



DOSSIER DE PRESSE

Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA)

La marche et le vélo

Mercredi 5 mars 2014

Contact presse :

Service de presse : 01 40 81 77 57

secretariat.presse-transport@developpement-durable.gouv.fr

Introduction

Les mobilités sont au cœur de la vie quotidienne et constituent un enjeu majeur de politique publique.

Depuis la seconde moitié du 20^e siècle, l'extension des réseaux routiers et ferroviaires a répondu au besoin de mobilité individuelle pour se rendre au travail, pour transporter voyageurs et marchandises ou s'évader en voyageant. Elle a fait de la voiture la composante essentielle des déplacements et l'élément structurant pour l'aménagement.

Dès les années 70-80 l'augmentation de la population urbaine de plus en plus motorisée, les chocs pétroliers, l'engorgement des centre-villes, la pollution, le gaspillage énergétique ont conduit les pouvoirs publics à rechercher des solutions alternatives au « tout voiture ».

Les bénéfices à en attendre en termes de santé mais également en termes économiques et sociaux se traduisent par une attente pour des modes de transports individuels et collectifs prenant en compte l'amélioration de la qualité de l'air, la diminution des effets du bruit et du stress, la réduction de notre dépendance énergétique, la préservation de notre environnement. Ainsi, de plus en plus de nos concitoyens se déclarent engagés dans la pratique des éco-gestes au quotidien et prêts à utiliser de façon régulière la marche ou le vélo dès lors qu'on en facilite l'usage.

Si les dynamiques se situent aujourd'hui dans les territoires et reposent principalement sur les initiatives des collectivités locales et des associations d'usagers, l'État se doit d'appuyer les initiatives prises en créant un cadre pour accompagner et amplifier ces dynamiques. Il doit affirmer son rôle de facilitateur et d'animateur en élaborant des solutions concrètes et durables dans des domaines aussi variés que les transports et leur sécurité, la santé, le tourisme, le développement durable, l'urbanisme, la formation, l'éducation, le sport et offrir des conditions favorables à la mise en œuvre « d'une vision et d'une ambition partagées en faveur des modes actifs ».

L'installation, le 3 juin 2013, par le ministre des transports du comité de pilotage chargé d'élaborer un plan national d'action répond à cet objectif.

Dans un premier temps l'élaboration de ce plan s'est organisée autour des 6 axes de travail suivants :

Axe 1 : Développer l'intermodalité transports collectifs / modes actifs

Le potentiel de développement de la part modale de la marche et du vélo est important. Si les distances à parcourir ou le relief peuvent être des obstacles à la pratique quotidienne, la multi-modalité pour assurer la continuité et la complémentarité entre modes actifs et transports en commun est la solution pour les longs trajets ou les activités de tourisme ou de loisir. Cela nécessite de mettre à disposition des cyclistes des espaces de stationnement sécurisé dans les gares ou aux arrêts de tramways et de bus pour y déposer leur bicyclette (personnelle ou de location), ou de leur permettre de les emporter avec eux. Ces possibilités présentent en outre l'avantage d'augmenter l'aire de chalandise des transports publics. Pour les piétons, comme pour les cyclistes, il est d'autre part nécessaire d'accompagner la dynamique de la mobilité active grâce à l'apport des nouvelles technologies comme l'infomobilité, en s'appuyant notamment sur les modèles collaboratifs pour garantir une mise à jour permanente des données.

Axe 2 : Partager l'espace public et sécuriser les modes actifs

Le développement des modes actifs nécessite des infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées et agréables les éloignant de la circulation automobile. Lorsque la séparation entre les différents modes de transport n'est pas possible, le partage de l'espace public doit être une préoccupation constante en cherchant en particulier à réduire le différentiel de vitesse entre les usagers. La démarche « Code de la rue » a permis une évolution du code de la route

en instituant le principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables. Depuis lors, les gestionnaires de voirie, les associations de piétons et de cyclistes qui participent nombreux aux journées d'échanges «une voirie pour tous » sont dans l'attente de nouvelles mesures de toilettage du code et d'une intensification de l'apprentissage de ces nouvelles règles. Parmi les 130 propositions adressées au CERTU un classement en deux catégories a été opéré :

- les mesures suffisamment consensuelles et prêtes pour être mises en œuvre à court terme ;
- les mesures qui nécessitent de poursuivre la réflexion avant de proposer des adaptations législatives ou réglementaires.

Axe 3 : Valoriser les enjeux économiques liés à la pratique du vélo

A la différence des autres modes de transports qui produisent en général des externalités négatives (congestion, bruit, pollution...), la marche et le vélo offrent principalement des externalités positives (amélioration de la santé et dépenses évitées, décongestion des transports collectifs aux heures de pointe, solvabilisation des ménages, moindre dépendance aux transports en commun et moindre investissement dans des infrastructures coûteuses et consommatrices d'espace). Pour autant, et contrairement aux autres modes de déplacement, les modes actifs ne bénéficient d'aucune incitation à la pratique. Le vélo est également créateur d'emplois de proximité qui dynamise l'économie locale dans le secteur de la réparation et de la location de cycles, de l'apprentissage à la pratique du vélo, ou du réemploi, autant d'activités susceptibles de se développer aussi dans le cadre de l'économie sociale et solidaire et de l'économie circulaire. Le développement de programmes de recherche et d'innovation pour favoriser l'évolution et l'image du vélo, l'optimisation du produit dans son positionnement intermodal sont autant de démarches à initier, comme la réflexion à engager sur des dispositifs incitant les entreprises et les particuliers à recourir aux modes actifs pour leurs déplacements quotidiens qui ont toute leur place dans la stratégie nationale de transition énergétique en réponse aux défis écologiques, économiques et sociaux.

Axe 4 : Prendre en compte les politiques de mobilité active dans l'urbanisme, le logement et notamment le logement social

Favoriser les modes actifs c'est prendre en compte leur spécificité et leurs exigences dans les politiques d'urbanisme, de construction, et d'aménagement urbain. Les Plans de Déplacement Urbain, les aménagements de voirie et des espaces publics doivent prévoir le confort et la place du cycliste et du piéton en privilégiant le concept de ville apaisée, la limitation du trafic automobile, les trottoirs dégagés. Les aménagements doivent inciter à la promenade et apporter des réponses aux conflits d'usage... Les possibilités de stationnement sécurisés des vélos dans les espaces privés (bâtiments d'habitation, y compris existants, bureaux), doivent figurer dans les préoccupations des professionnels impliqués dans l'acte de construire. Enfin le développement des véloroutes et voies vertes, en permettant des liens avec les espaces périurbains et en ouvrant la ville sur son environnement, doit être pris en compte dans les différents documents d'urbanisme.

