

Gouvernance et schéma directeur cyclable

Qui fait quoi en termes de développement du vélo sur les territoires ? Comment construire un projet cohérent ?

Quelle gouvernance dans les projets cyclables?

Qu'est ce que la compétence voirie ?

C'est le fait, pour une collectivité d'avoir en responsabilité:

- la création (voies nouvelles, ouverture à la circulation du domaine privé de la collectivité)
- l'aménagement (modification de profil, équipement)
- l'entretien

d'un réseau de voirie identifié.

Quelle gouvernance dans les projets cyclables?

Quelle est la liste des éléments qui composent la voirie ?

Dépendances de voirie : les précisions de la jurisprudence

Éléments	Appartenance au domaine public routier selon le juge
Sous-sols	Oui, dès lors que la propriété du sol emporte la propriété du dessous et du dessus. Sont néanmoins exclues les caves ou galeries situées à une grande profondeur sous la voirie.
Talus	Oui, dès lors qu'ils sont nécessaires au soutien ou à la protection de la chaussée.
Arbres	Oui, s'ils sont plantés sur le domaine public en bordure de la voie.
Accotements	Oui
Murs de soutènement, clôtures et murets	Oui, dès lors qu'ils sont édifiés sur le domaine public.
Trottoirs	Oui
Pistes cyclables	Oui
Espaces verts	Non, même s'ils sont ouverts à l'utilisation collective.
Sentes techniques	Non, dès lors qu'elles ne sont pas comprises dans l'emprise de la voie.
Regards d'égout	Oui, s'ils sont situés sur la chaussée.

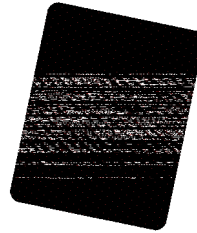
Quelle gouvernance dans les projets cyclables?

A qui la compétence voirie sur le territoire pour les aménagements cyclables?

- **L'État** : est compétent sur les routes nationales (DIR)
- **Les départements** : compétent sur les routes départementales
- **Les métropoles** : compétence « voirie » de plein droit
- **EPCI (C.C et C.A)** : ont la compétence voirie sur les voies d'intérêt communautaire (exemple : les voies de desserte des zones d'activités communautaires – elles ne constituent nécessairement pas un maillage)
- **Les communes** : sont compétentes sur tout le réseau des voies communales.

Quelle gouvernance dans les projets cyclables?

Le pouvoir de police



Définition : le pouvoir de police de circulation permet de définir notamment, le sens, la vitesse de circulation sur la voie publique...

La police de stationnement sur la voie publique lui permet de délimiter des zones de stationnement, payant ou non

Quelle gouvernance dans les projets cyclables?

Le pouvoir de police



Sur les territoires communaux le pouvoir de police est exercé par le maire de la commune

Cas des EPCI : lorsque l'EPCI est compétent en matière de voiries, les maires des communes membres transfèrent au président de l'établissement leur pouvoir de police. Ils peuvent cependant s'opposer à ce transfert des pouvoirs de police dans les 6 mois qui suivent l'élection du président de l'EPCI

Quelle gouvernance dans les projets cyclables?

Le pouvoir de police



- **A l'intérieur de l'agglomération** : le maire exerce ce pouvoir de police sur toutes les voiries (à l'exception des routes à grande circulation - Préfet)
- **Hors agglomération** le pouvoir est exercé par l'autorité représentant le gestionnaire de la voirie (Préfet pour routes nationales, Pdt du CD pour routes départementales, Maire pour routes communales)

Quelle gouvernance dans les projets cyclables?

L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM)

- définit la **politique de mobilité** adaptée aux besoins du territoire et anime les acteurs locaux (comité des partenaires)
- est compétente pour élaborer un plan de mobilité ou un plan de mobilité simplifié
- est en charge de construire des solutions de mobilité à l'échelle de son territoire
- organise des services de mobilités ET intervient également en incitation / régulation.
 - Ces services peuvent être des transports réguliers (urbains ou non urbains), du transport à la demande, du transport scolaire, **des services de location de vélos** / d'autopartage, des services de mobilité solidaire.
 - Elle peut concourir au développement du vélo et des mobilités partagées : financer **des infrastructures cyclables**, mettre en place des plateformes de covoiturage, inciter à covoiturer

Quelle gouvernance dans les projets cyclables?

L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM)

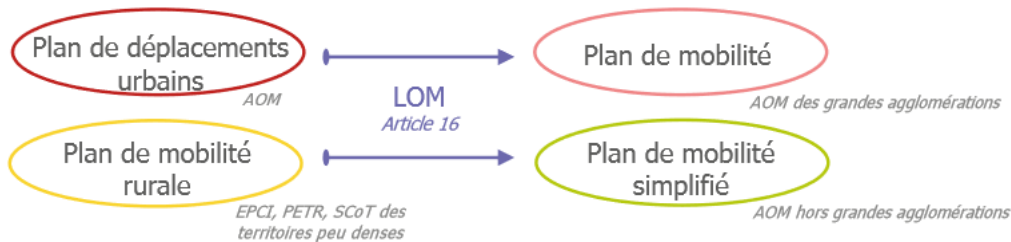
- Les Régions sont AOMs régionales
- Les communautés d'agglomération, urbaines et les métropoles sont AOMs locales de droit
- Les communautés de communes ayant pris la compétence sont AOMs locales
- La Région est AOM locale sur le territoire des communautés de communes n'ayant pas obtenu la compétence au 1er juillet 2021.
- La Région peut déléguer, par convention, tout ou partie de sa compétence d'AOM Régionale ou locale
- De syndicats mixtes et des PETR sont AOMs, si transfert de compétence

Quelle gouvernance dans les projets cyclables?

