



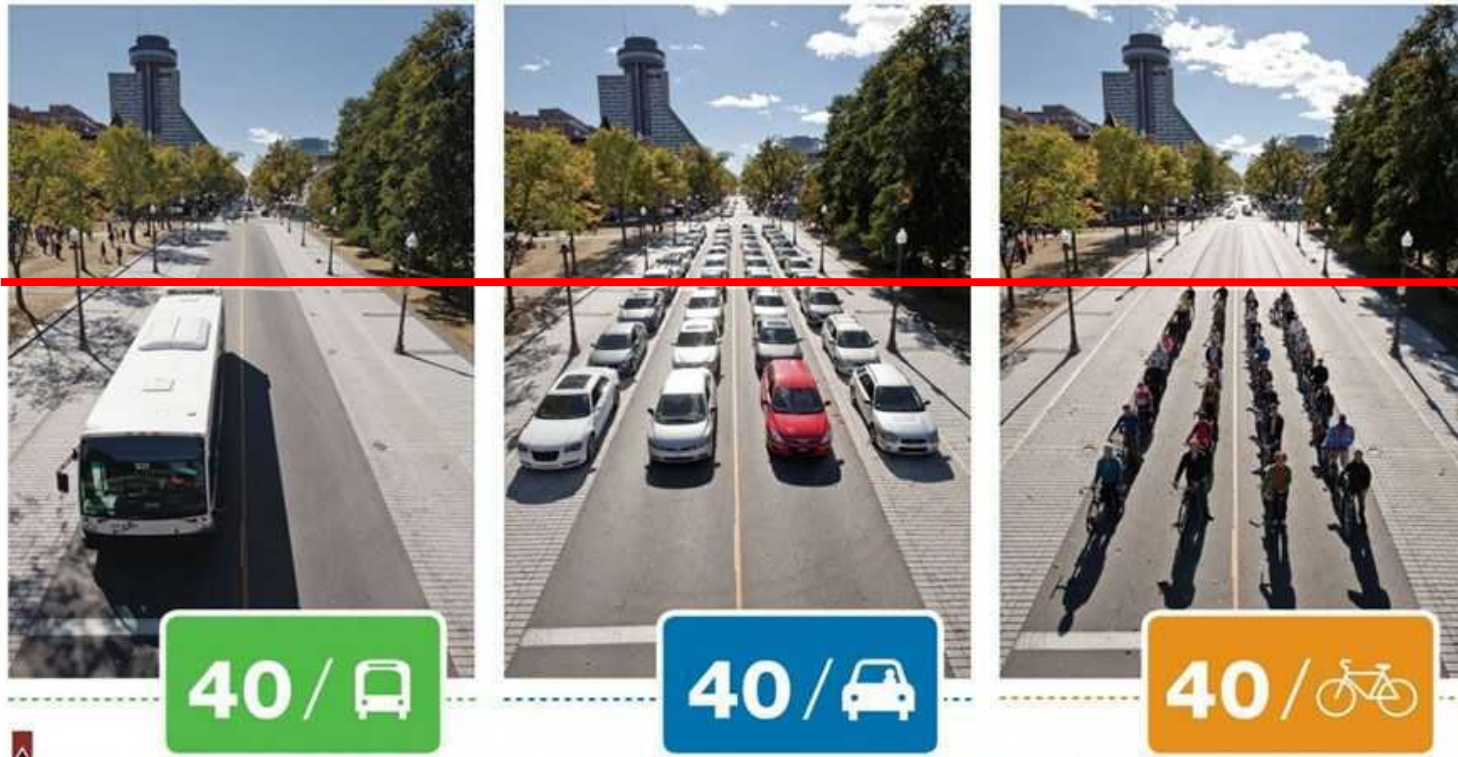
Développer les modes actifs en Corse

Plan d'Actions pour les Mobilités Actives



Enjeux des modes actifs

*58% des actifs corses travaillent dans leur commune de résidence
mais 80% vont travailler en voiture (INSEE 2013)*



Écologie, Santé, Économie ⇒ Qualité de Vie

Exemple de réaménagement des quais du Rhône à Lyon



Avant



Depuis 2008

Piétonisation du cours de la Liberté à Dijon en passant par une phase « bus »



1940



1990



2010

Pertinence du vélo comme offre touristique / loisir

- Le touriste à vélo est **plus dépensier** que la moyenne
- France = **1^e destination mondiale** pour **itinérance à vélo**
- **Activité physique n°2** des français après la marche



Réseau européen des véloroute



-  EuroVelo 1 - Véloroute de l'Atlantique
-  EuroVelo 2 - Véloroute des capitales
-  EuroVelo 3 - Véloroute des pèlerins
-  EuroVelo 4 - Véloroute de l'Europe centrale
-  EuroVelo 5 - Via Romea Francigena
-  EuroVelo 6 - Atlantique - Mer Noire
-  EuroVelo 7 - Véloroute du soleil
-  EuroVelo 8 - Véloroute de la Méditerranée
-  EuroVelo 9 - Baltique - Adriatique
-  EuroVelo 10 - Véloroute de la Baltique
-  EuroVelo 11 - Véloroute de l'Europe de l'Est
-  EuroVelo 12 - Véloroute de l'Europe de l'Est
-  EuroVelo 13 - Véloroute du Rideau de Fer
-  EuroVelo 15 - Véloroute Rhin
-  EuroVelo 17 - Véloroute du Rhône

Cadre Corse PADDUC adopté AC

PADD :

Pour le réseau routier, « inclure systématiquement des voies de circulation dédiées aux modes de déplacements [...] doux »

SRIT :

« A côté de la marche qui doit être facilitée dans les secteurs urbanisés denses, le vélo doit être développé au niveau de l'ensemble des agglomérations »

Axe stratégique 10 : développement d'itinéraires cyclables

Carte n°5 - Itinéraires cyclables (Axe stratégique 10)



« 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 sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du PDU, lorsqu'il existe »

Article L.228-2 du code de l'environnement

Risques : Instabilité juridique du projet => peut remettre en cause la faisabilité budgétaire de l'opération et engager la responsabilité pénale du maire
Ex : jurisprudences à Marseille, Valence, Lille, ...



Piste cyclable illégale boulevard d'Athènes (aménagement annulé en TA et en appel).

Schéma directeur des modes actifs

A inscrire dans PDU ou PLU => devient opposable
Comprend un plan pluriannuel d'investissement

Zone à forte déclivité



- Voie mixte piétons-cycles**
- Axe principal
 - Pénétrantes Est/Ouest
- Topographie**
- Courbes de niveau
 - Zone à forte déclivité

Schéma directeur des pistes cyclables de la ville de Bastia



Politique cyclable = créer un système vélo

■ Aménagements cyclables dédiés



Bande cyclable



Piste cyclable

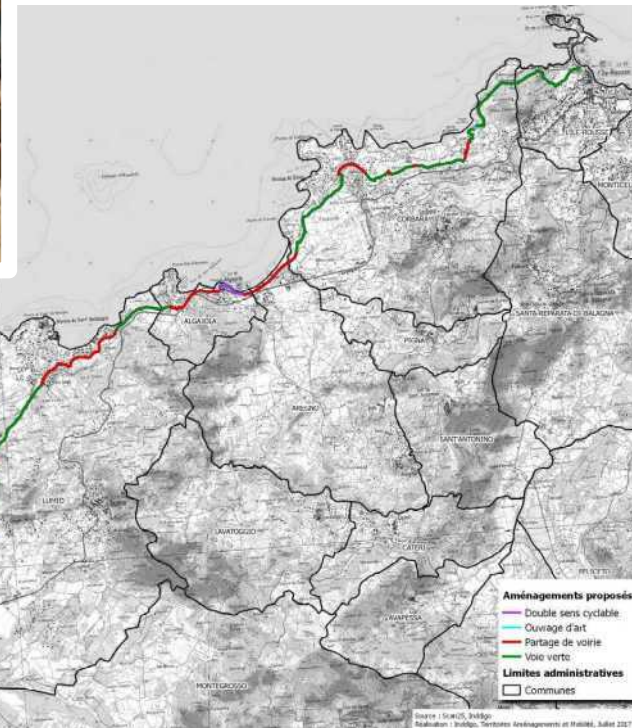


Double-sens cyclable

■ Aménagements doux ruraux : voie verte



Projet de voie verte : Calvi – Ile Rousse



Voie verte en travaux : Spassi Mare à Bastia



Exemples de voie douce : Caterragio-plage à Aleria

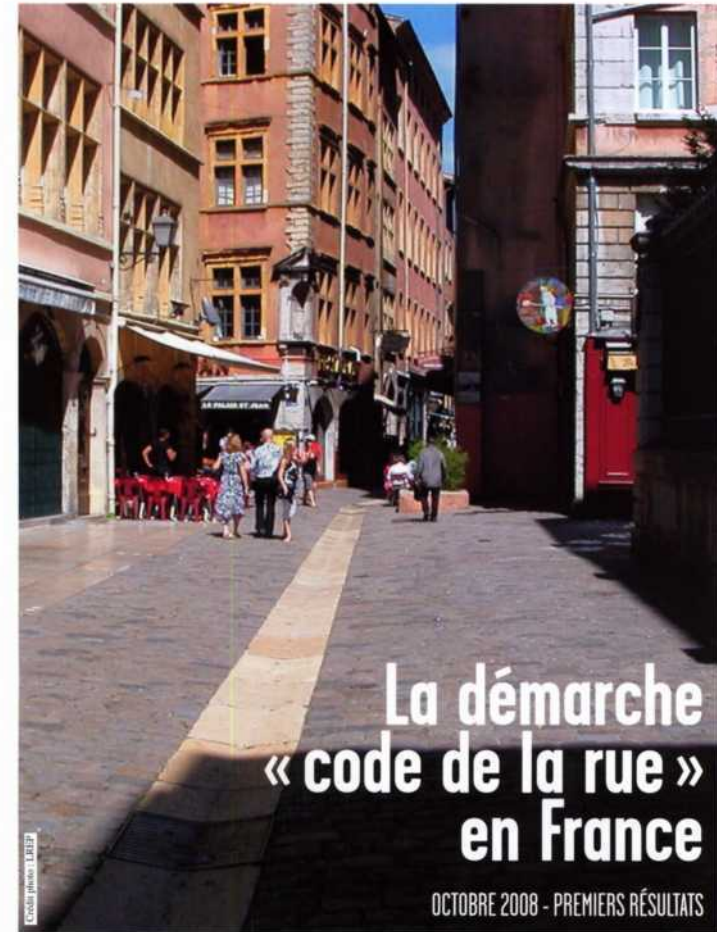


- Aménagement négocié lors de la cession de la route
- Fort succès (résidents et touristes)



