

POUR UN DROIT À LA MOBILITÉ

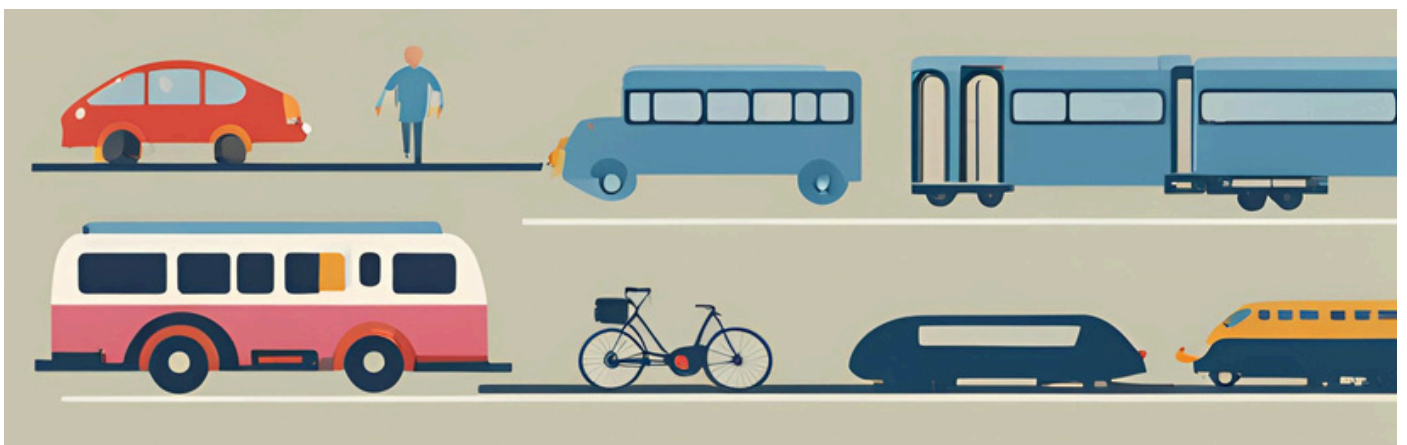
Parce qu'être libre, c'est avoir le choix !

De nombreux français sont obligés de se déplacer en voiture car aucune alternative viable ne leur est proposée.

Coûts fixes élevés, contraintes de stationnement, pollution, limitation de l'activité physique, accidents de la route : la voiture n'est-elle qu'un mirage de progrès ?.

L'usage de la voiture doit être un choix et les autres modes de transports ne doivent pas être une lubie de bobos ou la punition du pauvre ! Trop souvent, ceux qui ne peuvent payer sont doublement exclus de la vie sociale et de la professionnelle car trop de lieux de travail et de sociabilité ne sont accessibles qu'en voiture.

Des aménagements piétonniers et cyclables ainsi qu'une offre de transports en commun doivent libérer chacun de l'obligation bagnolarde. Retrouvons d'autres moyens de mobilité pour retrouver le plaisir de conduire.



Le droit à la mobilité, c'est quoi ?

Le droit à la mobilité est **le droit de pouvoir choisir son mode de transport pour aller en toute sécurité et de manière accessible de chez soi à son lieu de travail, d'étude, d'achat ou de sociabilité**. Il repose sur l'aménagement de l'espace public et la mise en place de services publics de mobilité. dans le respect des réalités techniques, urbanistiques et architecturales des lieux concernés.

Des aménagements

Ce droit prend la forme d'aménagement de trottoirs pour les piétons et de pistes cyclables sécurisées. Les trottoirs doivent être assez larges et dégagés pour permettre aux PMR et personnes avec poussettes et cabas de pouvoir s'y déplacer. L'accès aux immeubles, bureaux, magasins et écoles doivent être pensés en priorité pour un accès piétonnier. Le visiteur arrivant à pied ne doit pas devoir traverser ce vaste no man's land que sont les parking.

Les pistes cyclables peuvent être séparées des voies pour les voitures par une bande de peinture ou un séparateur physique, voire être en mixité totale avec la circulation générale si les conditions de sécurité (espace, limitation de vitesse) sont respectées. Des route dédiées aux mobilités douces doivent permettre de relier quartiers, villes et villages loin des voitures. Le nombre d'emplacement de parking pour les vélos ne doit pas être inférieur au nombre de places disponibles pour les voitures (places de livraison comprises) tant au niveau d'une rue, d'un parking ou d'une ville.


Une offre de service

L'offre de service du droit à la mobilité est gérée par l'Autorité organisatrice des transports compétente. Elle repose sur des lignes de transports en commun régulières, des transports en commun à la demande et sur une offre de mobilité en libre accès ou en partage. Une offre privée interopérable avec l'offre publique est la bienvenue.

Les lignes régulières de transport doivent proposer le mode de transport le plus adapté en fonction de la topographie, du bilan socio-économique et des systèmes existants ou facilement renouvelables. Une offre de transport doit être régulière, c'est-à-dire cadencée sur une plage horaire large avec possibilité de renfort en pointe et sans changement de mode en cours de service. La plage horaire minimale du service doit être de 6h à 21h les jours ouvrables et de 8h à 21h les dimanches et jours fériés. Un transport de nuit dont la fréquence est la moitié de celle de jour est un plus.

