

# Plan d'action mobilités actives

*Journée technique CVTC  
17 septembre 2014*



Coordination Interministérielle pour le Développement  
de l'Usage du Vélo

Ministère de l'Écologie, du Développement  
Durable et de l'Énergie

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir

# Lancé en Juin 2013

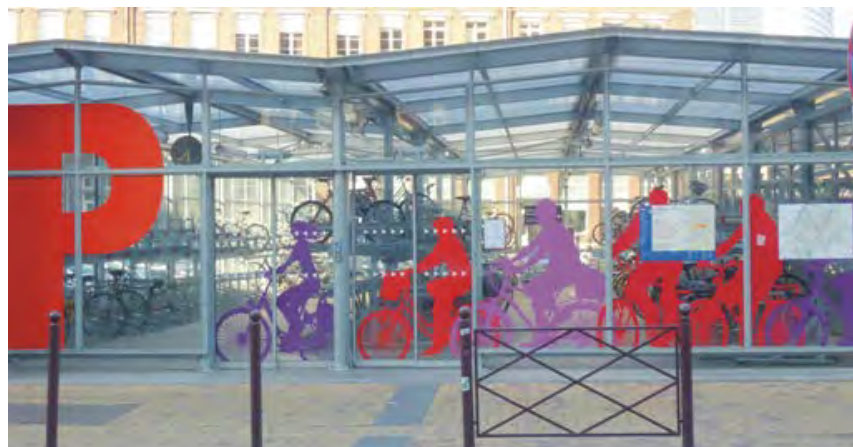
- + 10 réunions des sous groupes de travail
- + de nombreux échanges avec l'ensemble des acteurs qui ont permis d'avancer sur un certain nombre de propositions et de retenir 25 premières mesures permettant :
  - -I- de développer les services offerts aux piétons et aux cyclistes.
  - -II- d'encourager la pratique du vélo et d'en assurer le développement économique.
  - -III- d'améliorer le partage de la voirie



# I – Meilleur service aux usagers

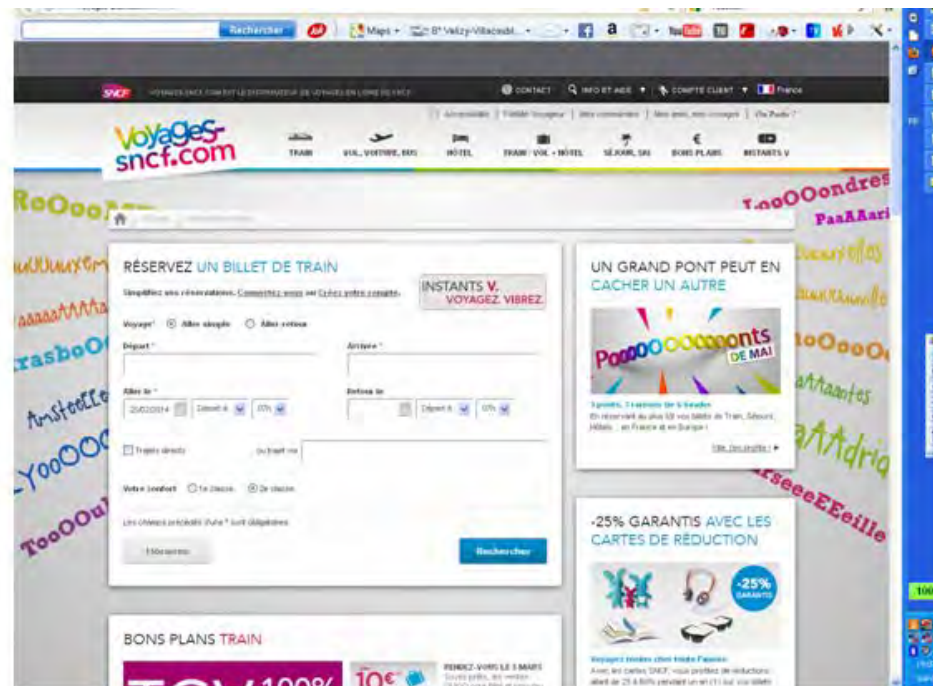
- Développement de l'offre de stationnement sécurisé dans les gares, les bâtiments d'habitation et de bureau.

avec un stationnement des vélos à compter du 2 janvier 2020.