Des évolutions déjà engagées

- **1984** - Programme « Ville plus sûre, quartiers sans accident »
- **1990** - Décret 50 en ville, Zone 30
- **2006** - Lancement de la démarche du code de la rue



• la démarche du code de la rue

1) Décret 2008-754 du 30/07/2008

Évolutions du code de la route

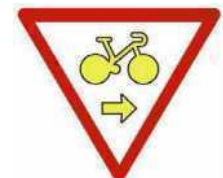
- Introduction du principe de prudence du plus fort par rapport au plus faible
- Introduction réglementaire de la zone de rencontre (entre aire piétonne et zone 30)
- Généralisation du double sens cyclable dans les zones de rencontre et zones 30



2) Décret 2010-1390 du 12/11/2010

Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables

- Traversées des piétons (précisions et renforcement des droits du piéton)
- Règles d'usage des trottoirs (réglementation du « trottoir traversant »)
- Mise en cohérence de divers articles du CR sur la priorité du piéton dans les zones de rencontre et les aires piétonnes.
- Cédez le passage cycliste aux feux (arrêté d'application 12/01/2012)

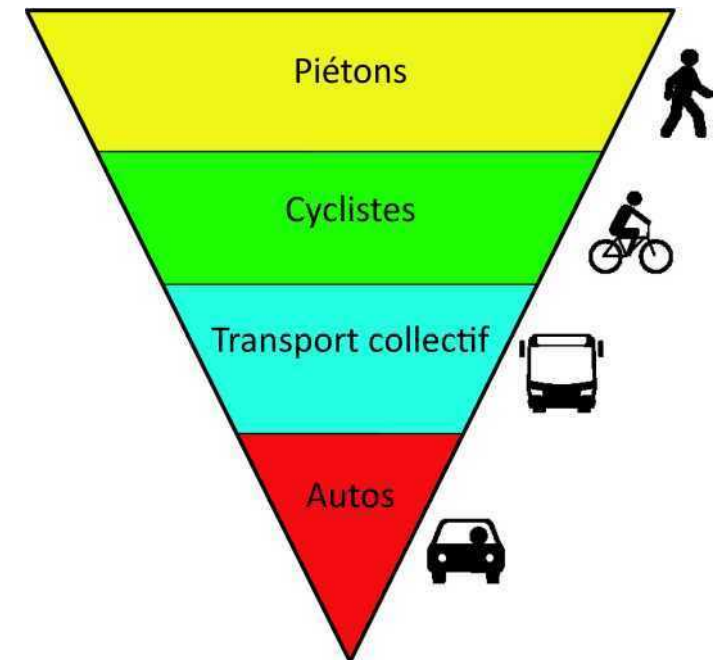


Le principe de prudence

Art R.412-6 du code de la route :

L'automobiliste "doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation.

Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables."



Traversée des piétons

" Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton engagé régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre."



La zone 30



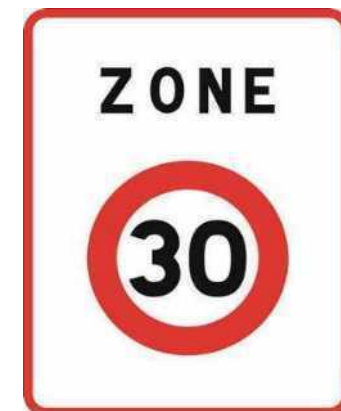
évolution 2008

- Vitesse maximum autorisée : 30 km/h
- Règles de priorité « identiques » à celles des axes à 50 km/h
- Règle générale : circulation à double sens des cyclistes (**D.S.C. généralisé**)
- L'ensemble de la zone est **aménagé de façon cohérente** avec la limitation de vitesse applicable
- Aménagement avec trottoirs « accessibles » (largeur minimale dégagée de tout obstacle 1,40m) et chaussée « classique »



Zone 30 : améliorer la perception du statut de la voirie

Une lisibilité renforcée par un marquage facultatif, complémentaire, en entrée de zone de rencontre



Concilier accessibilité, lisibilité et règle des 50 m

Zone 30 : améliorer la perception du statut de la voirie



Zone 30 : améliorer la perception du statut de la voirie

Une lisibilité renforcée par un marquage facultatif, complémentaire, en entrée de zone de rencontre

Dans les grands quartiers en zones 30 : possibilité de rappel par marquage au sol seul de la vitesse à 30 km/h sous forme d'ellipse blanche



La zone de rencontre



- Ouverte à tous les modes de transport
- **Priorité au piéton** pouvant circuler sur toute la largeur
- Vitesse maximum autorisée : 20 km/h
- Règle générale : circulation à double sens des cyclistes (**D.S.C. généralisé**)
- L'ensemble de la zone **est aménagé de façon cohérente** avec la limitation de vitesse applicable
- Emplacements de stationnement marqués
- Aménagement accessible (espaces continus de 1,40m) et chaussée « non classique »



Exemples de zone de rencontre : ville génoise d'Ajaccio



Bonne appropriation de la chaussée par les piétons mais encore beaucoup de véhicules (circulation ou stationnement)

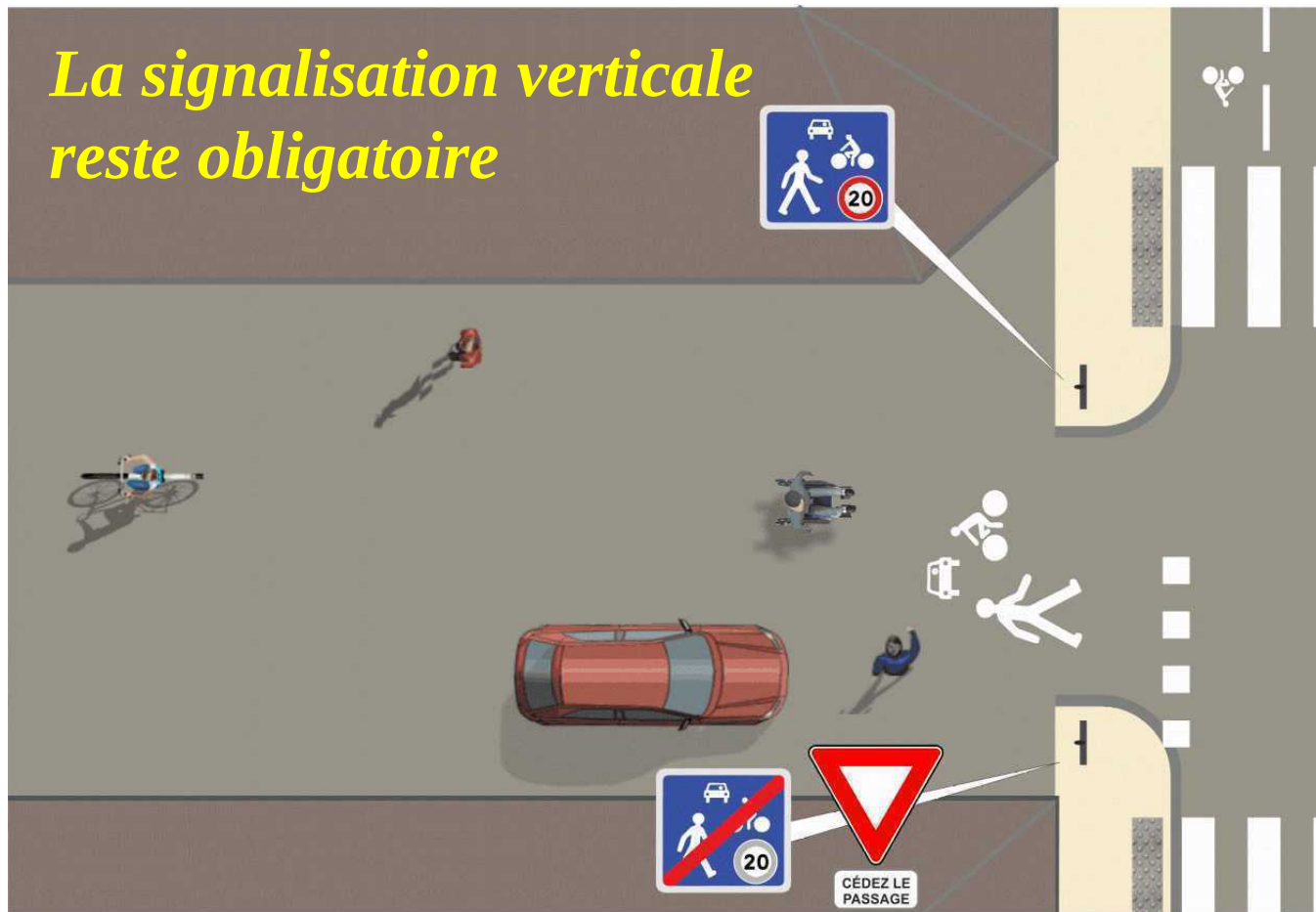


Zone de rencontre : améliorer la perception du statut de la voirie

Une lisibilité renforcée par un marquage facultatif, complémentaire, en entrée de zone de rencontre



La signalisation verticale reste obligatoire



L'aire piétonne



C'est une zone affectée au piéton

- Le piéton est prioritaire
- Elle peut être **temporaire** ou permanente
- Les vélos y sont admis sans gêner le piéton
- Sur autorisation présence de véhicules liés à la desserte
- **Le stationnement des voitures y est interdit**
- Vitesse de tous les véhicules au pas



Exemples d'aires piétonnes : piétonisation de la rue Napoléon à Bastia



Exemples d'aires piétonnes : Pigna, village piéton (114 habitants)