Axe 5 : Développer les itinéraires de loisir et le tourisme à vélo

Le tourisme à vélo répond à une véritable demande sociale. Il incarne les valeurs auxquelles les citoyens-touristes sont de plus en plus attachés : l'authenticité, la liberté, le bien-être et le respect de la nature... Les grands itinéraires cyclables sont par ailleurs porteurs de retombées économiques importantes. Ils sont à considérer comme des outils de revitalisation rurale, comme des vecteurs d'activité économique, de tourisme et de mobilité durable au service de la vie quotidienne, des loisirs et du cadre de vie. L'objectif de faire passer la part des séjours à vélo dans l'ensemble des séjours touristiques de 3 % aujourd'hui à 6 % en 2020 engendrerait la création de 12 000 emplois touristiques, dont la moitié dans l'hébergement et la restauration, et de 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires supplémentaires. Sur les 21000 km

inscrits au schéma national des véloroutes et voies vertes, 9000 sont à ce jour réalisés. La possibilité d'accélérer la réalisation des 12 000 kms non encore opérationnels dans le cadre des CPER 2014-2020 et par appel aux fonds européens aurait nécessairement des effets très positifs, comme l'a rappelé la commission « Mobilité 21 » qui recommande, dans son rapport de juin 2013, la mise en œuvre du schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V) et considère que l'État devrait prendre en compte ses besoins de financement selon deux options :

- dans le cadre des contrats régionaux de mobilité durable entre l'État et ses partenaires territoriaux, dont la Commission recommande l'instauration.
- par la mise en place d'appels à projets similaires à ceux pour la mobilité urbaine.

Axe 6 : Faire découvrir les bienfaits de la marche et du vélo

Longtemps en échec, la reconnaissance publique des modes actifs, de leurs atouts et des services qu'ils peuvent rendre sont en bonne voie auprès des décideurs mais encore insuffisamment auprès de l'ensemble de la population. Aussi est-il nécessaire d'axer la communication sur une action phare par domaine : nouveaux services à la mobilité, nouvelles règles de circulation et valorisation des savoirs-faire « une voirie pour tous », expérimentation de l'indemnité kilométrique avec un panel d'entreprises, communication sur les bienfaits de la lutte contre la sédentarité, promotion de l'apprentissage de la mobilité à vélo, valorisation des écoquartiers prenant en compte les mobilités actives, promotion du tourisme à vélo.

Présentation détaillée des mesures 2014

Axe 1 : Développer l'intermodalité transports collectifs / modes actifs

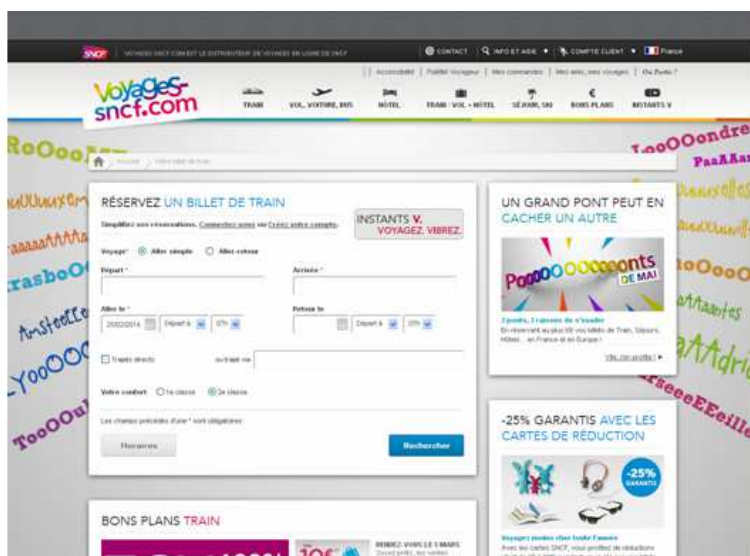
Mesure 1

D'ici fin 2014, permettre les réservations en ligne le site « voyages-sncf.com » de places pour les cyclistes et leur vélo dans tous les trains à réservation obligatoire acceptant les vélos. Améliorer la communication SNCF sur le vélo et la lisibilité des possibilités train+vélo.

Situation actuelle

Le vélo est un complément idéal au train pour de nombreux usages. En ce qui concerne l'emport des vélos, l'offre est aujourd'hui disparate. Si les TER sont très majoritairement accessibles sans formalité en dehors des heures de pointe, les trains d'équilibre du territoire (Intercité) connaissent des situations variées : certains sont accessibles aux vélos avec réservation (10€), d'autres sans, d'autres enfin sont interdits. Les TGV sont soit accessibles avec réservation (10€) soit inaccessibles (doublets niveaux).

Un cycliste voyageur qui souhaite prendre le train avec sa bicyclette est d'abord confronté à la difficulté de l'information et, a fortiori, de la réservation. Le site voyages-SNCF.com est muet sur ce sujet. La solution passe par le guichet... ce qui pénalise tous les voyageurs souhaitant profiter des offres limitées type « prem's », souvent prises d'assaut à peine ouvertes à la réservation.



Objectif

Remédier à ces dysfonctionnements pointés depuis des années par les associations de cyclistes, de cyclo-touristes et par les tour-opérateurs spécialisés dans le voyage à vélo.



Proposition

La SNCF s'apprête à lancer la modification des paramètres du programme de réservation en ligne. L'objectif est de passer en phase opérationnelle d'ici la fin de cette année.

Mesure 2

Dans le cadre de la préparation de la prochaine convention d'exploitation des TET avec la SNCF, l'Etat fera étudier les impacts de la systématisation de la possibilité d'embarquer les vélos sur toutes les lignes TET, et à défaut de la généralisation à un minimum de deux circulations par sens et par jour.

Situation actuelle

Les trains d'équilibre du territoire (Intercité) connaissent des situations variées : certains sont accessibles aux vélos sur réservation (10€), d'autres sans, d'autres, ne comportant pas d'espace dédié, sont interdits. L'État qui est autorité organisatrice finance ces lignes.

Objectif

Assurer sur toutes les destinations la possibilité d'emport des vélos, même avec réservation.



Proposition

La convention d'exploitation des TET qui lie l'Etat et la SNCF devrait être renégociée dans les prochains mois. L'objectif visé est d'y intégrer l'offre « vélo » en assurant un minimum d'au moins deux trains par sens et par jour sur toutes les destinations.

Mesure 3

En lien avec l'agence française de l'information multimodale et de la billettique (AFIMB), agir sur les leviers d'information incitant à la pratique de la marche et du vélo. Le schéma régional de l'intermodalité prévu par la loi MAPAM pourra prévoir des dispositions relatives à l'information des usagers sur l'ensemble des modes de transport, comme par exemple :

- la disponibilité des données concernant le vélo en libre service,
- la constitution des bases de données décrivant les voies piétonnes et cyclables,
- l'intégration du mode « marche et vélo » dans les calculateurs d'itinéraires existants,
- le développement de plans interactifs et d'une signalétique variable et personnalisable.

