

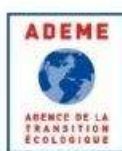


GAILLAC GRAULHET AGGLOMERATION

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE COMMUNAUTAIRE

Rapport de synthèse volets 1-2-3

Promu
par



Projet cofinancé par le Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural
L'Europe investit dans les zones rurales

Version	Auteur	Modification
01 du 17/09/2021	Sylvain Vidal	Création

Validé le	Validé par
15/03/2023	Loïc DEMESY – CA Gaillac-Graulhet

Sommaire

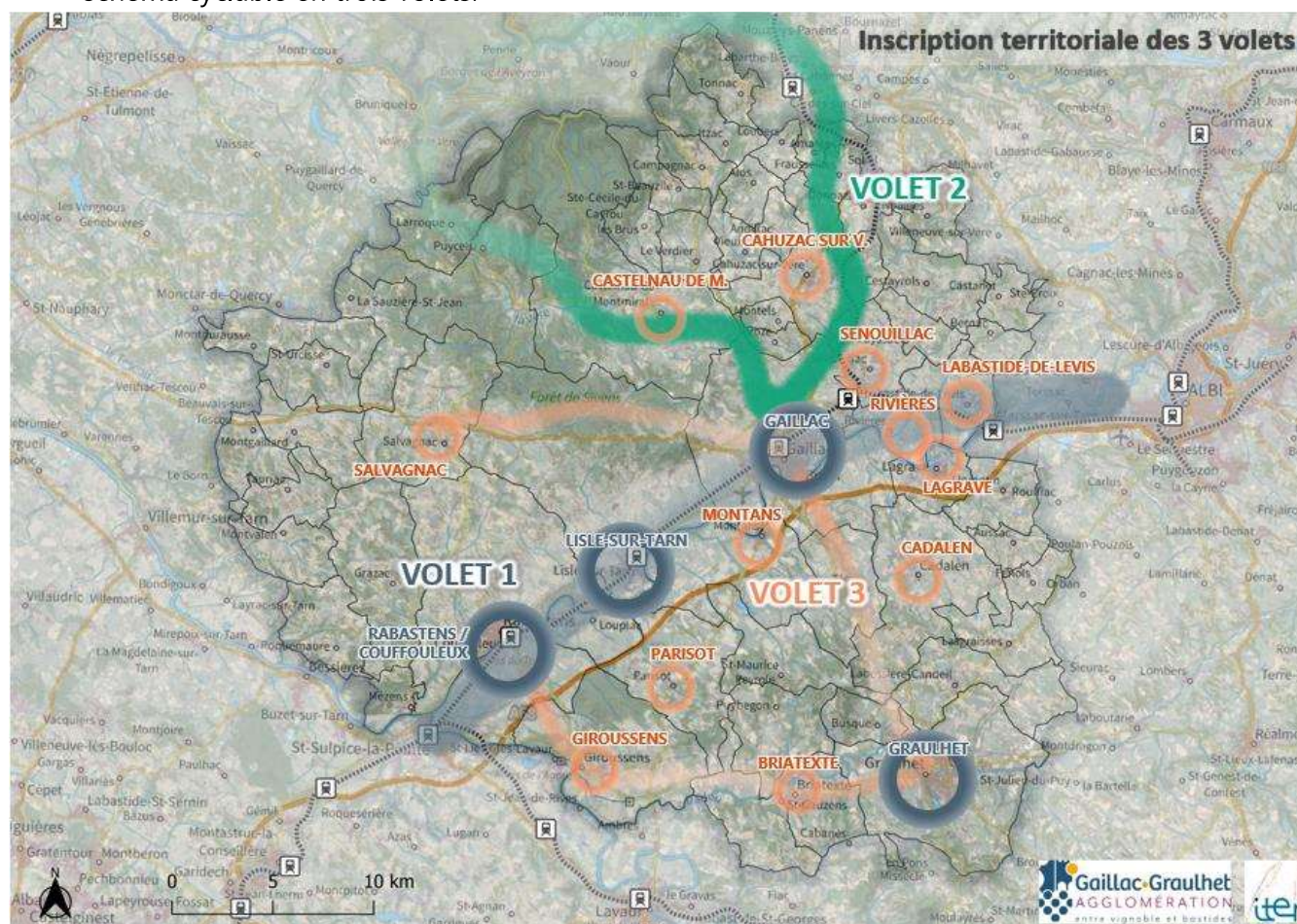
1.	Contexte de l'étude	3
2.	Démarche et méthodologie	5
2.1.	L'expertise de terrain	5
2.2.	La dimension participative.....	5
2.3.	Le choix des aménagements.....	5
3.	Eléments de diagnostic	6
3.1.	Les données sociodémographiques	6
3.2.	Les aménagements existants.....	8
3.3.	Les itinéraires du schéma cyclable.....	10
3.4.	La hiérarchisation et la priorisation des itinéraires.....	13
4.	Les aménagements de voirie retenus.....	14
4.1.	La définition des aménagements cibles	14
4.2.	L'adoption d'une charte des aménagements cyclables.....	18
5.	Le plan d'actions complémentaires.....	20
6.	Programmation et chiffrage du schéma.....	22