PIGNA VILLAGE
PIÉTON

(Arrêté municipal N°3 du 26 mai 2009)
Parking privé visiteurs payant

2 €

Paielement Carte bleue ou pièce



« pour 2 € par jour, ça ne vaut pas la peine de s'embêter à chercher à se garer »

Marquage d'animation



Constat et objectifs :

- Zone de rencontre et aire piétonne ne sont pas dédiées au trafic de transit, ce sont des espaces où vie locale et piétons sont ou doivent être privilégiés
- Reprendre le profil en travers est coûteux

Souhait d'exprimer plus fortement la vie locale et piétonne et d'encadrer une nouvelle liberté pour collectivités et EPCI

Une possibilité nouvelle : le marquage d'animation (ni signalisation, ni publicité) avec respect des normes de glissance et couleur différente du marquage classique (ni blanc, bleu, jaune, rouge)

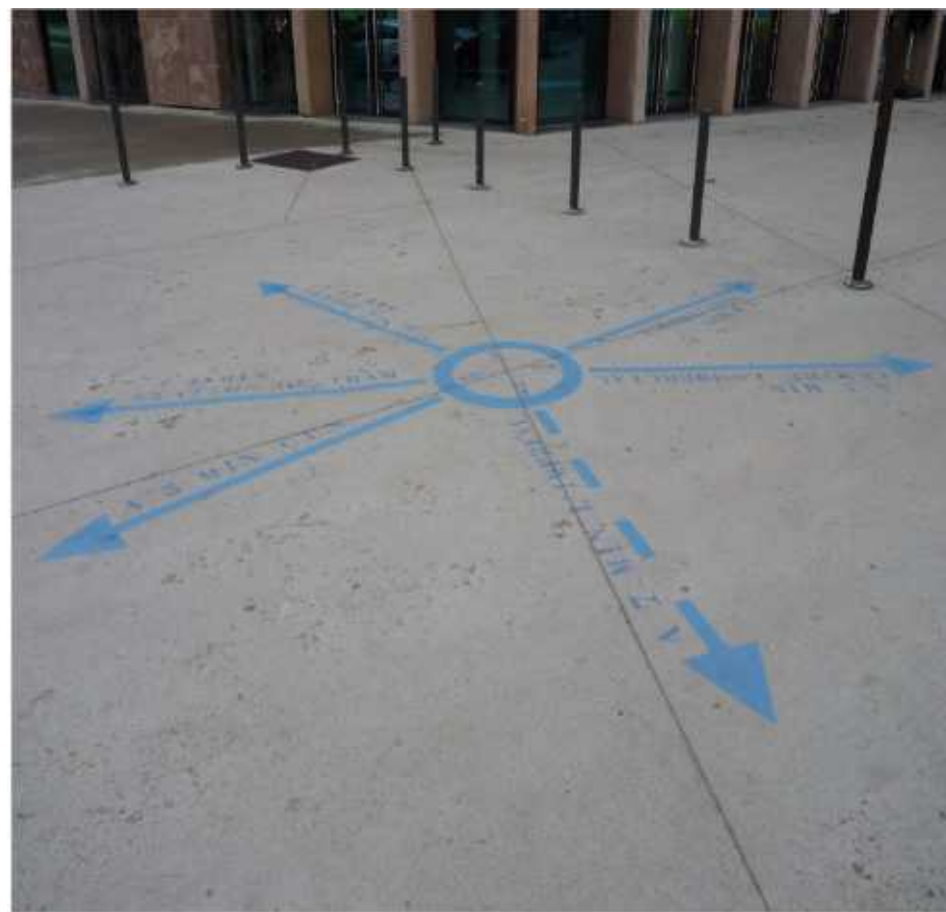
Améliorer la perception du statut de la voirie

Marquage d'animation en aire piétonne ou zone de rencontre



Améliorer la perception du statut de la voirie

Marquage d'animation en aire piétonne ou zone de rencontre



Exemples d'aires piétonnes : piétonisation à Strasbourg



Aménager une aire piétonne sans toucher à l'infrastructure = réduction des coûts

Rue du jeu des enfants à Strasbourg

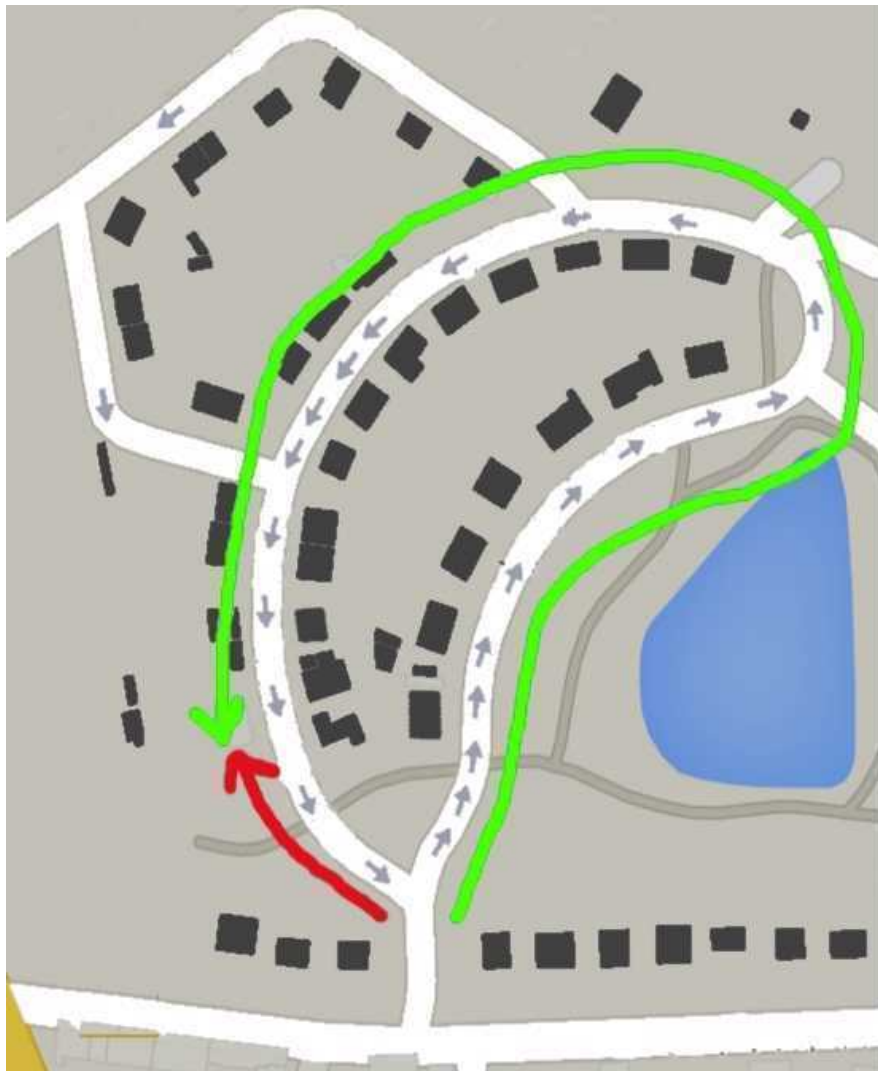


Le double sens cyclable

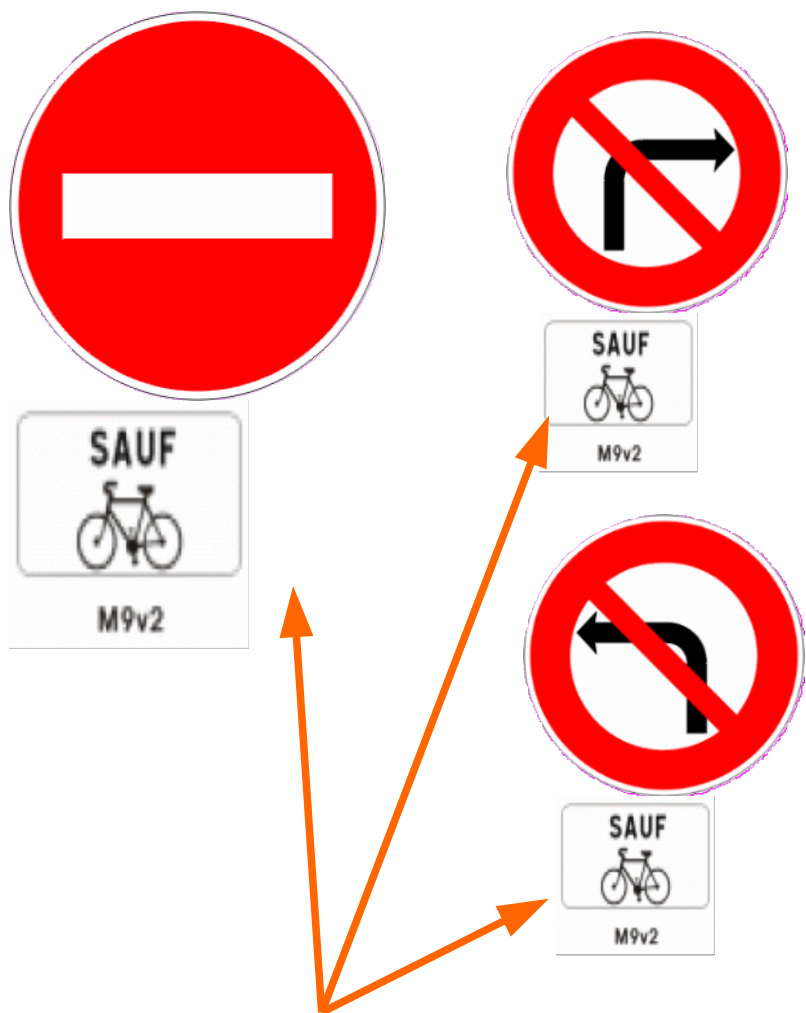
C'est une voie à double sens dont un sens est réservé aux cyclistes



