

Plan d'action mobilités actives

*Journée technique CVTC
17 septembre 2014*



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

**Présent
pour
l'avenir**



Coordination Interministérielle pour le Développement
de l'Usage du Vélo

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

Lancé en Juin 2013

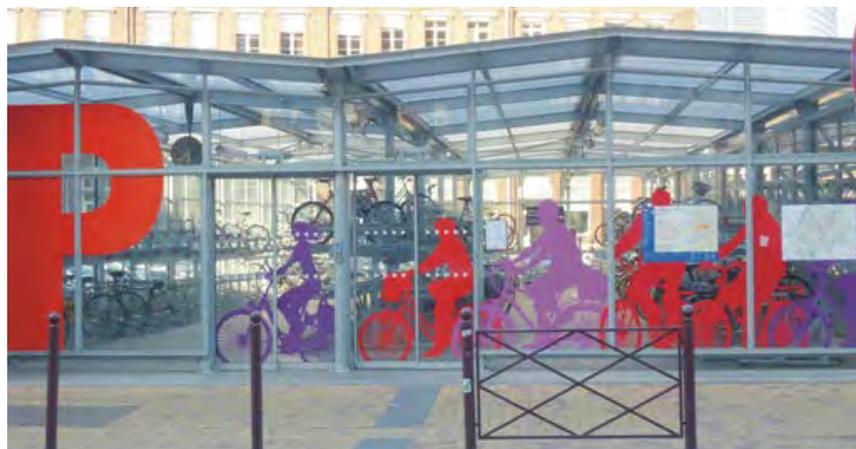
- + 10 réunions des sous groupes de travail
- + de nombreux échanges avec l'ensemble des acteurs qui ont permis d'avancer sur un certain nombre de propositions et de retenir 25 premières mesures permettant :
 - -I- de développer les services offerts aux piétons et aux cyclistes.
 - -II- d'encourager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



I – Meilleur service aux usagers

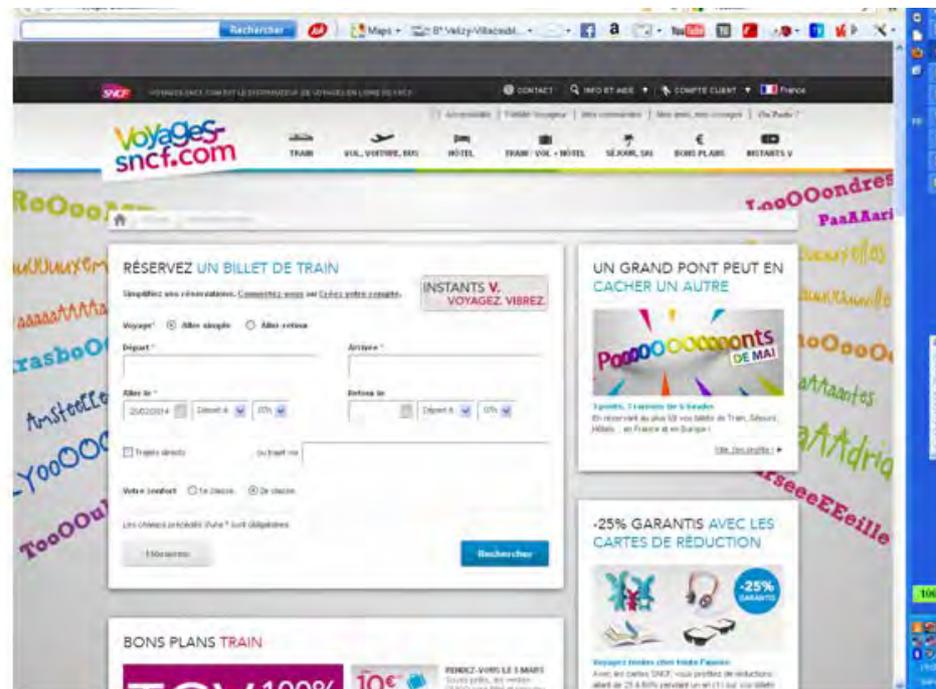
- Développement de l'offre de stationnement sécurisé dans les gares, les bâtiments d'habitation et de bureau.

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



- Jalonnement des cheminements piétons/vélos autour des gares.

