



Plan d'action mobilités actives (PAMA)

Réunion du comité de pilotage

Mercredi 5 mars 2014

Projet de relevé de décisions

Introduction

Les mobilités sont au cœur de la vie quotidienne et représentent 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 » initiée en 2006 a permis, en 2008 puis en 2010, 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 dynamisent l'économie locale dans le secteur de la fabrication et/ou de l'assemblage, de la réparation et de la location de cycles, de l'apprentissage à la pratique, 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, des 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 comme cela a été fait pour la mobilité urbaine.

Axe 6 : Faire redécouvrir 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.

* *
*

Les premières contributions des cinq sous-groupes de travail réunis depuis juillet ont montré la richesse des propositions et la difficulté d'appréhender, dans des délais aussi courts, la globalité des questions posées, d'évaluer les enjeux et les dynamiques déjà à l'œuvre et de mener à maturité des processus nécessitant la concertation au plan interministériel.

Ce constat partagé conduit aujourd'hui à privilégier une stratégie dans la durée permettant d'atteindre des objectifs de part modale vélo et marche avec l'appui d'un comité de pilotage régulièrement réuni sous l'autorité du ministre des transports afin de suivre l'évolution des mesures annoncées et d'infléchir ou de renforcer, si nécessaire, les orientations du Plan national d'actions mobilités actives (PAMA).

Un certain nombre de contributions issues des sous-groupes de travail ont d'ores et déjà été retenues et intégrées dans des textes de loi adoptés en 2013 ou en cours d'adoption.

Certaines propositions rencontrent encore des difficultés pour franchir toutes les étapes de réflexion prospective et de concertation préalables à leur mise en œuvre. Une vingtaine de mesures devraient pouvoir l'être d'ici la fin de l'année 2014, d'autres nécessitent d'engager ou de poursuivre la réflexion.

Une réunion bisannuelle du comité de pilotage, élargie le cas échéant à d'autres intervenants, permettra de faire le point, de façon régulière, de l'état d'avancement de ces différentes mesures et d'en proposer de nouvelles, si nécessaire, en installant de nouveaux groupes de travail, comme cela a déjà été le cas en 2013, notamment avec les professionnels du cycle et les associations sur le recyclage et le réemploi des vélos, sur l'amélioration des compétences disponibles en matière de réparation et de location, ou sur le développement de l'apprentissage ou de l'autonomie (vélo écoles)....

Le ministre des transports à l'issue de la réunion du comité de pilotage du 5 mars 2014 pour débattre du PAMA

.... salue les avancées enregistrées en 2013 :