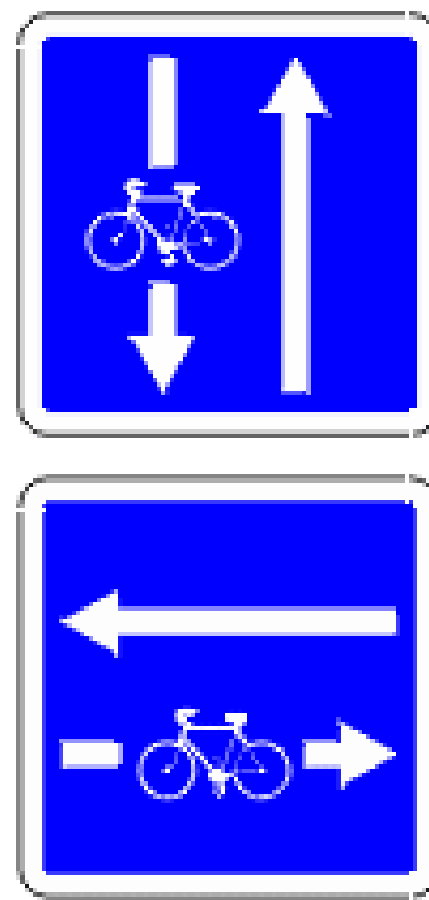
Le double sens cyclable



Le double sens cyclable



Nécessaires



Facultatifs

Le double sens cyclable

Le double sens cyclable (DSC) devient la règle générale dans toutes les voies à sens unique limitées à 30km/h ou moins



Zone de rencontre



Zone 30

Code de la rue - 07/2008



Aire piétonne



Rue limitée à 30

évolution PAMA – 07/2015

Les zones de circulation apaisées

EQUILIBRE ENTRE LA VIE LOCALE ET LA CIRCULATION DES VÉHICULES MOTORISÉS

En milieu urbain, les voiries ont le plus souvent deux types de fonctions à remplir de façon concomitante : les fonctions qui concernent la vie locale et celles qui sont liées à la circulation des véhicules motorisés. Le schéma suivant présente les équilibres entre ces deux types de fonctions pour les différents statuts de voiries proposés.

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Equilibre vie locale fonction circulatoire	 Vie locale	 Vie locale	 Circulation	 Circulation	 Circulation

Zones à circulation apaisée

Recueil de fiches



<http://www.certu-catalogue.fr/plan-d-actions-pour-les-mobilites-actives-pama.html>

Fiches en téléchargement gratuit

-  Pack : la série de fiche complète [Télécharger *](#)
- n°00 Décret 2015-808 du 02 juillet 2015 [Télécharger *](#)
- n°01 plus de cohérence dans le déploiement du double-sens cyclable dans les voies limitées [Télécharger *](#)
- n°02 Limitation de l'accès au sas cycliste pour les cyclomoteurs [Télécharger *](#)
- n°03 Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons par un meilleur positionnement du cycliste sur la chaussée [Télécharger *](#)
- n°04 Améliorer la sécurité du cycliste en matérialisant son positionnement sur la chaussée [Télécharger *](#)
- n°05 L'extension du domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste au feu [Télécharger *](#)
- n°06 La traversée cycliste contiguë au passage piéton et gérée par feux [Télécharger *](#)
- n°07 La chaussée à voie centrale banalisée légalisée en milieu urbain [Télécharger *](#)
- n°08 Mieux faire respecter les cheminements piétons et les aménagements cyclables [Télécharger *](#)
- n°09 Permettre le chevauchement de la ligne continue pour doubler un cycliste [Télécharger *](#)
- n°10 Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité -MISE A JOUR MAI 2016 [Télécharger *](#)
- n°11 Sécurisation juridique de la généralisation du 30 km/h pour tout ou partie de la voirie d'une commune [Télécharger *](#)
- n°12 Possibilité du sas cycliste sans bande d'accès [Télécharger *](#)
- n°13 Céder le passage cycliste feu rouge [Télécharger *](#)
- n°14 Marquage des trajectoires matérialisées pour les cycles [Télécharger *](#)
- n°15 Passages piétons spécifiques PPS [Télécharger *](#)
- n°16 : Les nouveaux marquages possibles dans les zones 30 [Télécharger *](#)
- n°17 : Les nouveaux marquages possibles en entrée de zone de rencontre [Télécharger *](#)
- n°18 : Les nouveaux marquages possibles en entrée d'aire piétonne [Télécharger *](#)

Ce n'est qu'une partie du plan d'action sur les mobilités actives

1. Intermodalité TC – modes actifs
- 2. Partage de l'espace public – sécurité**
3. Enjeux économiques du vélo
4. Liens avec urbanisme et logement
5. Itinéraires de loisir et tourisme
6. Bienfaits de la marche et du vélo

- **partage de l'espace public,**
 - **développement des modes actifs**
- assurer la sécurité des déplacements de tous les usagers
 - générer des coûts modérés pour les collectivités
 - ouvrir des possibilités, laisser la liberté de choix aux collectivités (évolutions ou statu quo)
 - maintenir le principe d'homogénéité sur le territoire, tout en tenant compte de sa diversité
 - donner une assise légale aux pratiques éprouvées

Art. L. 2213-1-1. du Code Général des Collectivités Territoriales*

« Sans préjudice de l'article L. 2213-1, le maire peut, par arrêté motivé, **fixer pour tout ou partie des voies** de l'agglomération ouvertes à la circulation publique **une vitesse maximale autorisée inférieure** à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.. »

*Modifié par loi de transition énergétique pour une croissance verte du 22 juillet 2015 (article 47)

Comment signaler si on généralise ?

FICHE n°11

Plusieurs possibilités :

- multiplication de grandes zones



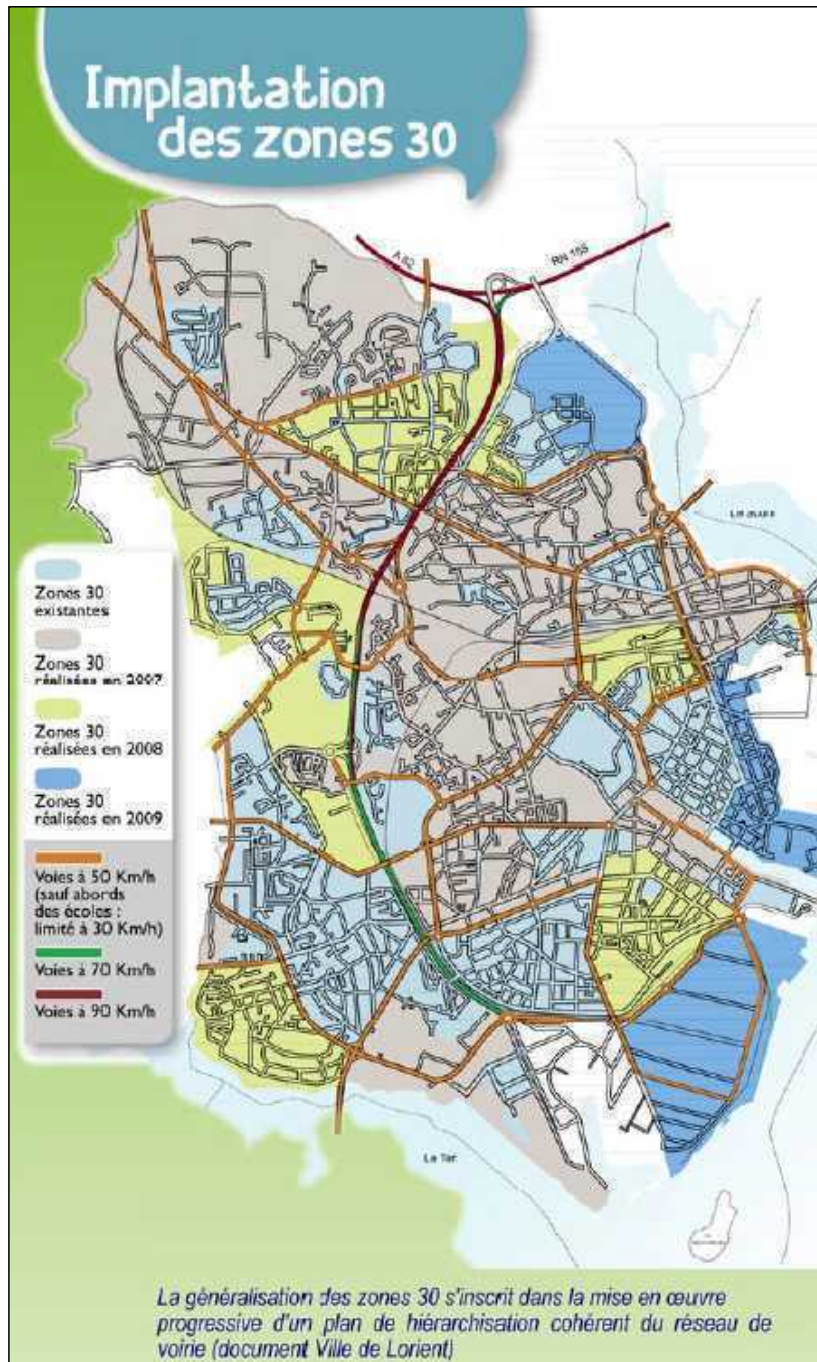
- une grande Z30 ou ZR avec des axes à 50 à l'intérieur