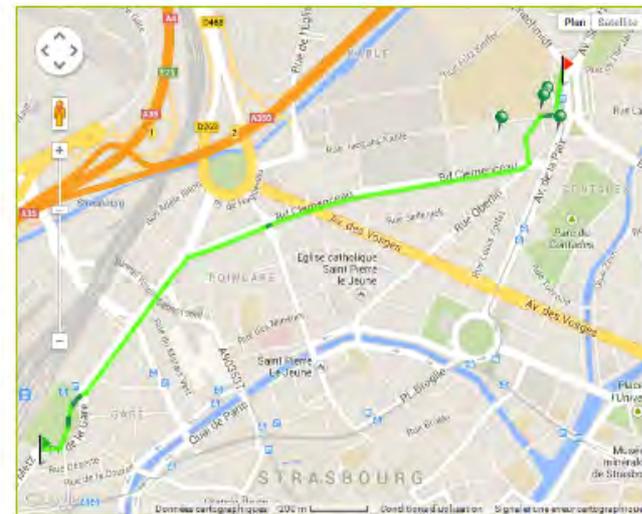
- Réservation en ligne de places vélo dans les trains, amélioration de la communication SNCF train+vélo



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



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



« Au 1^{er} 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

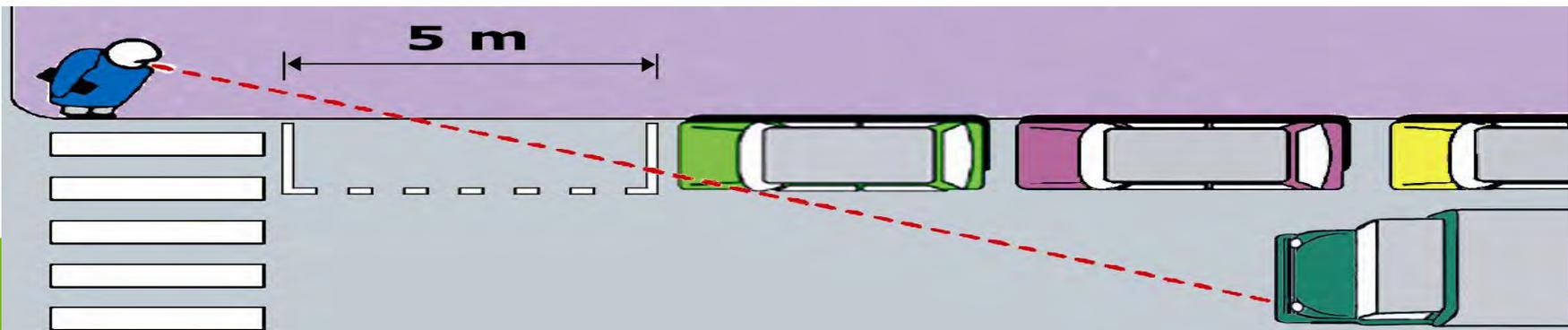
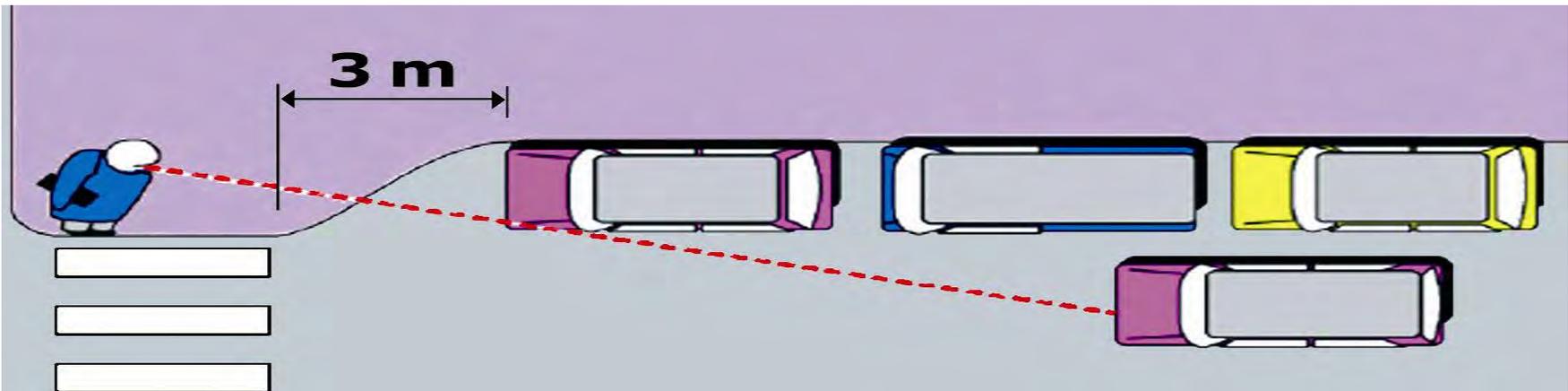
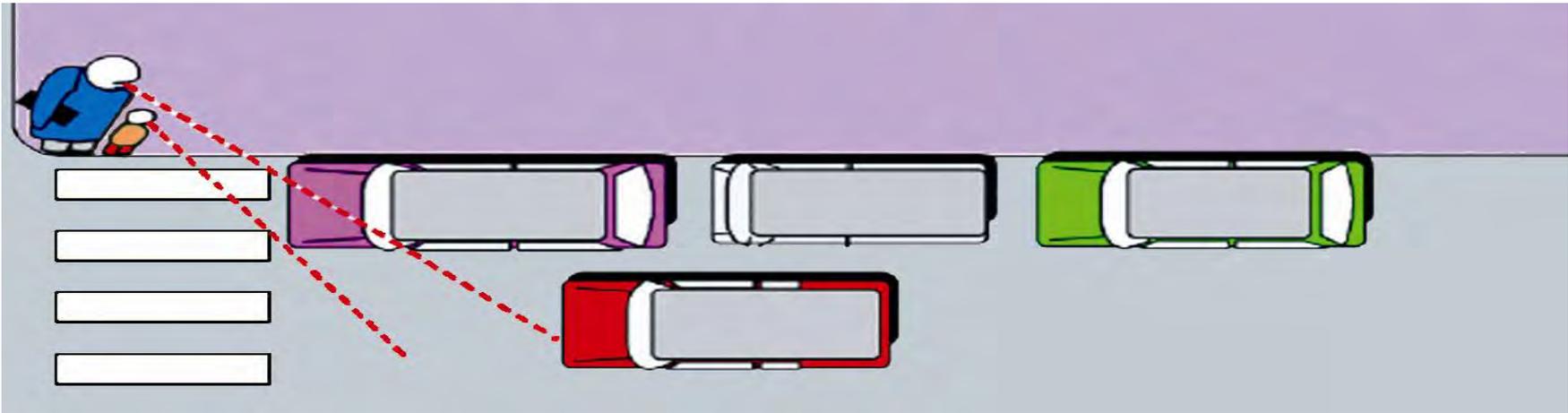
On le retrouve dans des scénarios types d'accidents de piéton en traversée sur passage piéton, notamment les enfants.

