

기후변화대응을 위한 주요국가의 개인용 이동수단 관련 정책과 법제도

프랑스

김영식 | 서원대학교 조교수



+
+ +
+ ○ + +
기후변화법제연구 이슈페이퍼
+ 기후변화법제연구 이슈페이퍼 +
CLIMATE CHANGE ISSUES PAPER
+ ○ 기후변화법제연구 이슈페이퍼
기후변화법제연구 이슈페이퍼 CLIMATE CHANGE
CLIMATE CHANGE ISSUES PAPER + ISSUES PAPER
기후변화법제연구 ○ +
○ + 이슈페이퍼 ○
CLIMATE CHANGE ISSUES PAPER ISSUES PAPER
CLIMATE CHANGE 기후변화법제연구 이슈페이퍼
ISSUES PAPER CLIMATE CHANGE ISSUES PAPER +
○ 기후변화법제연구 +
○ 이슈페이퍼 CLIMATE CHANGE
ISSUES PAPER
CLIMATE CHANGE
ISSUES PAPER

Contents⁺

I. 유럽연합의 개인형 이동수단 규제 법률 / 2

1. 유럽연합 차원의 개인형 이동수단 규제 / 2
2. 개인형 이동수단의 안전 및 품질 기준 승인 제도 / 7

II. 개인형 이동수단에 대한 프랑스 국내 규제 법령 / 8

1. 개인형 이동수단 / 8
2. 개인형 이동수단의 유형 / 9
3. 2003년 Segway 관련 프랑스 교통부 질의회시 내용 / 11
4. 현행 법제상 개인형 이동수단 이용시 규제내용 / 12
5. 보행자에 대한 통행 규제 / 13

I. 유럽연합의 개인형 이동수단 규제 법률

1. 유럽연합 차원의 개인형 이동수단 규제

- 1992년 이륜·삼륜 차량 인증에 관한 유럽연합 지침서(Directive 92/61/CEE du Conseil, du 30 juin 1992, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues)
 - 규제대상 이륜·삼륜 차량에서 제조시 시속 6킬로미터 이하로 운행되는 차량 제외
 - 보행자나 신체장애인이 사용하는 차량 제외
 - 경주용 차량, 지침서 의결 이전에 이미 사용되고 있는 차량, 트랙터와 농기계 등 제외
- 2002년 이륜·삼륜 차량 인증에 관한 유럽연합 지침서(DIRECTIVE 2002/24/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil)
 - 1992년 지침서를 대체하고, 제외대상에 새로운 형태의 차량을 추가함
 - 차도 이외에 레저 목적으로 사용되는 삼륜차 제외
 - 상시출력 0.25 킬로와트 및 시속 25 킬로미터 도달시 전원이 차단되거나 운전자가 제한 속도 도달 전에 차단시킬 수 있는 전동장치 자전거 제외

표_01 2002년 이륜·삼륜 차량 인증에 관한 유럽연합 지침서 주요내용

제1장 적용범위와 정의

제1조

1. 동 지침서는 운행을 목적으로 제작되는 이륜 또는 삼륜 모터차량, 이들의 구성품과 기술적 성질에 관하여 적용한다.

동 지침서는 다음과 같은 차량에는 적용되지 않는다 :

- a) 최고속도 6km/h로 제작되는 차량
- b) 보행자가 사용하도록 제작되는 차량
- c) 장애인이 사용하도록 제작되는 차량
- d) 도로 또는 야외에서 경주용으로 제작되는 차량
- e) 유럽연합지침 92/61/CEE 시행 이전에 이미 사용되고 있는 차량
- f) 트랙터와 기타 농기계
- g) 1개 전륜과 2개 후륜으로 구성되고 본래 레저용으로 도로 이외의 장소에서 사용되도록 제작되는 차량
- h) 최대출력 0.25kw의 보조모터가 장착된 자전거로 배터리 장치로 작동하고 속도가 25km/h에 이르거나 페달작동을 중지하면 모터작동이 중단되는 모터자전거

동 지침서가 적용되는 차량에 조립될 목적으로 제작되지 않은 구성품이나 기술적 성질은 적용대상이 아니다.

동 지침은 별도 차량승인에만 적용되지 않는다. 다만, 유사한 형태의 승인제도를 시행하는 회원국들은 구성품과 기술적 성질의 승인관련하여 국내 규정이 아니라 동 지침서를 수용한다.

2. 동 지침서 적용 차량의 분류

- a) 미니오토바이로서 카테고리 L1e에 속하는 2륜 차량, 카테고리 L2e에 속하는 3륜 차량으로 최고속도 45km/h 이하로 제작된 차량
 - i) 2륜 미니오토바이의 경우 내연기관일 경우 50cm³ 실린더 이하 모터를 장착하거나 전기모터의 경우 최대출력 4kw이하
 - ii) 3륜 미니오토바이의 경우 수동점화 기관일 경우 50cm³ 실린더 이하 모터를 장착하거나 내연기관 또는 전기모터의 경우 최대출력 4kw이하
- b) 오토바이로서 카테고리 L3e에 속하는 사이드카 없는 2륜 차량 또는 카테고리 L4e에 속하는 사이드카 장착 2륜 차량, 내연기관의 경우 50cm³ 실린더 이상 모터를 장착하거나 최고속도 45km/h 이상으로 제작된 2륜 차량
- c) 3륜 오토바이로 카테고리 L5e에 속하고 내연기관의 경우 50cm³ 실린더 이상 모터를 장착하거나 최고속도 45km/h 이상으로 제작된 차량

3. 동 지침서는 4륜 모터차량에 적용된다.