- Jalonnement des cheminements piétons/vélos autour des gares.

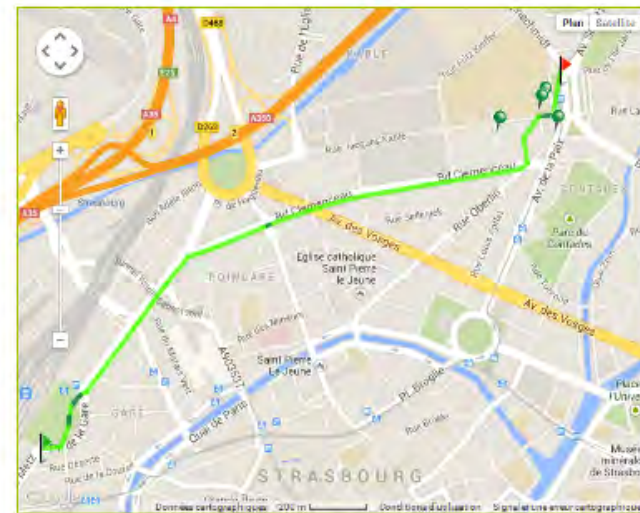
- Réservation en ligne de places vélo dans les trains, amélioration de la communication SNCF train+vélo



Praticiquement orientés vers les transports en commun, les SIM offrent de plus en plus une information « multimodale », notamment avec l'intégration du vélo dans le calculateur d'itinéraire. L'utilisateur a dès lors la possibilité de choisir son mode de déplacement entre : la marche, le vélo, les TC... Exemple d'un SIM proposant un trajet en vélo :

- Constitution de bases de données voies piétonnes, cyclables et services/schéma régionaux de l'intermodalité.
- Intégrer le vélo dans tous les nouveaux services numériques liés à la mobilité

Plan du trajet



Légende

Correspondance	Déplacer	Zoom +
Point d'arrêt	Recentrer	Zoom -
Point d'intérêt	Transport en commun	Google StreetView
Point de vente	Marche à pied	
Départ	Vélo : Autres voies	
Arrivée	Vélo : aménagements cyclables	

(Vialsace : <http://www.vialsace.eu>)



# *II – Encourager la pratique du vélo et assurer son développement économique*

- Apprentissage du vélo
- Promotion du tourisme à vélo (France vélo tourisme)
- Communication
- Industrie
- Expérimentation Indemnité kilométrique vélo (IKv)



# Apprentissage du vélo

- Développer la formation et l'apprentissage du vélo (éducation routière, formation continue véhicules lourds, vélo écoles, semaine du vélo à l'école ... ).



# Développer le Tourisme





# Développer le Tourisme

- Mettre en place de la signalisation



## Et encore ....

- Communication autour des bienfaits des modes actifs (organisation Vélocity à Nantes (2 – 5 juin 2015), THE PEP, PNSE)
- Développement de la filière vélo (industrie, commerce, réparation, réemploi ...)



# Expérimentation Ikv

avec des entreprises volontaires

- dans le contexte réglementaire social et fiscal existant ==> complément de rémunération

évaluation CIDUV et l'ADEME des effets sur :

- la part modale pour les déplacements D-T
- la santé au travail



# *calendrier*

## **Avril à juin 2014 :**

- mise au point du cahier des charges et recrutement des entreprises
- Sélection d'un bureau d'études pour évaluer les effets de l'expérimentation : Inddigo

## **Juin 2014**

- Lancement de l'expérimentation
- Réunion d'un focus groupe et Premier questionnaire

## **Octobre 2014**

Second questionnaire



# Cahier des charges

Octroi d'une indemnité kilométrique vélo (Ikv) de 25 centimes par kilomètre attribuée aux employés se déplaçant à vélo dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail.

