ font de moins de 10km : le potentiel vélo est donc considérable.

Le **partage de l'espace de voirie** entre les automobilistes, les cyclistes, et l'ensemble de nouvelles mobilités est un sujet fort en zone dense, en raison de la faible largeur des routes. Pour ce faire, un partage de l'espace est nécessaire, ainsi qu'une réduction globale des vitesses de circulation automobiles. On observe d'ailleurs un mouvement général de piétonisation des centres villes en Ile-de-France. La réglementation pourrait être adaptée pour permettre d'utiliser la vidéo-surveillance afin de verbaliser dans les zones piétonnes (contrôle par caméra, paiement des contraventions par sms...).

La **sécurité** autour de la marche et du vélo doit être renforcée. Il y a certaines pistes cyclables qui ne permettent pas de circuler en toute sécurité. Une analyse et une réflexion doit être réalisée dans l'ensemble des communes franciliennes. Un travail sur les **indicateurs de « marchabilité »** (confort / absence de coupures urbaines) pourrait être effectué à l'échelle de la zone dense.

Les nouvelles mobilités actives électriques peuvent permettre un déplacement des **artisans et professionnels** (tripteurs, vélo électrique à carriole...) et se substituer aux véhicules utilitaires légers dans certains cas. Un système de soutien à ces mutations pourrait être mis en place, en direction des professionnels. Les bipodes, les tripodes électriques peuvent être des solutions sur des livraisons de petite distance. En lien avec ce sujet, une question devra être traitée quant aux arrêtés municipaux sur les horaires de livraison. Il existe en effet une anarchie forte entre les villes en terme de réglementation concernant les horaires de livraison : ce sujet est majeur et dysfonctionne à l'échelle de la Région. Concernant la logistique : la question de l'utilisation du ferroviaire est posée, et nécessite à l'évidence un fort volontarisme.

*Les modifications intégrées suite au débat apparaissent en rouge dans les éléments ci-dessous.*

### **Proposition 1 (issue des « 10 propositions ») : Favoriser le développement des modes actifs sur l'ensemble du territoire**

---

#### **ENJEU PARTAGE**

Le développement des modes actifs est l'un des objectifs principaux des politiques de mobilité en Ile-de-France, à toutes les échelles, et s'intègre dans un contexte réglementaire (PDUiF, plans climats en cours de réalisation) et d'actions fortes (plan vélo de la Région, vélib' métropolitain...) .

En effet, la pratique de la marche, du vélo, et du vélo à assistance électrique sont un des leviers principaux pour diminuer la pollution engendrée par les transports. Encourager la marche à pied et le vélo participe de la mise en place d'une mobilité durable mais répond aussi aux objectifs de santé publique : il s'agit de réagir contre la baisse de l'activité physique liée à l'évolution de nos modes de vie et ses conséquences sur les pathologies telles que l'obésité ou encore le diabète.

Enfin, c'est également un levier majeur face à la croissance de la congestion routière en Ile-de-France, alors que l'espace de voirie peut difficilement s'élargir dans la zone dense et que les hypothèses démographiques tendent à prédire une augmentation de la population francilienne : la place occupée par un piéton ou un cycliste est bien moindre que celle occupée par un automobiliste.

## ACTIONS

### **Un grand plan national en faveur du développement du vélo et de la marche.**

Celui-ci contiendrait des objectifs ambitieux pour la France, avec pour horizon les Jeux Olympiques et paralympiques de 2024. Cet événement national doit être l'occasion d'acter une transformation de nos pratiques quotidiennes en mettant l'activité physique au cœur de tous nos déplacements. Il s'agirait de mettre en œuvre une pensée aussi structurante que celle qui existe pour les transports en commun, aux différentes échelles. Ce plan national pourrait proposer des actions de moyen terme et de court terme telle que la reconduction de l'aide financière de l'Etat pour l'achat d'un vélo électrique au-delà du 31 janvier 2018.