Rappel : pour abaisser la vitesse d'une route (rue) à grande circulation il faut l'avis conforme du préfet

l'exemple de Lorient

58 000 habitants

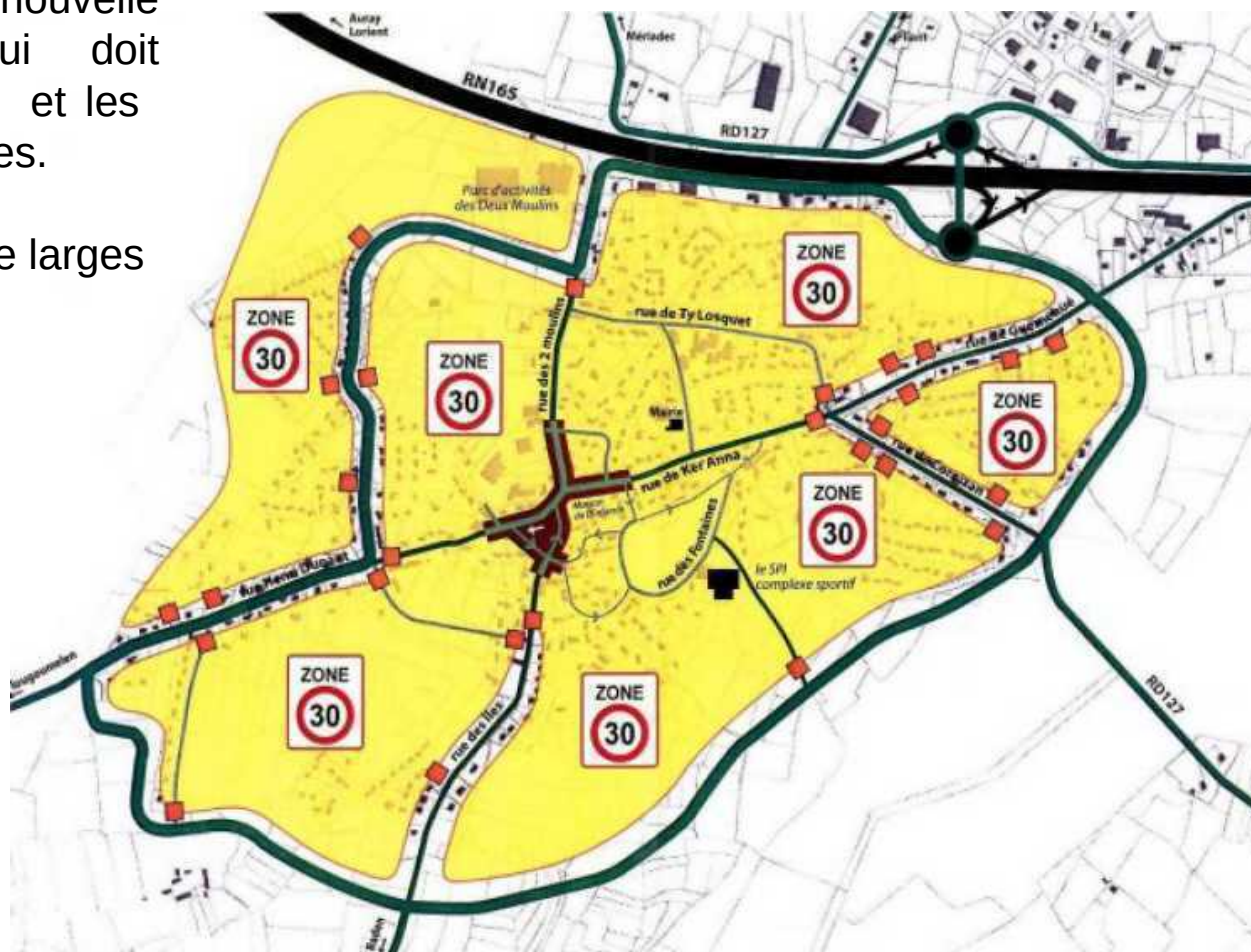


Ploeren : le bourg des circulations apaisées

6 204 habitants

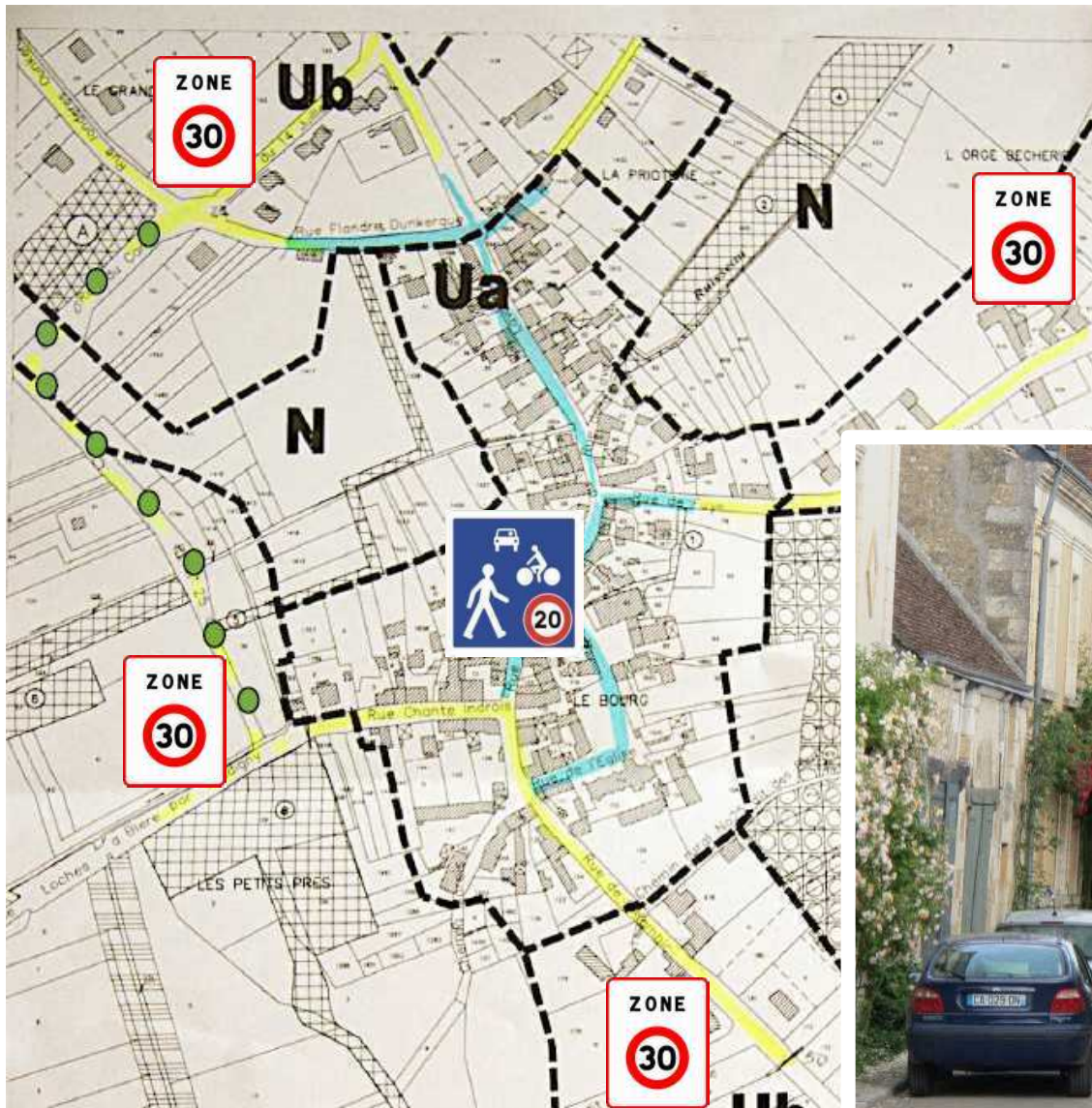
Objectif P.A.D.D. : mise en place d'une nouvelle organisation de l'espace public, qui doit privilégier la sécurité, la convivialité et les déplacements des piétons et des cyclistes.

Plan de sécurité et de circulation avec de larges zones 30 et zones de rencontre



Chedigny (17) : le village jardin

590 habitants



Création de l'arrêt ou stationnement « très gênant » à 135€

FICHE n°8

- sur les passages piétons
- sur les 5.00 m précédant les passages piétons (y compris en pleine voie). *Cette règle ne s'applique pas sur les places matérialisées.*
- sur les trottoirs
- sur les bandes et pistes cyclables, ou sur les voies vertes
- devant les bouches d'incendie
- devant les bandes d'éveil et de vigilance, prévues pour les personnes aveugles ou mal voyantes.
- devant les feux ou panneaux, lorsque le gabarit du véhicule peut les masquer
- sur les voies bus, sur les places de stationnement réservées aux personnes porteuses de handicap ou aux transports de fonds

Décret « Pama » du 2 juillet 2015

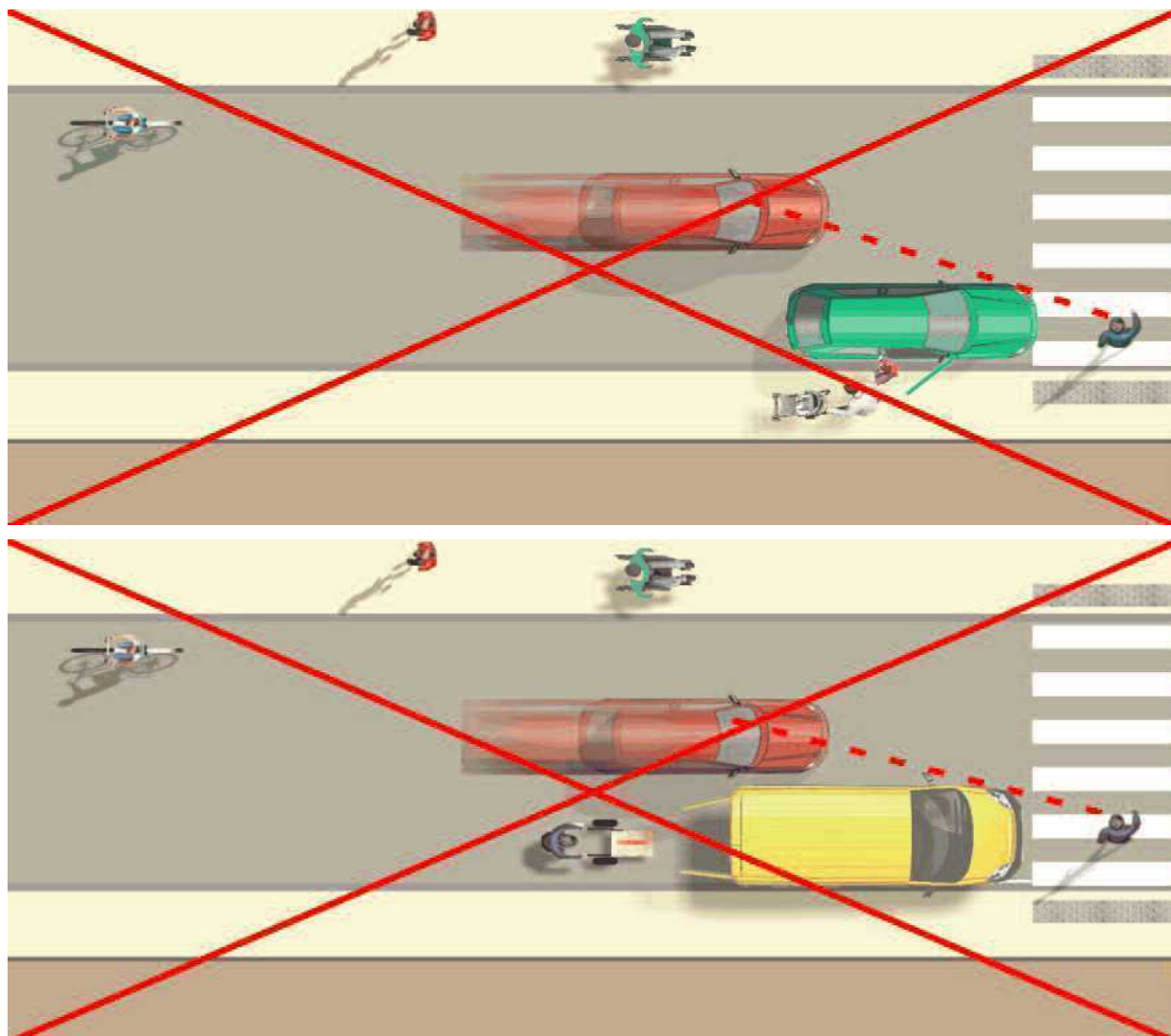
Création de l'arrêt ou stationnement « très gênant » à 135€



Qu'est-ce qui est le plus inacceptable ?
Une amende de 135 euros ou le maintien d'une telle situation...