Le versement IKv non cumulable avec remboursement, abonnements de transports publics utilisés sur le même trajet. Mais combinaison intermodalité possible

Les trajets effectués avec un vélo en libre-service ou un vélo d'un service public de location ne pourront pas faire l'objet du versement de l'indemnité kilométrique.



# Cahier des charges (suite)

S'agissant d'une expérimentation volontaire, l'entreprise pourra encadrer le dispositif en imposant par exemple un plafond du total des IK versées par employé.

Seuls les entreprises et établissements relevant du droit privé sont susceptibles de participer à cette expérimentation.

Les entreprises participent dans le cadre réglementaire et fiscal actuel. L'IKV versée aux employés circulant à vélo devra donc être déclarée comme une rétribution et soumise aux charges sociales et fiscales de droit commun.



# Les 18 entreprises

Nom entreprise	Localisation	Employés
<b>MA iard SA</b>	<b>Mans, Chartres, Strasbourg, Lyon</b>	<b>5320</b>
<b>Caisse Épargne Normandie</b>	<b>Bois Guillaume</b>	<b>1950</b>
<b>Crédit Coopératif</b>	<b>Nanterre</b>	<b>782</b>
<b>Valophis</b>	<b>Saint Maur-des-Fossés / Saint Maurice</b>	<b>400</b>
<b>MGEN</b>	<b>Rennes</b>	<b>320</b>
<b>ADEME</b>	<b>Angers</b>	<b>320</b>
<b>Sotra Groupe (sotranasa)</b>	<b>Perpignan</b>	<b>250</b>
<b>INDDIGO</b>	<b>Chambéry, Marseille, Montpellier, Toulouse, Nantes, Paris, Nancy, Dijon</b>	<b>200</b>
<b>Baie d'Armor Transports</b>	<b>Saint-Brieuc</b>	<b>176</b>
<b>CAF 89</b>	<b>Auxerre, Sens, Avalon</b>	<b>167</b>
<b>NOVELIA (Crédit Mutuel)</b>	<b>Rennes</b>	<b>45</b>
<b>Air Lorraine</b>	<b>Metz</b>	<b>27</b>
<b>AUXILIA Conseil DD</b>	<b>Paris Lyon Nantes</b>	<b>19</b>
<b>Agence de Développement Urbanisme de la Sambre</b>	<b>Maubeuge</b>	<b>14</b>
<b>Vélogik</b>	<b>Lyon</b>	<b>10</b>
<b>PREMICE</b>	<b>Dijon</b>	<b>4</b>
<b>Agence pour le dévelop. de l'économie solidaire en Midi-Py.</b>	<b>Ramonville</b>	<b>3</b>
<b>Solairebois SARL</b>	<b>Mauves (07)</b>	<b>2</b>
		<b>10009</b>



Liberté  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



# Principe d'évaluation

Évaluation du potentiel de salariés concernés.

Dynamique vélo dans l'entreprise

Analyse du niveau de réception de la démarche

Analyse des raisons poussant les salariés « potentiels » à ou ne pas valider l'action

Enquête auprès des candidats sur leur retour sur la démarche

Évaluation des impacts





# III – Améliorer le partage de la voirie

- Améliorer le respect des cheminements piétons et des voies réservées cyclistes
- Favoriser l'extension des zones de circulation apaisée
- Améliorer la sécurité des cyclistes (et des autres usagers) par un meilleur positionnement sur la chaussée
- Compléter la boîte à outils réglementaires pour les collectivités et les aménageurs

# Améliorer le respect des cheminements piétons et des voies réservées cyclistes



 <i>Liberté • Égalité • Fraternité</i> RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

*« Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, les 8 Cete, le Certu, le Cetmef et le Setra, ont fusionné pour donner naissance au Cerema »*



