

DÉFENDRE UN AMÉNAGEMENT CYCLABLE EN TERRITOIRE PEU DENSE

OBJECTIFS ET DE L'ATELIER

1. Acquérir les **connaissances de base** pour concevoir les aménagements cyclables
2. Mettre en œuvre ces connaissances sur un **cas pratique**
3. Comprendre les enjeux des différents acteurs **en les incarnant**
4. **Construire collectivement des arguments** et défendre un projet cyclable

DÉROULÉ DE L'ATELIER



*Connaître les bases pour concevoir les
aménagements cyclables
Prendre connaissance du cas pratique*


25 min



Travaux collectifs


1h35

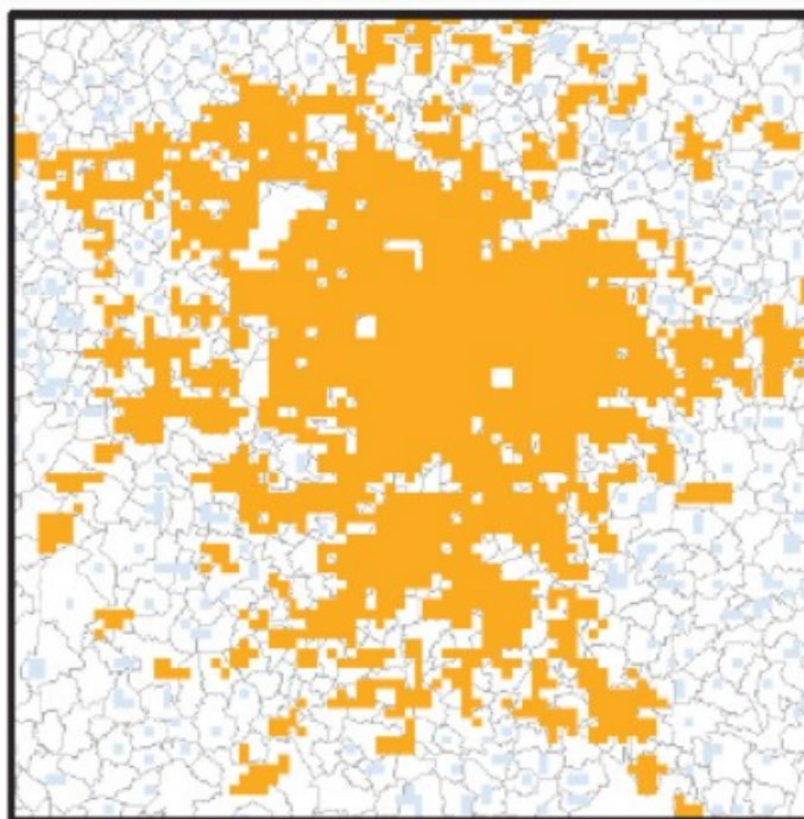
AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EN TERRITOIRE PEU DENSE

LES FONDAMENTAUX

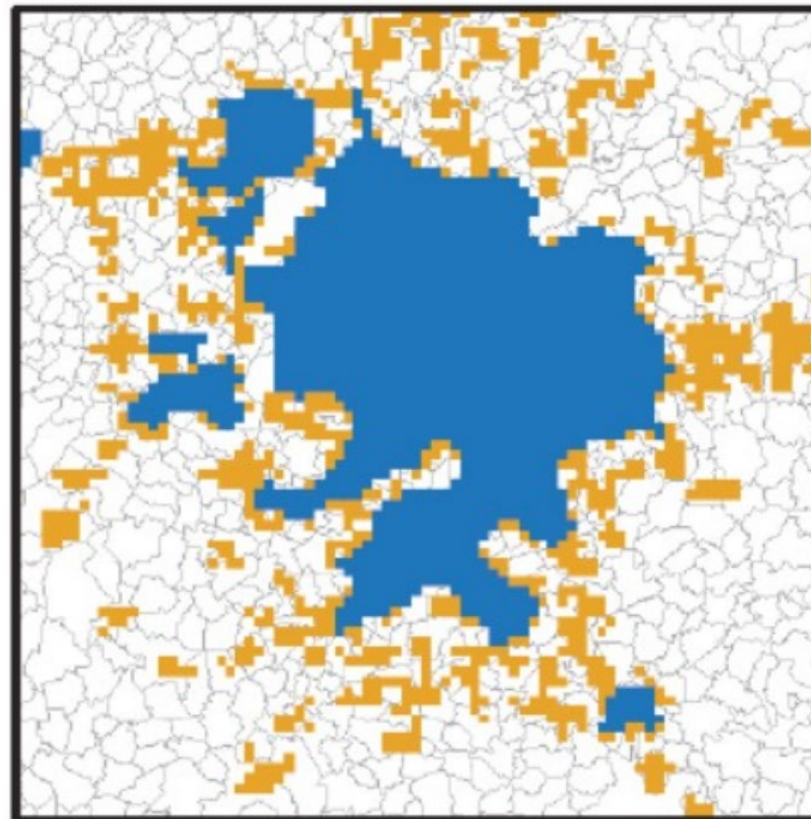
Vous avez dit peu dense?

Une notion de densité étudiée par l'**INSEE**, reprise récemment dans un dossier du par le **Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables** : [Rendre possible le développement du vélo en territoires peu denses](#)

Source : Eurostat, DEGURBA methodological guidelines



Cluster urbain : agrégat de carreaux de plus de 300 habitants par km² contigus, contenant au moins 5000 habitants.

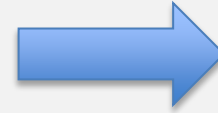


Centre urbain : agrégat de carreaux de plus de 1 500 habitants par km² contigus, contenant au moins 50 000 habitants après lissage.

Vous avez dit peu dense?