- a) 4륜 소형 차량으로 카테고리 L6e에 속하고 공차중량 350kg이하(전기모터의 경우 배터리 중량은 제외)이고 최고속도 45km/h 이하로 제작된 차량
 - i) 수동점화 모터의 경우 50cm³ 실린더 이하 모터를 장착
 - ii) 기타 내연기관의 경우 최대출력 4kw이하
 - iii) 전기모터의 경우 최대출력 4kw이하

여기에 해당되는 차량의 경우 별도의 지침이 없는 경우 카테고리 L2e의 3륜 미니오토바이에 적용되는 기술적 요구가 적용된다.

- b) 위의 a)에 속하는 차량 이외의 4륜 모터차량으로 공차중량 400kg 이하(화물용인 경우 550kg, 전기모터의 경우 배터리 무게 제외)이고 최고출력 15kw 이하, 여기에 해당되는 차량의 경우 별도의 지침이 없는 경우 카테고리 L5e의 3륜 전동자전거에 적용되는 기술적 요구가 적용된다.

- 한편, 프랑스 도로교통법(code de la route)시행령 R311-1는 “카테고리L”을 이륜 또는 삼륜 모터차량과 사륜 모터차량으로 정의하고 있다.

표_02 프랑스 도로교통법시행령 R311-1의 카테고리L 하위분류

제1장 적용범위와 정의

4. Véhicules de catégorie L : véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur :

4.1. Véhicule de catégorie L1e : véhicule à deux roues dont la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 45 km/h et équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne à allumage commandé et d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts(제조 제한속도 6km/h이상 45km/h 이하, 수동점화 내연기관인 경우 50cm³ 실린더 이하 모터장착 그리고 최고출력 4kw 이하 이륜차) ;

4.1.1. Véhicule de sous-catégorie L1e-A : véhicule de la catégorie L1e muni de pédales dont le mode de propulsion auxiliaire d'aide au pédalage d'une puissance maximale est inférieure à 1 kW et s'interrompt dès que le véhicule atteint une vitesse égale ou supérieure à 25 km/h. Ce véhicule peut être équipé de trois ou quatre roues(3륜 또는 4륜으로 최고출력 1kw 미만 보조동력장치를 페달에 장착하고, 속력이 25 km/h 이상 도달하는 경우 작동이 중단되는 카테고리 L1e 차량) ;

-
- 4.1.2. Véhicule de la sous-catégorie L1e-B(카테고리 L1e 차량중 카테고리 L1e-A 이외의 차량) : véhicule de la catégorie L1e autre que L1e-A ;
- 4.2. Véhicule de catégorie L2e : véhicule à trois roues (L2e) dont la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 45 km/h et équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne à allumage commandé ou d'une cylindrée ne dépassant pas 500 cm³ s'il est à combustion interne à allumage par compression et d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts(제조 제한속도 6km/h이상 45km/h 이하, 수동점화 내연기관인 경우 50cm³ 실린더 이하 모터 또는 압축점화 내연기관인 경우 500cm³ 실린더 이하 모터를 장착하고, 최고출력 4kw 이하 삼륜차) ;
- 4.2.1. Véhicule de sous-catégorie L2e-P : véhicule de la catégorie L2e destiné au transport de personnes(사람 수송용으로 제작된 카테고리 L2e 차량) ;
- 4.2.2. Véhicule de sous-catégorie L2e-U : véhicule de la catégorie L2e conçu à des fins utilitaires(산업용으로 제작된 카테고리 L2e 차량) ;
- 4.3. Véhicule de catégorie L3e : véhicule à deux roues sans side-car autre que L1 (카테고리L1 이외의 사이트카가 없는 이륜차, 하위분류 5종이 있음);
- 4.4. Véhicule de catégorie L4e : véhicule de la catégorie et sous-catégorie L3e équipé d'un side-car pouvant transporter au plus quatre personnes y compris le conducteur dont deux au plus dans le side-car(사이트카에 최대 2명을 태울 수 있고, 운전자 포함 전체 4명 이하를 태울 수 있는 사이트카가 장착된 카테고리L3차량) ;
- 4.5. Véhicule de catégorie L5e : véhicule à trois roues autre que L2e et dont la masse en ordre de marche ne dépasse pas 1 000 kg(총중량 1000kg 이하의 카테고리 L2e 이외의 3륜 차량, 하위분류 2종이 있음) ;
- 4.6. Véhicule de catégorie L6e : véhicule à moteur à quatre roues dont le poids à vide n'excède pas 425 kilogrammes, la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 45 km/h et la cylindrée n'excède pas 50 cm³ pour les moteurs à combustion interne à allumage commandé, 500 cm³ pour les moteurs à combustion interne à allumage par compression et conçu pour transporter au plus deux personnes y compris le conducteur(공차중량 425kg 이하, 제조 제한속도 6km/h이상 45km/h 이하, 수동점화 내연기관인 경우 50cm³ 실린더 이하 모터 또는 압축점화 내연기관인 경우 500cm³ 실린더 이하 모터를 장착하고, 운전자 포함 최대 2명을 태울수 있는 차량, 하위분류 2종 및 차하위분류 2종이 있음) ;
-