Situation actuelle

Un déplacement pour lequel on dispose de toutes les informations pour chacun des modes utilisables (temps de trajet, coût, horaires, conditions de stationnement...) est un déplacement réussi.

Aujourd'hui, pour répondre aux souhaits de mobilité de l'utilisateur, de nombreux acteurs ont mis en œuvre des services d'information multimodale (SIM), permettant localement le calcul d'un itinéraire multimodal.

Opérationnelle depuis 2011, l'agence française pour l'information multimodale et la billettique (AFIMB) est chargée de favoriser l'harmonisation et la continuité de ces SIM à l'échelle nationale.

Proposition

Développer les leviers incitant à la pratique de la marche et du vélo par :

- La constitution des bases de données décrivant les voies piétonnes et cyclables et les services

La constitution de bases de données décrivant fidèlement les voies piétonnes et cyclables soulève différents enjeux.

Pour les services de vélos en libre service (VLS), il s'agit également de pouvoir décrire de manière homogène la localisation des arrêts et les conditions d'accès aux vélos.

La diversité et la multiplicité de ces bases de données renforcent par ailleurs l'examen des éventuels besoins de normalisation.

- L'amélioration de la disponibilité des données concernant le vélo en libre service

Dans le cadre d'initiatives « open data », des initiatives ont permis de rendre disponibles des données concernant le vélo en libre service (ex : localisation des arrêts, disponibilité aux bornes). Il s'agit par exemple du Vélostar à Rennes ou du Vélib à Paris. Une généralisation de ces premières pratiques peut être recherchée.

- L'intégration du mode « marche et vélo » dans les calculateurs d'itinéraires existants

Traditionnellement orientés vers les transports en commun, les Systèmes d'Information Multimodaux (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 transports en commun...

Exemple d'un SIM proposant un trajet en vélo :

Plan du trajet



Légende



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

Mesures 4 et 5

Mesure 4 :

Dans le cadre des schémas régionaux de l'intermodalité, réaliser un diagnostic des conditions de stationnement, d'accès et de cheminements des piétons et des cyclistes dans la gare et ses alentours (jalonnements piétons et cyclables...).

Mesure 5 :

Fixer pour chaque gare, des objectifs de création de places de stationnement sécurisé pour les vélos à l'horizon 2020 calculés en proportion des fréquentations voyageurs et faire en sorte qu'au niveau local il y ait coordination entre les représentants du domaine ferroviaire et des collectivités territoriales de façon à assurer une continuité de la signalétique urbaine jusqu'aux quais.

Situation actuelle

Le stationnement des vélos est insuffisamment pris en compte dans la plupart des gares françaises. Que l'on soit piéton ou cycliste, la question de l'orientation à la sortie du train est particulièrement sensible. Une des principales difficultés tient, sur ces deux questions, à la coordination entre les collectivités locales et les responsables ferroviaires avec notamment la question du foncier sur lequel construire un abri vélo sécurisé mais aussi celle de la compatibilité des signalétiques : comment indiquer la mairie entre le quai et le premier panneau indicateur situé dans la rue ?

Objectif

Favoriser l'intermodalité entre le vélo et le train

Permettre aux usagers de stationner de manière sécurisée leur vélo. Cela permettra notamment le développement du vélo dans les zones périurbaines.

Stationnement vélo en gare :



Propositions

Se servir des schémas régionaux de l'intermodalité pour réaliser un diagnostic et se fixer des objectifs de capacité de stationnement basés sur la fréquentation de la gare et de mise au point de schémas directeurs de signalisation pour les piétons.

Réunir au cours de l'année 2014 dans chaque gare importante un groupe de travail chargé de définir les objectifs et d'identifier les moyens à mettre en œuvre.

Stationnement vélo en gare:



Axe 2 : Partager l'espace public et sécuriser les modes actifs

Mesure 6

Améliorer le respect des cheminements piétons et des voies réservées pour les cyclistes en :

- aggravant le niveau des sanctions pour infraction à l'occupation des cheminements piétons ou des voies réservées aux cyclistes
- réintroduisant l'interdiction de l'arrêt ou du stationnement à 5 mètres en amont du passage piéton (hors places aménagées) afin de créer les conditions d'une meilleure co-visibilité,
- et en imposant aux collectivités qu'à l'occasion de toute réfection de la voirie aucune place «voiture» ne puisse être aménagée dans ces 5 mètres en gardant néanmoins la possibilité d'aménager un espace de stationnement deux roues qui ne présente pas ce type d'inconvénient.

Situation actuelle :

L'interruption du cheminement des piétons ou des cyclistes en raison de l'occupation irrégulière des voies qui leur sont réservées par les véhicules motorisés ainsi que le stationnement ou l'arrêt en amont du passage piéton ont pour conséquence :

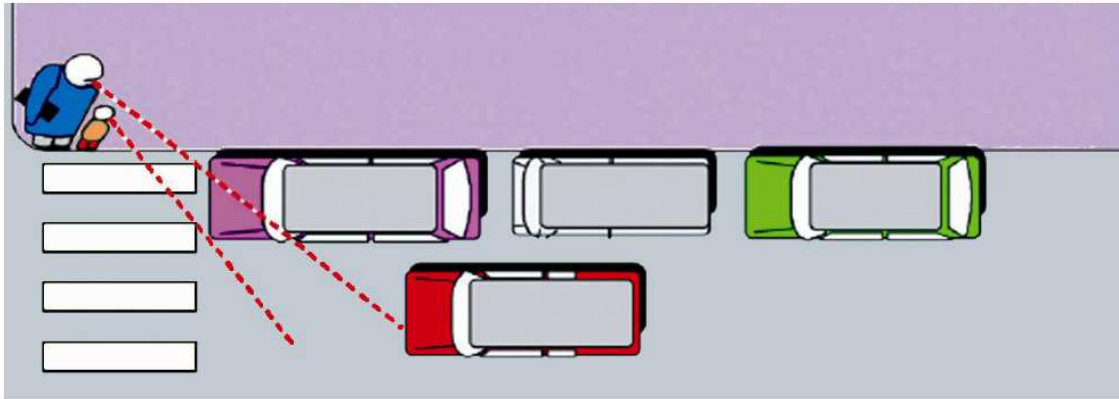
- d'une part de contraindre le piéton ou le cycliste à effectuer une manœuvre non prévue par les autres usagers pour éviter l'obstacle temporaire rencontré, dans des conditions les exposant à un niveau de risque plus élevé (circulation ponctuelle du trottoir pour un cheminement parallèle à l'axe de la chaussée, traversée anarchique, sortie d'une bande ou piste cyclable...)
- d'autre part de créer des masques à la visibilité, qui sont des facteurs reconnus dans les scénarios d'accidents d'usagers vulnérables (effet de surprise).

Ces comportements d'incivilité contribuent au sentiment d'insécurité qui limite le développement des modes actifs.