1. Contexte de l'étude

Le plan de mobilité rurale de Gaillac Graulhet Agglomération, approuvé en juin 2019, inscrit, parmi les axes prioritaires du territoire en matière de mobilité, le développement d'infrastructures cyclables sécurisées et confortables avec, en premier lieu, la réalisation d'un schéma directeur cyclable global. Ce dernier, décliné en trois temporalités entre 2019 et 2021, a donc pour vocation de fixer la feuille de route en matière de réalisation d'infrastructures et le déploiement d'un plan d'actions pour la promotion du vélo dans les 6 années à venir.

L'adoption d'un schéma directeur vise d'une part à objectiver et quantifier les infrastructures existantes, mais également faciliter la prise de décision et justifier les investissements visant l'atteinte de l'objectif national de 9% de part modale vélo dans les déplacements du quotidien à l'horizon 2024. Le schéma directeur permet en outre de déployer un projet à l'échelle de l'agglomération et, tout en priorisant et hiérarchisant l'action, garantir la continuité (physique et visuelle) des infrastructures cyclables.

Tenant compte de la pluralité et la diversité du territoire, tant sur le plan urbanistique, topographique et paysager, la Communauté d'Agglomération a fait le choix de scinder le schéma cyclable en trois volets.



Source : ITER

Un premier volet, réalisé en 2019, qui s'intéresse aux sections urbaines du territoire, et l'axe de la vallée du Tarn, où le potentiel de développement de la pratique du vélo dans les

déplacements utilitaires du quotidien est le plus fort (bi-pôle Rabastens-Couffouleux ; Lisle-sur-Tarn ; Gaillac-Brens ; Graulhet).

Un deuxième volet, réalisé en 2020, visant la mise en œuvre d'une boucle cyclotouristique (multi-itinéraires) autour de la forêt de Grésigne, connectant la véloroute de la vallée de l'Aveyron, au nord de Gaillac Graulhet Agglomération, et ayant pour objectif la valorisation des sites d'intérêt paysagers et patrimoniaux du territoire.

Un troisième volet, réalisé en 2021, spécifique aux pôles secondaires du territoire recelant un potentiel de report modal vers le vélo pour des déplacements internes de courte distance. Ce troisième volet intègre également l'étude d'itinéraires jalonnés pour des liaisons intercommunales pour les axes Graulhet-Couffouleux en passant par Giroussens, Gaillac-Graulhet, et Gaillac-Salvagnac.

Les publics cibles du schéma



Source : ITER

Si les volets 1 et 3 ciblent prioritairement les déplacements du quotidien, le deuxième volet du schéma s'intéresse particulièrement aux déplacements à vocation touristique et de loisirs. Même si des synergies existent entre ces différents usages – un itinéraire à vocation touristique pouvant être utilisé pour des déplacements quotidiens et inversement –, les attentes en matière d'infrastructure et de services ne sont pas les mêmes. Là où les déplacements quotidiens utilitaires nécessitent prioritairement le développement d'infrastructures sécurisées et les plus directes possibles (recherche d'attractivité pour le report modal), la pratique du vélo dans un cadre touristique et de loisirs nécessite de rechercher des itinéraires sur des voiries faiblement circulées, bien jalonnées et dans un cadre paysager et environnemental agréable.

2. Démarche et méthodologie

2.1. L'expertise de terrain

La première étape de l'étude, à la suite de la réunion de lancement a consisté à la réalisation d'un audit de terrain afin de qualifier au mieux les infrastructures existantes et les secteurs à fort enjeu.



Source : photo ITER



Source : photo ITER

Cet audit a été réalisé à vélo sur les sections urbaines pour appréhender au mieux les conditions actuelles de circulation à vélo sur le territoire.