Plus de 50 % de la population vit hors :

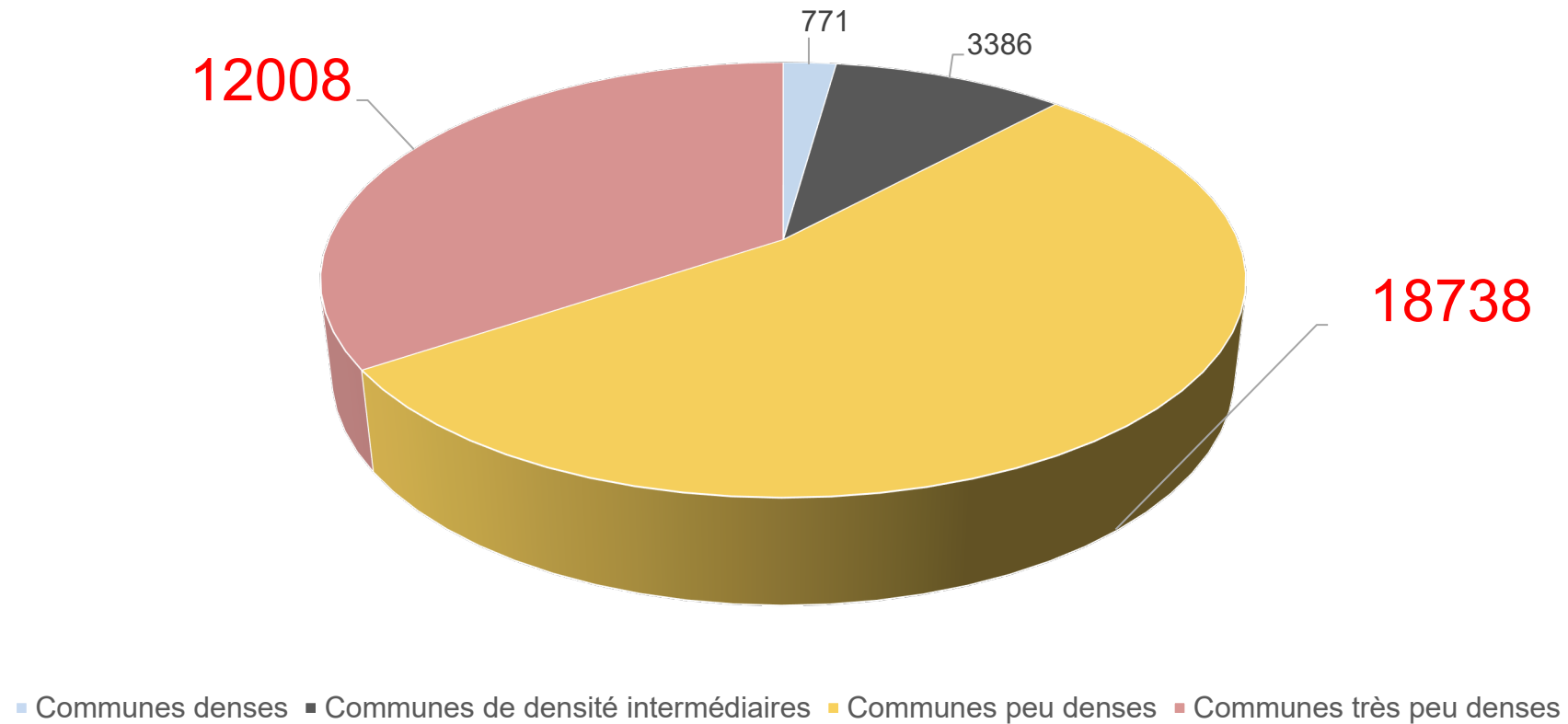
- Des centres urbains (densément peuplés)
- Des clusters urbains (densité intermédiaire)



**LA COMMUNE EST
PEU DENSE OU
TRÈS PEU DENSE**

2

Une immense majorité de communes peu denses ou très peu denses!



Qu'est-ce qui peut caractériser les territoires peu denses?

- Des distances / durées **d'accès aux services** parfois plus importantes
- Une **compétitivité accrue de la voiture**
- Une **diversité importante** :
 - Des zones touristiques accueillant d'important flux saisonniers
 - Des territoires aux topographies parfois accidentées
 - Une population plus âgée sur certains territoires
 - Des potentialités d'agrément à valoriser
 - Des moyens financiers parfois limités

Qu'est ce qui peut caractériser les territoires peu denses?



Des outils pour se déplacer à vélo en sécurité



Un ouvrage de référence :

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable>

Vers un réseau continu et hiérarchisé



Réseau cyclable communautaire et supra-communal de la CCFI

Réseau ferré

— Voies ferrées

◇ Gares

Réseau cyclable

— Itinéraires identifiés lors des ateliers

— Itinéraires d'opportunité

— Itinéraires identifiés suite à l'analyse technique et au COTECH

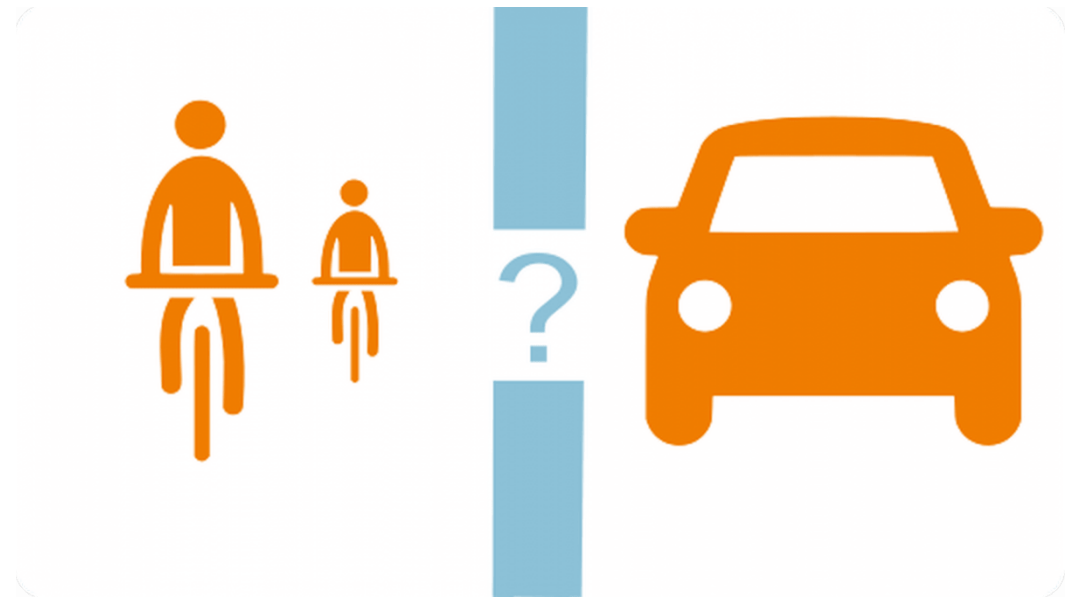
— Itinéraires d'intérêt supra-communal



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Des solutions d'aménagements à adapter aux enjeux

