



PRÉFET DE L'AVEYRON



Millau Grands Causses
Communauté de Communes



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

Journée d'information sur le vélo – sud Aveyron



*Plan vélo national, évolutions réglementaires,
nouvelles possibilités, boîte à outils*

1er septembre 2020 - MILLAU

Journée d'information sur le vélo



- **Plan vélo du gouvernement**
- **Actualités,**
- **Avancées réglementaires,**
- **Boite à outils des aménagements cyclables**



Pourquoi le vélo ?



Les enjeux du vélo pour les cyclistes et la collectivité

Enjeux : Santé, Ecologie





Les enjeux du vélo pour les cyclistes et la collectivité

Enjeux : Economie, Attractivité des villes



Les enjeux du vélo pour les cyclistes et la collectivité



Plan vélo du gouvernement



objectif : passer de 3% à 9 % la part modale d'ici 2024

- 2,7 % en 2008
 - -> **9 %** en 2024
- Annoncé par le premier ministre le 14/09/2018 à Angers



Plan vélo du gouvernement



➤ Les 4 axes du plan vélo

- **Sécurité**: développer des aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière
- **Sûreté**: mieux lutter contre le vol
- **Créer un cadre incitatif** reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux
- Développement d'une **culture vélo**

Axe 1 : sécurité



➤ Création d'un « fonds mobilités actives » :

- 350 M€ sur 7 ans
- Aider les collectivités locales à traiter les discontinuités cyclables.
- 1^{er} appel à projets 2019: 152 projets lauréats sur 111 territoires pour 43,7 M€ de subvention
- 2020 :
 - 1^{er} appel : clos, en cours d'instruction
 - 2^{eme} appel : lancée le 10 juillet

➤ Appel à projets « vélo et territoires » de l'ADEME.

- Aider les petites collectivités à structurer leur politique vélo
- 227 lauréats pour 15 M€ de subventions

➤ Autres mesures : renforcer la planification, faire évoluer le code de la route, angle mort poids lourds, actualisation du schéma national véloroute



Axe 2 : sûreté



- **Généralisation du marquage à vélo**
 - Prévu à la LOM* à partir du 01/01/2021
- **Équipement des gares et pôles d'échanges en stationnement sécurisés**
 - Obligation au 01/01/2024
 - Décret à suivre définissant la liste des gares SNCF et RATP et le nombre minimale de places
- **Stationnement vélos**
 - Obligation lors des travaux sur des bâtiments existant
 - Programme Alvéole, piloté par la FUB, pour financer des stationnements vélo.



(*) LOM : loi d'orientation des mobilités – 24 décembre 2019

Axe 3 : cadre incitatif



➤ **Création d'un forfait mobilité durable jusque 400€/an**

- En remplacement de l'indemnité kilométrique vélo,
- Non obligatoire pour les employeurs,
- Dans le public application à 200€/an maximum.



Axe 4 : développer un culture vélo



➤ Déploiement du Savoir Rouler à Vélo (SRAV)

- Objectif: toute une classe d'âge formée en 2022 pour aller au collège à vélo dès la 6^e.



Plan vélo – juin 2020



- Coup de pouce vélo,
- Académie des métiers du vélo
- Pistes cyclables temporaires
- Forfait mobilité durable