Les points de dangerosité ont pu être relevés à ce stade en section et aux intersections .

2.2. La dimension participative



Source : photo ITER

Les ateliers participatifs organisés pour les trois volets de l'étude, aux stades du diagnostic et de la planification, ont fait intervenir la société civile, les élus et les techniciens du territoire constituant une ressource « d'ingénierie locale ». La connaissance fine du territoire et de son réseau viaire a permis de formuler des préconisations pertinentes d'itinéraire et empruntant un tissu viaire faiblement circulé et ne nécessitant pas toujours un aménagement lourd.

2.3. Le choix des aménagements

Pour les volets 1 et 3, la démarche adoptée pour définir les aménagements cibles du schéma a été la suivante :

1. Déterminer l'itinéraire le plus direct possible pour relier les points d'intérêts et pôles générateurs de déplacements identifiés en atelier.
2. S'appuyer le plus possible sur le réseau viaire à faible trafic (TMJ inférieur à 1000 véhicules par jour) et pouvant être qualifié et aménagé en itinéraire cyclable jalonné.
3. Aménager une infrastructure cyclable sécurisée et séparée physiquement, ou non, de la voirie routière en fonction des caractéristiques du trafic.

Concernant le volet 2, après avoir défini un « fuseau d'itinéraire » au lancement de l'étude, la recherche systématique d'infrastructures routières faiblement circulées, la boucle cyclotouristique se voulant être principalement composée d'itinéraires jalonnés, combinée à l'aménagement et la sécurisation ponctuelles de points durs (carrefours, sections de départementale à fort trafic), ont permis d'aboutir au dessin final des itinéraires de la boucle.

Choix d'aménagement par caractérisation de la circulation



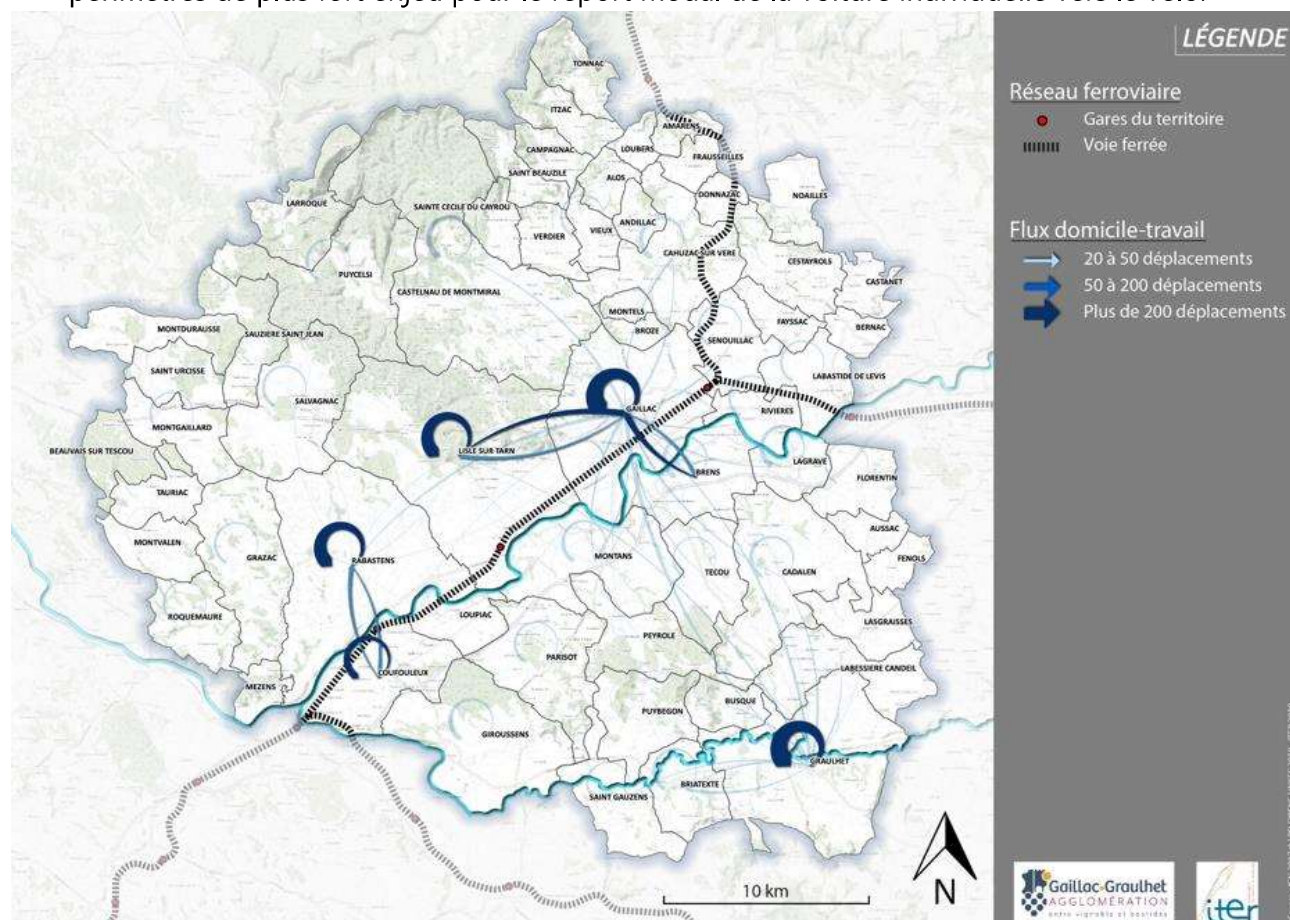
Au-delà des éléments comptables « bruts » de caractérisation du trafic routier par le volume du flux (TMJ) et la vitesse de circulation, il convient d'intégrer une dimension qualitative dans l'analyse à savoir la distribution du flux (heure de pointe, sens), la présence de poids lourds, la sinuosité, la déclivité ou encore la qualité du revêtement.