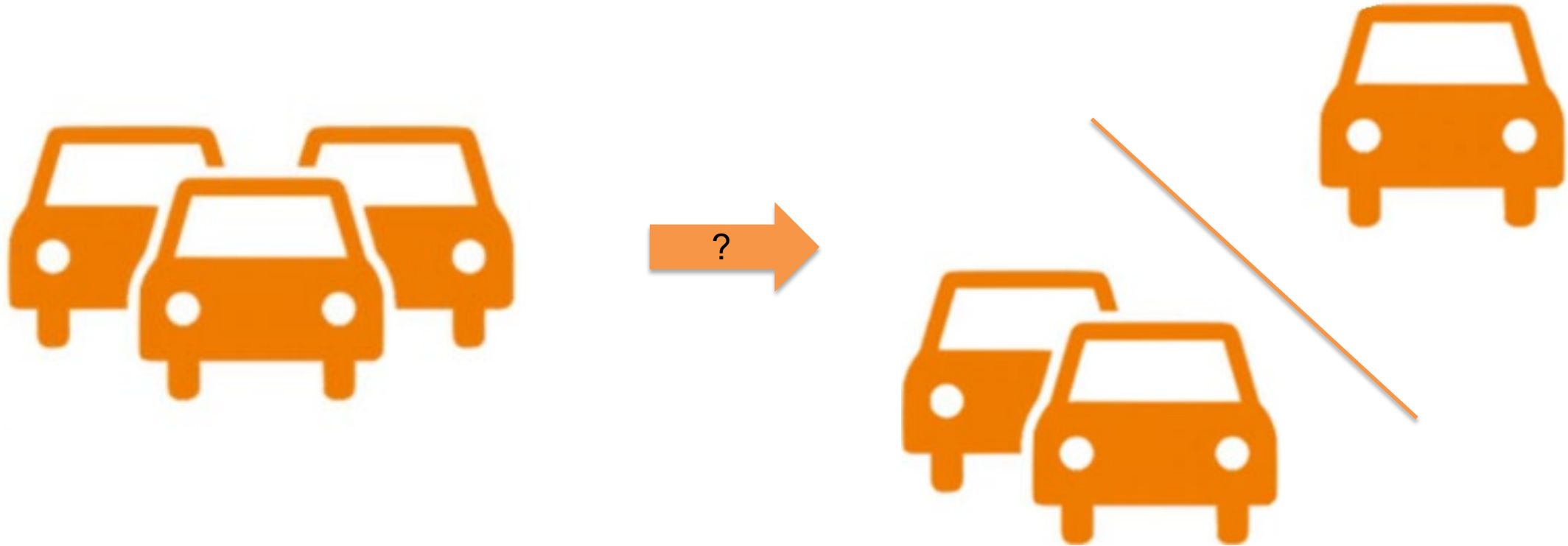


SÉPARATION OU MIXITÉ?

Quel est le volume de trafic motorisé?



Quel est le volume de trafic motorisé?



EN ZONES PEU DENSES, SUR CERTAINS AXES...?

Quelle est la vitesse réelle véhicules motorisés?



Quelle est le potentiel cyclable de l'aménagement?



**QUELLE EST LA POSITION DE L'AMÉNAGEMENT DANS LE RÉSEAU
HIÉRARCHISÉ?**

Choisir un aménagement adapté aux enjeux

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		   	RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Piste cyclable

Code de la route R.110-2 : Piste cyclable : Chaussée exclusivement réservée aux cycles *(et assimilés : cyclomobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés)*

PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE

Débit cycliste souhaité (par jour et par sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	2 m
>1500	2,5 m

PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE

Débit cycliste souhaité (par jour dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	3 m
1500 - 3000	3,5 m
> 3000	4 m





Cet aménagement évolue!



Code de la route R.110-2 : voie verte : *route* exclusivement réservée à la **circulation des véhicules non motorisés** à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers. Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article

Code de la route R. 411-3-2 : [...] Dans les conditions qu'elle détermine, **les véhicules motorisés** utilisés par une catégorie d'usagers qu'elle définit, ou par les titulaires d'une autorisation individuelle qu'elle délivre, peuvent, par dérogation, être autorisés à circuler pour **accéder aux terrains riverains**, sous réserve de respecter la **vitesse maximale autorisée qu'elle fixe et qui ne peut excéder 30 km/ h.**

PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE

Voie verte



**TRAFIC
CUMULÉ
PIÉTONS +
CYCLISTES
(NOMBRES DE
PASSAGES PAR
JOUR)**

**LARGEUR
MINIMUM DE VOIE
VERTE (EN M)**

1 000 ET MOINS

3 M

1 300

3,5 M

1 600

4,0 M

Bande cyclable

■ Voie réservée aux cycles (et assimilés) sur une chaussée à plusieurs voies

■ 1,5 m hors marquage => éviter les dépassements rasants

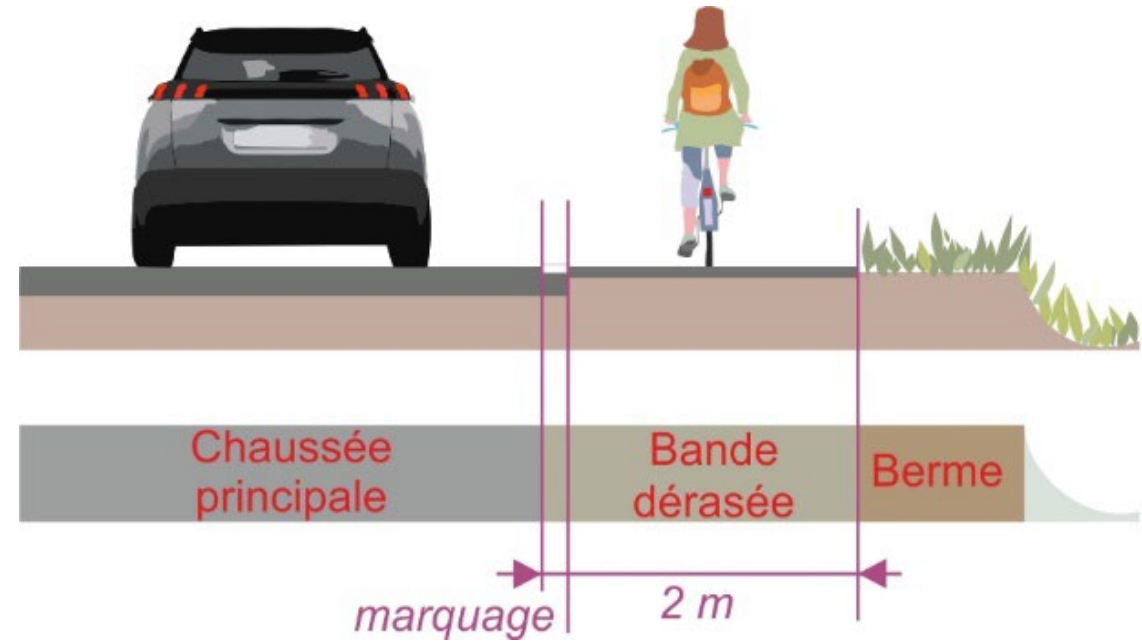
■ Marquage de voie réservée
T3 5u



trop étroite

PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE

Bande dérasée de droite



PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE

Bande dérasée de droite

- **Zone de récupération d'urgence de tous les véhicules**
- **Surlargeur revêtue de 2 m recommandée**
- **Bande de rive T2 3u**
- **Aucune signalisation**



PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE

Chaussée à voie centrale banalisée



Largeur minimale des rives : 1,5 m

L' atelier

1

Présentation du cas fictif



15 min

2



30 min

Partie 1

Votre rôle

**Les
attendus**

Support

Faire l'examen
critique d'un projet
en incarnant un
groupe d'acteur

3



30 min

Partie 2

Prendre partie pour
une solution
d'aménagement en
argumentant

4



15 min

Partie 3

Défendre un projet
d'aménagement
cyclable en tant que
collectivité

**La communauté de communes de Beaupays vous
invite a une séance de réflexion collective autour
des solutions cyclables possibles pour relier
Villeneuve et Vielleville**

Etat des lieux et des besoins



VIEILLEVILLE

3000 hab.

