



UNE VOIRIE POUR TOUS

Rues et espaces publics À VIVRE

17 octobre 2019

Journée Une Voirie pour Tous

Expérimentations et innovations pour
un meilleur partage de la voirie

Animation de la journée : Frédéric FABRE, Cerema Île-de-France





UNE VOIRIE POUR TOUS

Rues et espaces publics À VIVRE

Jean GABER

Directeur adjoint du Cerema Île-de-France



Les projets innovants en faveur des modes actifs

→ **Expérimentations autour des feux de signalisation**

Mathieu LAFONT, Cerema

→ **Les mathématiques au service de la mobilité**

Jonathan COUPPÉ, Ville de Paris

M. BARENNE, Wintics

→ **Les passages piétons lumineux au service de la sécurité**

Mathieu LAFONT, Cerema

→ **Un meilleur guidage de nuit avec les pistes cyclables auto-lumineuses**

Amandine TERREUX, Colas

Innovons pour mieux partager l'espace public

→ **Projets pilotes, quand l'aménagement temporaire vise l'excellence**
Medy Sejai, Ville de Montreuil

→ **Nuits blanches, quand les cheminements piétons illuminent vos pas**
Nicolas-Yves HENRY, Ville de l'Haÿ-Les-Roses et Nora LAÏCHOUR, Cemex

→ **Autour de la table : quel espace public pour demain ?**
Christophe NAJDOVSKI, adjoint à la maire de Paris
Philippe ARNOULD, Conseil départemental du Val-de-Marne
Hervé DUPONT, 60 millions de piétons

Vélo & Sécurité

Actualité réglementaire et législative

Fonds mobilités actives

Continuités cyclables

50 millions d'euros par an pour aider les collectivités à résorber les discontinuités d'itinéraires



Fonds mobilités actives

Continuités cyclables



Le plan vélo

La réduction d'impôt pour les entreprises mettant à disposition de leurs salariés une flotte de vélos pour leurs déplacements domicile-travail

Le développement d'infrastructures adaptées

L'indemnité kilométrique vélo

Ressources et références

Ce fonds national a pour objectif de soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables au sein des collectivités. Il ciblera en partie les discontinuités d'itinéraires.

Le premier appel à projets est lancé le 13 décembre 2018.

Cet appel à projets vise à compenser des discontinuités d'itinéraires et particulièrement celles créées par des grandes infrastructures de transports. Il s'agit de favoriser la restauration ou l'instauration de continuités dans des secteurs à enjeu pour les mobilités du quotidien en permettant de relier dans de bonnes conditions des zones d'emploi, d'habitat, notamment social, et d'éducation et de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux.

Pour déposer un dossier, merci télécharger les pièces justificatives et de renseigner le formulaire disponible ci-dessous.

Attention : le dossier administratif et financier contient 3 onglets à compléter.

[Appel à projets - Fonds mobilités actives "Continuités cyclables"](#)

[Cahier des charges de l'appel à projet - Fonds mobilités actives "Continuités cyclables" \(pdf - 1.03 Mo\)](#)

[Dossier administratif et financier \(vnd.ms-excel - 197 Ko\)](#)

Loi d'orientation des mobilités



Projet de LOM, art. 22

adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019

«Les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement **pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire**, avec ou sans assistance motorisée. Elles contribuent (...) à la préservation de la santé publique »

Loi d'orientation des mobilités



Projet de LOM, art. 22 bis

adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019

«Le **schéma national des véloroutes** définit (..) le **réseau structurant de véloroutes sur le territoire national (...)**, en s'appuyant sur les **schémas régionaux lorsqu'ils existent**. Il détermine les conditions dans lesquelles ce réseau est rendu continu. »

Loi d'orientation des mobilités



Projet de LOM, art. 22 bis

adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019

«Les **véloroutes** sont des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. (...) Elles empruntent tout type de voie adapté à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu. »

Loi d'orientation des mobilités



Projet de LOM, art. 22 ter, Art. L 228-2
adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019

«À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, ... doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements **sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants**, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

Loi d'orientation des mobilités



Projet de LOM, art. 22 ter, Art. L 228-2
adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019

«À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, ... doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements **prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol**, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

Loi d'orientation des mobilités



Projet de LOM, art. 22 ter, Art. L 228-2 (suite)
adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019

« Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements **l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie**, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. »

Loi d'orientation des mobilités



Projet de LOM, art. 22 ter, Art. L 228-3
adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019

« À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, **le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable, sa faisabilité technique et financière.** »

Loi d'orientation des mobilités



Projet de LOM, art. 22 ter, Art. L 228-3 (suite)
adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019

« Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation (...). ».