- L'article 5 de la loi du 28 mai 2013 portant diverses mesures en matière d'infrastructures et de services de transport modifiant l'article L 1211-3 du code des transports précise : « La politique globale des transports... favorise, selon une logique intermodale... la complémentarité des modes de transports individuels et collectifs ainsi que leur coopération, notamment par les choix d'infrastructures, par l'aménagement des lieux d'échanges et de correspondances, par la création d'aires de stationnement sécurisé pour les vélos dans les nouvelles gares et les réaménagements de gares existantes du réseau ferré et par le développement rationnel des transports combinés. »
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPAM) a transformé les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) en autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et étendu leurs compétences au champ des usages partagés de l'automobile (autopartage et covoiturage) et des modes actifs, en donnant notamment la possibilité aux AOM d'organiser un service public de location de bicyclettes (vélos en libre-service et location de courte, moyenne et longue durée). L'article 51 de la loi MAPAM précise aussi que le versement transport, en plus d'être affecté au financement des opérations de transport collectif et d'amélioration de l'intermodalité transports en commun-vélo, pourra désormais l'être à toute action relevant des compétences des AOM et notamment celle concourant au développement des modes actifs.
- L'appel à projets transports collectifs et mobilité durable du 7 mai 2013 apportera une aide d'une part aux aménagements cyclables de proximité permettant l'accès des cyclistes aux parkings à vélos ainsi qu'aux éventuels services associés s'ils sont intégrés à un nouveau projet de TCSP et/ou à un projet de mobilité durable et d'autre part à des projets de construction et/ou d'aménagement de parkings à vélos de capacité supérieure à 100 places en interface avec les réseaux de transports collectifs. A ce titre sept projets de parkings de grande capacité ont été déposés.
- Organisation de 23 journées d'échanges regroupant plus de 2000 élus et techniciens pour des mises à niveau et partage d'expérience dans le cadre de la démarche « Voirie pour tous ».
- Production et diffusion par la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du Vélo (CIDUV) d'une étude sur les impacts budgétaires et socio-économiques d'une indemnité kilométrique pour les déplacements domicile-travail.
- Pilotage et diffusion par la CIDUV d'une étude sur les avantages sanitaires de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail.
- Diffusion par la Direction Générale de l'aménagement, du logement, et de la nature (DGALN) du guide technique sur le stationnement des vélos dans les espaces privés. (tirage 19 000 exemplaires).
- Amendements intégrés dans la loi ALUR :
 - Inventaire des capacités de stationnement vélo dans le rapport de présentation des Plans locaux d'urbanisme.
 - Extension aux parcs sécurisés vélo de l'obligation d'inscription à l'ordre du jour d'une assemblée générale des travaux d'installation de recharges pour les véhicules électriques ou hybrides. (L24-5 de la loi 65-557 du 10/07/1965).
 - Inscription dans les règlements des PLU et PLUI de l'obligation de réaliser un minimum de stationnement pour les vélos dans le respect des conditions résultant des décrets et arrêtés pris en application de l'article L111-5-2 du code de la construction (surfaces minimales pour les constructions neuves). Cette mesure facilite le contrôle de l'application des règles de surfaces destinées au stationnement.

- Ouverture et montée en charge du site France Vélo Tourisme.
- Prise en compte des modes actifs et du vélo dans l'accord de partenariat 2014-2020 en cours de négociation entre la France et l'Union européenne.
- Valorisation du Schéma national des vélo-routes et voies vertes dans le rapport de la commission Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable ».
- Lancement en juin de la première journée du vélo à l'école.
- Déploiement dans les commissariats des codes d'accès à la base nationale Bicycode mise en place par la FUB ce qui leur permet d'accéder à la base de données des vélos volés du système et donc de restituer à leurs propriétaires les vélos gravés retrouvés.

... retient 25 mesures à mettre en œuvre d'ici la fin de l'année 2014

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

- **Mesure 1** Permettre les réservations en ligne sur 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.
- **Mesure 2** Aujourd'hui, à quelques exceptions près, les TER sont accessibles aux vélos. Dans le cadre de la préparation de la prochaine convention d'exploitation des TET avec la SNCF, faire étudier par l'État 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.
- **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, en particulier en favorisant la mise en œuvre des dispositions prévues par la loi MAPAM, notamment celles introduisant le schéma régional de l'intermodalité relatives à l'information des usagers sur l'ensemble des modes de transport, comme par exemple :
 - la constitution des bases de données décrivant les voies piétonnes et cyclables,
 - la disponibilité des données concernant le vélo en libre service,
 - 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.
- **Mesure 4** Dans le cadre des schémas régionaux de l'intermodalité créés par la loi MAPAM, et à l'initiative des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), 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** A l'initiative des AOM, définir, pour chaque gare, des objectifs de création de places de stationnement sécurisé pour les vélos et les modalités d'amélioration de l'intermodalité.

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 l'occupation, par les véhicules motorisés, de ces cheminements
 - 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 sur cet espace en gardant néanmoins la possibilité d'y aménager un espace de stationnement deux roues qui ne présente pas ce type d'inconvénient.

- **Mesure 7** Favoriser l'extension des zones de circulation apaisée (ZCA)
 - Modifier le code de la route afin de sécuriser juridiquement les démarches de généralisation des vitesses inférieures à 50km/h en agglomération, en précisant que 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.
 - 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.
 - Modifier dans le code de la route les conditions de généralisation des doubles sens cyclables en étendant celle-ci à l'ensemble des voies limitées à 30 km/h et moins.