Objectif

Pour les combattre, une politique basée sur la dissuasion paraît la plus efficace. Elle passe par une **aggravation du niveau des sanctions** pour infraction à l'occupation des cheminements piétons ou cyclistes et par la réintroduction de l'**interdiction de l'arrêt ou du stationnement en amont du passage piéton**, qui dans le passé figurait dans le code de la route, mais qui a disparu face à la pression de la demande de stationnement automobile.



Masque à la visibilité créé par le stationnement

Le renforcement de la priorité donnée au piéton en traversée (décret de novembre 2010), nécessite de sanctuariser les 5m en amont d'un passage de tout stationnement ou arrêt de véhicule motorisé (le stationnement vélo ne posant pas de difficulté), pour une meilleure covisibilité.



Masque à la visibilité créé par le stationnement

Propositions

Requalifier en stationnement « très gênant » les infractions figurant à l'article R417-11 du code de la route comme le stationnement sur les places réservées aux PMR (contravention de 4ème classe : **135€**) et y **inclure l'arrêt et stationnement de véhicules sur trottoir, passage piéton, bande ou piste cyclable, bandes d'éveil et de vigilance.**

Créer une nouvelle infraction afin de permettre aux autorités de police de **verbaliser l'arrêt ou le stationnement dans les 5 mètres en amont du passage piéton** dans le sens de la circulation pour les véhicules motorisés, en l'absence d'emplacement matérialisé à cet effet par le gestionnaire de voirie.

Afin de résorber au fil de l'eau l'arrêt et le stationnement en amont des passages piétons et d'étaler dans le temps la gêne et le surcoût pour la collectivité, **interdire dans le code de la voirie la possibilité pour les gestionnaires d'aménager des zones d'arrêt ou de stationnement en amont des passages piétons pour les véhicules motorisés** (aménagement neufs ou requalifications de voies et carrefours).

Rédaction des textes et étude d'impacts et saisine du Groupe interministériel pour la sécurité routière (GIPSR) pour les textes portant sur le code de la route: printemps 2014

Consultation du Conseil d'État et publication des décrets : automne 2014

Mesure 7

Favoriser l'extension des zones de circulation apaisée (ZCA)

- Modifier le code de la route afin d'indiquer qu'en agglomération, les autorités de police fixent la limite de vitesse des véhicules à 50, 30, 20 km/h ou à l'allure du pas en cohérence avec les configurations et les usages des voies.

- Généraliser le double sens cyclable dans les rues où la vitesse est limitée à 30 km/h

- Modifier la partie relative à la signalisation horizontale de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) afin de rendre possible la signalisation par marquage au sol sur toute la largeur de la chaussée dans les zones 30, les zones de rencontre et les aires piétonnes tout en prenant en compte, dans la réglementation, les pratiques des collectivités.

Situation actuelle :

L'abaissement de la vitesse est toujours favorable à la sécurité des usagers vulnérables, piétons et cyclistes et donc au développement des modes actifs. Ceci conduit les collectivités locales à hiérarchiser leur voirie et à abaisser la limitation de vitesse pour introduire de la cohérence entre les usages et la configuration des voies. Toutefois le code actuel prévoit que la limitation à des vitesses inférieures à 50 km/h est réservée à des zones particulières qui dérogent au cas général.

Une dérogation générale serait aujourd'hui vraisemblablement considérée comme illégale. Par ailleurs, le double sens cyclable est aujourd'hui limité dans son développement par la réglementation.

Objectif

Pour faciliter les politiques d'apaisement des vitesses en ville, la mesure vise à sécuriser juridiquement les démarches de généralisation des vitesses inférieures à 50km/h et de reconnaître que le 50km/h en ville n'est plus la règle générale, mais seulement un des cas rencontrés en agglomération. De la même manière, pour apaiser la circulation, le double sens cyclable sera développé. Enfin, la visibilité des zones 30 pour l'utilisateur sera accentuée.



Rappel

Une rue limitée à 30km/h est une rue où, pour différentes raisons, l'autorité en charge du pouvoir de police estime qu'il faut nécessairement limiter la vitesse. Elle n'est pas forcément aménagée spécifiquement.

Une zone 30 c'est une rue ou un ensemble de rues aménagées de façon que la vitesse soit « naturellement » inférieure à la vitesse réglementaire maximum de 30KM/h.

Propositions

Permettre aux communes de fixer plus librement la vitesse limite en agglomération en deçà de 50 km/h

Modifier l'article R413-3 du code de la route pour affirmer qu'en agglomération la voirie est hiérarchisée avec des vitesses limites de 50 km/h, 30 km/h, 20 km/h ou à la vitesse du pas qui sont adaptées aux usages et au contexte de la voie et que ces limitations à 50km/h ou moins peuvent être généralisées à l'ensemble de l'agglomération. Cela donnera plus de liberté aux collectivités pour adapter la vitesse à la situation.

Généraliser les doubles sens cyclables à toutes les voies où la vitesse est limitée à 30km/h ou moins

Les doubles sens cyclables, en permettant des itinéraires plus courts et sur des rues moins fréquentées et à circulation apaisée, améliorent la sécurité des cyclistes tout en générant un effet ralentisseur des véhicules motorisés. Il est proposé d'étendre la généralisation du double sens cyclable :

- à l'ensemble des voies limitées à 30 km/h (et pas seulement dans les zones 30)
- sur les rues des aires piétonnes pour lesquelles l'autorité en charge du pouvoir de police a instauré un sens unique pour les véhicules motorisés, dans les mêmes conditions que pour les zones 30 ou les zones de rencontre.



Dégager les trottoirs

Constatant que les usagers lisent plus facilement les marquages sur le sol que les panneaux, notamment en milieu urbain, de nombreuses collectivités inscrivent « zone 30 » en entrée de zone ainsi que des marquages de rappel. Ceci permet, à faible coût, de délivrer un message compréhensible par les usagers, mais sans validité réglementaire à ce jour. Il s'agirait donc d'encadrer et de rendre réglementaire cette pratique plus économique pour les collectivités et déjà présente dans les pays voisins et de rendre, dans ce cas, l'usage du panneau facultatif, ce qui présenterait l'avantage de dégager les trottoirs (la multiplication des panneaux gêne notamment la mobilité des personnes à mobilité réduite.)



Rédaction des textes et étude d'impacts et saisine du Groupe interministériel pour la sécurité routière (GIPSR) pour les textes portant sur le code de la route: printemps 2014

Consultation du Conseil d'Etat et publication des décrets : automne 2014

Mesure 8

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

- Sur les rues où la vitesse est limitée au plus à 50km/h , permettre aux cyclistes circulant près du bord droit de la chaussée de prendre en compte les risques liés aux obstacles ou événement latéraux (stationnement motorisé (portière), poteaux, potelets, mats d'éclairages, mobilier urbain, murets, etc.).
- Donner une assise réglementaire à l'usage, par le gestionnaire des voies, du pictogramme vélo (éventuellement complété par des flèches ou des chevrons) pour signaler une trajectoire souhaitable ailleurs que sur le bord droit et autoriser le cycliste à la suivre (en dérogeant ainsi à l'obligation de circuler sur le bord droit de la chaussée.)
- Permettre le chevauchement d'une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité le permet.

