

INVITATION

MARDI  
4  
mai  
2021



De 9h  
à 9h45

Copyright © Cerema



FLASHMOB – ¾ d'heure pour traiter un sujet mobilité

## Mobilités en territoires peu denses : Quelle place pour le vélo ? Quels aménagements ?



en distanciel

Webinaire | Organisé par la **cellule francilienne France Mobilités**

Les acteurs publics ont des cartes à jouer pour développer la pratique du vélo, qui présente de nombreux avantages : non-polluant, peu coûteux, accessible à tous, bon pour la santé, et facteur d'attractivité territoriale. Au niveau national, le Plan Vélo prévoit une série d'actions et de mesures réglementaires visant à augmenter la part modale vélo dans les déplacements. L'objectif annoncé est de la faire passer de 2,7 % aujourd'hui à 9 % en 2024.

Des outils et des actions pragmatiques, simples et participatives vous seront présentés au cours de ce flashmob.

Chaque premier mardi du mois, la **cellule francilienne France Mobilités** propose aux collectivités et entreprises situées en zone peu dense un échange de ¾ d'heure sur un sujet de mobilité

Inscription gratuite et obligatoire : [inscription ici](#)

Prochain flashmob le mardi 1 juin 2021 de 9h à 9h45 sur « mobilité rurale en IDF, qui fait quoi ?

[www.francemobilites.fr](http://www.francemobilites.fr)

@FrenchMobilit

@francemobilites



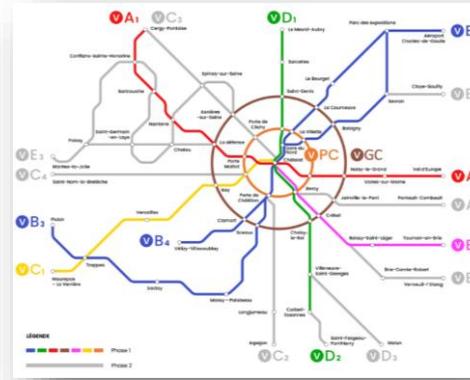
En un mot, comment qualifiez vous votre dernier déplacement à vélo ?