# *Espaces dédiés pour les Piétons et pour les cycles*

**Constat:  
l'interdiction de  
l'arrêt et du  
stationnement sur  
aménagements  
cyclables et sur le  
trottoir est peu  
respectée.**



# *Espaces dédiés pour les Piétons et pour les cycles*

**Constat:  
l'interdiction de  
l'arrêt et du  
stationnement sur  
passages piétons  
est peu respectée.**



# *Espaces dédiés pour les Piétons et pour les cycles*

- **Deux leviers : coût de la sanction, fréquence de la sanction**
- **Proposition**

**Augmenter la sanction :**

**Introduire la notion d'arrêt ou de stationnement « très gênant » sanctionnés par une contravention de 4ème classe et l'appliquer aux interruptions de la chaîne de déplacement des piétons et des cyclistes et des personnes en situation de handicap.**

▪

# *L'amont du passage piéton*

**Le stationnement en amont du passage piéton de véhicules motorisés représente un **masque pour la covisibilité piéton véhicules****

**Interdit initialement dans le code de la route français, a été retiré devant la pression des automobilistes**

**Interdit dans la plupart des pays européens, ce masque vient en contradiction avec la modification du code de la route de novembre 2010 « priorité au piéton manifestant son intention de s'engager régulièrement »**

# *L'amont du passage piéton*

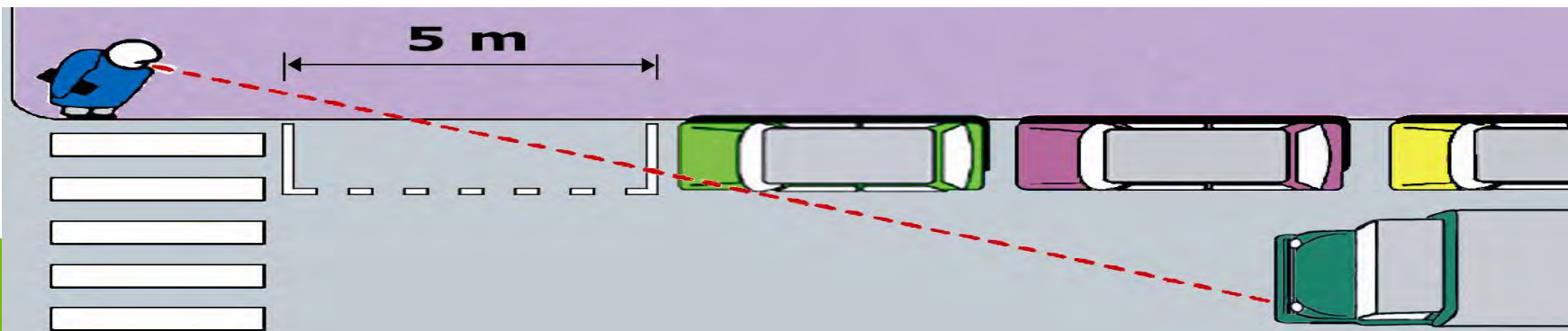
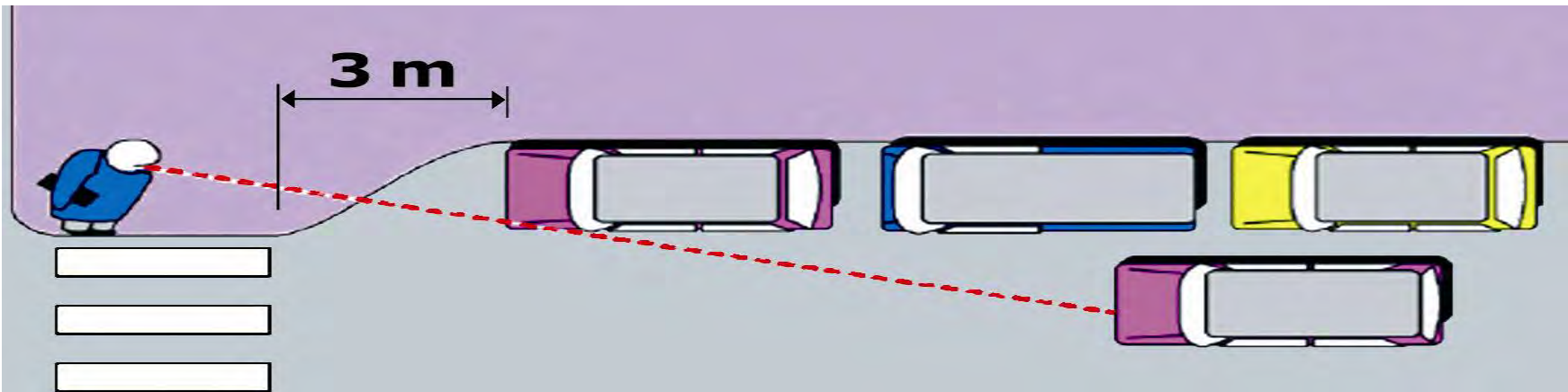
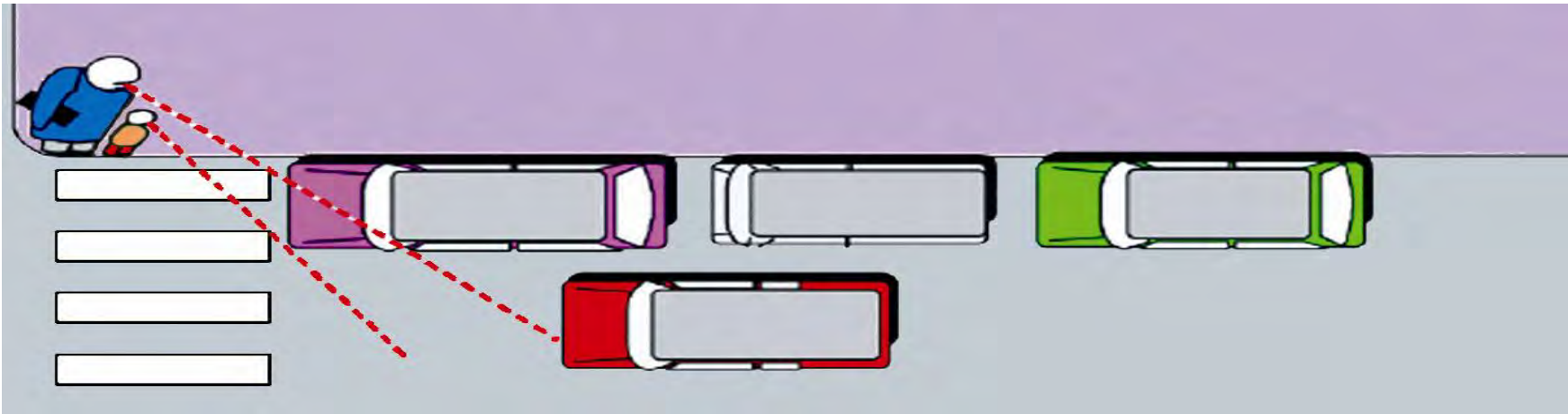
**On le retrouve dans des scénarios types d'accidents de piéton en traversée sur passage piéton, notamment les enfants.**

**Le stationnement des vélos ne présente pas de difficulté car ils sont peu opaques.**

**L'aménagement d'une avancée de trottoir permet de réduire la distance neutralisée. (3m)**



# *L'amont du passage piéton*





# *Proposition pour réguler le stationnement en amont du passage piéton*

**Pour tenir compte de la pression actuelle pour le stationnement des véhicules motorisés, **résorption pas à pas** :**

- sanction pour stationnement hors emplacement matérialisé**
- interdiction de matérialiser de tels emplacements lors des réfections de voiries ou aménagements neufs**

# Favoriser l'extension des zones de circulation apaisée



*« Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, les 8 Cete, le Certu, le Cetmef et le Setra, ont fusionné pour donner naissance au Cerema »*