Climate Change Issue Paper 16 - 19 - ②

-
- 4.7. Véhicule de catégorie L7e : véhicule à moteur à quatre roues n'appartenant pas à la catégorie L6e dont le poids à vide n'excède pas 600 kilogrammes pour les quadricycles affectés au transport de marchandises et 450 kilogrammes pour les quadricycles destinés au transport de personnes(카테고리 L6e에 속하지 않는 4륜 차량으로 공차중량 600kg 이하이고, 화물운송용 4륜형태 그리고 공차중량 450kg 이하의 사람 운송용 4륜 차량, 하위분류 3종과 각각의 차하위분류 2종씩 있음) ;
- 4.8. Cyclomoteur : véhicule de catégorie L1e ou L2e(카테고리 L1e 또는 L2e의 미니오토바이) ;
- 4.9. Motocyclette : véhicule de catégorie L3e ou L4e ; l'adjonction d'un side-car à une motocyclette ne modifie pas le classement de celle-ci(카테고리 L3e 또는 L4e의 오토바이로서 사이트카 장착 가능, 하위분류 3종 있음) ;
- 4.10. Tricycle à moteur : véhicule de catégorie L5e dont le poids à vide n'excède pas 1 000 kilogrammes et la charge utile n'excède pas 1 000 kilogrammes pour les tricycles destinés au transport de marchandises ou la valeur du poids à vide du véhicule pour les tricycles destinés au transport de personnes(카테고리 L5e에 속하는 것으로 공차중량 1000kg 이하이고, 화물용의 경우 1000kg 적재를 초과하지 않거나 사람 운송용일 경우 공차중량 수준을 초과하지 않는 3륜 미니차량) ;
- 4.11. Quadricycle léger à moteur : véhicule de la sous-catégorie L6eB dont la charge utile n'excède pas 250 kilogrammes s'il est destiné au transport de personnes et 300 kilogrammes s'il est conçu pour le transport de marchandises (카테고리 L6e의 하위분류에 속하는 것으로 사람 운송용일 경우 적재량이 250kg 이하, 화물 운송용일 경우 적재량이 300kg 이하의 미니 4륜차량);
- 4.12. Quadricycle lourd à moteur : véhicule de catégorie L7e dont la charge utile n'excède pas 1 000 kilogrammes s'il est destiné au transport de marchandises ou la valeur du poids à vide du véhicule s'il est destiné au transport de personnes(카테고리 L7e에 속하는 것으로 화물용의 경우 1000kg 적재를 초과하지 않거나 사람 운송용일 경우 공차중량 수준을 초과하지 않는 4륜 차량) ;
- 4.13. Quad routier léger à moteur : quadricycle léger de la sous-catégorie L6e-A(카테고리 L6e의 하위분류에 속하는 것으로 도로용 소형 4륜차량) ;
- 4.14. Quad routier lourd à moteur : quadricycle lourd de la sous-catégorie L7e-A(카테고리 L7e의 하위분류에 속하는 것으로 도로용 중급 4륜 차량) ;
- 4.15. Quad tout terrain lourd à moteur : quadricycle lourd de la sous-catégorie L7e-B(카테고리 L7e의 하위분류에 속하는 것으로 전천후 중급 4륜차량) ;
-

- Segway 관련 유럽연합 규제 내용
 - 유럽연합은 Segway를 규제의 대상인 자동차(véhicule à moteur: 모터를 이용해 움직이는 자동차나 오토바이 등)의 일종으로 보지 않음
 - 따라서, Segway는 인도, 보행자 구역, 건물 내부, 공원이나 기타 공공장소에서 사용이 가능하고, 차도에서는 사용할 수 없다는 입장임
 - 유럽연합의 기본적 입장 이외에 세부 규제사항은 유럽연합 개별 회원국에게 위임함

2. 개인형 이동수단의 안전 및 품질 기준 승인 제도

- 적용 법령
 - 유럽연합내 수입 및 판매를 위해서는 엄격한 품질 및 안전 기준을 충족해야 함
 - 기계류에 대한 품질 및 안전 기준에 대하여는 Directive 2006 / 42 / EC (Machinery)의 규제를 받음
 - 저전압류에 대한 품질 및 안전 기준에 대하여는 Directive 2006 / 95 / EC (Low Voltage)
 - 전자기에 대한 품질 및 안전 기준에 대하여는 Directive 2004 / 108 / EC (Electromagnetic Comptability)
- 개인형 이동수단이 안전 및 품질 기준을 충족하는 경우 기구와 배터리에 대한 인증서가 발급됨
- 위의 개인형 이동수단에 대한 안전 및 품질 기준은 일반적인 기계류, 전자기기에 적용되는 가장 기본적인 기준으로 개별 규제에 대한 필요성이 제기되고 있음
- 2016년 프랑스의 발의로 유럽연합에서 개인형 이동수단의 안전기준에 대한 입법적 논의가 진행되고 있음

Ⅱ. 개인형 이동수단에 대한 프랑스 국내 규제 법령

1. 개인형 이동수단

- 프랑스에서 Segway와 같은 이동기기를 지칭하는 용어로 “gyropode”가 사용됨
- 현행 법제상 개인형 이동수단에 좌석이 있느냐 없느냐가 분류상 중요한 의미를 갖는다. 좌석이 있는 경우 형태에 따라서 다음과 같이 분류될 수 있음;
 - 이륜 또는 삼륜 모터차량 인증에 관한 유럽연합지침 2002/24/CE와 “2003년 5월 2일 이륜 또는 삼륜 모터차량과 4륜 모터차량의 기술적 인증과 규제 및 시스템, 장비에 관한 시행령(Arrêté du 2 mai 2003 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et équipements)”에서 규정하는 차량: 주로 규제 대상이 되는 것은 좌석이 있는 스쿠터나 전동스케이트
 - 장애인, 노약자 등을 위한 이동보조수단
 - 전기모터가 장착되었거나 되지 않은 자전거
- 이륜 또는 삼륜 모터차량 인증에 관한 유럽연합지침 2002/24/CE은 도로를 통행하도록 제작된 2륜 또는 3륜의 모든 모터차량에 적용됨, 여기에는 차량의 구성품과 기술적 성질을 포함