Pistes cyclables temporaires

 **RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**
Liberté
Égalité
Fraternité

 **Cerema**

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
PROVISOIRES : TESTER POUR
AMÉNAGER DURABLEMENT

GUIDE EXPRESS



Les cahiers du Cerema



Pistes cyclables temporaires



Pistes cyclables temporaires



Journée d'information sur le vélo

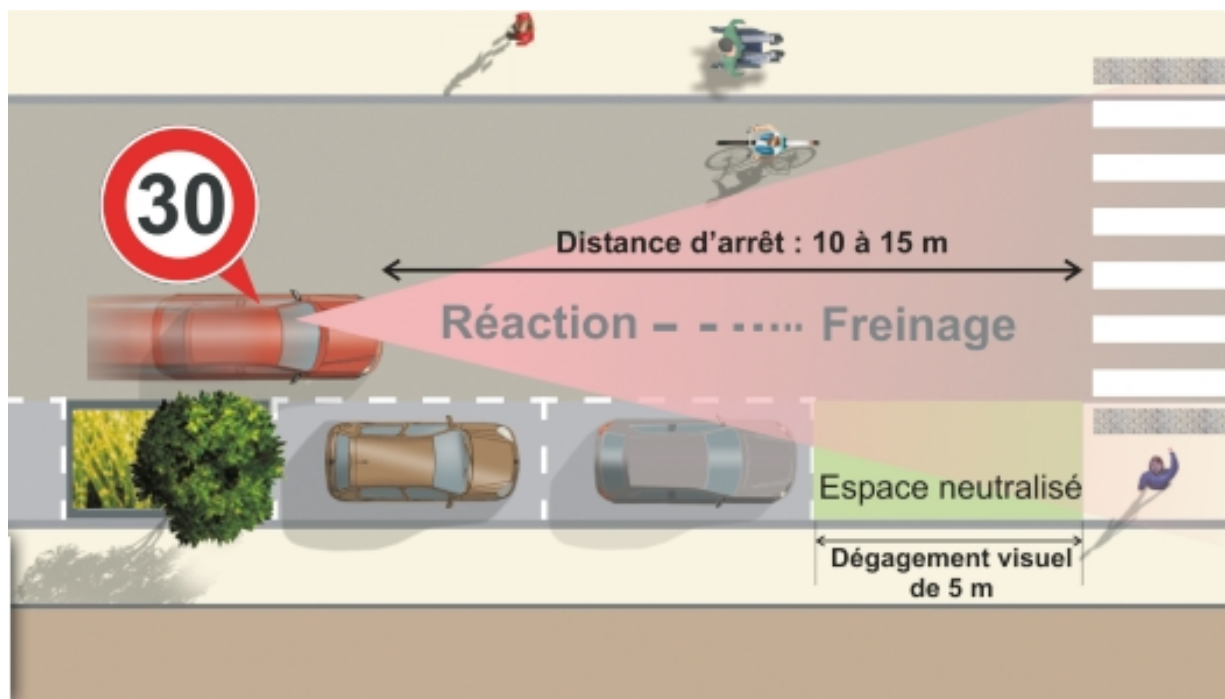


- Plan vélo du gouvernement
- **Actualités**
- Avancées réglementaires,
- Boite à outils des aménagements cyclables

La loi d'Orientation des Mobilités (LOM)



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



La loi d'Orientation des Mobilités (LOM)



Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, **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.

« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées.

Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le **31 décembre 2026**. »

La loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

➤ 1996 : Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE)

➤ Article 20 de la LAURE devenu **L228-2 du code de l'environnement**

➤ **2019 : Évolution avec la loi d'orientation des mobilités (LOM)**

=> Renforcement sur l'urbain

« 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~~, **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. »

La loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

➤ Évolution avec la loi d'orientation des mobilités (L228-3) :

=> Extension à l'interurbain

« 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** ainsi que sa faisabilité technique et financière. »

- Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation.
- En cas de besoin avéré, un aménagement ou **un itinéraire cyclable est réalisé**, sauf impossibilité technique ou financière.

Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans un plans ou schémas (SRADDET, SNVr...) **le besoin est réputé avéré.** »*

* schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes

La loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

(article 228-3 du code de l'environnement) :

hors agglomération évaluer le besoin de réalisation d'un aménagement... En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé



La loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

➤ Évolution avec la loi d'orientation des mobilités :

=> Interactions Vélo / TC

- **Intermodalité vélo/TC :**

- obligation d'équiper **les gares, PEM et gares routières** de stationnements vélos sécurisés (arceaux, box, consignes...) avant le 1^{er} janvier 2024 , et d'ici le 1^{er} janvier 2020 dans les bâtiments tertiaires existants qui ont un stationnement pour salariés
- obligation d'équiper **les MR* ferroviaires neufs** d'emplacements vélos à bord, **et les cars neufs de services réguliers** pour embarquer 5 vélos

* Matériel roulant

Journée d'information sur le vélo



- Plan vélo du gouvernement
- Actualités
- **Avancées réglementaires,**
- Boite à outils des aménagements cyclables

Zoom sur de nouvelles possibilités



Possibilités réglementaires entrées dans le code de la route à l'occasion du :

plan d'action pour les mobilités actives (PAMA)

- Décret 2015-088 du 2 juillet 2015
 - Arrêté du 23 septembre 2015 modifiant l'IISR
-
- **La chaussée à voie centrale banalisée - CVCB**
 - **Les trajectoires matérialisées,**
 - **La vélorue,**
 - **Le cédez-le-passage cycliste au feu**

Chaussée à voie centrale banalisée



Chaussée à voie centrale banalisée



Chaussée à voie centrale banalisée



Chaussée à voie centrale banalisée



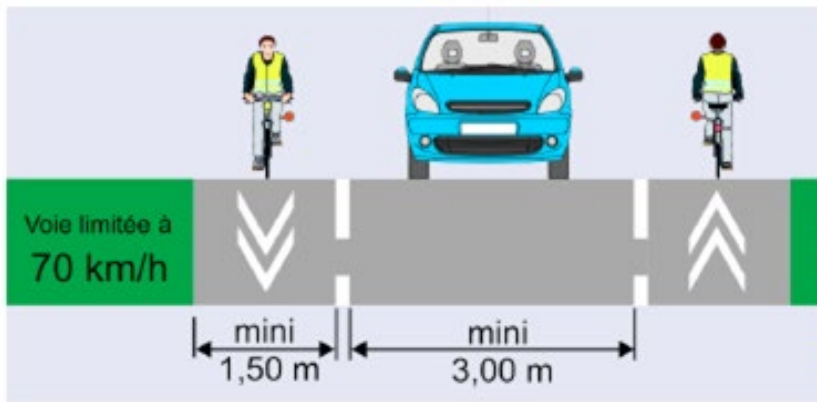
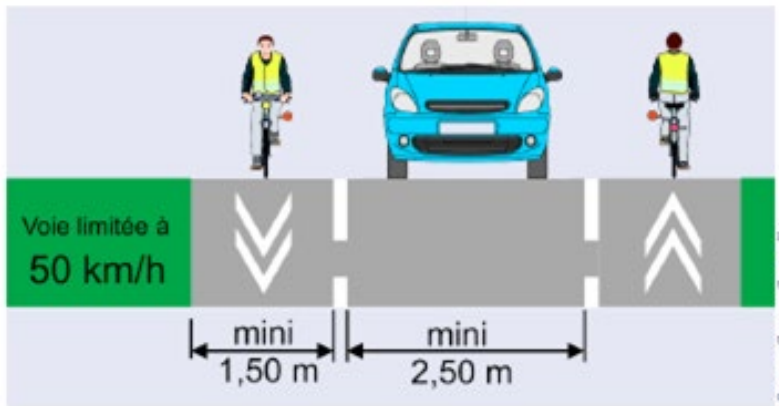
Chaussée à voie centrale banalisée



Chaussée à voie centrale banalisée

Domaine d'emploi possible :

- Vitesse : 50 km/h ou 70 km/h
- Trafic : jusqu'à environ 6000 v/j 2 sens.



Vélo

Chaussée à voie centrale banalisée

Éléments de recommandation

cette Ache
mécanique
ne pas de valeur
réglementaire.
ne doit être
considérée comme
un outil d'aide
à la décision,
une incitation
à améliorer
la prise en compte
des cyclistes dans
les infrastructures.