Les transports à la demande doivent faciliter la mobilité de chacun au sein de son bassin de vie. Les transports doivent être accessibles et circulent au moins de 6h à 21h les jours ouvrables et de 8h à 21h les dimanches et jours fériés. Les transports à la demande sont des transports partagés. Ils doivent permettre au moins un déplacement entre 2 arrêts de bus non reliés par une ligne régulière ou mieux un déplacement porte à porte.

L'offre de mobilité en libre accès ou en partage repose sur la mise en place d'une offre de vélos en libre service et d'autopartage. Chaque offre est à dimensionner aux réalités du territoire soit en imposant un retour du vélo ou de la voiture à sa station d'origine, soit en permettant un libre dépôt dans toutes les stations du réseau.



Actions pour un droit à la mobilité en zone périurbaine et rurale

Actions à mener au niveau des acteurs territoriaux avec le soutien de l'État dans le cadre d'un plan national de mobilité avec un financement ambitieux et le pilotage d'une commande publique efficace pour faire baisser les coûts.

Vélo

Court terme (<5 ans) : aménagements cyclables sécurisés (bande de peinture, signalisation, espace partagé) dans les localités de plus de 1 000 habitants et sur les axes les reliant. Aménagement de places de stationnement au ratio minimal de 1 place vélo pour 2 places voiture.

Moyen terme (5-10 ans): aménagements cyclables sécurisés (bande de peinture, signalisation, espace partagé) dans les localités de plus de 250 habitants. Identification et aménagement a minima (isolation de la circulation générale) de chemins de desserte agricole en vue d'en faire des routes cyclables accessibles aux seuls agriculteurs. Aménagement de places de stationnement au ratio minimal de 1 place vélo pour 1 place voiture. Mise en place d'une offre de vélo en libre service.

Long terme (>10 ans) : aménagements cyclables sécurisés (bande de peinture, signalisation, espace partagé) dans toutes les localités. Construction d'un réseau de pistes cyclables sur le modèle du RAVel wallon et s'appuyant sur les routes de desserte agricoles aménagées précédemment. Amélioration de l'offre de vélo en libre service.

Bus

Court terme (<5 ans) : toute ligne (car régional, car TER) actuellement exploitée doit voir passer 1 car/bus desservant tous les arrêts toutes les heures de 6h à 21h les jours ouvrables et de 8h à 21h les dimanches et jours fériés. Des car/bus ne desservant que les localités principales (>500 habitants) peuvent circuler en renfort aux heures de pointes les jours ouvrables. Déploiement d'un service de transport à la demande par le biais de taxis collectifs privés.

Moyen terme (5-10 ans): réorganisation des lignes au besoin afin de répondre au niveau de desserte suivant : toute localité de plus de 100 habitants agglomérés doit être reliée toutes les 2 heures au chef-lieu de son intercommunalité et à la gare la plus proche si distante de moins de 15km ; toute localité de plus de 250 habitants agglomérés doit être reliée toutes les heures au chef lieu de son intercommunalité et à la gare la plus proche si distante de moins de 15km ; toute localité de plus de 750 habitants agglomérés doit être reliée toutes les demi-heures au chef lieu de son intercommunalité et à la gare la plus proche si distante de moins de 15km ; tout chef lieu d'intercommunalité doit être relié toutes les heures aux chefs-lieux d'intercommunalités voisins. L'offre doit être cadencées de 5h à 23h les jours ouvrables et de 6h à 22h les dimanches et jours fériés. Développement d'une offre de transport à la demande publique interopérable avec une offre privée de taxis collectifs. Aménagements de pôles d'échanges au niveau des gares ferroviaires et des centre-villes (au besoin).

Long terme (>10 ans) : amélioration de la desserte au besoin (ouverture de nouveaux arrêts, renfort des lignes). Ajout de lignes sur les autoroutes et voies expressives et desservant toutes les heures les gares ouvertes de 6h à 21h les jours ouvrables et de 8h à 21h les dimanches et jours fériés.

Train

Court terme (<5 ans) : toute ligne actuellement exploitée doit voir passer 1 TER desservant toutes les gares ouvertes toutes les 2 heures de 6h à 21h les jours ouvrables et de 8h à 21h les dimanches et jours fériés. Des trains express ne desservant que les gares principales peuvent circuler en renfort aux heures de pointes les jours ouvrables.

Moyen terme (5-10 ans): toute ligne exploitée doit voir passer 1 TER desservant toutes les gares ouvertes toutes les heures de 5h à 23h les jours ouvrables et de 6h à 22h les dimanches et jours fériés. En complément, 1 TER accéléré ne desservant que les gares principales toutes les 2 heures de 6h à 21h les jours ouvrables et de 8h à 21h les dimanches et jours fériés. Développement d'une offre nationale interville (hors TGV) de jour et de nuit avec desserte d'au moins 3 trains de jours entre 6h et 21h et 1 train de nuit à destination unique 3 fois par semaine.

Long terme (>10 ans) : amélioration de la desserte TER au besoin (ouverture de nouvelles gares ou de nouvelles lignes). Passage de la desserte nationale de jour à 1 train interville toutes les 2 heures de 6h à 21h les jours ouvrables et de 8h à 21h les dimanches et jours fériés. Passage de la desserte nationale de nuit à 1 train interville de nuit toutes les nuits.