- 동 지침에 따라 다음에 해당하는 차량에는 적용되지 않음:
 - 제조 시 최고속도가 6km/h를 넘지 않도록 제작된 차량
 - 보행자가 운전하는 차량
 - 장애인이 사용하는 모터차량
 - 도로 또는 야외에서의 경주용 차량
 - 트랙터와 농기계 등
 - 본래 도로 밖에서 레저용으로 만들어진 3륜 차량(전륜 1개, 후륜 2개)
 - 최대출력 0.25kw의 보조모터가 장착된 자전거

2. 개인형 이동수단의 유형

- Segway형(les gyropodes): 2000년대 초반 시장에 출시된 제품들로 도심권 근거리 이동과 레저활동에 사용되는 다양한 형태의 제품들
- 일반 스케이팅보드형(les trottinettes motorisées conventionnelles à deux roues): MyWay, EV Rider, Bladez 등 제품으로 두 개의 바퀴와 모터로 움직이는 형태
- 변형 스케이팅보드형(les trottinettes motorisées à trois roues, dont deux à l'arrière): Zappy, T3Motion 등 제품으로 일반 스케이팅보드형을 변형하여 바퀴 3개로 움직이는 형태

표_03	개인형 이동수단 유형
구분	제품 유형
Segway형 (les gyropodes)	 <p>Segway®</p>
일반 스케이트보드형	 <p>MyWay®</p>
변형 스케이트보드형	  <p>Zappy®</p> <p>T3Motion®</p>

■ 개인형 이동수단의 표준규격과 속도

- 평균 크기 : Segway형과 변형 스케이팅보드형은 60~80cm의 규격이고 일반 스케이팅보드형은 이 보다 작은 형태도 있음
- 최고속도 : 20km/h(Segway, Zappy), 15~30km/h(대부분의 일반 또는 변형 스케이팅보드형), 40km/h (T3Motion)
- 무게 : 약 50kg(Segway 도심형 모델), 10~50kg(대부분의 일반 또는 변형 스케이팅보드형), 135kg (T3Motion)

3. 2003년 Segway 관련 프랑스 교통부 질의회시 내용

■ 프랑스 교통부 기본 입장

- 2002년 유럽연합의 SEGWAY관련 의견서와 마찬가지로 SEGWAY를 국내법령상 차량으로 보지 않음
- 따라서, 사용자는 도로교통법(Code de la route) 제R412-34조부터 제R412-43조의 보행자관련 규정을 적용 받음

■ 프랑스에서 Segway 규제

- Segway 사용자는 도심지역에서 인도나 보행자 구역에서만 통행할 수 있음
- 사용자는 최고 시속 6킬로미터로 운행해야 하고, 다른 보행자의 안전을 해치지 않도록 해야 함

4. 현행 법제상 개인형 이동수단 이용시 규제내용

■ 보험가입

- 프랑스 현행 법령상 개인형 이동수단에 대해 특별한 보험을 의무화하고 있지 않음
- 일반적으로 보험사에서 판매하는 일상생활배상보험의 범위 내에서 Segway, Ninebot 등의 개인형 이동수단 이용 도중 발생하는 사고에 대해 보상이 될 수 있음
- 현재 대부분의 프랑스 보험사들은 사고발생 및 도난대비 연 약 100유로(한화 약 13만원) 대의 보험상품을 판매하고 있음

■ 보호장구

- 프랑스 현행 법령상 Segway, Ninebot 등 개인형 이동수단 이용 시 헬멧이나 보호장비 (무릎 · 팔꿈치 · 손목 보호대 등) 착용이 의무화되어 있지 않음
- 다만, 공식판매처나 사용자모임 등에서 비공식적으로 헬멧이나 보호장비 착용을 권장하고 있음
- 면, 프랑스 도로교통법은 자전거에 대하여 엄격한 규정을 두고 있음, 자전거 사용자는 헬멧과 야광조끼(야간 또는 가시성이 낮은 경우)를 착용하여야 하고, 자전거에 반사경, 조명장치 등 안전장비를 장착해야 함, 위반시 범칙금이 부과(R313-1~R313-32 du Code de la route)

■ 제조시 속도제한

- 제조시 25km/h 이상의 속도를 낼 수 있는 모터자전거, 오토바이, 삼륜차 또는 사륜차는 공로(公路)상 통행이 금지됨

- 이들 제품은 포장지, 사용법설명서 그리고 해당 상품의 모든 광고에 “공로(公路)상 통행 금지”라는 경고 문구를 표시해야 함¹
- 현재 프랑스에서 출시되고 있는 개인형 이동수단은 최고속도 25km/h 미만으로 출시되어 공로(公路)에서 운행할 수 있도록 하였음, 단 사용자가 불법 개조를 하고 공로에서 운행한다면 도로교통법 상 범칙금 부과 대상이 됨²