### **Vers un réseau cyclable structurant en Ile-de-France**

En ce qui concerne la pratique du vélo, en accord avec le Plan vélo récemment adopté par la Région Ile-de-France, nous souhaitons encourager le développement d'un réseau cyclable structurant, continu et sécurisé, pour les mobilités du quotidien. En effet, le potentiel du développement du vélo et du vélo à assistance électrique est majeur, puisque près de la moitié des franciliens parcourt moins de 10 km pour les déplacements domicile-travail. Le rôle des territoires sur ce point est capital pour la mise en place d'un véritable "système vélo" adapté aux spécificités locales et cohérent à l'échelle régionale (infrastructures adaptées, mais également renforcement du stationnement sécurisé et développement des services d'entretiens et de réparation).

### **Les modes actifs, une priorité pour les rabattements autour des gares**

Le développement des modes actifs ne peut se faire qu'en lien avec le système de transports en commun structurant, étant donné la distance moyenne des déplacements quotidiens des franciliens. Aussi la réalisation du grand paris express est-elle un préalable nécessaire pour que chaque habitant de la zone dense puisse résider à moins de 10 minutes en vélo d'une gare.

Le stationnement vélo sécurisé et la « marchabilité » (à savoir des conditions environnementales qui rendent plaisante la marche dans un espace) des abords des gares doivent être deux priorités dans la mise en place d'une intermodalité forte. Dans le cadre des futures gares du Grand Paris Express, là où de nouvelles infrastructures seront créées et pourront générer de nouvelles coupures urbaines, il faut anticiper les accès piétons et cyclistes. Il est également nécessaire de dégager un espace de stationnement important à destination des vélos, dans un espace sécurisé et à proximité immédiate de la gare.

### **L'innovation au service du développement des modes actifs**

L'innovation au service du développement des modes actifs doit être soutenue. On peut par exemple citer des initiatives telles que des applications en faveur du covoiturage, ou encore la mise en service de vélos partagés. L'innovation peut également engendrer la création de services plus efficaces d'entretien des vélos, ou encore des nouvelles possibilités de sécurisation contre le

vol et la dégradation. Dans le cadre d'une explosion de nouveaux services de mobilités, il est toutefois nécessaire que l'acteur public puisse avoir les moyens de réguler toute initiative qui pourrait avoir un effet sur la sûreté dans l'espace public.

### **Vers une mobilisation de tous les territoires franciliens en faveur du développement des modes actifs**

Pour mobiliser l'ensemble des territoires et des acteurs concernés, il semble nécessaire de diffuser de façon plus large les bonnes pratiques existantes dans les collectivités franciliennes, notamment sur la question des leviers qui ont permis à la population d'accepter les transformations en faveur des modes actifs et notamment du vélo.

Un effort de pédagogie et de communication est également nécessaire sur les potentialités du vélo à assistance électrique, qui permet de réaliser des déplacements sur des moyennes distances (autour de 10 km par jour).

### **Adapter la réglementation pour renforcer les contrôles en faveur des modes actifs**

La réglementation pourrait être adaptée pour permettre d'utiliser la vidéo-surveillance afin de verbaliser dans les zones piétonnes (contrôle par caméra, paiement des contraventions par sms...).

### **Mettre en place un dispositif de soutien spécifique pour les professionnels et les artisans**

Afin d'encourager l'utilisation d'alternatives aux véhicules utilitaires légers polluants, un dispositif de soutien pourrait être mis en place en vue du développement de triporteurs, vélos à carriole, pouvant être des solutions efficaces dans certains cas.

### **Développer des indicateurs de marchabilité**

Un travail pourrait être réalisé afin de définir des zones où le confort et l'absence de coupures urbaines incite à la pratique de la marche à pied.

## **4. Débat autour du projet de cahier d'acteurs**

---

Le premier projet de cahier d'acteur (contribution aux Assises Nationales de la Mobilité) a été retravaillé en séance à travers notamment l'ajout de quelques points sur les sujets suivants (voir document « Cahier d'acteurs ») :

- Objectif route résiliente
- Coût de la route, entretien et financement des infrastructures, en lien avec le financement des transports en commun au sens large (vers un « pack mobilité » ? une redevance liée au déplacement qui remplacerait la redevance liée au stationnement ?)
- Licences d'exploitation par les collectivités locales des nouveaux services de mobilités
- Pouvoir imposer des choix publics dans le MaaS
- Législation sur le partage de la voirie relatif aux nouvelles mobilités
- Nécessité d'un réseau cyclable structurant dans le Grand Paris.