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

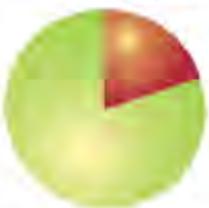


« Au 1^{er} janvier 2014, les 8 Cete, le Certu, le Cetmef et le Setra, ont fusionné pour donner naissance au Cerema »



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	 Circulation	 Circulation	 Circulation

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

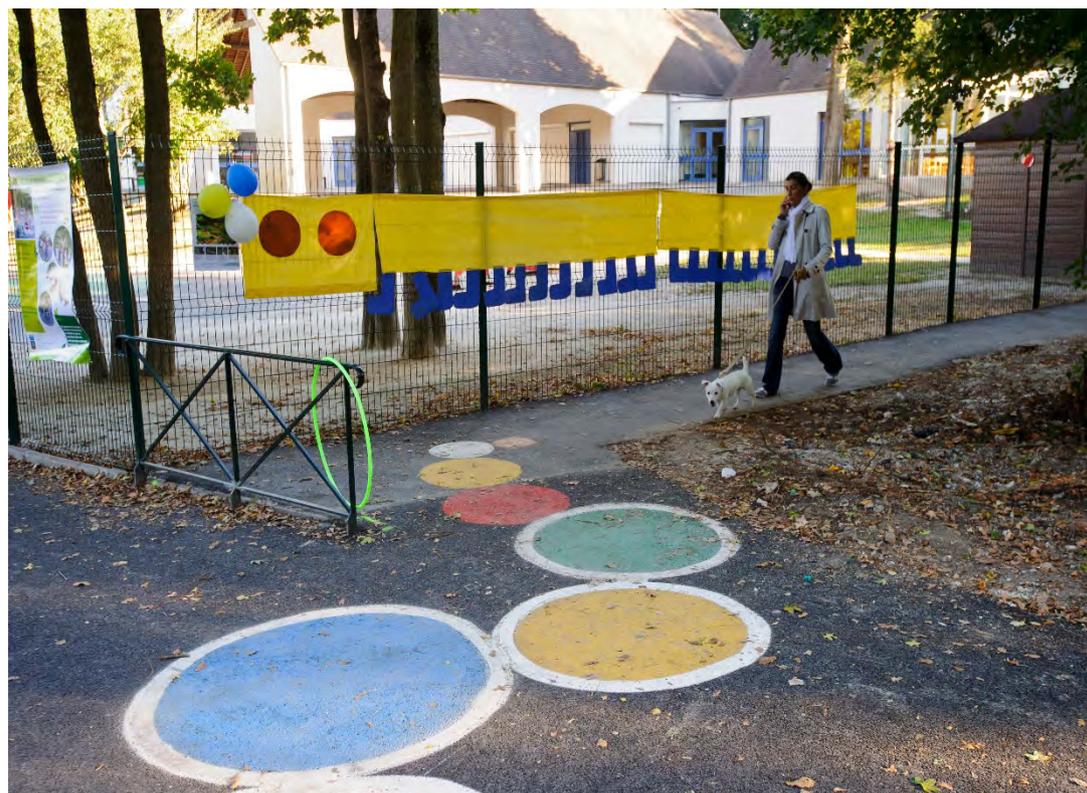


Proposition rappel et identification à l'intérieur d'une zone 30

- 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^{er} 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