5. 보행자에 대한 통행 규제

- 프랑스 도로교통법 상 보행자 관련 규정(Article R412-34~R412-43 du Code de la route)
 - 현행 법령상 보행자로 간주되는 경우는 1. 유모차, 휠체어 그리고 모든 형태의 모터 없는 작은 차량을 운전하는 사람, 2. 자전거나 오토바이를 끌고 가는 사람, 3. 보행자 속도로 이동하는 장애인용 전동차임
 - 이륜차를 끌고 가는 경우 차도를 통행할 수 있으나 이 경우 차도에서의 보행자 준수 사항을 지켜야 함
- 통행규제
 - 현행 지방자치법상 국도, 지방도, 이면도로 등에서의 통행규제는 지방자치단체장에게 위임되어 있음(Article L2213-1~ Article L2213-6-1 du Code général des collectivités territoriales)
 - 각 지방자치단체별로 개인형 이동수단에 대한 지역실정에 맞는 도로상의 통행규제 자치 입법이 가능함

¹ Décret n° 2010-44 du 12 janvier 2010 relatif à l'information concernant l'interdiction de circulation sur les voies ouvertes au public de certains engins motorisés

² L. 321-1-1 du code de la route

표_04	도로교통법상 보행자 통행방법
Article R412-35	① 도로에서 보행자 전용 장소가 없거나 이용할 수 없는 경우 보행자는 필요한 주의를 하면서 도로의 다른 부분을 사용할 수 있다. ② 인도나 갓길에서 부피가 큰 물건을 가지고 이동하는 보행자는 다른 보행자에게 상당한 통행장애를 야기할 경우 차도를 사용할 수 있다. ③ 전동휠체어를 사용하는 장애인은 어떤 경우라도 차도를 통행할 수 있다. ④ 교차구역에서 보행자는 차도를 통행할 수 있다. 단, 교차구역에 머무르면서 차량의 통행을 방해해서는 안된다.
Article R412-36	① 보행자가 차도를 통행할 때는 양쪽 갓길로 통행해야 한다. ② 보행자는 도심권외에서 자신의 안전을 해칠 우려가 있거나 특별한 사정이 있는 경우를 제외하고는 보행하는 방향에서 차도의 왼쪽 갓길로 통행해야 한다. ③ 그러나, 전동휠체어로 이동하는 장애인과 자전거, 스쿠터나 오토바이를 끌고 가는 사람은 보행하는 방향에서 차도의 오른쪽 갓길로 통행해야 한다.
Article R412-37	① 보행자는 차도를 건널 때 가시성, 차량의 속도와 거리를 고려하여야 한다. ② 차량과 50미터 이하의 거리에서는 보행자전용도로를 통행해야 한다. ③ 보행자전용도로가 없는 교차로에서는 인도의 연장선상의 차도 부분을 통행해야 한다. ④ 본 조는 보행자구역과 합류지점(zone de rencontre)에서는 적용되지 않는다. ³
Article R412-39	① 교차로외 보행자는 차도를 건널 때 수직방향으로 통행해야 한다. ② 보행자는 직접통행할 수 있는 보행자전용로가 없는 경우 광장의 차도나 교차로의 차도를 통행해서는 안 된다. ③ 보행자는 광장이나 교차로를 우회해야 한다. ④ 본 조는 보행자구역과 합류지점(zone de rencontre)에서는 적용되지 않는다.
Article R412-40	차도가 하나 또는 둘 이상의 보행자 안전지대이나 피난처로 분할되어 있는 경우 보행자는 동 법령의 통행방법을 준수하여 안전지대나 피난처 사이를 통행해야 한다.
Article R412-41	빨간 점화등으로 통제되는 철길에서 보행자는 점화등이 작동하는 동안에는 철길을 건너서는 안된다.

³ 합류지점(zone de rencontre)에서는 모든 통행자(보행자, 차량, 자전거 등)가 지나갈 수 있으나, 보행자에게 우선권이 있고 차량은 20km/h로 속도가 제한된다(Article R110-2 du code de la route).

참고문헌

Arrêté du 2 mai 2003 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et équipements

Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de l'Ouest, Parangonnage Engins de déplacement personnel, Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, Rapport du 11/05/2012

Code de la route

Code général des collectivités territoriales

Décret no 2010-44 du 12 janvier 2010 relatif à l'information concernant l'interdiction de circulation sur les voies ouvertes au public de certains engins motorisés

Directive 92/61/CEE du Conseil, du 30 juin 1992, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues

DIRECTIVE 2002/24/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil

Ministère de l'Équipement des Transports du Logement du Tourisme et de la Mer (la direction de la Sécurité et de la Circulation routière), Circulation du SEGWAY sur les espaces piétons, le 8 jan 2003

<http://www.ninebot-france.com/actu/faq-items/homologation/>

<http://www.ninebot-france.com/actu/faq-items/legislation-france/>

부 록



Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA)⁴
(활동성 증진을 위한 실행계획)

La marche et le vélo
(보행과 이륜)

Mercredi 5 mars 2014

에너지 환경부 & 교통 · 해양수산부

⁴ 본 보고서에서는 프랑스 정부의 개인형 이동수단의 활성화를 위한 실행계획을 제시하고 있음.