# Le vélo en Ile-de-France



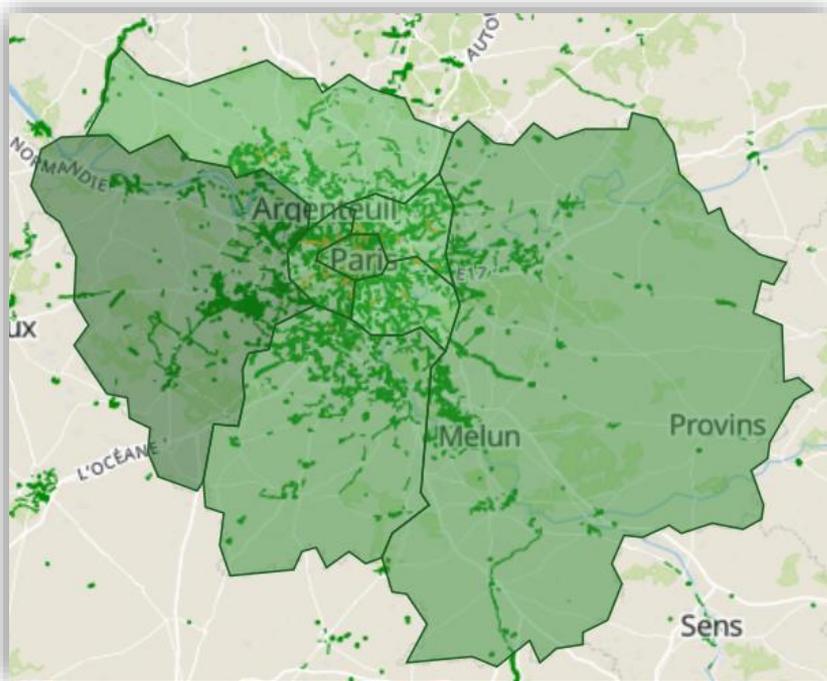
Schéma national des véloroutes



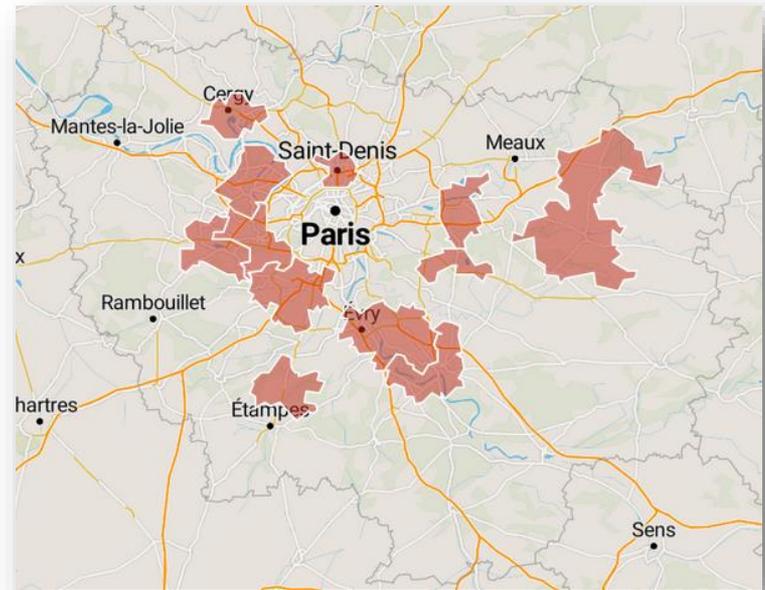
RER-Vélo



Aménagement temporaire



Carto Géovélo

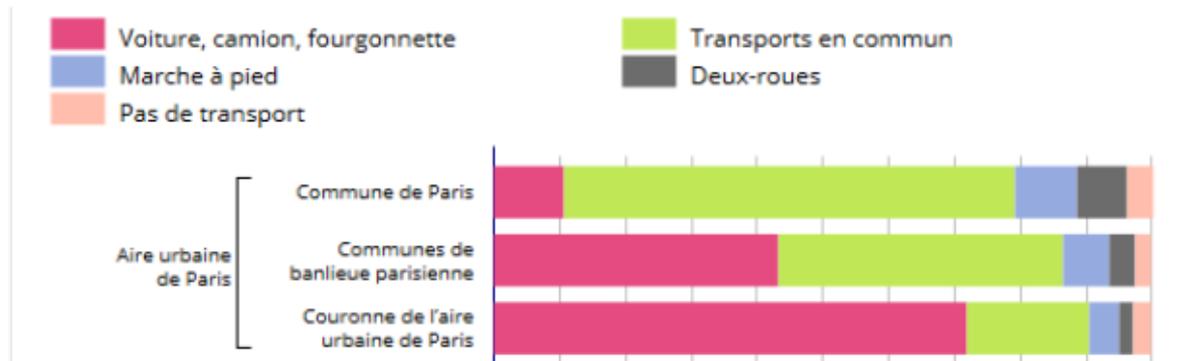


Data IDF



# La pratique du vélo en zone peu dense : une augmentation importante

Mode de déplacement principal des salariés pour se rendre au travail  
selon le type d'aire urbaine dans laquelle ils résident



*C'est la progression de la fréquentation vélo en milieu rural depuis 2019.*

**38%**

Cette hausse est notamment due à la progression de la pratique du vélo en semaine (41% contre 30% en 2019).

Source : Vélo et Territoires

# Les enjeux du vélo en zone peu dense



## Enjeux environnementaux et de santé publique

*En zone rurale, **74%** des déplacements domicile-travail effectués en voiture  
Des distances qui continuent de s'allonger (**15km** en moyenne en 2013)  
**64%** déplacements en voiture pour des distances inférieures à 5km*



## Enjeux sociaux et d'insertion

*Déplacements à **moindre coût**  
Meilleur **accès** aux services*



## Enjeux économiques et d'attractivité territoriale

*Accès à l'**emploi**  
Accès à la **consommation***



# Motivations et freins pour le vélo en zone peu dense

## Freins

## Motivations



### Usagers

- Manque d'aménagement + entretien
- Sentiment d'insécurité
- Pénibilité (relief, ...)
- Manque d'infrastructures de stationnement (peur du vol)
- Difficulté d'accès au matériel et aux service vélo

- Activité sportive et santé (physique et mentale)
- Autonomie
- Confort (éviter les embouteillages)
- Economique
- Plaisir et découverte du territoire

### Collectivité

- Il n'y a pas de cyclistes donc les aménagements sont inutiles
- Les aménagements cyclables sont trop coûteux
- Complexité de l'entretien
- Les distances sont trop longues