Loi d'orientation des mobilités



Projet de LOM, art. 22 ter, Art. L 228-3 (suite)
adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019

« Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire et du **schéma national des véloroutes**(...) »

Loi d'orientation des mobilités



Projet de LOM, art. 22 quater, Art. L 228-3-1
adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019

« En cas de besoin avéré et de faisabilité technique et financière, **la continuité des aménagements existants destinés à la circulation des piétons et des cyclistes doit être maintenue** à l'issue de la construction ou de la réhabilitation d'infrastructures de transport terrestre ou fluvial. »

Loi d'orientation des mobilités



Projet de LOM, art. 22 quater, Art. L 228-3-1 (suite)
adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019

«Si le besoin n'est pas avéré, le maître d'ouvrage des travaux évalue, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, l'utilité des aménagements susceptibles d'être interrompus. »

Loi d'orientation des mobilités



Projet de LOM, art. 22 quater, Art. L 228-3-1 (suite)
adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019

« Pour les aménagements ou itinéraires inscrits au plan de mobilité, au plan de mobilité simplifié, au schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire ou au **schéma national des véloroutes, le besoin est réputé avéré.** »

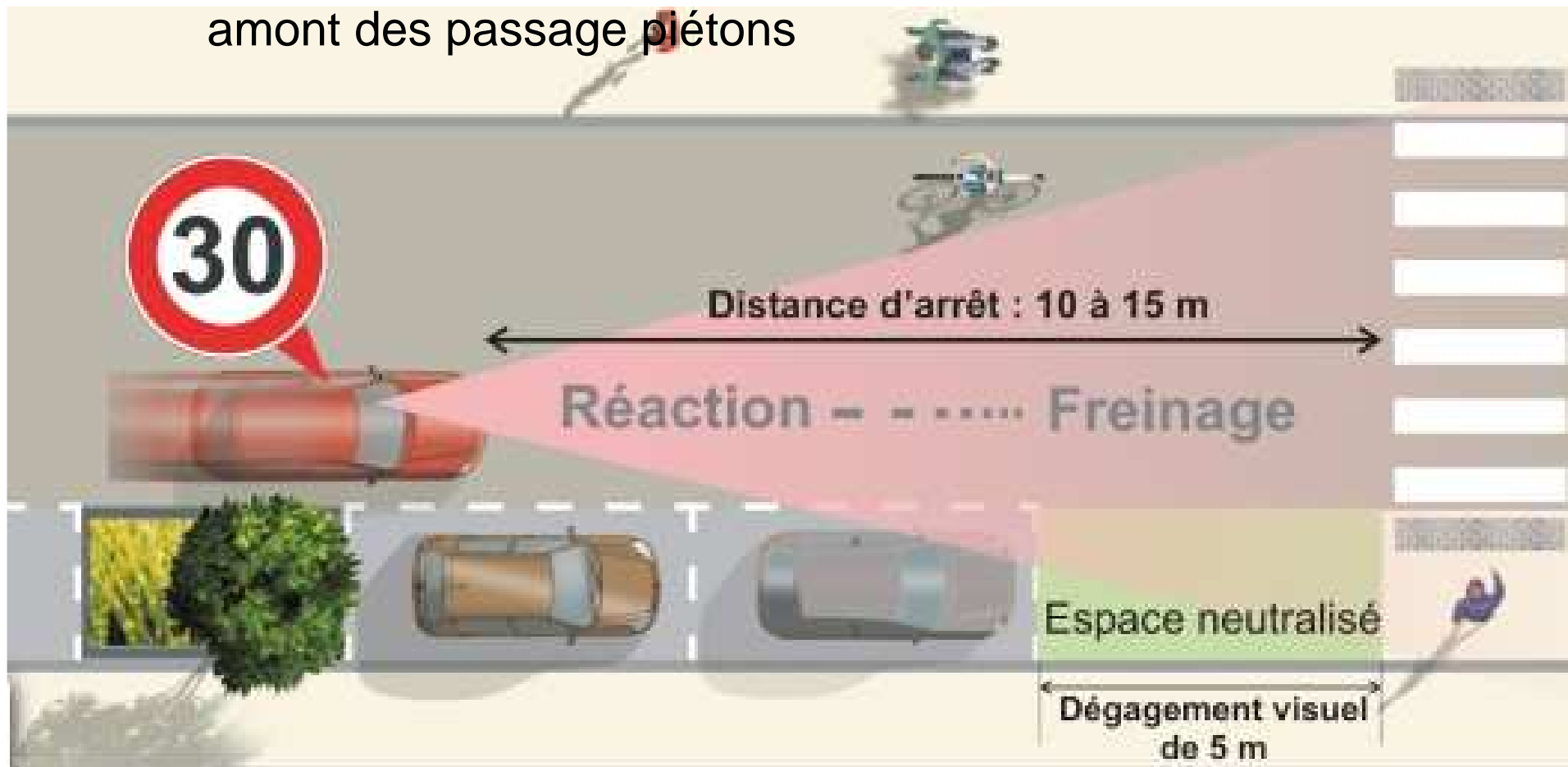
Loi d'orientation des mobilités

Impossibilité de créer du stationnement motorisé 5 m en amont des passage piétons



Loi d'orientation des mobilités