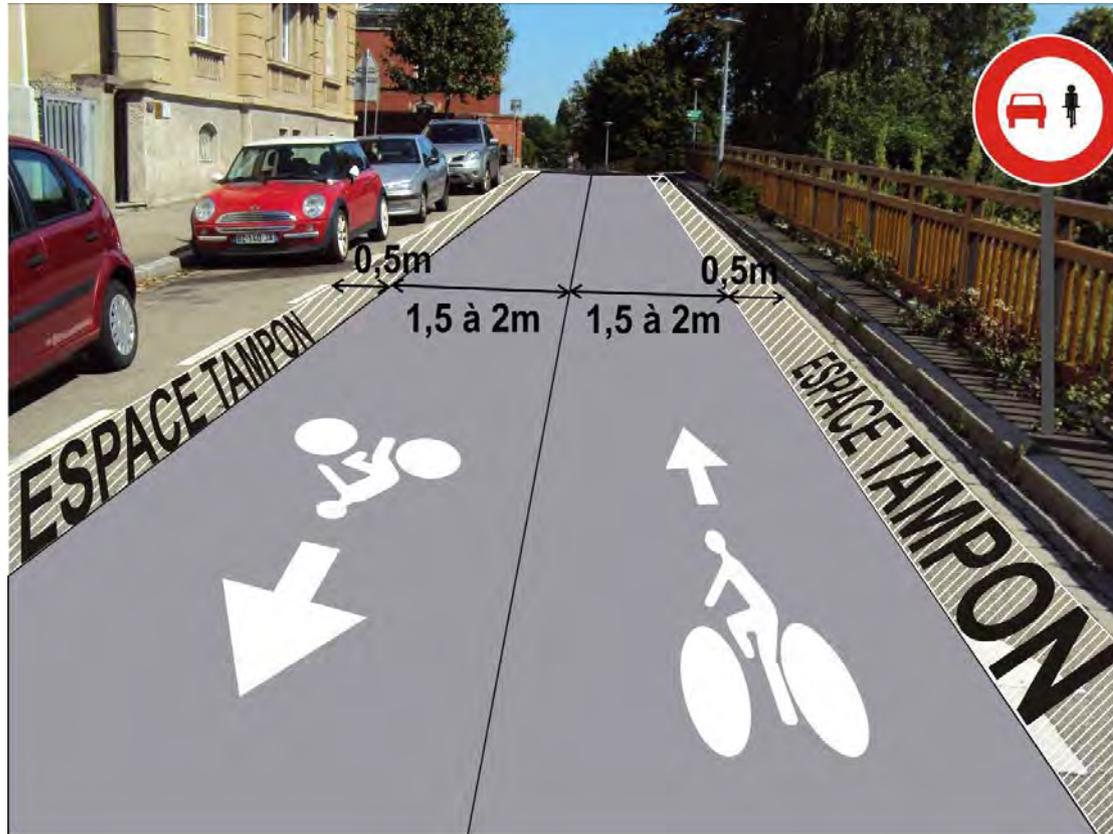


Permettre aux véhicules d'adapter leur position

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



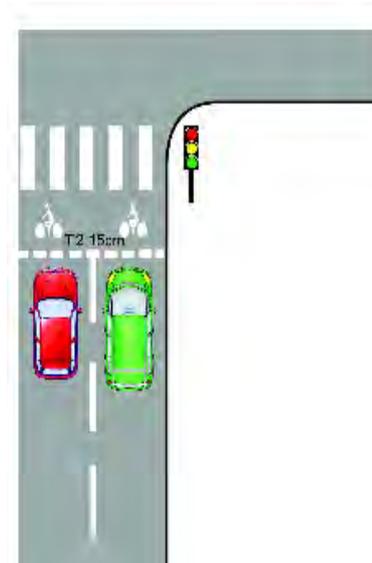
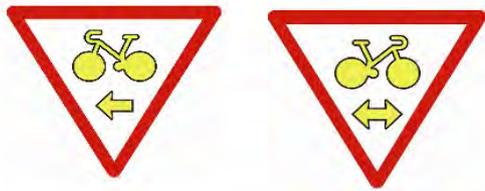
Compléter la boîte à outils réglementaires pour les collectivités et les aménageurs



« Au 1^{er} 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