- Vitalité économique (commerce local)
- Création de lien social
- Réduction de l'emprise sur la voirie (densification des centre-ville)
- Réduction des nuisances (sonores et de pollution de l'air)



# Les leviers

## Mettre en place un système vélo

### Accéder à un vélo

- Acheter un vélo adapté et bon marché
- Réparer son vélo
- Louer un vélo
- Trouver des accessoires

### Se déplacer à vélo en sécurité

- Utiliser un réseau cyclable suffisamment sûr et maillé
- Stationner son vélo de façon sûre aux points d'origine et de destination
- Utiliser les transports collectifs en complémentarité

### Être conforté dans sa pratique

- Par des actions de communication de la ville
- Par la mise en place de plans de mobilité par les entreprises et les administrations

# Des leviers d'action dans de nombreux domaines

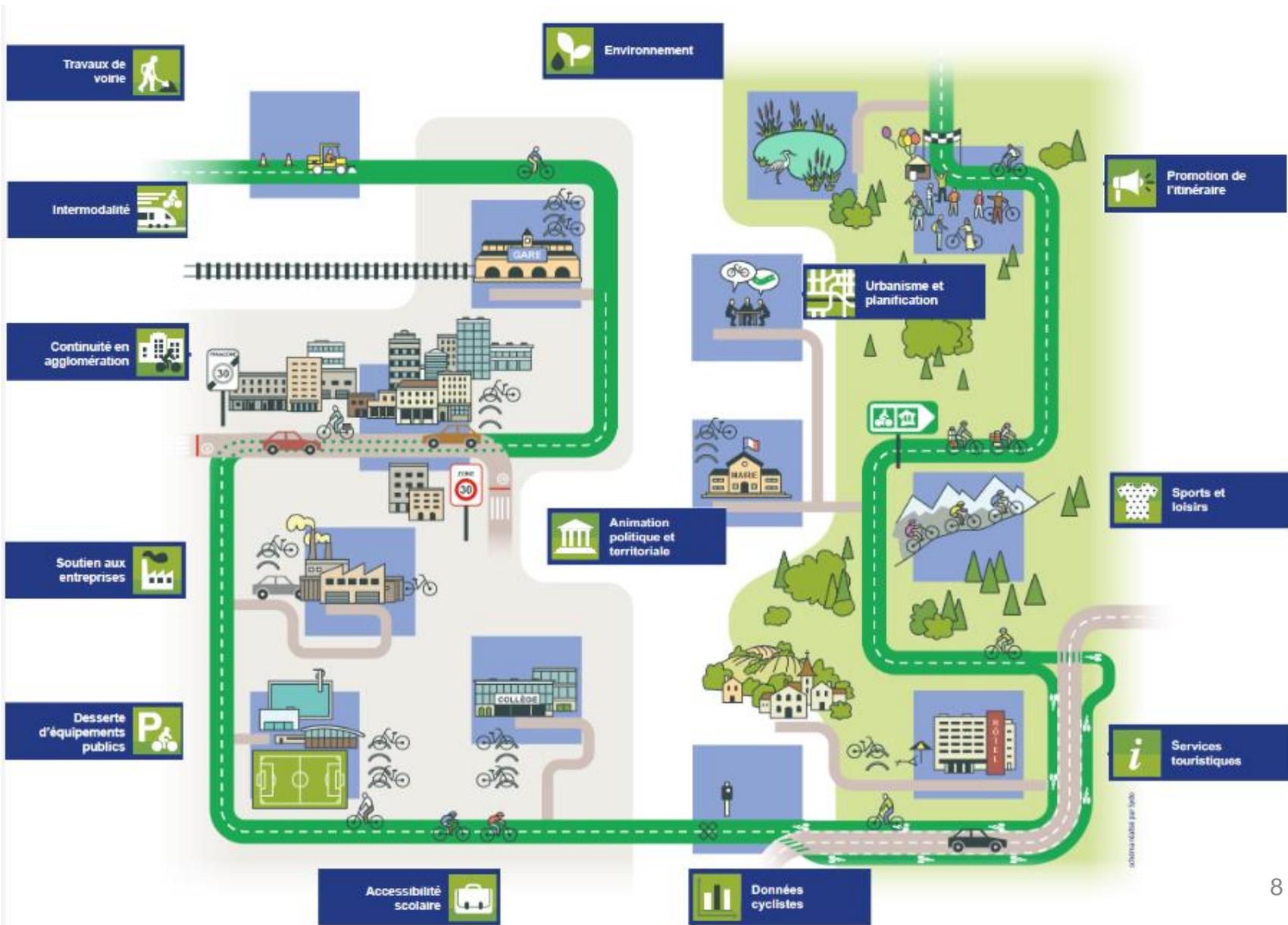


schéma réalisé par Sydo



# Solutions d'aménagement : faire un choix pertinent

*Je souhaite concevoir un itinéraire cyclable : quels aménagements pour les axes concernés ?*