L'adaptation de l'espace public aux cyclistes passe par la mobilisation d'une large palette d'outils mise à disposition des aménageurs : accotements revêtus, bandes et pistes cyclables, voies vertes, zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes.

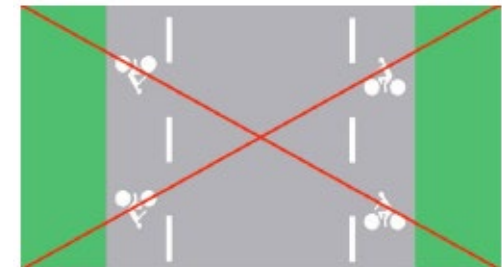
La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

Cette fiche a pour objectif d'explorer le domaine d'emploi de la CVCB, en tirant parti des premiers aménagements réalisés en France et de l'expérience des pays voisins.



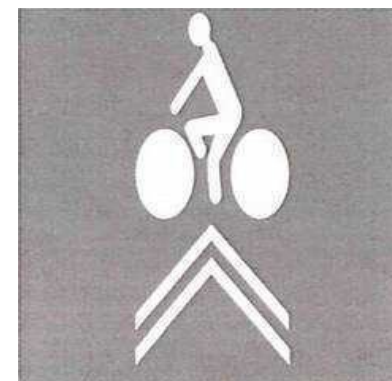
Fiche n° 37 - Mai 2017

Collection | Références



Marquage de rive T2 3u

Les marquages relatifs aux cyclistes



Les marquages relatifs aux cyclistes

Les trajectoires matérialisées





Vélorue



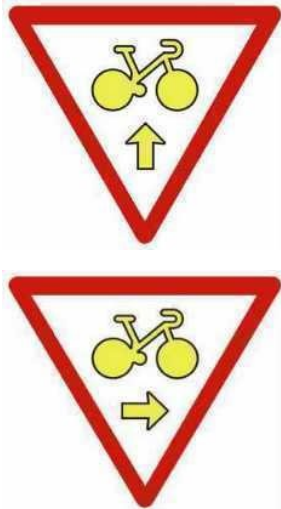
Vélorue



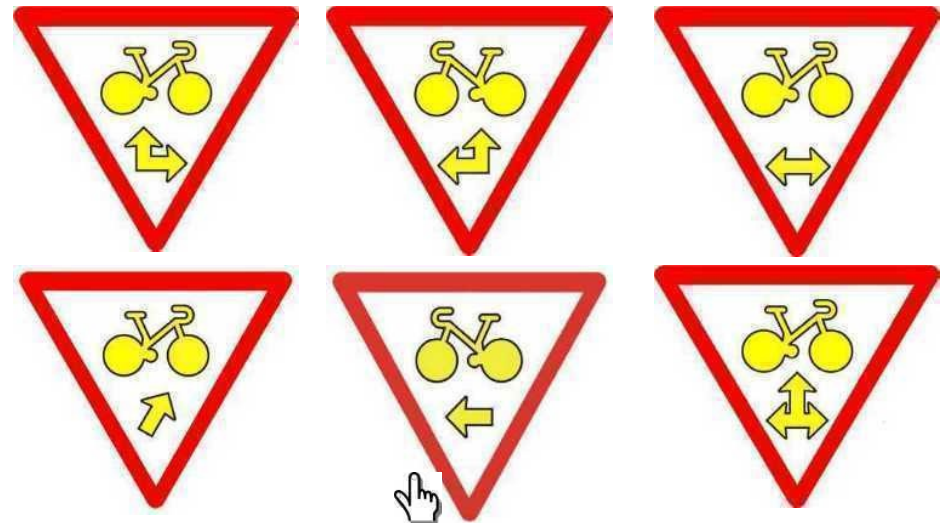


Le cédez-le-passage cycliste au feu

Code de la rue - 11/2010



évolution PAMA – 07/2015



Le cédez-le-passage cycliste au feu



Journée d'information sur le vélo



- Plan vélo du gouvernement
- Actualités
- Avancées réglementaires,
- **Boite à outils des aménagements cyclables**