Pôle culturel
Commerces

Etat Initial



4000 hab.
Commerces
Zone d'activité
Collège-Lycée

VILLENEUVE

Etat Initial



VIEILLEVILLE

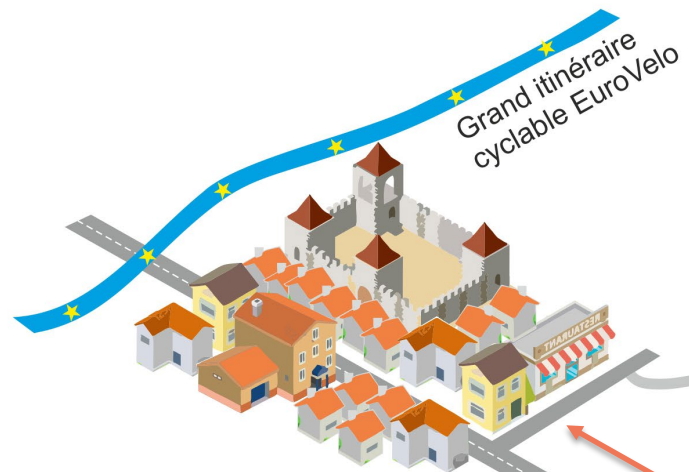
3000 hab.
Pôle culturel
Commerces

2 km



4000 hab.
Commerces
Zone d'activité
Collège-Lycée

VILLENEUVE



Grand itinéraire
cyclable EuroVelo

VIEILLEVILLE

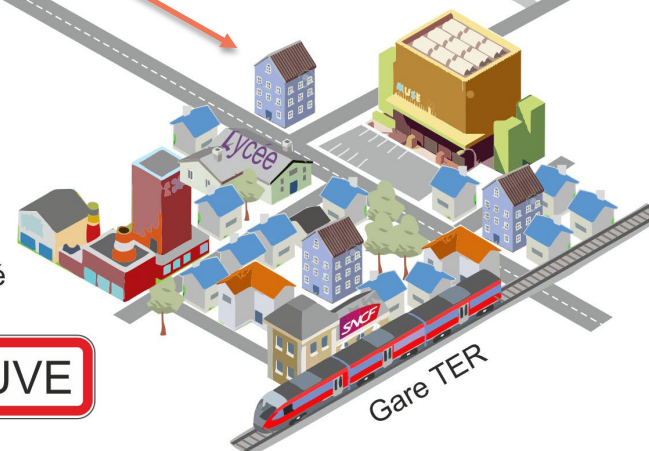
3000 hab.
Pôle culturel
Commerces

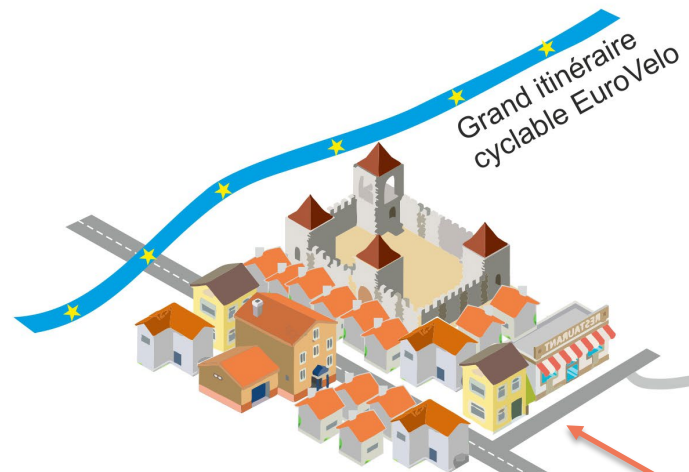
Etat Initial

2 km

4000 hab.
Commerces
Zone d'activité
Collège-Lycée

VILLENEUVE





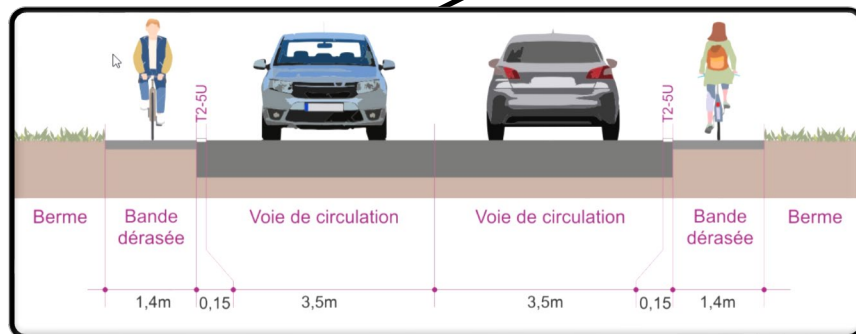
Grand itinéraire
cyclable EuroVelo

VIEILLEVILLE

3000 hab.
Pôle culturel
Commerces

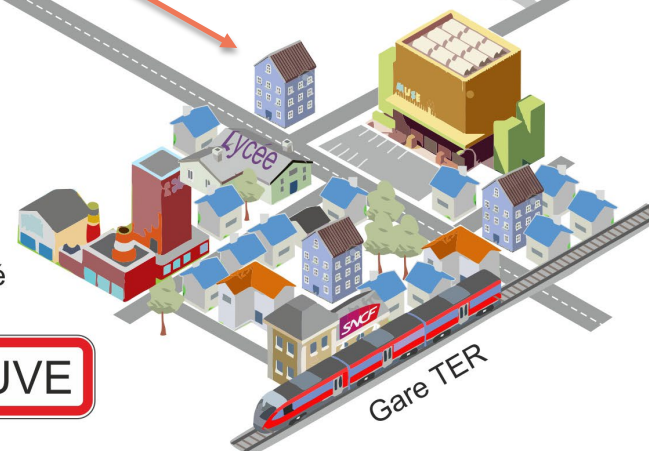
Etat Initial

2 km



4000 hab.
Commerces
Zone d'activité
Collège-Lycée

VILLENEUVE



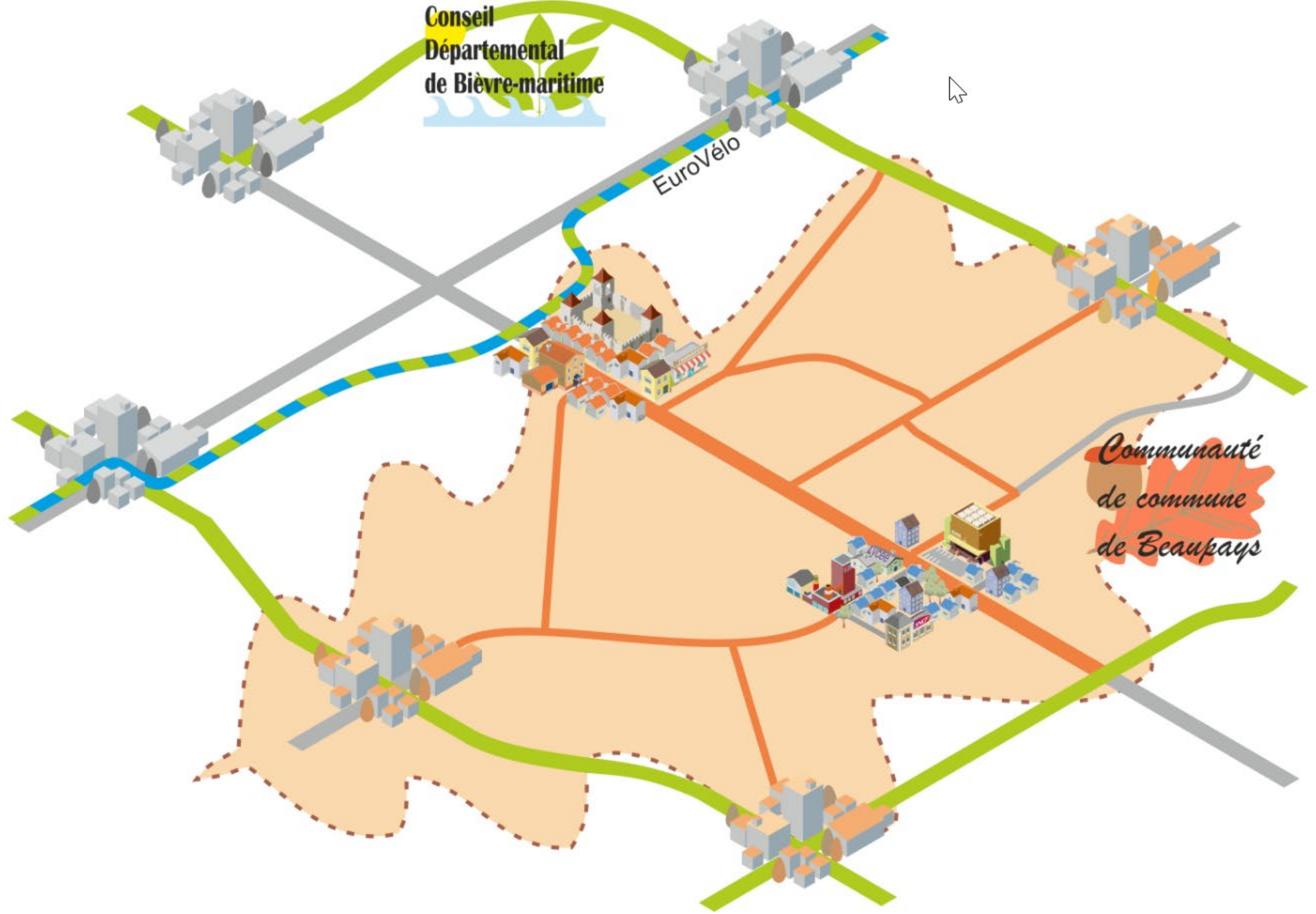




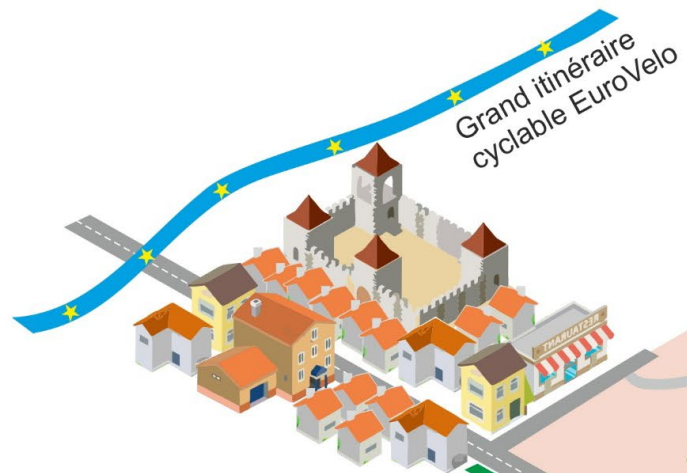
Conseil
Départemental
de Bièvre-maritime