Situation actuelle :

Pour toute les voiries, le positionnement des véhicules en marche normale « près du bord droit de la chaussée » est souvent pris de façon littérale avec comme conséquence des accidents, parfois graves, liés à l'ouverture de portières des véhicules en stationnement, ou contre les potelets anti-stationnement et autres poteaux positionnés sur le bord du trottoir.



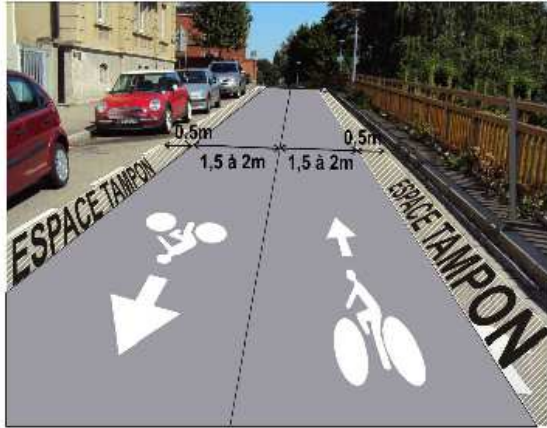
Crédit photo Jacques Robin sécurité-routière-plus.com

En zone de circulation apaisée particulièrement, un positionnement un peu éloigné du bord droit physique de la part du cycliste est vertueux car, d'une part, il évite l'effet de surprise pour les piétons qui peuvent légitimement traverser entre des véhicules stationnés et, d'autre part, lorsque la voie est étroite, il dissuade les dépassements rasants des cyclistes par les automobilistes. Pour certains giratoires, un positionnement en pleine voie permet une meilleure visibilité du cycliste et limite les nombreux cisaillements en sortie avec phénomène d'angle mort.



Photo CEREMA Dir. Rég. Ouest

Plus globalement, les gestionnaires de voirie ressentent la nécessité de pouvoir guider les cyclistes pour leur déplacement sur la chaussée (traversée en parallèle à un passage piéton, traversée de carrefour, circulation au centre de la voie dans un espace très contraint, giratoires). Pour signaler ces trajectoires, les pratiques sont souvent hétérogènes : si beaucoup de collectivités ont adopté l'usage de la figurine vélo en marquage blanc homologué accompagnée de flèches directionnelles ou de chevrons, cet usage n'est malheureusement pas prévu dans la réglementation (Instruction sur la signalisation).



Concept de vélorue

Enfin ce décalage du cycliste rend encore plus pertinente la demande ancienne des associations de cyclistes et de cyclotouristes que les véhicules soient autorisés à franchir la ligne blanche pour les dépasser de façon à éviter les dépassements rasants source de danger et d'inconfort.



Objectifs

- Tenir compte des contraintes de la circulation lorsque le bord droit n'est pas dégagé (stationnement motorisé (portière), poteaux, potelets, mats d'éclairages, mobilier urbain, murets...) comme on tient compte de l'état du revêtement dans le code actuel.
- Donner une assise réglementaire à l'usage du pictogramme vélo (éventuellement complété par des flèches ou des chevrons) pour signaler une trajectoire souhaitable et autoriser le cycliste à la suivre.
- Permettre le chevauchement d'une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité le permet.

Propositions

- Modifier l'article R412-9 du code de la route en ajoutant par exemple le membre de phrase suivant :

En marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée, autant que lui permet l'état, le profil de celle-ci, **la présence de véhicules en stationnement ou d'obstacles de nature à compromettre sa sécurité...**

Et en précisant « qu'un conducteur de cycle est autorisé à circuler sur une trajectoire matérialisée par le gestionnaire de la voie à son intention ».

- Modifier également l'article R412-19 pour autoriser le chevauchement de la ligne continue pour dépasser un cycle lorsque les conditions de visibilité le permettent.

Rédaction des textes et étude d'impacts et saisine du Groupe interministériel pour la sécurité routière (GIPSR) pour les textes portant sur le code de la route: printemps 2014. Consultation du Conseil d'Etat et publication des décrets : automne 2014.

Mesure 9

Élargir la boîte à outils réglementaires à disposition des collectivités locales pour améliorer la sécurité et le confort des modes actifs :

- Faire entrer dans la réglementation le concept de « chaussée à voie centrale banalisée » en milieu urbain.
- Ouvrir, dans la réglementation de la signalisation, la possibilité de réaliser des sas vélo sans bande amorce lorsque les caractéristiques techniques de la voirie ne permettent pas d'en matérialiser une.
- Donner la possibilité aux maires et présidents d'EPCI d'étendre le régime du cédez-le-passage au feu rouge pour les cyclistes notamment aux feux positionnés hors intersection (feu piéton par exemple), mais également pour d'autres mouvements en intersection sans conflit avec d'autres flux de véhicules (Instruction interministérielle pour la sécurité routière : IISR).

Chaussée à voie centrale banalisée

Situation actuelle

Après avoir été initié à l'étranger et expérimenté par quelques conseils généraux hors agglomération (où la circulation des cyclistes est autorisée sur l'accotement), ce nouvel objet routier existe de fait sans cadre réglementaire dans quelques villes (Albi, Nantes, Les Mureaux, etc.), où il répond à des demandes spécifiques. Son intérêt est de réduire visuellement l'espace dédié à la circulation motorisée et de provoquer ainsi un ralentissement tout en dégagant latéralement des espaces libres pour la circulation des cyclistes (mais qui ne sont pas des bandes cyclables et sont donc circulables en cas de besoin par tous les usagers).



Proposition

Donner une assise réglementaire à ce type d'aménagement en agglomération de façon à pouvoir multiplier les expérimentations dans un cadre réglementaire.

Faciliter la mise en œuvre du sas vélo en voirie contrainte

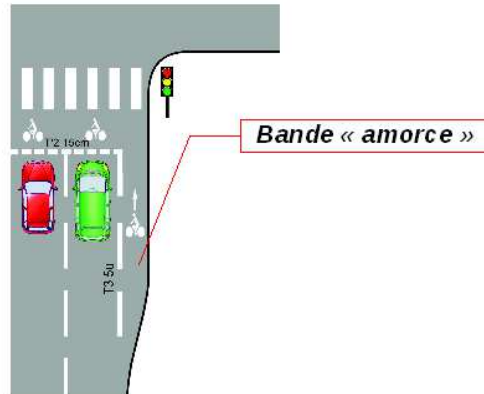
Situation actuelle

La réglementation (IISR) ne prévoit la possibilité de réaliser un sas vélo qu'avec une bande amorce.