La boîte à outils

Vitesse maximale pratiquée		Trafic motorisé en véhicules par jour (addition dans les deux sens)	Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)		
			Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour)	Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 2500 cyclistes/jour)	Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour)
30 km/h ou moins		< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue
		2000-5000		Bande cyclable ou trafic mixte	
		> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 km/h	2X1 voie	<4000	Piste cyclable		
		> 4000			
	2X2 voies	Tous trafics			
70 km/h et plus		Tous trafics			
Régime de priorité			À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant



Partage de la voirie



Partage de la voirie



aire piétonne



zone de rencontre



zone 30



Les bandes cyclables



Les bandes cyclables

- Largeurs préconisées :
1,5 m à 2 m hors marquage
- Surlargeur préconisée de 0,5m si stationnement latéral
- Nécessité de maîtriser le stationnement
- Arrêté de police obligatoire



Figurine encadrée



C113



B22a



Les pistes cyclables



Les pistes cyclables

- Convient pour de longues sections et peu d'accès riverains
- Séparateur infranchissable
- Largeur :
2 m à 2,5 m (unidirectionnelles)
2,5 m à 3 m (bidirectionnelles)
- Transformer piste en bande à l'approche des carrefours
- Arrêté de police



Figurine encadrée



C113



B22a

Les pistes cyclables

Au niveau du trottoir

- Largeur préconisée 1,5m (1sens),
- Dégager un cheminement piéton 1,40 m hors obstacles,
- Séparation obligatoire (marquage éventuel : ligne continue 3u soit 9 cm)
- Cheminement piéton côté habitation,
- Possibilité revêtements différents,
- Arrêté de police,
- Panneaux : C113 recommandé.



C113



Figurine encadrée



Les pistes cyclables



Point de vigilance

Le trottoir ne peut être ...

...ni un espace partagé



...ni une voie verte

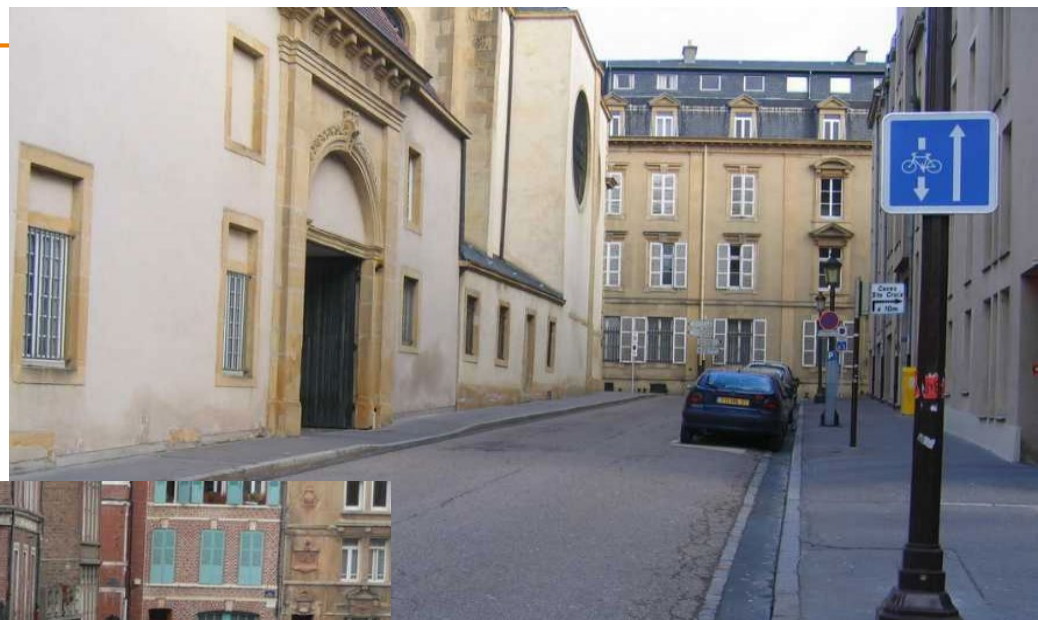


...ni une aire piétonne ou
une zone de rencontre



Les doubles sens cyclables

C'est une voie à double sens dont un sens est réservé aux cyclistes



Les doubles sens cyclables

Sans marquage séparatif

- Largeur de rue inférieure à 4,50 m
- Trafic faible à modéré (< 5 000 véh/j)
- Zone de circulation apaisée
- (aire piétonne, Zone de rencontre, Z30)