- Prêter attention à :
- La **vitesse** pratiquée (V85)
  - La **fréquentation** de véhicules motorisés

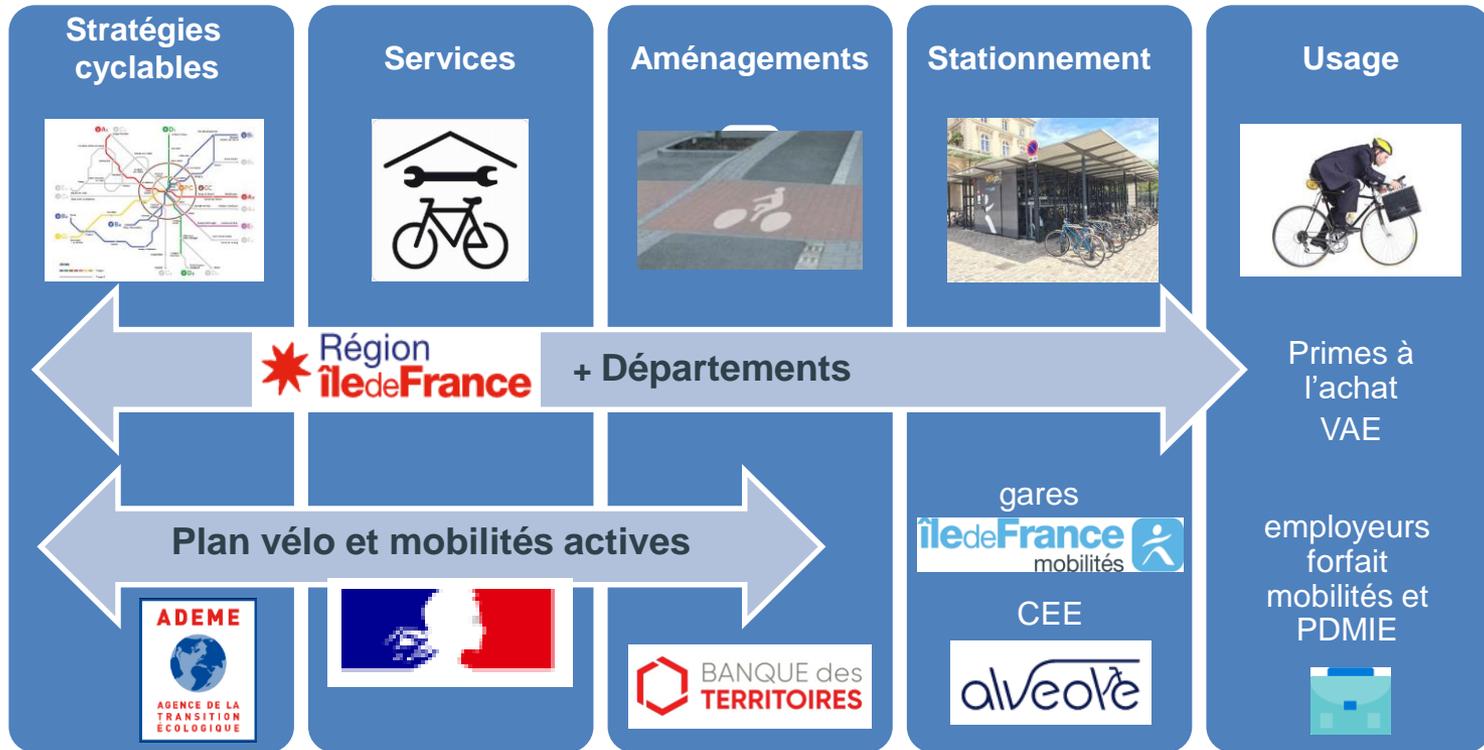
V85 (VITESSE EN DESSOUS DE LAQUELLE CIRCULENT 85 % DES VÉHICULES LIBRES)	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RESEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC SOUHAITÉ INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RESEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC SOUHAITÉ COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RESEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC SOUHAITÉ >2000 CYCLISTES/JOUR)
<b>30</b> OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	
	2000 A 4000		bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
<b>50</b>	< 1500	Trafic mixte		
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
<b>70/80</b>	< 1000	Trafic mixte	piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable voie verte	
	> 4000	Piste cyclable		
RÉGIME DE PRIORITÉ		à choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant



# Financements



Cartographie des financements  
[aides-territoires.beta.gouv.fr](https://aides-territoires.beta.gouv.fr)







Comment noteriez-vous vos connaissances en matières de politique et ...

Le vélo et moi





## La parole est à vous...

La fréquentation cycliste évoquée dans le tableau des solutions d'aménagement est elle à l'échelle d

Le stationnement vélo bloque souvent le passage d'une PC. Comment pousser l'intérêt général en 1er ?

Pourrait on demander une amélioration constante des infras vélo (passer de bande à piste par ex.)?

♥1 Avez vous des retours sur des CVCB sur de longues distances (+ de 3km)?

♥3 Peut-on trouver une liste/carte des réparateurs/ateliers pour vélos ?

Les aménagements ont parfois des discontinuités (barrières, chicanes...), des erreurs de tracés...

♥2 quelle est la "position" du CEREMA concernant les revêtements des voies vertes?



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
D'ÎLE-DE-FRANCE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



BANQUE des  
TERRITOIRES





# La parole est à vous...

- ♥2 Des aménagements oui, mais comment intégrer des "cyclistes" aux décisions ?
- ♥5 Quelles solutions de déploiement en milieu rural?
- ♥6 Existe t il un tableau "solutions d'aménagement" distinct pour les milieux rural et urbain ?
- ♥2 Qu'est-ce qu'une bande dérasée de droite sur le tableau ?
- ♥1 Quelle formation pour les cyclistes pour la circulation en milieu peu dense?
- ♥1 comment convaincre nos élus à réaliser investissements lourds sur liaisons où potentiellement - de vélos?
- ♥4 Solution de garage hors urbain?
- ♥6 Des retours d'expériences sur la CVCB
- ♥1 Quels financements possibles pour les aménagements sachant que la cdc sans compétence voirie ?
- ♥1 Comment séparer au mieux les piétons des cycles sur une voie verte de 5m de large ?



## La parole est à vous...

♥4 Comment convaincre les élus de se lancer dans un développement vélo territorial sérieux ?

♥6 Comment résoudre la question de la circulation vélo le long des routes départementales ?

♥3 les nouvelles précos (largeurs) paraissent très ambitieuses pour le non-urbain... comment s'adapter?

♥3 Le CEREMA peut-il participer aux réunions du schéma directeur cyclable des collectivités ?

♥1 quels sont les outils juridiques pour mettre en oeuvre un schéma lorsque l'EPCI n'est pas compétent?

♥3 Des retours d'expérience de compagnies de bus qui acceptent les vélos à leur bord ?

♥1 Pourquoi la piste cyclable s'arrete t-elle souvent au moment ou la route devient le plus dangereuse?



# La parole est à vous...

♥1 Funiculaire vélo, comment mettre en place ?

La sécurité des deux roues?

♥3 Les infrastructures ne devraient-elles pas rendre le vélo prioritaire aux intersections ?

♥2 Cerema envisage-t-il de travailler sur le marquage d'une traversée uniquement pour des cycles?

♥10 AVEZ VOUS UN COUT MOYEN AU KM DUNE PISTE CYCLABLE ?

♥5 Comment démontrer aux élus que les usages suivent les aménagements ?

♥5 Comment dédié des places parking voitures aux vélos ?

♥3 Comment créer un service de livraison vélo au niveau d'une commune ?

♥4 Existe-t-il des conseillers en mobilités ?

♥4 Nous avons un réseau de 130 km de voiries intercommunales et 25 000 habitants. Densité trop faible ?



# La parole est à vous...

♥4 Maîtrise d'ouvrage intercommunale ou communale pour la réalisation des aménagements ?