Mesure 10⁵

<p>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.</p>	<p>« 고령화 사회에의 적응 법안 » 제정 일정을 고려하여 개인형 이동수단(롤러스케이트, 킥보드, 전동 휠체어, 전동휠 등)의 통행 조건과 보행자, 자전거 그리고 기타 개인형 이동수단 사용자간의 공간 사용방식을 명확히 하고, 이런 관점에서 보도에 대한 개념 정의를 제안함</p>
--	--

Situation actuelle(현황)

<p>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.</p> <p>Depuis 2003 la DSCR est régulièrement interpellée par les constructeurs et</p>	<p>고령자에게 적합한 차량 문제는 교통분야의 주요 의제이다. 고령자 정책담당 장관 미셸 델로네이와 교통해양수산담당 장관 프레데릭 귀빌리에는 이 의제에 대한 정책제안을 위해 관련 민관 단체에 협의를 요청하였다. 두 장관은 213년 12월 11일 « 고령자 이동성 활성화 »를 위한 전문가협의회를 발족했다. 이 위원회는 자동차회사 르노, PSA, 첨단자동차기술업체인 Ceremh과 MOV'EO, 그리고 교통규제위원회와 대중교통노조가 참여한다. 협의회는 국가교통안전위원회 위원인 플로랑스 질베르가 주재한다.</p> <p>2003년 이후 개인형 이동수단 제조업자와 판매업자들은 도로교통안전국에 대해 새롭게 등장하</p>
--	---

5 개인형 이동수단과 관련된 부분에 대한 번역을 먼저 제시하였고, 이후 전체 내용을 첨부함

<p>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.</p> <p>Mais l'apparition continue de nouveaux engins, motorisés ou non, impose que la situation soit aujourd'hui clarifiée.</p>	<p>고 있는 전동형 이동수단에 대한 사용조건, 통행 방법 등 법적 규정을 마련할 것을 요구하였다.</p> <p>도로교통안전국은 현재까지 전동형 개인이동수단을 법률상의 차량으로 볼 수 없으므로 차도 통행이 금지된다는 입장이고, 보행자 속도에 준하는 엄격한 속도제한을 전제로 보도 통행이 가능하다는 입장이다.</p>
---	---

Objectifs(목적)

<p>Établir les règles de circulation des différents types d'engins en fonction de leurs caractéristiques de façon à pouvoir intégrer aisément des nouveaux engins.</p> <p>Ce chantier devra également proposer une définition du trottoir.</p>	<p>다양한 형태의 전동 개인형 이동수단의 특성에 맞는 통행 규칙을 정함으로써 새로운 이동수단의 도입을 용이하게 함</p> <p>이와 함께 '보도'에 대한 개념 정의를 제안토록 함</p>
--	--

Proposition(제안)

<p>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</p>	<p>2014년 연말을 기한으로 « 고령화 사회 적응 법안 » 과의 연장선상에서 개인형 이동수단에 관한 법률안 마련을 위해 사용자단체, 판매자단체, 자전거 활성화를 위한 범정부기구로 구성된 실무위원회를 출범함</p>
--	--

<p>de proposer un texte en fin d'année 2014 en cohérence avec le projet de loi « adaptation de la société au vieillissement ».</p>	
--	--

Introduction

<p>Les mobilités sont au coeur de la vie quotidienne et constituent un enjeu majeur de politique publique.</p>	<p>개인의 이동성은 일상생활에서의 중심적 역할을 하고, 공공정책의 중요한 부분을 차지하고 있음</p>
<p>Depuis la seconde moitié du 20e 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.</p>	<p>20세기 후반 이후, 일터로의 이동을 위해 또는 여행객과 물품의 운송이나 직접 여행을 가기 위한 개인 이동수단의 수요에 따라 도로망과 철도망이 확대되었다. 이러한 요구로 인해 자동차는 핵심적 개인 이동수단이 되었다.</p>
<p>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 ».</p>	<p>70-80년대 세계 각국은 점차 늘어가는 자동차 인구, 오일 쇼크, 도심 교통체증, 대기오염, 에너지 낭비 등 사회문제로 인해 자동차를 대체할 새로운 이동수단을 찾고자 한다.</p>
<p>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.</p>	<p>공기질 개선, 소음과 스트레스 감소, 에너지 의존성 감소, 환경보호 등을 고려한 개인 또는 공동 이동수단에 대한 기대는 건강 측면에서 뿐만 아니라 사회·경제적 측면에서도 우리에게 이익이 된다. 따라서, 우리 사회가 이러한 이동수단의 사용을 용이하게 할 때 보다 많은 시민들이 일상에서의 에너지 절약 활동과 자전거 및 도보 이용에 적극 참여할 것이다.</p>
<p>Si les dynamiques se situent aujourd'hui dans les territoires et reposent principalement sur les initiatives des collectivités locales et</p>	<p>이를 위한 적극적 시책들이 지방자치단체와 시민 이용자단체 차원에서 이루어지고 있다면, 국가는 이러한 시책들이 지원하고 활성화하기 위한 노력</p>

<p>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 oeuvre « d'une vision et d'une ambition partagées en faveur des modes actifs ».</p>	<p>을 해야 한다. 이동수단과 안전관리, 건강, 관광, 지속가능한 발전, 도시계획, 교육 및 훈련, 스포츠 등 다양한 분야에서 국가는 조력자와 조정자로서 구체적이고 지속가능한 해결방안을 수립하고, 이동성 활성화를 위한 비전과 목표를 달성하기 위한 조건을 제공하는 역할을 해야 한다.</p>
<p>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.</p>	<p>2013년 6월 3일 교통부에서는 이러한 목적에서 국가실행계획 수립을 위한 추진위원회를 구성하였다.</p>
<p>Dans un premier temps l'élaboration de ce plan s'est organisée autour des 6 axes de travail suivants :</p>	<p>추진위원회의 1단계로 6가지 방향성을 제시하고 이를 바탕으로 실행계획을 수립하기로 한다.</p>

<p>Axe 1 : Développer l'intermodalité transports collectifs /modes actifs</p>	<p>전략 1 : 개인형 이동수단 및 다양한 공동이동수단의 개발</p>
--	---

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 multimodalité 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.