Les doubles sens cyclables

Avec marquage séparatif

- Largeur de rue > 3,50 m,
- Trafic modéré (1 000 à 8 000 véh/j)
- Zones 30, rues à 50



Les doubles sens cyclables

Avec séparation

- Largeur de rue supérieure à 4,50 m,
- Trafic modéré à fort (supérieur à 5 000 véh/j)
- Rues à 50, rues à 70



Les voies vertes

Site propre partagé

vélos / piétons / rollers / cavaliers /
EDPM

accessible aux PMR

- Voies ferrées déclassées
 - Chemins forestiers
 - Traversées de parcs
 - Chemins de halage
 - Etc...
- Largeur variable entre 3 m et 5m
- Éviter pentes supérieures à 3%




Panneaux C115 et C116



C115 + M4y



Documentation



Mieux partager l'espace public, les règles évoluent

Recueil de fiches

Plan d'actions pour les mobilités actives

- 00. Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !
- 01. Plus de cohérence dans le déploiement du double-sens cyclable dans les voies limitées à 30 km/h ou moins
- 03. Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons par un meilleur positionnement du cycliste sur la chaussée
- 07. La chaussée à voie centrale banalisée légalisée en milieu urbain
- 08. Mieux faire respecter les cheminements piétons et les aménagements cyclables
- 09. Permettre le chevauchement de la ligne continue pour doubler un cycliste
- 10. Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 à 10 mètres en amont du passage piéton (*actualisation mai 2016*)
- 11. Sécurisation juridique de la généralisation du 30 km/h pour tout ou partie de la voirie d'une commune
- 12. La possibilité du sas cycliste sans bande d'accès
- 13. Cédez-le-passage cycliste au feu rouge
- 14. Marquage des trajectoires matérialisées pour les cycles
- 15. Passages piétons spécifiques
- 16. Les nouveaux marquages possibles dans les zones 30
- 17. Les nouveaux marquages possibles en entrée de zone de rencontre
- 18. Les nouveaux marquages possibles en entrée d'aire piétonne
- 19. Le marquage d'animation devient légal en aire piétonne et zone de rencontre

Collection | **Références**

Jun 2017



Vélo

Aménagements | Recommandations

- 01 - Les schémas cyclables (2009)
- 02 - Les bandes cyclables (2015)
- 04 - La voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton (2013)
- 05 - Cédez-le-passage cycliste au feu rouge (2012)
- 07 - Les pistes cyclables (2013)
- 09 - Vélos et transports publics (2010)
- 10 - Vélos et giratoires (2014)
- 11 - Les sas à vélo (2012)
- 26 - Piétons et cyclistes : quelle cohabitation dans l'espace public ? (2012)
- 27 - Faciliter la circulation des cyclistes (2013)
- 28 - Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes (2013)
- 31 - Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau (2013)
- 35 - Réseau cyclable à haut niveau de service. Objectifs et principes d'aménagement (2016)
- 36 - Les dispositifs antiaccès motorisé - Comment contrôler l'accès aux aménagements cyclables (2016)
- 37 - Chaussée à voie centrale banalisée (2017)



Recueil de fiches - Août 2018

Collection | **L'essentiel**



PRÉFET DE L'AVEYRON



Millau Grands Causses
Communauté de Communes



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

Merci de votre attention!



Jérôme Cassagnes
jerome.cassagnes@cerema.fr
06 24 83 03 43