- **Mesure 8** Améliorer la sécurité des cyclistes (et des autres usagers) par un meilleur positionnement sur la chaussée :
 - Lorsque les voies sont limitées à 50km/h ou moins, permettre aux cyclistes de prendre en compte les risques liés aux obstacles ou événements latéraux (stationnement motorisé (portière), poteaux, potelets, mats d'éclairages, mobilier urbain, murets, etc.) pour choisir leur distance de circulation par rapport au bord droit de la chaussée.
 - 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 est suffisante.

- **Mesure 9** Élargir la boîte à outils réglementaires à disposition des collectivités locales pour améliorer la sécurité et le confort des modes actifs :
 - Afin de limiter le nombre de panneaux verticaux d'interdiction de stationner qui encombrant les trottoirs et de donner un outil supplémentaire pour agir sur les masques à la visibilité, introduire de nouveaux marquages au sol exprimant sans recours aux panneaux le caractère gênant et « très gênant » de l'arrêt ou du stationnement.
 - Étendre aux agglomérations le concept de « Chaussée à voie centrale banalisée ». Ce type d'aménagement consiste en une chaussée étroite bordée de deux accotements bitumés ouverts à la circulation des cycles sans toutefois que ceux-ci en aient l'exclusivité contrairement aux bandes cyclables. Il est aujourd'hui réglementairement réservé aux voies hors agglomération
 - Modifier le code de la route (art. R. 412-30) pour ouvrir à d'autres aménagements que la piste cyclable, la traversée d'un itinéraire cyclable contiguë à un passage piéton gérée par feux.
 - Modifier l'Instruction Interministérielle pour la Signalisation Routière (IISR) pour donner une assise réglementaire au marquage de cette traversée cyclable.
 - Transformer le sas cycles et cyclomoteurs en sas cycles, par défaut, en laissant à l'autorité

de police la possibilité de conserver un sas mixte moyennant une signalisation adaptée. 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.

- Remplacer, dans l'IISR, « un feu est généralement complété par un répétiteur » par « un feu peut être complété par un répétiteur ».
- 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 dans des situations de faible conflit avec d'autres flux de véhicules (IISR).
- **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.
- **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.
 - Réfléchir plus généralement sur les problématiques de perception des piétons et des cyclistes.
- **Mesure 12** Poursuivre les études engagées par la CIDUV et le Groupe d'échanges et de recherche IFSTTAR vélo/ piétons (GERI) et diffuser largement auprès des collectivités locales un document technique sur les mesures à prendre pour faciliter la marche et le vélo.

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

- **Mesure 13** Expérimenter en 2014, sans exonération de charges sociales et fiscales, 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
- **Mesure 14** Produire une fiche spécifique vélo dans le 51^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation (Les comptes des transports en 2013).
- **Mesure 15** Mettre en place un groupe de travail sur les perspectives de structuration des filières locales ou nationales de réemploi des vélos.

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

- **Mesure 16** Faire en sorte que la dimension « mobilités actives » soit prise en compte au sein de l'« Institut de la ville durable » dont la définition des contours est actuellement à l'étude.
- **Mesure 17** En lien avec les acteurs de la démarche « Ville accessible à tous » mettre au point une méthode d'évaluation de la prise en compte de l'accessibilité et de l'usage du vélo et de la marche pour les habitants, leurs visiteurs et les habitants des quartiers voisins dans les quartiers et constructions bénéficiant des labels HQE, Bâtiment Basse Consommation, écoquartiers. Organiser une journée nationale du Club EcoQuartier (ouverte aux 2000 membres du club) sur le thème de la prise en compte des modes actifs dans les espaces publics et dans l'offre de mobilité des Ecoquartiers. Rédiger un guide sur la sécurisation des espaces publics pour favoriser les modes actifs : perméabilité des quartiers, gestion du stationnement, qualité des cheminements piétons

(bancs ...).

- **Mesure 18** Publier l'arrêté concernant l'obligation de mettre en place, à partir du 1^{er} janvier 2015, des parcs de stationnements pour les vélos dans les immeubles à destination principale de bureau bénéficiant de places de stationnement auto.
- **Mesure 19** Dans le cadre de la démarche générale de l'État sur le « choc de simplification » permettre que les espaces de stationnement des vélos prévus par le décret du 27 juillet 2011 puissent être réalisés sous abri clos et sécurisé sur la parcelle lorsque aucun équipement commun intérieur n'est disponible .