EuroVélo

Communauté
de commune
de Beaufays



Deux scénarios sont à l'étude



VIEILLEVILLE

3000 hab.
Pôle culturel
Commerces

Zone Humide

Hameau
du cerf
(150 hab)

Parcelle agricole

Hameau
du bois clair
(150 hab)

Parcelle agricole

Parcelle agricole

Zone Humide

4000 hab.
Commerces
Zone d'activité
Collège-Lycée

VILLENEUVE

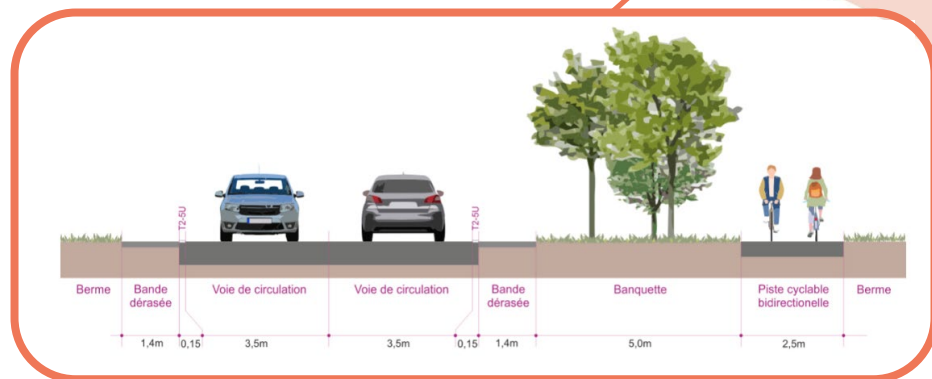
Scénario 1
Piste cyclable
bidirectionnelle le long
de la route
départementale



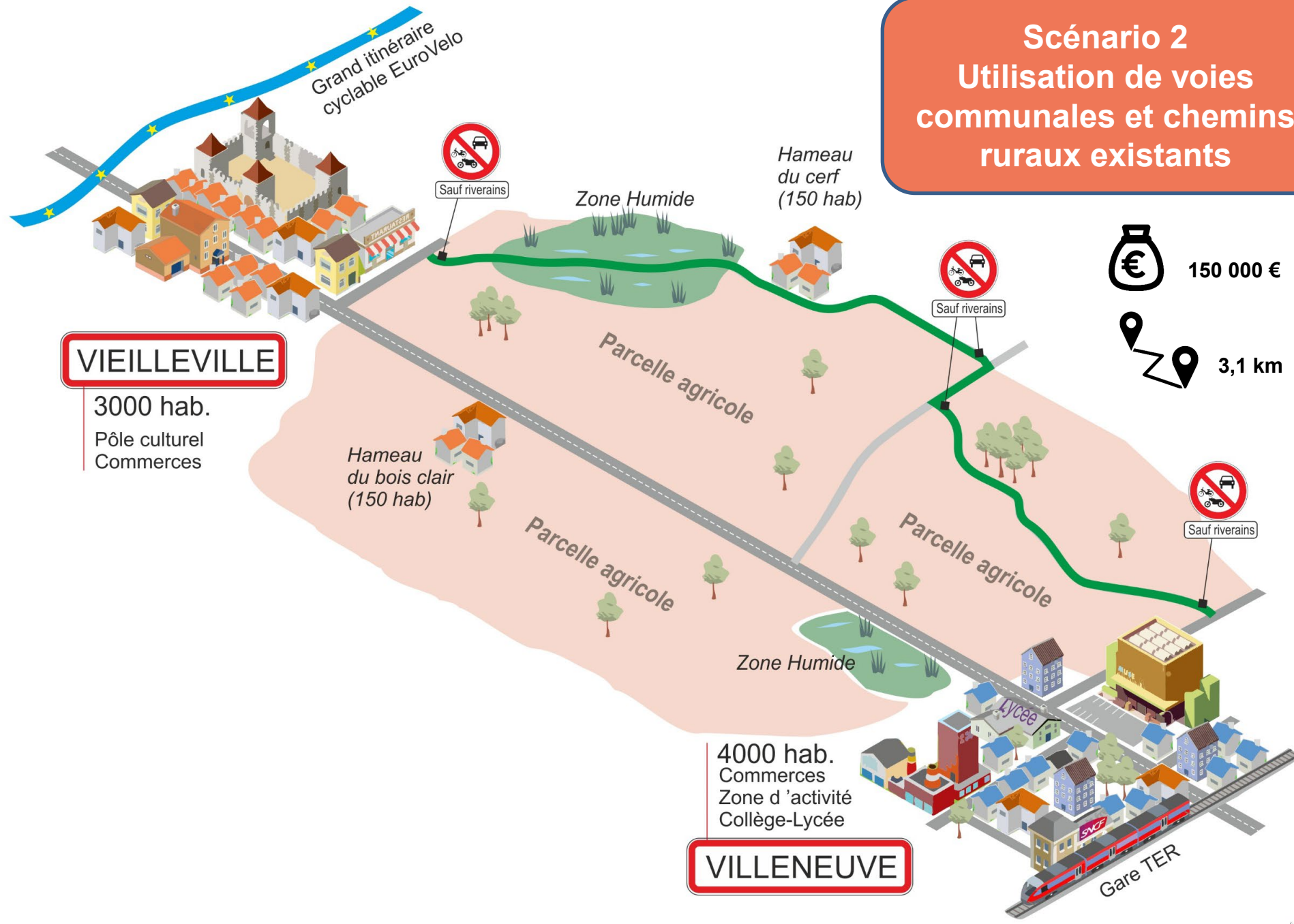
1 600 000 €



2 km



Scénario 2 Utilisation de voies communales et chemins ruraux existants



L' atelier

1

Présentation du cas fictif



15 min

2



30 min

Partie 1

Votre rôle

**Les
attendus**

Support

Faire l'examen
critique d'un projet
en incarnant un
groupe d'acteur

3



30 min

Partie 2

Prendre partie pour
une solution
d'aménagement en
argumentant

4



15 min

Partie 3

Défendre un projet
d'aménagement
cyclable en tant que
collectivité

L' atelier

1

Présentation du cas fictif



15 min

2



30 min

Partie 1

Votre rôle

Vous incarnez un groupe d'acteur

Les attendus

Analyser les **avantages / inconvénients** de chaque solution du point de vue du groupe d'acteurs