# La vitesse en agglomération

Un changement de paradigme dans les réalisations des collectivités et dans la réalité quotidienne des habitants

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 D 906 COURPIÈRE agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Au pas pour tous les véhicules	limitée à 20 km/h	limitée à 30 km/h	limitée à 50 km/h	section limitée à 70 km/h
Equilibre vie locale fonction circulatoire	 Vie locale	 Vie locale	 Vie locale	 Vie locale	 Vie locale

# *La vitesse en agglomération*

**Un élément central : la cohérence entre les limitations de vitesse, les usages et les aménagements**

**Cette notion a été renforcée en 2008 pour les zones 30 et les zones de rencontre. Il est souhaitable que ce soit le principe aussi pour les axes à 50 km/h, à 70 km/h ou dans les aires piétonnes.**



# *La vitesse en agglomération*

## **Le principe de la proposition**

**En agglomération, les autorités de police fixent la limite de vitesse des véhicules à 50 km/h, 30 km/h, 20 km/h ou à l'allure du pas, en cohérence avec les configurations et les usages des voies**



# *Le double sens cyclable (DSC) en agglomération*

**Depuis 2008 : DSC généralisé en Zone 30 et zone de rencontre.**

**Rien pour aire piétonne et voies à 30 km/h**

## **Le principe de la proposition**

**Introduire de la cohérence sur les double sens cyclables en le généralisant à toutes les voies où la vitesse est limitée à 30km/h ou moins, sauf avis contraire de l'autorité de police.**

# *Revoir les marquages associés aux zones de circulation apaisée*

## Objectifs : lisibilité, sécurité et coûts

### **Le principe de la proposition**

- Entrée de zone 30
- Entrée de zone de rencontre
- Rappel ou identification zone 30
- Identification zone de rencontre aire piétonne



# *Revoir les marquages associés aux zones de circulation apaisée*

Introduire dans la réglementation sur le marquage la possibilité de compléter ou de remplacer le panneau zone 30 par l'écriture sur le sol en peinture homologuée (glissance) de couleur blanche (le meilleur contraste) le terme : **ZONE 30**





# Entrées de zones 30



# Entrées de zones de rencontre



# *Proposition rappel et identification à l'intérieur d'une zone 30*

- Créer un marquage de « rappel » ou d'identification en section courante ainsi qu'en carrefour.
- tests en cours dans plusieurs agglomérations



# Marquage d'animation en zone de rencontre



# Améliorer la sécurité des cyclistes (et des autres usagers) par un meilleur positionnement sur la chaussée



*« Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, les 8 Cete, le Certu, le Cetmef et le Setra,  
ont fusionné pour donner naissance au Cerema »*



# Permettre aux véhicules d'adapter leur position en présence d'obstacles en limite du bord droit



Circuler au plus près du bord droit en présence de stationnement diminue la visibilité sur les piétons en traversée