Création de l'arrêt ou stationnement « très gênant » à 135€

FICHE n°3

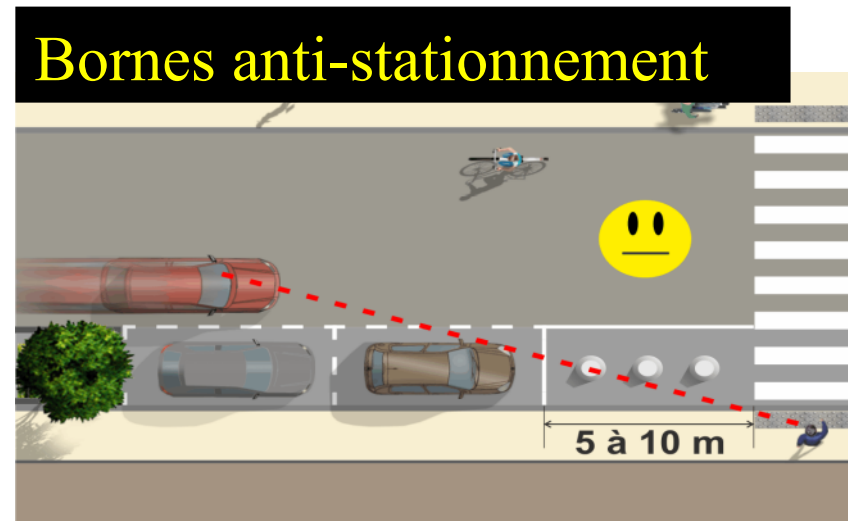
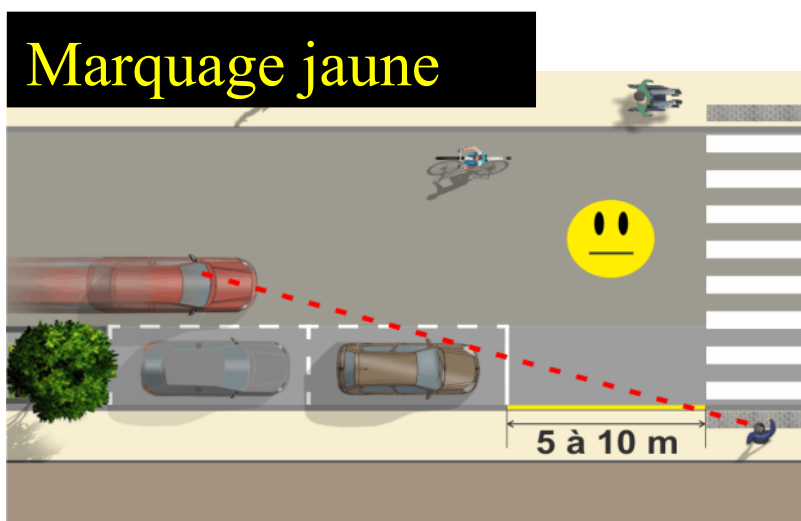
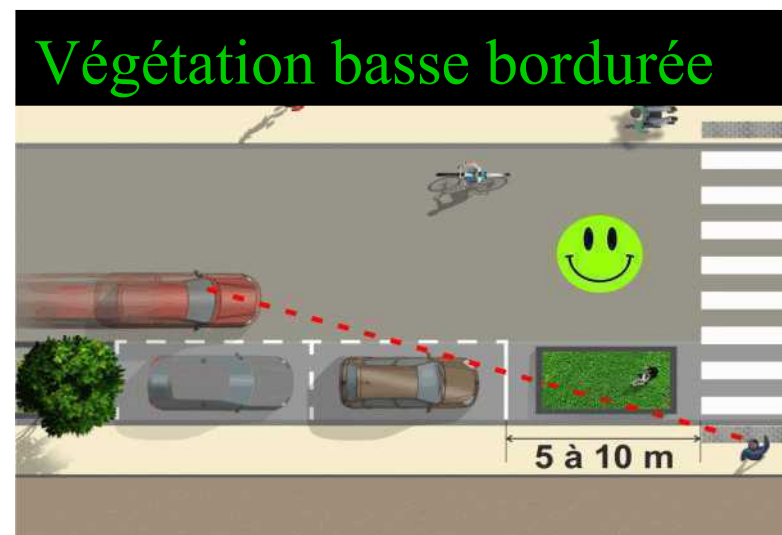
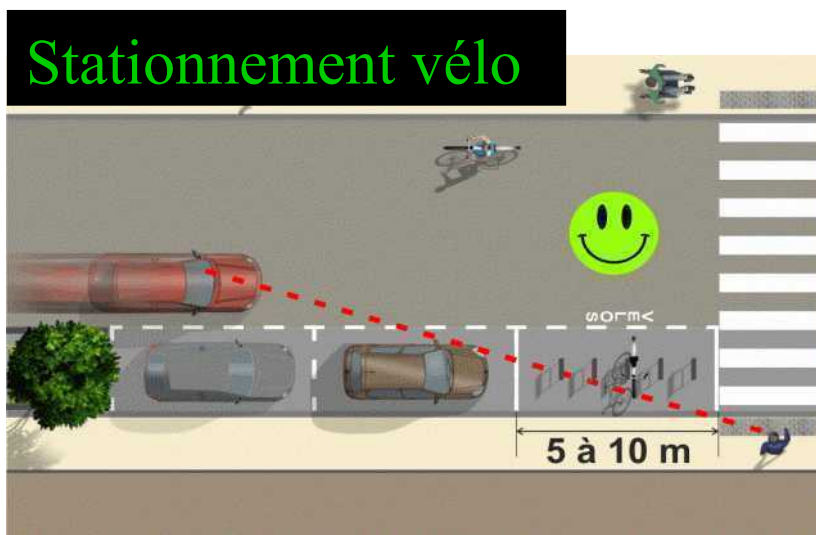


Pleine chaussée :
très gênant 135 €
(code de la route)

Recommandation de neutralisation du stationnement en amont du passage piéton

FICHE n°10

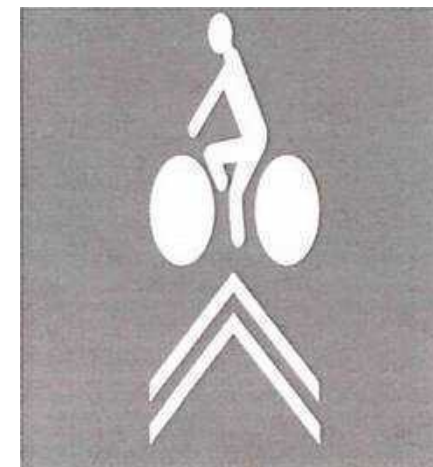
- Interventions légères (reprise de l'existant)



Officialisation de la trajectoire matérialisée pour cyclistes

- La « trajectoire matérialisée » pour les cyclistes est officialisée

Marquages relatifs aux cyclistes



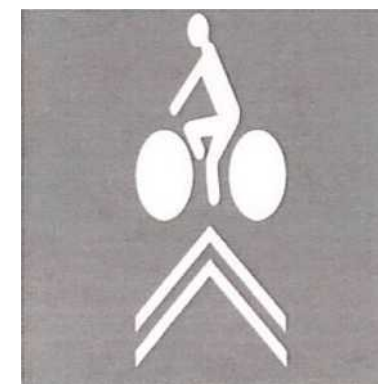
FICHE n°4
FICHE n°14

arrêté « Pama » du 23 septembre 2015

Officialisation de la trajectoire matérialisée pour cyclistes

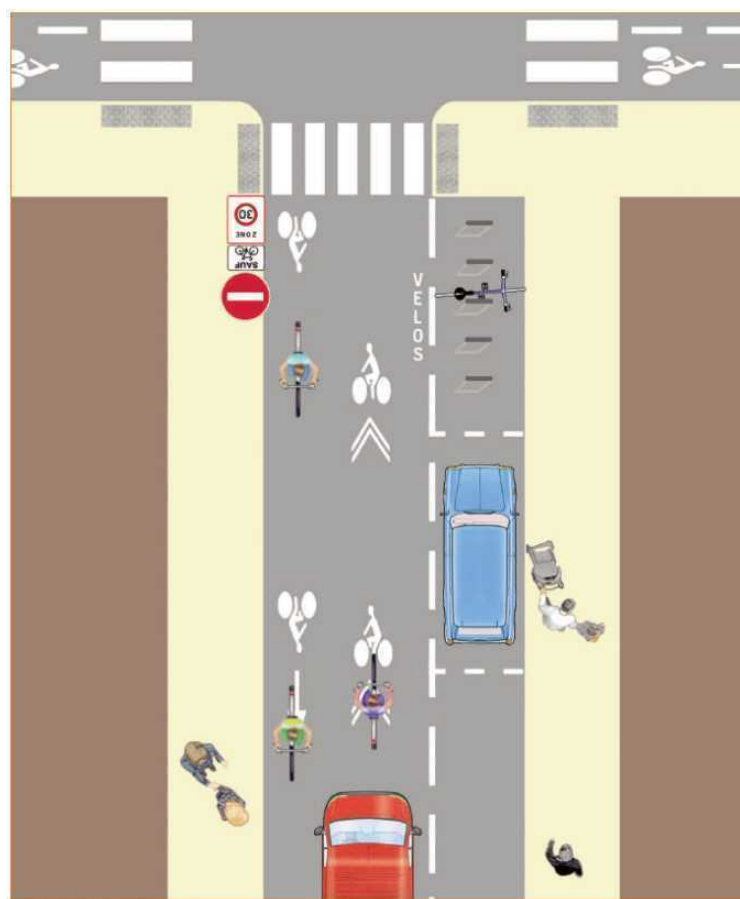
Marquage indicatif des trajectoires cyclistes en carrefour