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

- **Mesure 20** Introduire une nouvelle définition de la voie verte dans le code de la route (articles R110-2, R411-3 et R412-7) de façon à autoriser, à titre dérogatoire, la circulation de certaines catégories de véhicules à moteur (personnels d'entretien, mariniers...) ou riverains ne disposant pas d'autre accès à leur propriété.
- **Mesure 21** Prendre en compte dans l'élaboration des CPER, les demandes de financements liées aux aménagements cyclables dans le droit fil de la circulaire du Premier ministre relative au volet « mobilité multimodale » des contrats de plan État-Région 2014/2020.
- **Mesure 22** Promouvoir le tourisme à vélo - une filière d'itinérance basée sur l'éco-mobilité et la valorisation des espaces, vectrice de retombées économiques pour les territoires traversés - à travers d'une part, la participation de la CIDUV au groupe de travail "Diversification de l'offre touristique" des Assises du tourisme 2013-2014 et d'autre part, en orientant le soutien de l'Etat vers des projets structurants conduits par l'association France Vélo Tourisme et l'opérateur Atout France pour valoriser cette filière auprès des marchés touristiques français et internationaux.

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

- **Mesure 23** Communiquer sur les bienfaits de l'activité physique à l'occasion de la 4^{ème} réunion stratégique ministérielle, organisée à Paris-la-Défense du 14 au 16 avril 2014 par la CEE/ONU et l'OMS dans le cadre du Programme paneuropéen en transport, santé, environnement (PPE TSE).
- **Mesure 24** Aider au développement de l'apprentissage du vélo en :
 - Poursuivant 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 en facilitant l'apprentissage du vélo à l'école et dans les centres de loisirs en lien avec l'Éducation nationale et les collectivités territoriales ;
 - Introduisant 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.
- **Mesure 25** Impliquer les services de l'État dans la préparation de Velocity 2015 à Nantes. Assurer la promotion de l'événement et y valoriser l'activité économique liée au vélo (tourisme et industrie) et la recherche (IFSTTAR, GERI vélo etc.).

.... demande de poursuivre ou d'engager la réflexion sur les chantiers suivants :

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

Vélo et train

- Évaluer la réalité des dangers, des incidents et des conflits présentés comme des obstacles à l'emport des vélos dans les trains, et participer au financement d'une étude de quantification, en distinguant les vélos situés dans les espaces ad hoc et les vélos laissés sur les plate-formes.
- Lancer une étude sur les conditions de mise en œuvre, les coûts de réintroduction et d'exploitation de fourgons à bagages (adaptés) sur un certain nombre de liaisons (à l'instar des expériences menées par les Régions Centre et Pays-de-la-Loire autour de la « Loire à vélo »).

Vélo et transports collectifs

- Recenser les bonnes pratiques de tarification et de billettique communes en matière d'intermodalité vélo/TC, comme par exemple : consignes ou parcs à vélos aux arrêts TC (Angers, Véligo) et abonnements couplant TC et services liés au vélo pliant (Cyclotan, Lille).
- Promouvoir les nouvelles offres, en particulier en lien avec le transport routier, prenant en compte les nouveaux usages et les matériels innovants (VAE, équipements des autocars TER de racks à vélos...).
- Lancer une étude comparative sur les coûts et avantages d'un rabattement vers une gare par bus ou par système de location de VAE longue durée, avec différentes hypothèses de tarification à la charge des bénéficiaires.