Support

Fiche Etape 1

3



20 min

Partie 2

Prendre partie pour une solution d'aménagement en argumentant

4

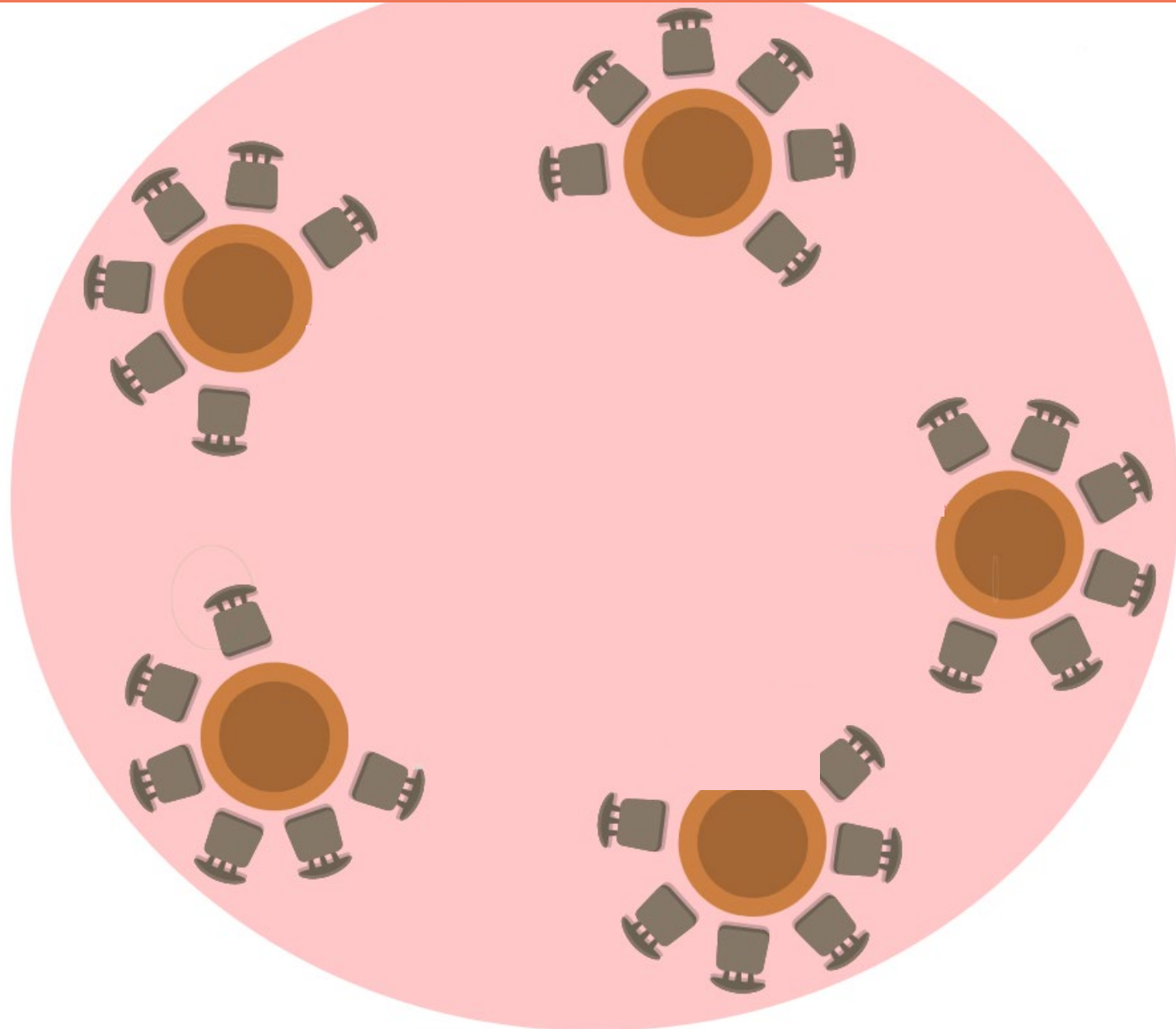


20 min

Partie 3

Défendre un projet d'aménagement cyclable en tant que collectivité

A vous de jouer !



L' atelier

1

Présentation du cas fictif



15 min

2



30 min

Partie 1

Votre rôle

Vous incarnez un
groupe d'acteur

Les
attendus

Analyser les **avantages / inconvénients** de
chaque solution du point
de vue du groupe
d'acteurs

Support

Fiche Etape 1

3



20 min

Partie 2

Vous incarnez un
groupe d'acteur

A partir du travail
précédent, vous défendez
**la solution qui vous est
attribuée** (en proposant
éventuellement des
améliorations)

Fiche Etape 2

4



20 min

Partie 3

Défendre un projet
d'aménagement
cyclable en tant que
collectivité

L' atelier

1

Présentation du cas fictif



15 min

2



30 min

Partie 1

Votre rôle

Vous incarnez un groupe d'acteur

Les attendus

Analyser les **avantages / inconvénients** de chaque solution du point de vue du groupe d'acteurs

Support

Fiche Etape 1

3



20 min

Partie 2

Vous incarnez un groupe d'acteur

A partir du travail précédent, vous défendez **la solution qui vous est attribuée** (en proposant éventuellement des améliorations)