Or dans de nombreux cas, les caractéristiques techniques de la chaussée ne permettent pas de mettre en œuvre cette bande amorce. La ville de Lyon a réalisé à la fin des années 90 une généralisation de l'avancée de la ligne d'effet des feux, créant ainsi de faux sas. Une étude réalisée dans le cadre de la démarche code de la rue a montré que sans communication ni verbalisation 2/3

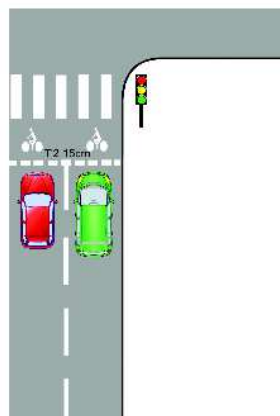
des usagers motorisés respectent ce faux sas en s'arrêtant au niveau de la ligne d'arrêt à 5m du passage piéton.

Cette observation a été complétée par des travaux similaires réalisés dans certaines villes. A la suite de ces travaux, une expérimentation au sens de l'IISR a été réalisée. Cette expérimentation a montré la pertinence du sas sans amorce.



Proposition

Ouvrir dans l'IISR la possibilité de réaliser des sas vélo sans bande amorce lorsque les caractéristiques techniques de la voirie ne permettent pas d'en matérialiser une.



Etendre l'usage du « cédez-le-passage cycliste » au feu rouge à d'autres mouvements.

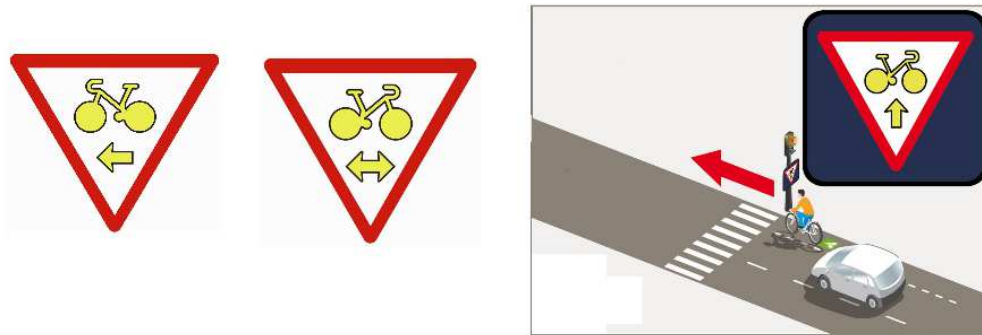
Situation actuelle

Sur les plus de 2000 implantations de cédez-le-passage cycliste au feu recensées, certains cas particuliers ont été remontés par les collectivités, notamment la présence de voies en sens unique ou de configurations où la 1ère rue rencontrée se trouve de fait sur la gauche (exemple : piste cyclable bidirectionnelle croisant une voie à sens unique). La possibilité pour le cycliste de tourner à gauche n'est pas en conflit avec la circulation motorisée lorsque le feu est rouge, mais la signalisation actuelle ne permet pas de gérer ce type de cas. De même lorsqu'un feu est positionné hors intersection, devant un passage piéton par exemple, le cycliste est contraint de s'arrêter et de poser pied à terre alors même que le passage piéton est totalement dégagé.



Proposition

Élargir la gamme de signaux disponibles pour le cédez le passage cycliste aux feux y compris hors intersection. Cela donnerait plus de liberté aux collectivités, y compris pour instaurer un cédez le passage cycliste à un feu route situé devant un passage piéton.



Rédaction des textes et étude d'impacts et saisine du Groupe interministériel pour la sécurité routière (GIPSR) pour les textes portant sur le code de la route: printemps 2014

Consultation du Conseil d'État et publication des décrets : automne 2014

Mesure 10

En tenant compte du calendrier du projet de loi « adaptation de la société au vieillissement », définir les conditions de circulation des engins de déplacement personnel (EDP : rollers, trottinettes, fauteuils électriques, gyropodes, etc) et de partage des espaces publics entre piétons, cycles et autres utilisateurs et, dans ce cadre, proposer une définition du trottoir.

Situation actuelle

L'adaptation des véhicules à la conduite des âgés est un enjeu important pour le secteur des transports. Aussi, Michèle DELAUNAY, ministre déléguée en charge des Personnes âgées et de l'Autonomie, et Frédéric CUVILLIER, ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, ont demandé aux acteurs du secteur de se mobiliser pour répondre au mieux à ce défi. Ils ont annoncé le 11 décembre 2013 le lancement d'un groupe de réflexion sur les transports à destination des âgés: le « **Hub Silver Mobilité** » composé de deux industriels français (Renault et PSA), de deux structures dédiées aux véhicules innovants (le Ceremh et le Pôle de compétitivité spécialisé sur les transports MOV'EO) et de deux organes influents dans le champ des transports publics (le Groupement des autorités régulatrices de transports et l'Union des transports publics). Il sera animé par Florence Gilbert, membre du Conseil national de la sécurité routière, directrice de la société Voiture and Co, conseil en mobilité.

Depuis 2003 la DSCR est régulièrement interpellée par les constructeurs et revendeurs d'engins de déplacement personnel (EDP) tels que Segway, Feel Green, Zappy, MyWay, Solowheel...) Les interrogations tiennent à la classification juridique de ces matériels à moteur électrique. Elles portent également sur leurs conditions d'utilisation et règles de circulation. Longtemps, la DSCR s'est appuyée sur l'interprétation selon laquelle, considérant qu'il ne s'agissait pas de véhicules, ces engins n'étaient pas soumis à réception et, à ce titre, n'étaient pas autorisés à circuler sur la chaussée. Une tolérance, limitée au trottoir, leur a été accordée, qui devait permettre d'en expérimenter l'usage, tolérance assortie d'une condition stricte de vitesse de déplacement à l'allure du pas.

Mais l'apparition continue de nouveaux engins, motorisés ou non, impose que la situation soit aujourd'hui clarifiée.



Objectifs

Établir les règles de circulation des différents types d'engins en fonction de leurs caractéristiques de façon à pouvoir intégrer aisément des nouveaux engins.

Ce chantier devra également proposer une définition du trottoir.

Proposition

Un groupe de travail réunissant les associations d'usagers, les gestionnaires de voirie et la coordination interministérielle pour le développement et l'usage du vélo (CIDUV) sera mis en place dans les prochaines semaines avec comme objectif de proposer un texte en fin d'année 2014 en cohérence avec le projet de loi « adaptation de la société au vieillissement ».