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

- Définir un statut de « zone à trafic limité », avec notamment la gestion du stationnement et la réservation d'espaces de livraison à certaines heures.
- Poursuivre les travaux sur la cohabitation entre modes actifs et transports collectifs en site propre sur les plate-formes dédiées.
- Lancer l'étude sur la proportionnalité des amendes selon la catégorie d'usager. (Évaluation de l'expérimentation lancée à Strasbourg en novembre 2012).
- Définir des limites « réparables et détectables » sur les espaces publics pour faciliter les déplacements, particulièrement pour les personnes aveugles ou malvoyantes.
- Engager une étude des effets des marquages séparateurs des bandes cyclables et CVCB sur les distances de dépassement.
- Tirer les conséquences en termes de modifications réglementaires des expérimentations et tests en cours et notamment la problématique des intersections des voies cyclables avec les autres voies routières.
- Intensifier la prise en compte des usagers vulnérables et du « code de la rue » dans la formation des conducteurs (Permis A et B). Harmoniser la pédagogie des différents intervenants. Multiplier les items vélos /piétons dans le panel des questions de la banque de données de l'épreuve théorique générale du permis de conduire (code). Sensibiliser les conducteurs aux dangers spécifiques liés

aux modes actifs dans les stages de récupération de points.

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

- Engager une réflexion interministérielle sur les formations professionnalisantes «mécaniques-cycles» (CQP, CAP...),
- Finaliser et diffuser les résultats de l'étude sur le marché de la location de cycles .
- Assurer le développement du système « bicycode » en promouvant sa systématisation sur les vélos neufs importés ou fabriqués en France. Engager la réflexion sur la faisabilité d'un dispositif d'assurance contre le vol des vélos.
- Étudier les modalités de mise en place d'un observatoire de l'économie du vélo (tourisme, industrie, commerce, artisanat).
- Poursuivre la réflexion sur les dispositifs incitant les employeurs à mettre des vélos à disposition de leurs salariés (prêts gratuits, achats groupés) et à aménager les locaux et équipements nécessaires (vestiaires, douches...) au travers des PDE et PDIE.
- Poursuivre la réflexion sur les éventuelles conséquences du développement de la vente de vélos non entièrement montés et réglés (article 7 du décret du 24 août 1995) et sur le handicap de compétitivité lié aux délais de paiement.

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

- Engager une évaluation sur la possibilité pour les collectivités locales de moduler de façon incitative la taxe foncière pour les copropriétés qui s'engagent à affecter une part de leurs parties communes au stationnement sécurisé des vélos.
- Analyser les plans piétons existants pour en tirer une doctrine d'aménagement intégrant notamment les problématiques d'accessibilité, de trame urbaine, de perméabilité .
- Poursuivre et renforcer la démarche « Une voirie pour tous » en développant la synergie entre les acteurs associatifs, les élus et les techniciens territoriaux.

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

Vélo et tourisme

- Confirmer l'engagement de tous les partenaires publics en faveur d'une véritable politique nationale de promotion du tourisme à vélo en France.
- Favoriser le partage des données collectées d'une part, par l'ON3V à travers la réalisation d'un tableau de bord annuel sur la fréquentation et le développement du SN3V, et d'autre part, par les professionnels du tourisme et Atout France pour mesurer l'évolution du tourisme à vélo en France, tant du point de vue de la qualité de l'offre que de son impact sur l'économie des territoires.
- Préparer la signature de la charte en faveur de la mutualisation du foncier pour améliorer les conditions de réalisation du SN3V dont les autorisations et instructions dépendent des services de l'État (DREAL, DDTM, DIR) et de ses établissements publics (VNF, ONF, RFF).

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

Vélo et formation

- Accroître le nombre d'écoles et de collèges participant à l'opération « semaine du vélo à l'école » organisée en partenariat avec le ministère de l'Éducation Nationale et les principales associations partenaires (UNSS, USEP, FUB, FFCT, CVTC, AP Maif, MCF, Prévention Routière...)

Communiquer sur le vélo

- Valoriser mieux les bienfaits de la marche et du vélo, et plus généralement de l'activité physique, dans les différents supports de communication institutionnels (sports, Programme national nutrition santé, Plan national de lutte contre l'obésité, assises du tourisme, Plan d'urgence pour la qualité de l'air, lutte contre le bruit, campagnes sécurité routière, vulgarisation de l'outil d'évaluation économique des effets sanitaires HEAT liés à la pratique de la marche et du vélo (OMS) ...).