3. Éléments de diagnostic

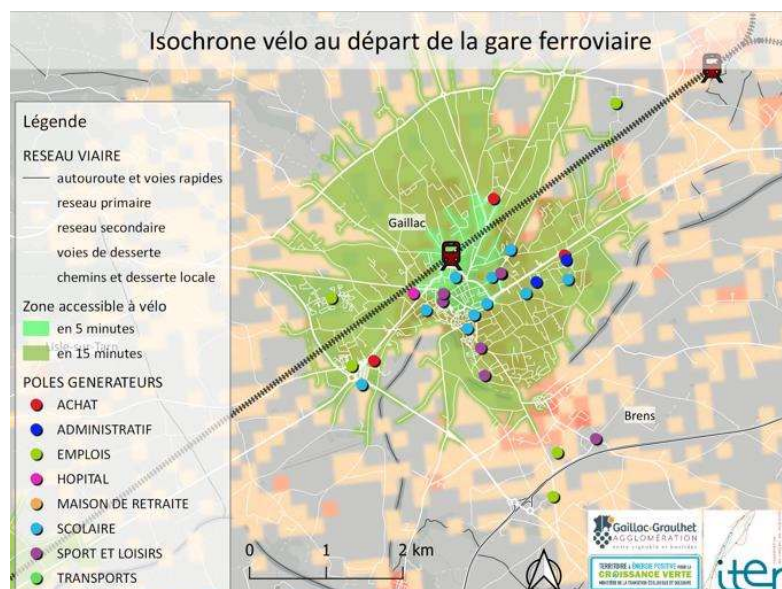
3.1. Les données sociodémographiques

Le traitement des données socio-démographiques cartographiées ont permis de mieux caractériser la mobilité sur le territoire, d'une part *via* le traitement des flux domicile-travail faisant apparaître une part importante de flux de proximité (effectués à l'intérieur du périmètre communal), des enjeux de rabattement en gare pour les déplacements vers Albi et Toulouse, et des liens évidents fort avec les territoires frontaliers de Gaillac Graulhet Agglomération (Saint-Sulpice et Marssac notamment), et d'autre part *via* la répartition des emplois et de la

population sur le territoire qui, de par leur concentration sur les 4 secteurs urbains, en font les périmètres de plus fort enjeu pour le report modal de la voiture individuelle vers le vélo.



Extrait Volet 1 – Flux domicile-travail à l'intérieur de GGA



Extrait Volet 1 – Aire de chalandise à vélo – gare de Gaillac

La réalisation d'isochrones vélo (5 et 15 minutes) autour des gares ferroviaires (gare routière pour Graulhet) des 4 secteurs urbains vient appuyer l'enjeu de rabattement vélo vers les gares. En effet, près de 80% des zones habitées des secteurs urbains se situent dans un périmètre de déplacement en une demi-heure à vélo.