Mesure 11

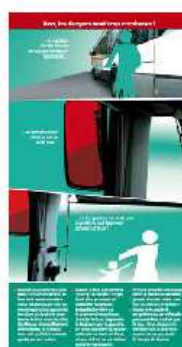
Mettre en œuvre les propositions de l'étude du CETE Normandie (2010) relatives à la cohabitation cyclistes/véhicules lourds :

- former les conducteurs de PL au niveau du permis ou de la formation continue (FCOS)
- former les enfants dans leur continuum éducatif (APER 1 et 2)
- recenser les dispositifs d'alerte des conducteurs PL et étudier les possibilités de les rendre obligatoires à la construction

Situation actuelle

Le nombre de plus en plus élevé de victimes d'accidents impliquant des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, 2 roues motorisés) en angle mort de véhicules à gabarit important a amené le CERTU à lancer en 2009 une étude traitant de ces questions. Celle-ci observe **qu'entre 2004 et 2007 on recense 310 tués cyclistes en milieu urbain** et qu'un tiers de ces tués (soit **101**) l'ont été dans un accident impliquant un véhicule à gros gabarit.

L'étude a recensé aussi des actions mises en place par les professionnels du transport et les collectivités territoriales pour diminuer le nombre d'accidents et leur gravité en vue de définir, après analyse, les actions à mener sur l'ensemble du territoire métropolitain.



Exemples de campagnes de communication

Elle conclut qu'il reste de grands progrès à faire en matière de formation envers:

- les conducteurs de PL au niveau du permis ou de la formation continue (FCOS) en renforçant la formation sur le risque des angles morts dans le programme obligatoire ;
- les enfants dans leur continuum éducatif, notamment dans l'attestation de première éducation à la route (APER 1 et 2), où la problématique de circulation à proximité d'un PL devrait trouver plus de

place au vu des accidents : 1/3 des accidents mortels de cyclistes en milieu urbain présentent une interaction PL/vélo.

Proposition

Proposer un plan d'actions intégrant la formation initiale et continue des chauffeurs de véhicules lourds ainsi que le continuum éducatif au niveau d'APER 1et 2 pour la fin d'année 2014. Pour y parvenir il est proposé d'élargir à la direction de la formation des conducteurs de la DSCR et aux organismes de formation continue des chauffeurs, le groupe de travail sur les vélos-écoles et le vélo à l'école.

Ne dépassez jamais un camion par la droite ! Danger de mort !

En sauto-école, les accidents sont plus fréquents et plus graves que sur les routes. Ils sont dus à une mauvaise maîtrise du véhicule et à une mauvaise connaissance des règles de circulation.

Les accidents graves sont dus à une mauvaise maîtrise du véhicule

Entre 2009 et 2012, dans la métropole Lille, 70 des accidents graves ont été dus à une mauvaise maîtrise du véhicule. Le cycliste a pu être tué ou blessé gravement par un camion qui ne s'est pas arrêté à temps.

Ne dépassez jamais un camion par la droite !

Entre 2009 et 2012, dans la métropole Lille, 70 des accidents graves ont été dus à une mauvaise maîtrise du véhicule. Le cycliste a pu être tué ou blessé gravement par un camion qui ne s'est pas arrêté à temps.

Vélos et camions, cohabitons. Règles de prudence

Ordonnez-vous pour éviter les collisions évitables à grand passage.

- Ne dépassez jamais un camion par la droite.
- Ne laissez pas de camion à l'arrêt devant vous.
- Ne laissez pas de camion à l'arrêt devant vous.
- Ne laissez pas de camion à l'arrêt devant vous.

Vélos, camions... Attention, danger de mort !

Pour une meilleure cohabitation

CYCLISTES DANGER

NE DOUBLEZ JAMAIS PAR LA DROITE

Fiche et autocollant de l'Association Droit au Vélo (ADVA - 2006)

Axe 3 : Valoriser les enjeux économiques liés à la pratique du vélo

Mesure 12

Expérimenter en 2014 l'indemnité kilométrique vélo (IKv) auprès d'entreprises volontaires sur la base des préconisations de l'étude réalisée par la CIDUV afin de vérifier, avec la collaboration de l'ADEME, la réalité de son effet incitatif et d'examiner la dynamique que sa mise en place produirait, en particulier en termes de substitution entre les différents modes .

Situation actuelle

Des dispositifs de soutien financier existent aujourd'hui en faveur des salariés qui recourent aux transports en commun, au deux-roues motorisé ou à la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Dans le même temps, le vélo n'est pris en compte par de tels dispositifs que quand il prend la forme, très minoritaire en regard de l'ensemble des pratiques, des services publics de location de vélos.

Pour cette raison les parlementaires déposent depuis plusieurs années des amendements, visant à introduire des incitations financières à la pratique du vélo.

Au printemps 2013, à la demande de Delphine Batho et de Frédéric Cuvillier, la CIDUV a conduit une étude sur les modalités de la mise en œuvre d'une incitation financière à l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail.

Il ressort de ce rapport qu'une indemnité kilométrique vélo (IKv) rendue obligatoire pour toutes les entreprises et la fonction publique aurait un impact socio-économique très positif lié essentiellement aux avantages en matière de santé publique avec un coût pour le budget de l'État de l'ordre de 110 M€ dans une hypothèse pessimiste mais compensé en partie par une économie de soins de l'ordre de 35M€.

Afin d'évaluer l'impact potentiel d'une telle mesure, il est proposé d'expérimenter la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo auprès d'entreprises volontaires (au travers d'un plan de déplacements entreprise -PDE- innovant par exemple) cette expérimentation permettra d'établir les effets positifs en matière de report modal et de bienfaits pour les salariés d'une telle incitation financière.

Proposition

Tester les effets réels d'une indemnité kilométrique qui sera mise en place sous forme d'avantages en nature par un certain nombre d'entreprises volontaires. Les effets mesurés porteront sur:

- la part d'utilisation du vélo parmi les salariés
- la nature et l'importance du report modal
- les effets sociaux (assiduité, maladie).



Mesure 13

Mettre en place un groupe de travail sur les perspectives de structuration des filières locales ou nationales de réemploi des vélos.

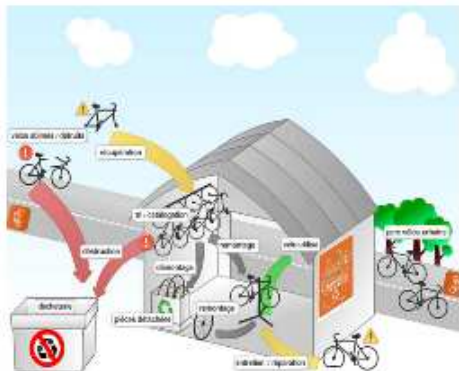
Situation actuelle

L'activité des ateliers vélo se développe rapidement. On compte plus de 70 ateliers en activité et on estime que plus de 30 000 cyclistes utilisent régulièrement ce type de service relevant de l'économie sociale et solidaire.

« L'Heureux Cyclage » gère ce réseau d'associations. En permettant l'autonomie des cyclistes dans leur réparation et en créant des filières locales de réemploi des vélos, les ateliers facilitent l'accès aux vélos pour les personnes ayant de faibles ressources.