Fiche Etape 2

4



20 min

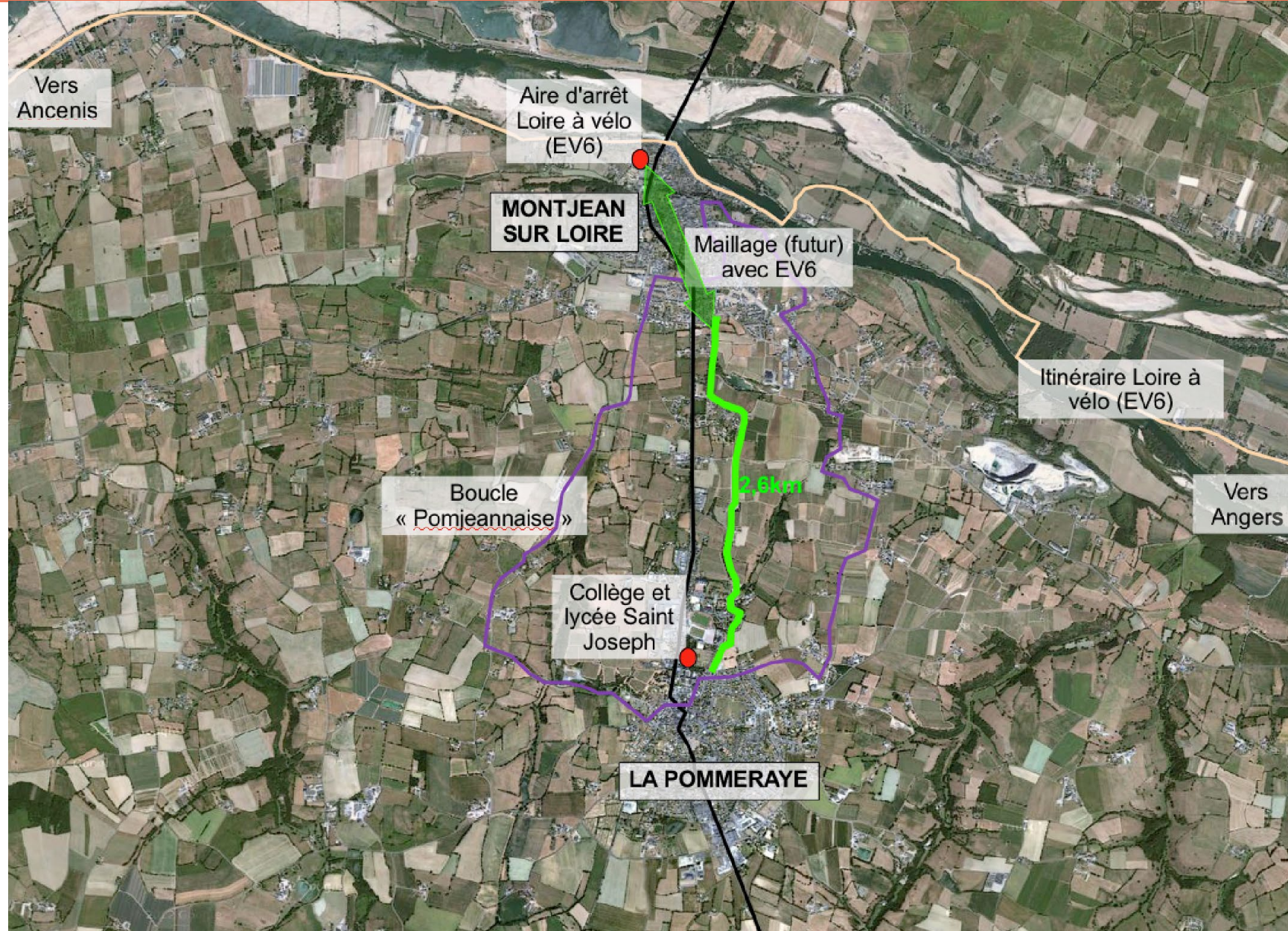
Partie 3

Vous incarnez la **Comcom de Beaupays** porteuse du projet

En prenant en compte les arguments rassemblés dans la partie 2, vous **défendez la solution qui vous est attribuée.**

Fiche Etape 3

Le cas réel ayant inspiré cet atelier



Les points à retenir

- Cartographier les **acteurs du territoires** et leur positionnement attendu
- Mettre en évidence **plusieurs scénarios** pour faciliter la concertation
- Maximiser a priori le **niveau de service** des aménagements structurants proposés
- Objectiver a priori **avantages et inconvénients de chaque scénario** pour chaque acteur => permet d'anticiper les réactions des différents acteurs
- Connaître les **marges de manœuvre disponibles** pour faire évoluer les projets (recherche de compromis)

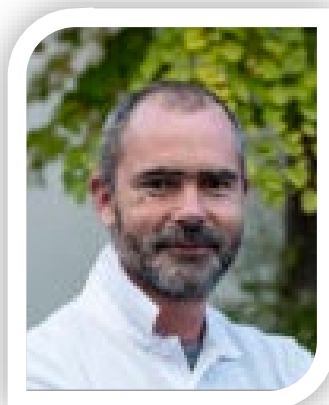
Alors comment faire en zones peu denses?

- Planifier la réalisation **d'itinéraires structurants pour relier les bourgs et les pôles générateurs de déplacement**, en prenant en compte les trafics motorisés
- Selon les opportunités, déployer des aménagements cyclables dédiés (voie verte déconnectée du réseau routier classique) pour contribuer à **l'agrément du réseau**
- Déployer des **zones de circulations apaisées au sein des bourgs** en questionnant les plans de circulation et de stationnement (double-sens cyclables, poches de stationnement, etc.) : meilleure accessibilité, patrimoine et vis locale valorisés...
- **Jalonner** les itinéraires mis en œuvre
- **Communiquer**

L'ÉQUIPE

Vélo et Territoires

www.velo-territoires.org



Thomas Montagne

CEREMA
www.cerema.fr



Johanne Collet

Conseil départemental
de Savoie

www.savoie.fr



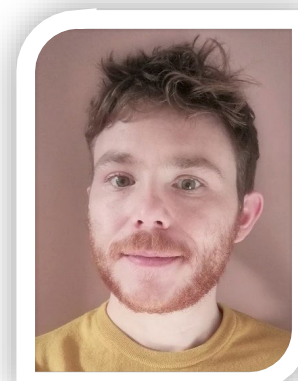
LE DÉPARTEMENT



Luc Fournier



Marion Ailloud



Flavien Lopez



Thomas Jouannot