FICHE n°4
FICHE n°14



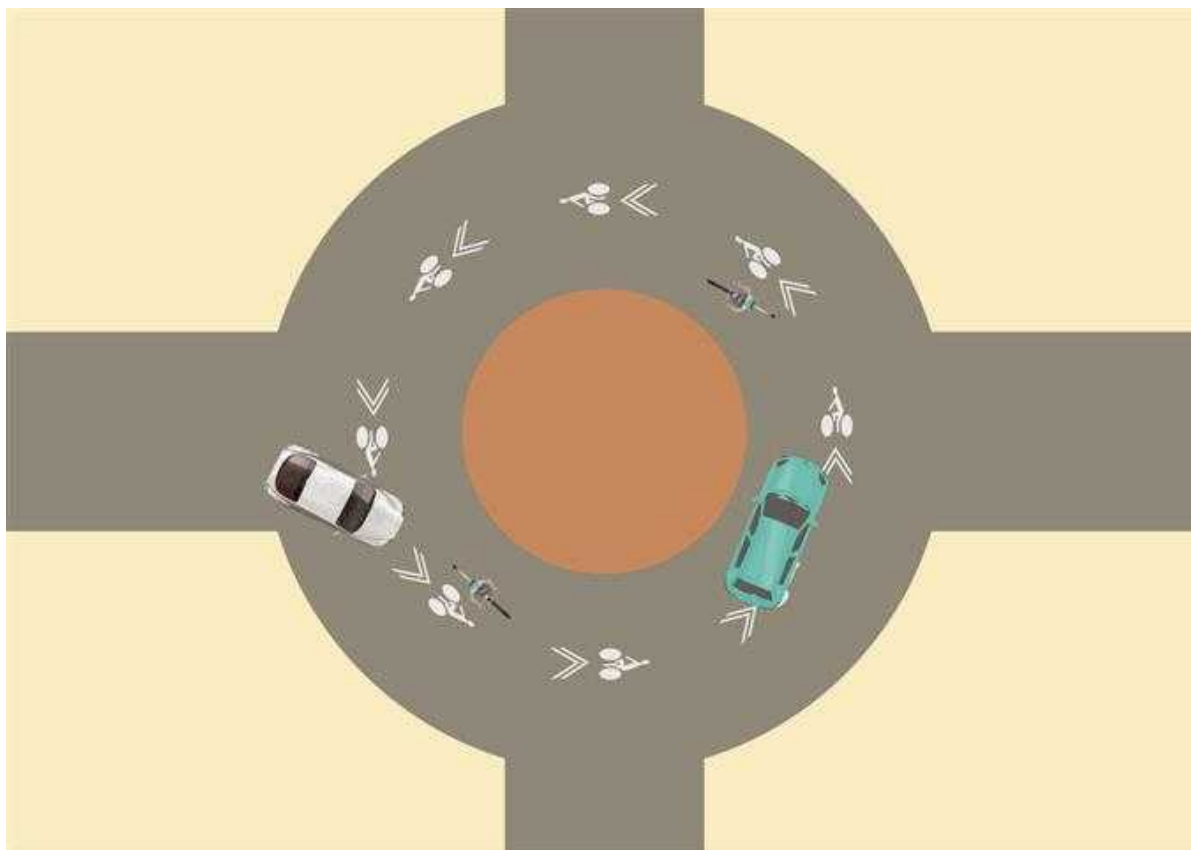
Officialisation de la trajectoire matérialisée pour cyclistes

Marquage indicatif de positionnement du cycliste en section courante



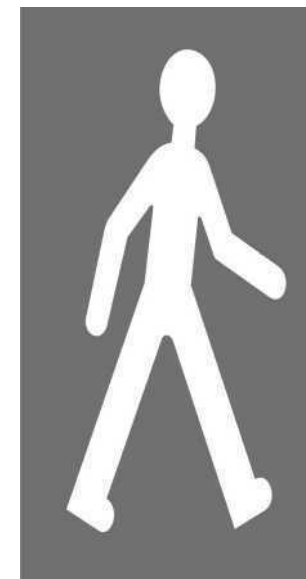
Officialisation de la trajectoire matérialisée pour cyclistes

Marquage indicatif de positionnement du cycliste sur l'anneau du giratoire



Améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes

Législation de la figurine indicative piéton :
utilisation possible, combinée avec figurine vélos pour
les traversées de voie verte



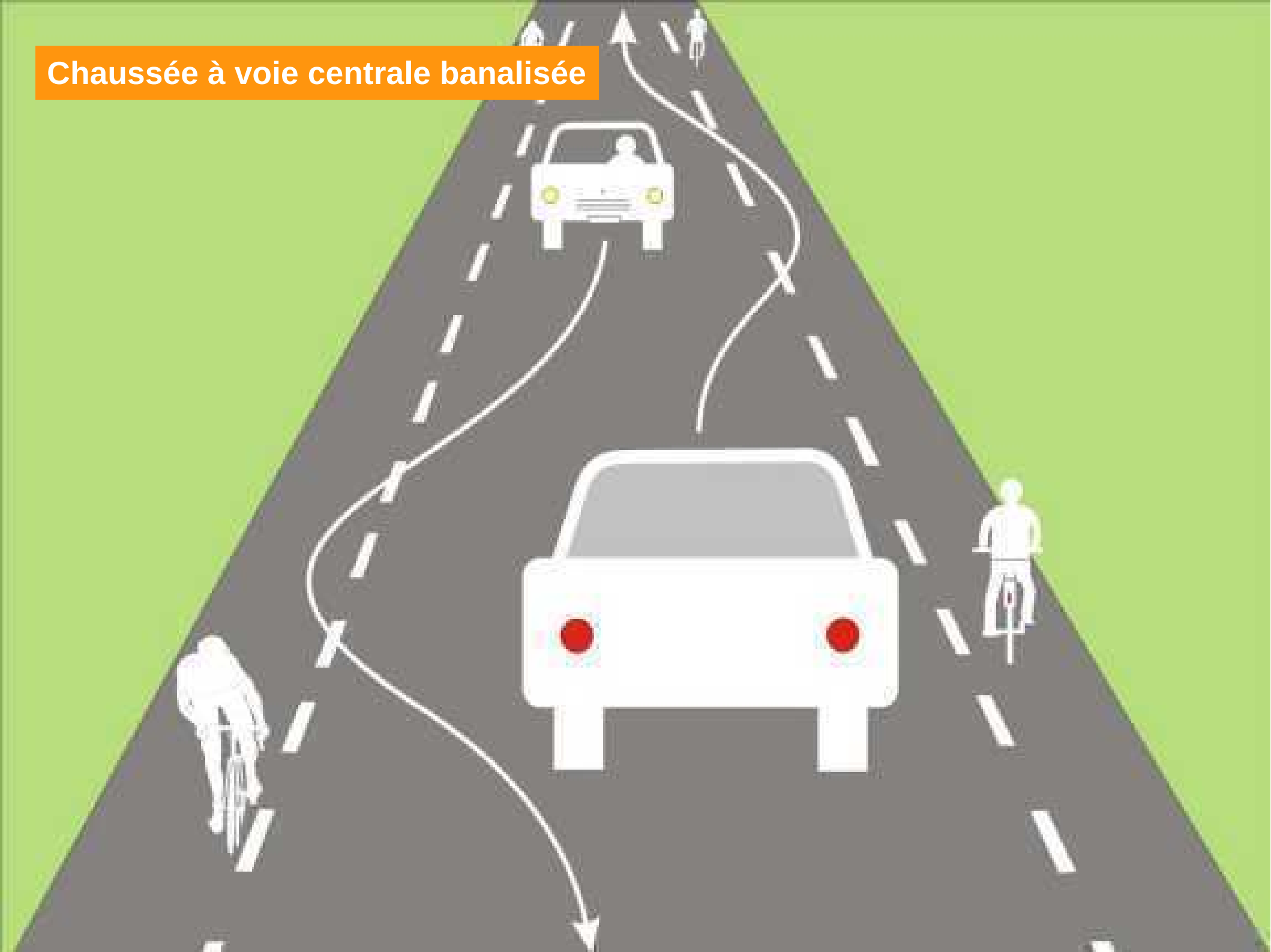
Chaussée à voie centrale banalisée

Meilleur positionnement du cycliste :
Légalisation de la chaussée à voie centrale
banalisée (CVCB) en milieu urbain

*FICHE n°7
+ fiche vélo n° 37 (mars 2017)*



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 : des tests et des évaluations

Cerema
Direction Territoriale Normandie-Centre

Évaluation d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée
Site de Villequier en Seine-Maritime



Rapport d'étude
Département Infrastructures de Transport Multimodales
Groupe Sécurité Routière/Groupe Exploitation de la route - Simulation dynamique, Métrologie
Janvier 2014



Cerema
Direction territoriale Ouest

Aménagements Cyclables
Observations de « chaussées à voie centrale banalisée » sur l'agglomération Nantaise
Mars 2014



RAPPORT
CETE de LYON
Centre d'Études Techniques de LYON

Département
Construction
Aménagement Projet

Affaire
91U/10023
août 2013

Chaussée à Voie Centrale Banalisée
Évaluation à la Roche de Glun
août 2013



Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, et de l'Énergie
www.legifrance.gouv.fr