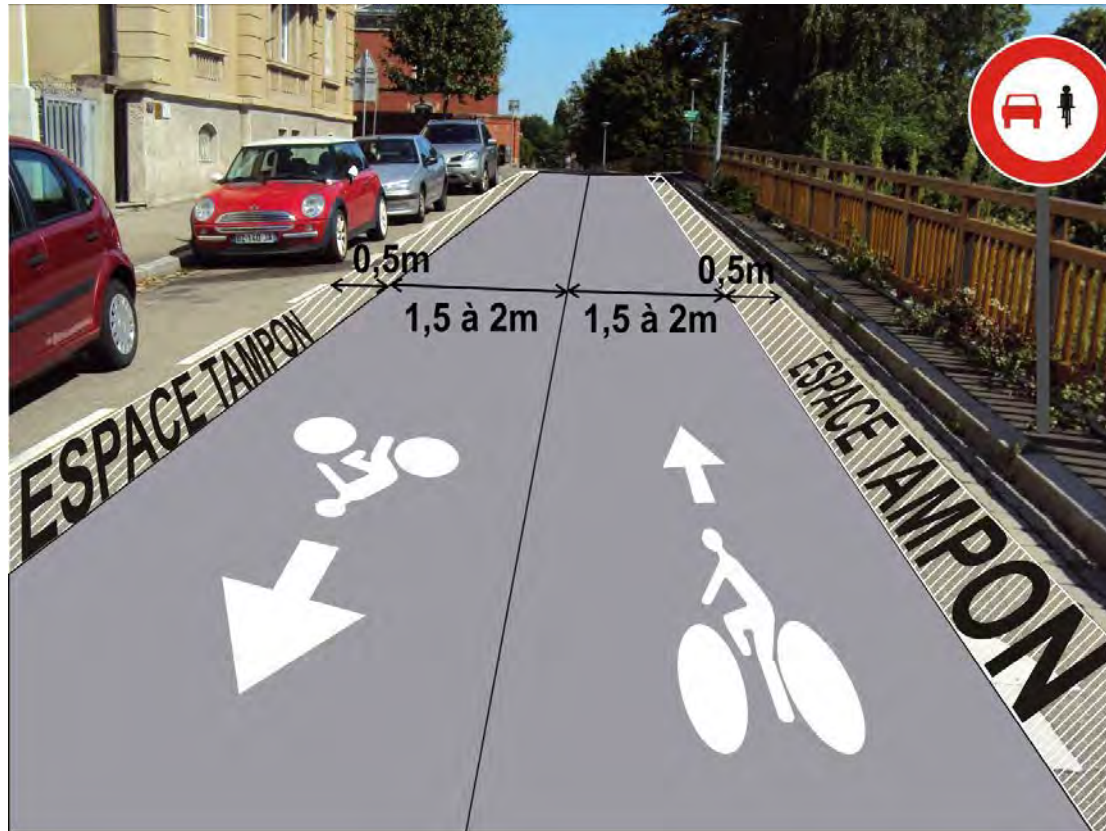


# Permettre aux véhicules d'adapter leur position

**Permettre un meilleur positionnement des cyclistes sur le bord droit de la chaussée et autoriser le chevauchement d'une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité le permet.**



# La matérialisation de trajectoires pour les cyclistes





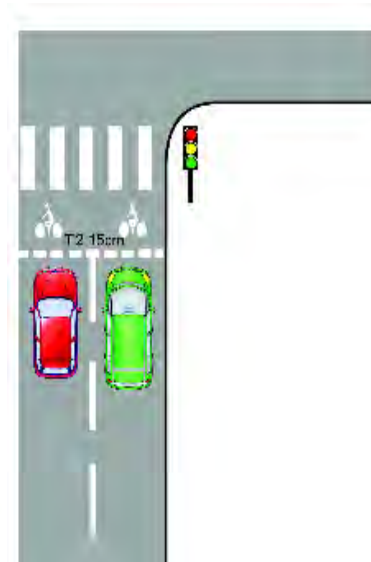
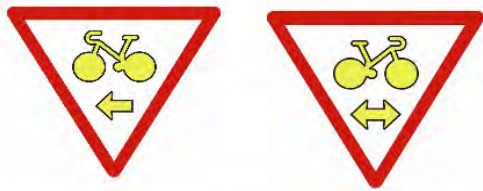
# Compléter la boîte à outils réglementaires pour les collectivités et les aménageurs



*« Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, les 8 Cete, le Certu, le Cetmef et le Setra, ont fusionné pour donner naissance au Cerema »*



# Élargir la boîte à outils réglementaires à disposition des collectivités de façon à améliorer la sécurité et le confort des modes actifs



*Merci pour votre attention*

*17/09/2014*

*Pierre TOULOUSE  
Dominique LEBRUN*



  
*Liberté • Égalité • Fraternité*  
**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

MINISTÈRE  
DE L'ÉGALITÉ  
DES TERRITOIRES  
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE  
DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT  
DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