♥3 Quels exemples, REX de chaussidou en milieu rural ?

♥5 Quelle est la largeur recommandée pour une piste cyclable unidirectionnelle ?

♥8 Avez-vous des kits de com pour encourager à l'usage du vélo dans les trajets domicile-travail ?

♥5 Comment mettre en place une maison du vélo ?

♥7 La vélorue n'existe pas dans la réglementation française, comment la mettre en place ?

♥9 Quelles sont les principes d'aménagements d'une CVCB

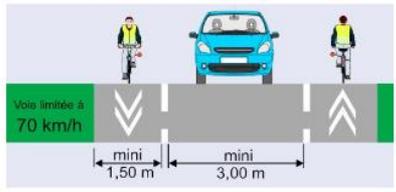
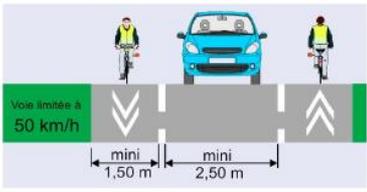


# Les Chaussées à Voie Centrale Banalisée



Début et fin de CVCB	Nécessité d'une <b>bonne transition</b> entre les aménagements - en sortie de carrefour - en section courante (plateau, écluse,...)
Rive	<b>Bonne qualité de roulement</b> Revêtement distinct de la voie centrale
Marquage au sol	Délimitation par un marquage T2 3U  <b>Figure vélo proscrite</b> (confusion avec une bande cyclable) mais chevrons possibles
Largeur de voie indicative	Nature du trafic, volume et emprise influent sur les dimensions Dans tous les cas, la rive s'approchera de 1,50m

## Qu'est-ce que c'est ?



Chaussée sans marquage axial dont avec lignes de rive de chaque côté.

Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur l'accotement appelée rive. C'est un aménagement de compromis adapté aux profils en travers contraints permettant de matérialiser un espace de circulation délimité pour les cyclistes, mais restant franchissable par les voitures et poids-lourds lors des croisements. .



# Les voies vertes

- ◆ Largeur préconisée :
  - Entre 3 et 5m
- ◆ Conception :
  - Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (si présence du panneau M4y )
    - Voies ferrées déclassées
    - Chemins forestiers
    - Traversées de parcs
    - Chemins de halage
    - ...
  - Eviter les pentes supérieures à 3 %



C115



## Qu'est-ce que c'est ?

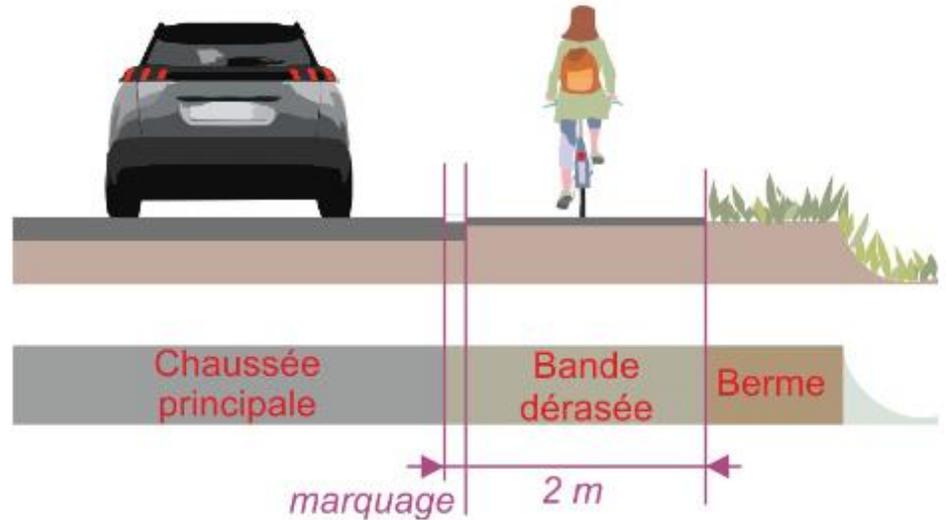
Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers

Séparées des circulations motorisées, les voies vertes se situent dans un environnement varié, tantôt urbain, tantôt rural, dans des parcs ou des espaces naturels.



# La bande dérasée de droite

- volume de trafic motorisé inférieur à **4 0000**
- volume de trafic cycliste constaté ou souhaité inférieur à **750** cyclistes/jour
- largeur roulable hors marquage de **2 m** recommandée.