Planification, comment prendre en compte le vélo?

Plans de Mobilité (PDM)

La LOM crée l'obligation d'intégrer un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables au sein du PDM.



Un dispositif structuré selon deux niveaux et couvrant désormais tous les territoires

La loi d'orientation des mobilités

Quelles évolutions en matière de planification de la mobilité?

Cette fiche présente les principales dispositions de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) ayant une incidence sur la planification de la mobilité.

La LOM demande aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de « contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain ». Elle leur assigne certaines missions générales: « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité » en associant l'ensemble des acteurs concernés (art. L1231-1-1 du Code des transports). Afin d'atteindre ce but, la LOM propose aux AOM deux outils de planification:

- le plan de mobilité (PDM), ex-plan de déplacements urbains, qui vise les AOM situées dans les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants;
- le plan de mobilité simplifié (PDMS), à destination des autres AOM.

Après avoir récapitulé les évolutions de la gouvernance impactant la planification de la mobilité, cette fiche fait le point sur ces deux outils. Pour chacun, elle rappelle les éléments de contenu de la LOM, les met en regard de la situation pré-existante puis en identifie les enjeux principaux.



Un dispositif structuré selon deux niveaux et couvrant désormais tous les territoires

Quelle gouvernance dans les projets cyclables?

Planification, comment prendre en compte le vélo?

Le plan de mobilité vise à assurer de **grands objectifs transversaux, et notamment:**

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

Il doit satisfaire des objectifs sectoriels couvrant l'ensemble du champ des mobilités

Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la **continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons**. Ce volet définit également les principes de localisation des **zones de stationnement des vélos à proximité des gares**, des **pôles d'échanges multimodaux** et des **entrées de ville** situés dans le ressort territorial. Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les **informations** à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une **signalétique** favorisant les déplacements à pied.

Article L1214-2 du Code des transports

Quelle gouvernance dans les projets cyclables?

Planification, comment prendre en compte le vélo?

Plans locaux d'urbanisme

Intégrer les déplacements dans les documents d'urbanisme pour favoriser la ville des courtes distances afin d'offrir un vrai choix modal et réduire l'impact des déplacements effectués en voitures particulières



PLU et déplacements

Du droit au transport à l'articulation entre mobilité et urbanisme

Planification urbaine et des déplacements : 30 ans d'évolution

L'intégration des thématiques des transports et de l'urbanisme dans la planification, dans le respect des principes du développement durable, est relativement récente, à l'échelle de la construction de la ville.

Intégrer les déplacements dans les documents d'urbanisme : repenser l'organisation des territoires et favoriser la « ville des courtes distances » pour offrir un vrai choix modal aux habitants et réduire l'impact des déplacements effectués en voiture individuelle.

La nécessité de réduire les besoins de déplacements en voiture individuelle afin de diminuer l'impact énergétique et climatique des transports est désormais reconnue et intégrée à la fois dans les objectifs et le contenu des documents de planification urbaine. Il n'en a toutefois pas toujours été ainsi.

Les années 1960 et 1970 ont ainsi été marquées par l'ère de « l'adaptation de la ville à la voiture » et la construction des infrastructures routières et autoroutières a fortement contribué à l'étalement urbain, la séparation des fonctions et la dépendance automobile.

Ainsi, si le « tout-voiture » règne encore aujourd'hui dans le comportement ou le mode de consommation des territoires, il est nécessaire de repenser l'organisation et le modèle de développement des territoires pour modérer structurellement la demande de déplacements et favoriser le transfert modal, permettre la massification et donc la rentabilité/faisabilité des transports collectifs, promouvoir la ville mixte des petites distances favorables aux modes doux.

Cette fiche de cadrage se propose ainsi de présenter de façon historique l'évolution de la prise en compte intégrée « déplacements-urbanisme » dans les documents de planification, en démarrant par la loi fondatrice de l'organisation des transports en France : la LOTI.

Pour tout besoin d'approfondissement, le lecteur trouvera les références des lois abordées en fin de document.

Novembre 2015

Collection | Connaissances

Succède aux éditions du
Cerema



Les schémas directeurs cyclables

Se doter d'un schéma directeur cyclable permet de planifier le nouveau réseau cyclable, mais il permet aussi de :

- faire un état des lieux complet des **aménagements existants**,
- Identifier les dysfonctionnements, les coupures, les discontinuités...
- Planifier la généralisation des **zones de circulation apaisée**

Les schémas directeurs cyclables

État des lieux et diagnostic

- état des lieux et recueil de données (offre)
- enquêtes et entretiens (demande)
- analyse des données (diagnostic)

Objectifs

- définition des objectifs

Propositions

- propositions d'itinéraires,
- propositions d'aménagement sur scénario retenu,
- propositions complémentaires (jalonnement, stationnement..)

Communication

Suivi et évaluation

Merci!