<p>Axe 2 : Partager l'espace public et sécuriser les modes actifs</p>	<p>전략 2 : 공공장소의 합리적 공유와 개인형 이동수단의 안전 확보</p>
--	---

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 oeuvre 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	전략 3 : 경제적 관점에서의 자전거 사용에 대한 가치 부여
---	-----------------------------------

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	전략 4 : 도심지역, 일반주거와 공공주택에서의 개인형 이동수단 활성화 정책 추진
---	---

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.

<p>Axe 5 : Développer les itinéraires de loisir et le tourisme à vélo</p>	<p>전략 5 : 자전거 여행 및 자전거길 개발</p>
--	--------------------------------

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 oeuvre 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	전략 6 : 도보와 자전거 이용의 장점 재발견
---	---------------------------

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(2014년 세부실행 계획 소개)

Axe 1 : Développer l'intermodalité transports collectifs / modes actifs
 (전략 1 : 개인형 이동수단 및 다양한 공동이동수단의 개발)

Mesure 1 (세부실행계획 1)

<p>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.</p>	<p>2014년 말 기한으로 철도공사 사이트에서 자전거이용자들을 위한 좌석을 예약할 수 있도록 하고, 기차여행과 자전거여행이 함께 가능할 수 있도록 개선함</p>
---	--

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 (doubles 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(세부실행계획 2)

<p>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.</p>	<p>일반철도 활성화 차원에서 정부는 모든 일반철도 노선에서 자전거를 적재할 수 있도록 하는 방안을 검토하고, 이것이 불가능 할 경우 최소 하루에 방향별 2개 차량에 적재할 수 있도록 하는 방안을 검토함</p>
--	---

Situation actuelle

Les trains d'équilibre du territoire (Intercité) connaissent des situations variées : certains sont accessibles aux vélos sur réservation (10€€), d'autre 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 (세부실행계획 3)

<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>관련 기관과 연계하여 도보나 자전거 이용 촉진을 위한 정보제공을 확대하고, « 고령화 사회에 의 적응 법안 »에서 규정하고 있는 광역권 이동 수단 다양화 계획을 통해 이용자 정보제공을 확대함</p> <ul style="list-style-type: none"> - 자전거 관련 정보에 대한 자유로운 이용 - 보행로 및 자전거로에 대한 자료 구축 - 길찾기 기능에서 도보나 자전거 이용 방법을 반영 - 상호작용이 가능한 다양하고 개별화된 신호체계가 적용된 지도 개발
---	--

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 oeuvre 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...

Mesures 4 et 5 (세부실행계획 4, 5)

<p>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...).</p> <p>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.</p>	<p>세부실행계획 4 : 광역권 이동수단 다양화 계획의 범주에서 역과 인근 지역의 보행자 및 자전거 이용자의 통행, 접근 및 주차 실태 진단(보행 및 자전거통행 표지)</p> <p>세부실행계획 5 : 2020년까지 관광객 방문수에 비례한 자전거 안전 주차구역 조성목표를 설정함. 그리고 도심에서 역사까지 일관된 신호체계를 확보하기 위해 철도기관과 지방자치단체간의 협력 체계 구축</p>
--	---

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.

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 oeuvre.

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

전략 2 : 공공장소의 합리적 공유와 개인형 이동수단의 안전 확보

Mesure 6 (세부실행계획 6)

<p>Améliorer le respect des cheminements piétons et des voies réservées pour les cyclistes en :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>보행로 및 자전거 전용도로에 대한 통행권 보장 강화</p> <ul style="list-style-type: none"> - 보행로 및 자전거 전용도로 무단 점유에 대한 처벌 강화 - 차량과 보행자간의 상호 가시성 확보를 위해 보행로 앞에서 5미터까지 주차 및 정차 금지 도입 (도로 정비 구역 제외) - 자치단체로 하여금 도로 정비시 보행로 앞에서 5미터내 차량통행로 설치를 제한함, 단 보행자에 방해가 되지 않는 이륜차 주차공간 조성은 예외로 함
---	---

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 manoeuvre 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.

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.

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 (세부실행계획 7)

<p>Favoriser l'extension des zones de circulation apaisée (ZCA)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>안심 통행 구역의 확대</p> <ul style="list-style-type: none"> - 도심 외곽에 차량속도 제한을 50, 30, 20 킬로미터로 제한하거나 도로 이용 특성에 따라 보행자 속도로 제한하기 위해 도로교통법을 개정함 - 시속 30킬로미터 제한 도로에서 자전거 양방향 통행을 일반화함 - 교통신호체계에 관한 부처간 지침에서 횡적 신호체계 부분을 개정하여 30킬로미터 제한 구역, 교차지점 그리고 보행자구역에서는 자치단체의 규제관행을 고려하여 도로 넓이에 상관없이 도로위에 표시가 가능하도록 함
--	--

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.