## Qu'est-ce que c'est ?

La bande dérasée de droite est une bande contiguë à la chaussée, dégagée de tout obstacle, comprenant une surlargeur de chaussée supportant le marquage, complétée d'un espace stabilisé, revêtu ou non.

Elle est bordée d'une berme engazonnée ou d'un trottoir et assure différentes fonctions :

- sécurité, en permettant la récupération de véhicules déviant de leur trajectoire normale ou encore l'évitement de collisions par déport latéral
- facilitation de l'arrêt d'un véhicule
- circulation des piétons
- facilitation des opérations d'entretiens de la route et ses dépendances



## La vélorue



### ***Qu'est-ce que c'est ?***

La vélorue est une chaussée ouverte à la circulation motorisée, faisant partie, dans le réseau cyclable, du réseau structurant, et, dans le réseau motorisé, du réseau local. Le trafic motorisé y est significativement faible (recommandation : inférieure à 2000) et la vitesse y est réduite (30 km/h).

- Trajectoire matérialisée pour les cyclistes
- Revêtement différent au centre de la chaussée et à l'extérieure (bandes d'environ 40-70cm sur l'extérieur de la chaussée)
- Signalisation verticale à l'entrée de la section



## La zone 30

La LOM (24 déc. 2019) vient modifier l'article 228-2 du code de l'environnement :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, 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. »



➔ **Calibrer le profil d'une rue en zone 30 est important : la vitesse pratiquée par les véhicules dépend en grande partie du contexte, mais aussi de la largeur de la voie de circulation.**

Les points principaux à prendre en compte :

- la signalisation de la zone
- la gestion des intersections et des priorités
- l'aménagement de l'entrée et de la sortie
- le traitement de la section courante pour rééquilibrer les usages entre une fonction de circulation et les usages de la vie locale
- la possibilité d'aménager des éléments ponctuels de modération de la vitesse



## Choix d'enrobés pour certaines zones particulières (patrimoine, zones naturelles)



Espaces naturels protégés :

Les revêtements drainants (bétons et enrobés) peuvent constituer une piste pour certains secteurs, dans la mesure où ils permettent de conserver la perméabilité des sols et restent assez roulants.

Sections situées dans des zones sensibles en termes de patrimoine architectural :

- Bétons désactivés présentant des teintes variées (gris, noir, blanc, beige, jaune, orange, rose, etc...)
- Enrobés bitumineux à liant transparent qui laissent apercevoir les cailloux, rappelant ainsi des allées gravillonnées.



# Le SN3V

## Schéma national des véloroutes et voies vertes

Le Schéma national des véloroutes au 1er janvier 2021 :

- 25 587 km inscrits
- 58 itinéraires inscrits, dont 10 EuroVelo
- 18 848 km ouverts (74 %), dont 45 % en site propre
- 1 241 km ouverts en 2020, dont 31 % en site propre
- 6 739 km d'itinéraires nationaux à réaliser pour 2030





## Les événements à venir



- **mai** : 4<sup>ème</sup> appel à projets du Fonds Mobilités Actives

*AAP destiné à soutenir financièrement les maîtres d'ouvrage publics dans leurs projets de pérennisation des pistes cyclables de transition, de réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et de résorption de discontinuités d'itinéraires. N.B. : annonce des lauréats en fin déc. 2021 / début janv. 2022.*

- **31 mai** : Séminaire « stationnement vélo » organisé par le DRIEAT

*Présentation des solutions techniques, des financements existants, et de retours d'expérience autour du stationnement vélo.*

- **1<sup>er</sup> juin** : Flashmob – Le « qui fait quoi ? » de la mobilité en Ile-de-France

*Informations et échanges sur la gouvernance francilienne de la mobilité, sur le même format : présentation de 10-15 minutes puis réponse à vos questions et discussion pour le temps restant.*

- **1<sup>er</sup> mai – 30 juin** : Mai à vélo

*Rassemblement et mise en valeur de toutes les actions entreprises localement, sur tout le territoire, pour promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics. Mai à Vélo vous propose des outils pour vous guider dans la réflexion, l'organisation et la promotion autour de votre événement.*



**Merci de votre participation**

[iledefrance@francemobilites.fr](mailto:iledefrance@francemobilites.fr)

<https://www.francemobilites.fr/regions/ile-france>