Impossibilité de créer du stationnement motorisé 5 m en amont des passage piétons



Loi d'orientation des mobilités



Projet de LOM, art. 21 bis

adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019

« (..) aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. »

Engins de déplacement personnel

« Véhicule à une roue, deux roues ou trois roues **sans place assise**, conçu pour le déplacement d'une seule personne, équipé d'un moteur électrique ou d'une assistance électrique et dont la vitesse maximale par construction est strictement supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h. »

Engins de déplacement personnel



Engins de déplacement personnel

- **Aménagements cyclables** lorsqu'ils existent
- **Zones de Circulation Apaisée**
- Voies limitées à 50 km/h en cas de discontinuité
- **Interdit hors agglomération sauf** pistes cyclables et voies vertes

Engins de déplacement personnel



Engins de déplacement personnel



Projet de LOM, art. 21

adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019

« Le maire peut également, par arrêté motivé, **fixer des règles dérogatoires à celles prévues par le code de la route pour la circulation des engins de déplacement personnel** sur tout ou partie des voies sur lesquelles il exerce son pouvoir de police ainsi que sur leurs dépendances, dans des conditions fixées par décret. »

Rouler à deux de front



Rouler à deux de front



Rouler à deux de front



Rouler à deux de front



Généralisation du double-sens cyclable

Rues à 50 km/h

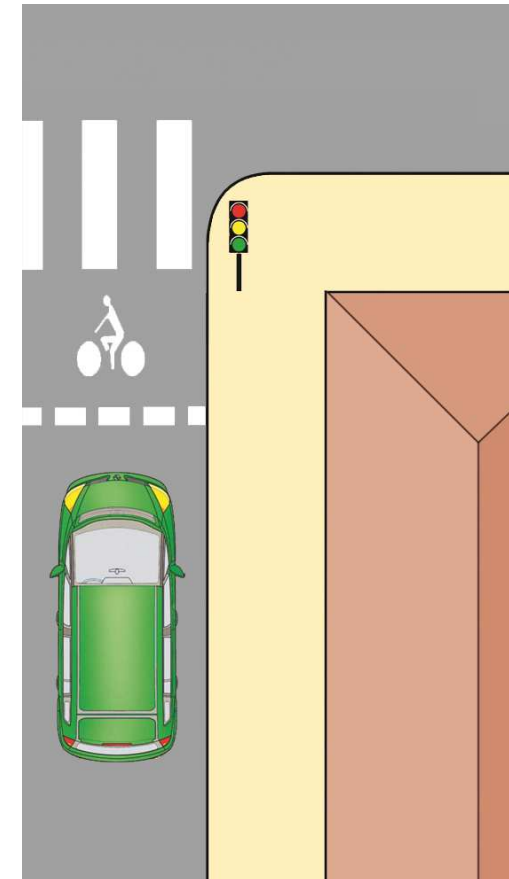
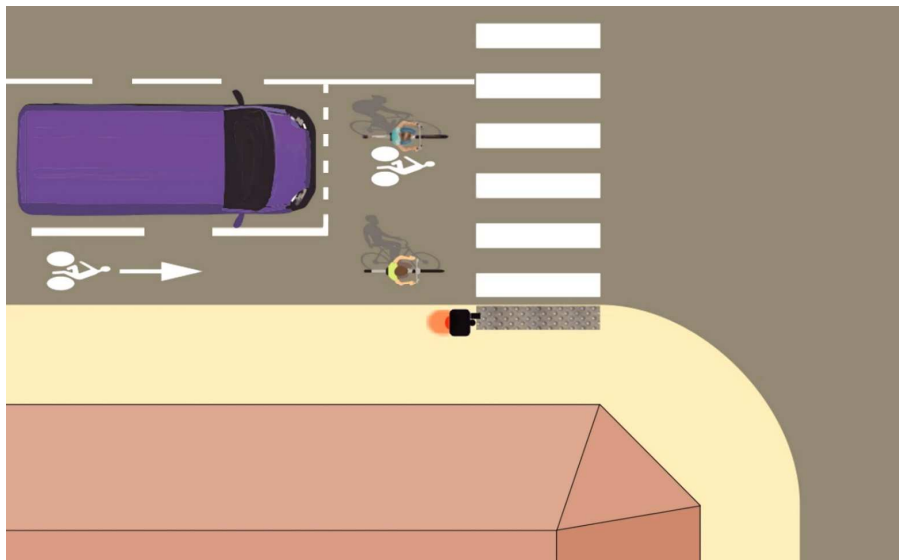