Évaluation de deux sections de CVCB dans l'Hérault

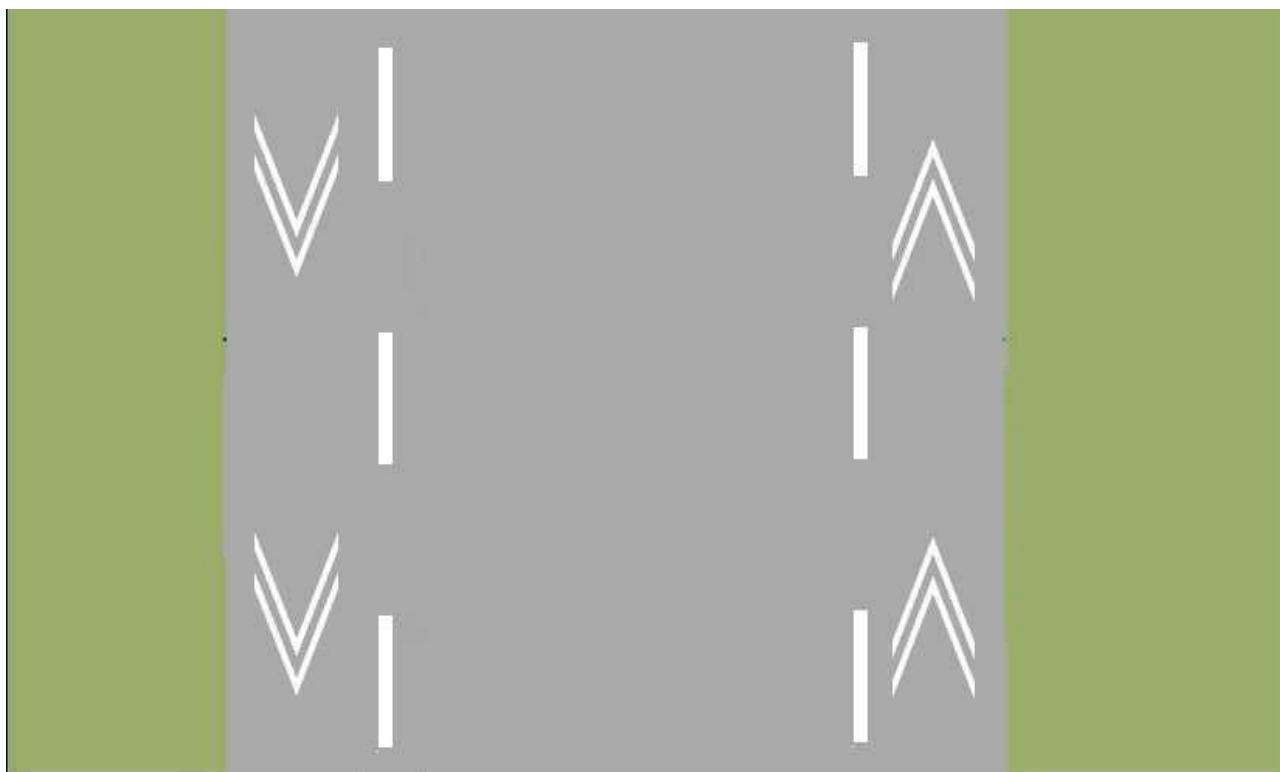






Chaussée à voie centrale banalisée

Meilleur positionnement du cycliste :
Marquage possible de la rive de la CVCB



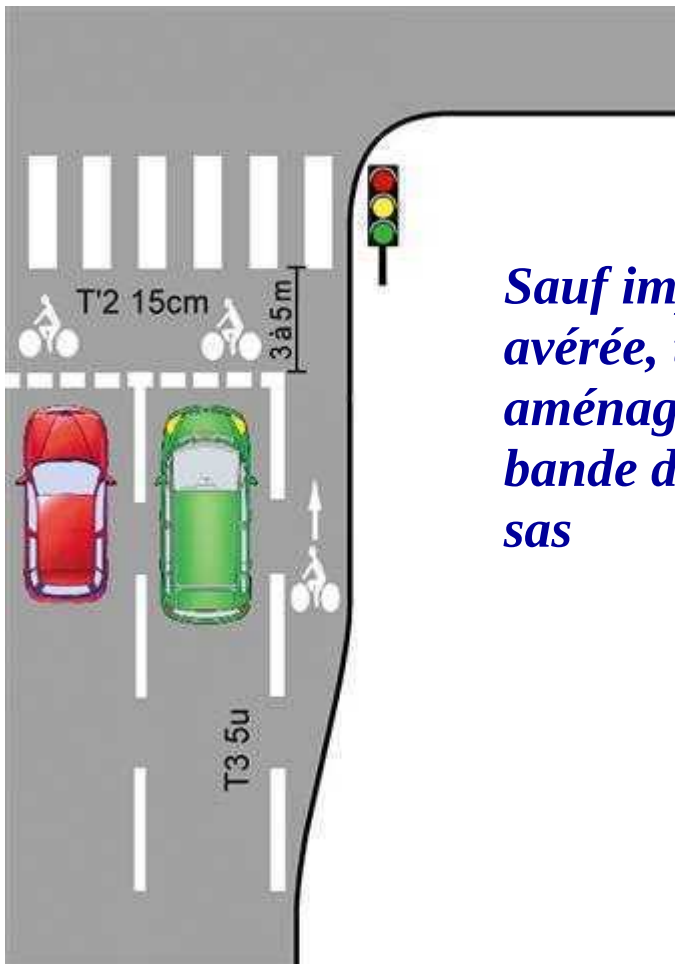
Améliorer la sécurité du cycliste

Chevauchement possible de la ligne continue pour dépasser un cycliste

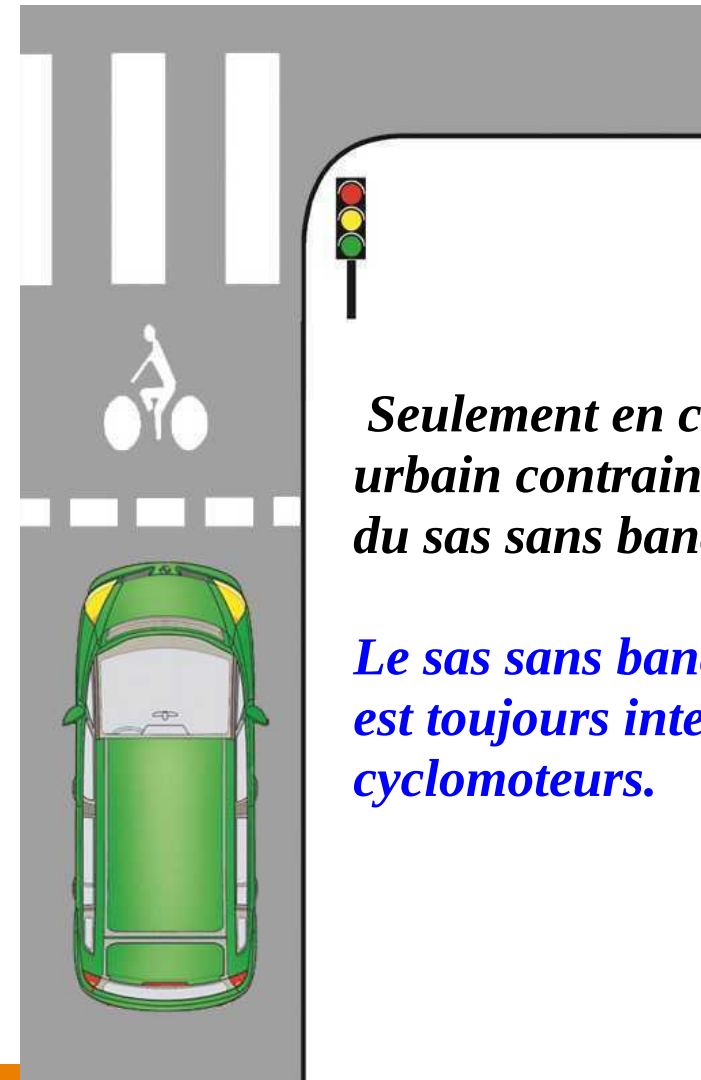
FICHE n°9



Sas cycliste



Sauf impossibilité avérée, toujours aménager une bande d'accès au sas



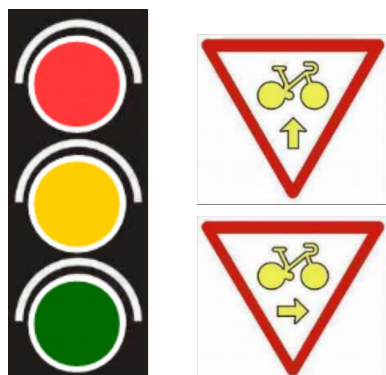
Seulement en cas d'espace urbain contraint, possibilité du sas sans bande d'accès.

Le sas sans bande d'accès est toujours interdit aux cyclomoteurs.

- **Extension du domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste au feu**

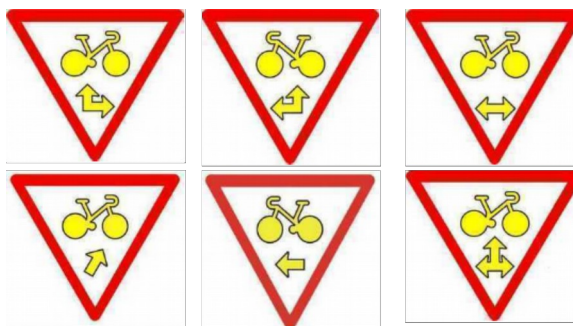
Code de la rue - 11/2010

Seulement en carrefour et sur feux tricolore
Pour tourne à droite et tout droit



évolution PAMA – 07/2015

Tous types de feux, toutes situations, tous mouvements



MERCI de votre attention



Jérôme CASSAGNES

04 67 20 90 44

jerome.cassagnes@cerema.fr



Sophie RASPAIL

04 95 10 98 78

sophie.raspail@ct-corse.fr



Loïc Martin

04 95 10 98 99

loic.martin@ct-corse.fr