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 (세부실행계획 8)

<p>Améliorer la sécurité des cyclistes (et des autres usagers) par un meilleur positionnement des véhicules sur la chaussée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>자전거 이용자 또는 다른 개인형 이동수단 이용자 안전을 위한 도로에서의 차량 위치 명확화</p> <ul style="list-style-type: none"> - 최고시속 50킬로미터로 제한되는 도로에서는 장애물이나 돌발상황에 따른 위험을 고려하여 자전거 이용자는 도로의 우측 가장자리로 통행하도록 함 - 법적 근거를 마련하여 자전거의 도로 오른쪽 가장자리 이외의 통행이 적합한 경우 도로 관리자가 그림표시로 다른 통행방식을 규정할 수 있고, 자전거 이용자로 하여금 준수하도록 함 - 가시성이 확보되는 경우 자전거 이용자를 추월하기 위해 이중통행이 가능하도록 함
--	--

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 antistationnement et autres poteaux positionnés sur le bord du trottoir.

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.

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).

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 (세부실행계획 9)

<p>Élargir la boîte à outils réglementaires à disposition des collectivités locales pour améliorer la sécurité et le confort des modes actifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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). 	<p>개인형 이동수단의 안전과 편의를 개선하기 위해 지방자치단체의 관련 권한을 확대함</p> <ul style="list-style-type: none"> - 도심권에서 차도에 개인형 이동수단 통행 가능 구역에 대한 법적 개념 마련 - 신호규제체계에서 도로 특성상 자전거 이용자 전용선을 만드는 것이 어려운 경우 구분선 없어도 도로 통행이 가능하도록 함 - 지방자치단체장에게 자전거 이용자에게 우선 통행권을 주는 교통체계 도입안을 선택할 수 있게 함, 특히 보행자 신호처럼 교차로 이외의 곳에 있는 신호등에 적용함 그러나 교차로 지역에서는 차량 통행과 상충되지 않는 형태의 이동방안을 마련함
---	---

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 autorisées 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 oeuvre 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 oeuvre 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 (세부실행계획 10)

<p>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.</p>	<p>« 고령화 사회에의 적응 법안 » 제정 일정을 고려하여 개인형 이동수단(롤러스케이트, 킥보드, 전동휠체어, 전동휠 등)의 통행 조건과 보행자, 자전거 그리고 기타 개인형 이동수단 사용자간의 공간 사용방식을 명확히 하고, 이런 관점에서 보도에 대한 개념 정의를 제안함</p>
--	---

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'utilisateurs, 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 (세부실행계획 11)

<p>Mettre en oeuvre les propositions de l'étude du CETE Normandie (2010) relatives à la cohabitation cyclistes/véhicules lourds :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>자전거 이용자와 중대형차량의 통행에 관한 노르망디 연구보고서(2010)의 제안사항을 실행함</p> <ul style="list-style-type: none"> - 교육과정에서 아이들에 대한 교육 - 운전자 경보장치 조사 및 제조사의 설치 의무화 방안 연구
---	--

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.

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.

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

전략 3 : 경제적 관점에서의 자전거 사용에 대한 가치 부여

Mesure 12 (세부실행계획 12)

<p>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 .</p>	<p>대체이동수단 활성화를 위해 2014년 희망기업에 대해 자전거 이동거리 보상을 시범 실시함</p>
--	--

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 oeuvre 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 (세부실행계획 13)

<p>Mettre en place un groupe de travail sur les perspectives de structuration des filières locales ou nationales de réemploi des vélos.</p>	<p>자전거 재활용을 목적으로 지역 또는 전국 연계망을 구축하기 위한 연구위원회 설립</p>
---	---

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

전략 4 : 도심지역, 일반주거와 공공주택에서의 개인형 이동수단 활성화 정책 추진

Mesures 14 - 15(세부실행계획 14-15)

<p>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.</p>	<p>세부실행계획 14 : 2015년 1월 1일부터 차량 주차장 공간을 사용하는 사무실이 있는 건물의 경우 자전거 주차 공간을 의무적으로 설치하는 시행규칙을 공포함</p>
<p>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.</p>	<p>세부실행계획 15 : 2011년 7월 25일 시행령에 따른 자전거 주차공간에 사용가능한 내부 공동시설이 없는 경우 잔여 공간에 차양막이나 안전장치를 활용하여 자전거 주차공간을 조성할 수 있도록 함</p>

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 1er 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 oeuvre.

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

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 oeuvre 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 1er 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**전략 5 : 자전거 여행 및 자전거길 개발****Mesures 16 - 17 (세부실행계획 16-17)**

<p>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.</p> <p>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 ».)</p>	<p>세부실행계획 16 : 2014/2020 국가와 광역자치 단체간의 중장기 공동발전계획의 « 이동성 다양화 » 부분에서 총리령으로 개인형 이동수단 활성화를 위한 재정지원 요구를 반영함</p> <p>세부실행계획 17 : 2013-2014 관광기반 조성 차원에서 경제발전, 친환경 이동수단 개발, 문화유산 보존, 지역개발 등을 위한 자전거 여행 활성화</p>
---	---

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

(전략 6 : 도보와 자전거 이용의 장점 재발견)

Mesure 18 (세부실행계획 18)

<p>Aider au développement de l'apprentissage du vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>자전거 이용 촉진 지원</p> <ul style="list-style-type: none"> - 자전거 교육 전문가 양성 및 지방자치단체와 교육청과 연계한 자전거 교육 활성화 - 인구 10만 이상의 외곽도시지역에 자전거학교 설립 의무화를 반영한 관련 법령 개정
--	--

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.

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(세부실행계획 19)

<p>Impliquer les services de l'État dans la préparation de Velocity 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.).</p>	<p>낭트시의 2015 자전거도시 사업 준비에 관련 국가기관들이 참여하고, 자전거 관광, 산업 그리고 자전거 연구 등 관련 경제분야 활성화를 위한 홍보를 강화함</p>
--	---

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...).