Généralisation du double-sens cyclable

Rues à 50 km/h



Généralisation des SAS cyclistes

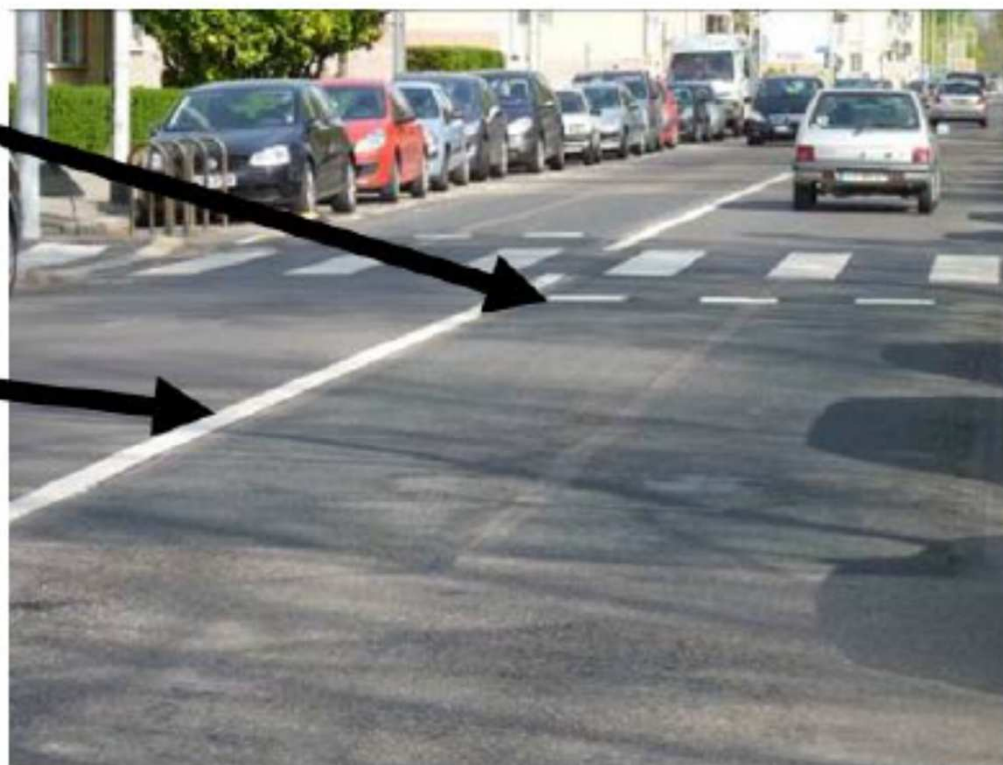


Ligne d'effet du passage pour piétons

- **Principe**

Ligne 'cédez le passage' à 3m du passage piétons

Ligne continue empêchant le dépassement



Merci de votre attention !