Propositions

- Soutenir le développement des filières de réemploi des vélos en partenariat avec la Direction générale de la prévention des risques (DGPR), l'ADEME et les collectivités locales
- Développer les formations professionnalisantes mécanique cycle



Axe 4 : Prendre en compte les politiques de mobilité active dans l'urbanisme, le logement et notamment le logement social

Mesures 14 - 15

Mesure 14 :

Publier l'arrêté concernant l'obligation de mettre en place, à partir du 1er janvier 2015, des parcs de stationnement pour les vélos dans les immeubles à destination principale de bureau bénéficiant de places de stationnement auto.

Mesure 15 :

Permettre que les espaces de stationnement des vélos prévus par le décret du 25 juillet 2011 soit réalisable sous abri clos et sécurisé sur la parcelle lorsque aucun équipement commun intérieur n'est disponible.

Situation actuelle

L'article 57 de la loi Grenelle II (loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement) et son décret d'application du 25 juillet 2011 prévoient l'installation d'infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments d'habitation et de bureaux.

Pour les bâtiments neufs dont la date de dépôt du permis de construire est postérieure au 1^{er} janvier 2012, l'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R_111-14-2 et R_111-14-5 du code de la construction et de l'habitation précise la nature des équipements à prévoir ainsi que les ratios de surface à mettre en œuvre.

Pour les bâtiments à usages principaux de bureaux, dont la demande de permis de construire a été déposée avant le 1^{er} janvier 2012, le décret prévoit l'équipement d'un espace réservé au stationnement des vélos à compter du 1^{er} janvier 2015.



parking vélo ©Jdorkel

Propositions

Publier dans le courant de l'année 2014 l'arrêté précisant la nature des équipements à prévoir et les ratios de surface à mettre en œuvre pour la mise en place de stationnement pour les vélos dans les immeubles à destination principale de bureau dont la demande de permis de construire a été déposée avant le 1^{er} janvier 2012.

Dans le cadre du choc de simplification, préciser que les obligations de créer dans les immeubles neufs d'habitation et de bureau nées de la loi Grenelle II (art.57) peuvent être satisfaites en

construisant un local sur la parcelle dès lors qu'il est abrité et sécurisé, sans être obligatoirement situé à l'intérieur du bâtiment.

Guide Stationnement des vélos dans les espaces privés : dimensions et caractéristiques téléchargeable sur le site du MEDDE :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Politique-du-velo,1776-.html>

Axe 5 : Développer les itinéraires de loisir et le tourisme à vélo

Mesures 16 - 17

Mesure 16 :

Prendre en compte dans l'élaboration des CPER, les demandes de financements liées aux aménagements des modes actifs dans le droit fil de la circulaire du Premier ministre relative au volet « mobilité multimodale » des contrats de plan État-Région 2014/2020.

Mesure 17:

Promouvoir le tourisme à vélo qui conjugue développement économique, écomobilité, valorisation du patrimoine et aménagement du territoire dans le cadre des travaux des assises du tourisme 2013-2014 (participation de la CIDUV au groupe de travail « diversification de l'offre touristique ».)

Situation actuelle

La France est la deuxième destination pour le tourisme à vélo en Europe après l'Allemagne. Le vélo, comme la marche, incarnent des valeurs auxquelles les citoyens-touristes sont de plus en plus attachés : authenticité, liberté, bien-être, respect de la nature.

Le poids économique du tourisme à vélo représentait en 2008 16500 emplois pour un chiffre d'affaires de 2 milliards d'euros, dont 50 % en hébergement et restauration.



Objectif

Faire progresser la part des séjours à vélo (vélotourisme et cyclotourisme) dans l'ensemble des séjours touristiques

Propositions

- Accélérer la réalisation des 12 000 kms non encore opérationnels dans le cadre des CPER 2014-2020 et par appel aux fonds européens.
- Valoriser dans le cadre des assises du tourisme les possibilités offertes par le concept d'itinérances douces ou de circuits thématiques.

Axe 6 : Faire découvrir les bienfaits de la marche et du vélo

Mesure 18

Aider au développement de l'apprentissage du vélo :

- Poursuivre le travail de l'instance de coordination chargée d'assurer le développement de la professionnalisation des éducateurs (CQP éducateur mobilité à vélo, formation initiateur...) et faciliter l'apprentissage du vélo à l'école et dans les centres de loisirs en lien avec l'Éducation nationale et les collectivités locales ;
- Introduire dans la loi de programmation sur la transition énergétique l'obligation de mettre en place une vélo-école dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Situation actuelle

Un nombre croissant de Français font le choix de se déplacer à vélo en ville. D'autres les suivraient bien, mais ne se sentent pas à l'aise dans la circulation ou ne savent pas faire de vélo.

Il est donc important que dès le plus jeune âge des apprentissages à la pratique du vélo puissent être proposés, des stages de « remise en selle » pour ceux qui n'ont pas fait de vélo depuis longtemps ou encore des formations complètes à l'intention des adultes n'ayant jamais appris à faire du vélo ou souffrant de différents handicaps.

Propositions

- Développer et favoriser, dans le plus grand nombre de villes, la création de vélo-écoles associatives, en particulier dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.



Vélo école (crédit MDB94)

- Encourager la démarche initiée en juillet 2012 par l'instance de coordination pour « l'apprentissage de la mobilité à vélo » qui a d'ores et déjà permis la création du certificat de qualification professionnelle (CQP) « Éducateur mobilité à vélo » et qui poursuit sa démarche en faveur de la professionnalisation de l'encadrement.

- Faciliter l'apprentissage du vélo à l'école, au collège et dans les centres de loisirs en lien avec l'Éducation nationale, les associations partenaires et les collectivités territoriales.
- Promouvoir la semaine du vélo à l'école et au collège dont la deuxième édition se déroulera entre le 2 et le 6 juin prochains.

<http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/>

Mesure 19

Impliquer les services de l'État dans la préparation de Vélocity 2015 à Nantes. Favoriser la couverture médiatique de l'événement pour valoriser les milieux économiques français liés au vélo (tourisme et industrie) et la recherche française (IFSTTAR, GERI vélo etc.).

Situation actuelle

Après Vancouver en 2012, Vienne en 2013 et Adélaïde en 2014, la Fédération Européenne de cyclisme (ECF) a choisi Nantes pour l'organisation de l'édition 2015 de Velocity, conférence mondiale des politiques cyclables qui réunit plus de 1000 participants (la dernière organisation en France remonte à Paris en 2003).

Proposition

Faire de Nantes la vitrine de la France dans la prise en compte de la marche et du vélo comme politique de mobilité et sur la perméabilité entre les modes. Communiquer autour des outils, des connaissances techniques et spécifiques, et valoriser l'activité économique liée au vélo (tourisme, industrie, recherche...).



Vélocity 2013