3.2. Les aménagements existants

La phase de diagnostic a permis, pour les trois volets de l'étude, d'identifier, de localiser et de qualifier les aménagements cyclables existants qui sont, pour la plupart concentrés dans les secteurs les plus urbanisés. Ils ne formalisent que très rarement un itinéraire continu et sécurisé entre deux pôles générateurs de déplacements. L'observation de terrain a permis de relever les discontinuités, mais également la qualité des infrastructures et leur dimensionnement souvent inadapté. Elles sont généralement le résultat d'aménagements effectués au coup par coup sans logique d'itinéraire.

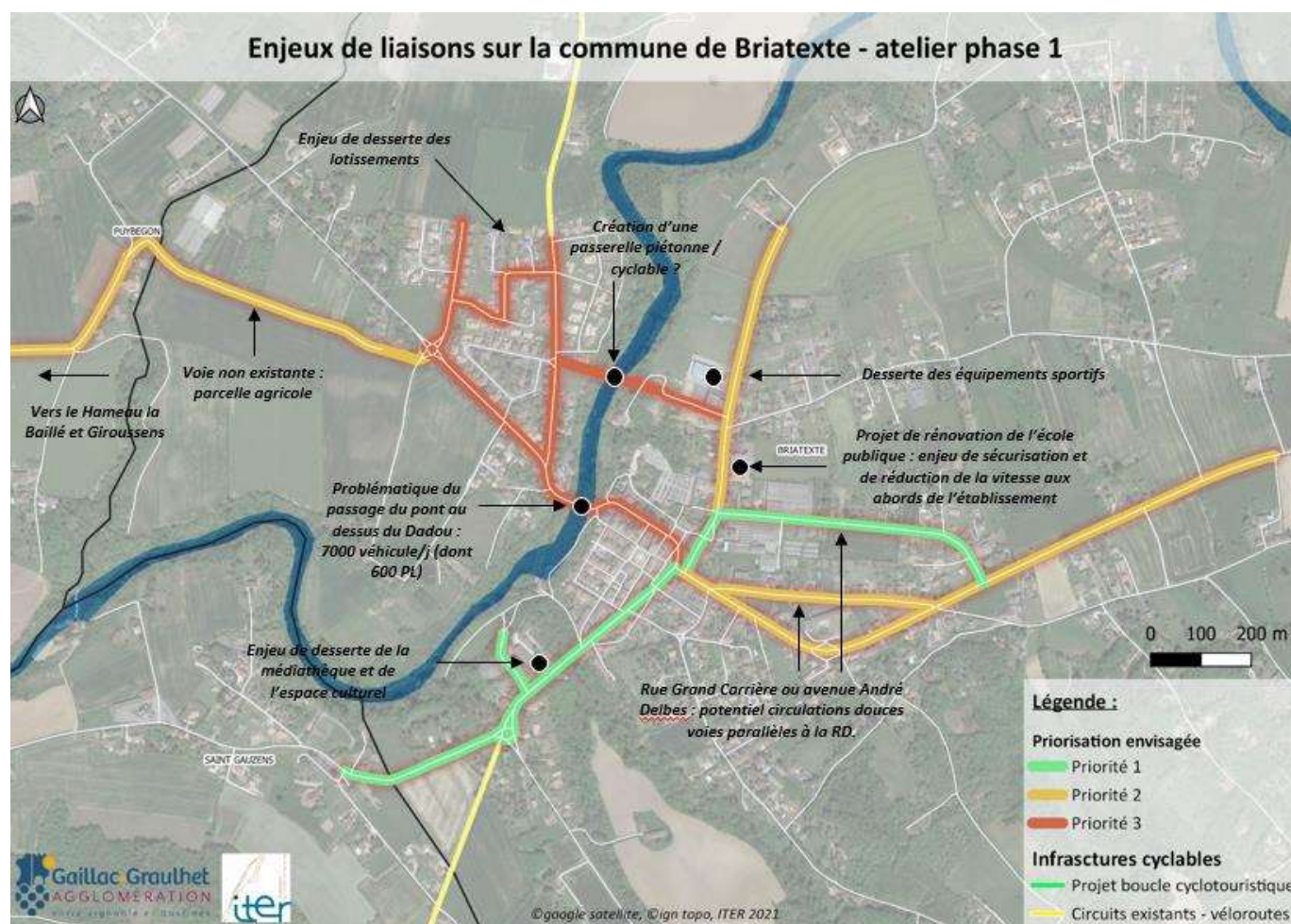


Extrait Volet 1 – infra existantes à Rabastens & Couffouleux

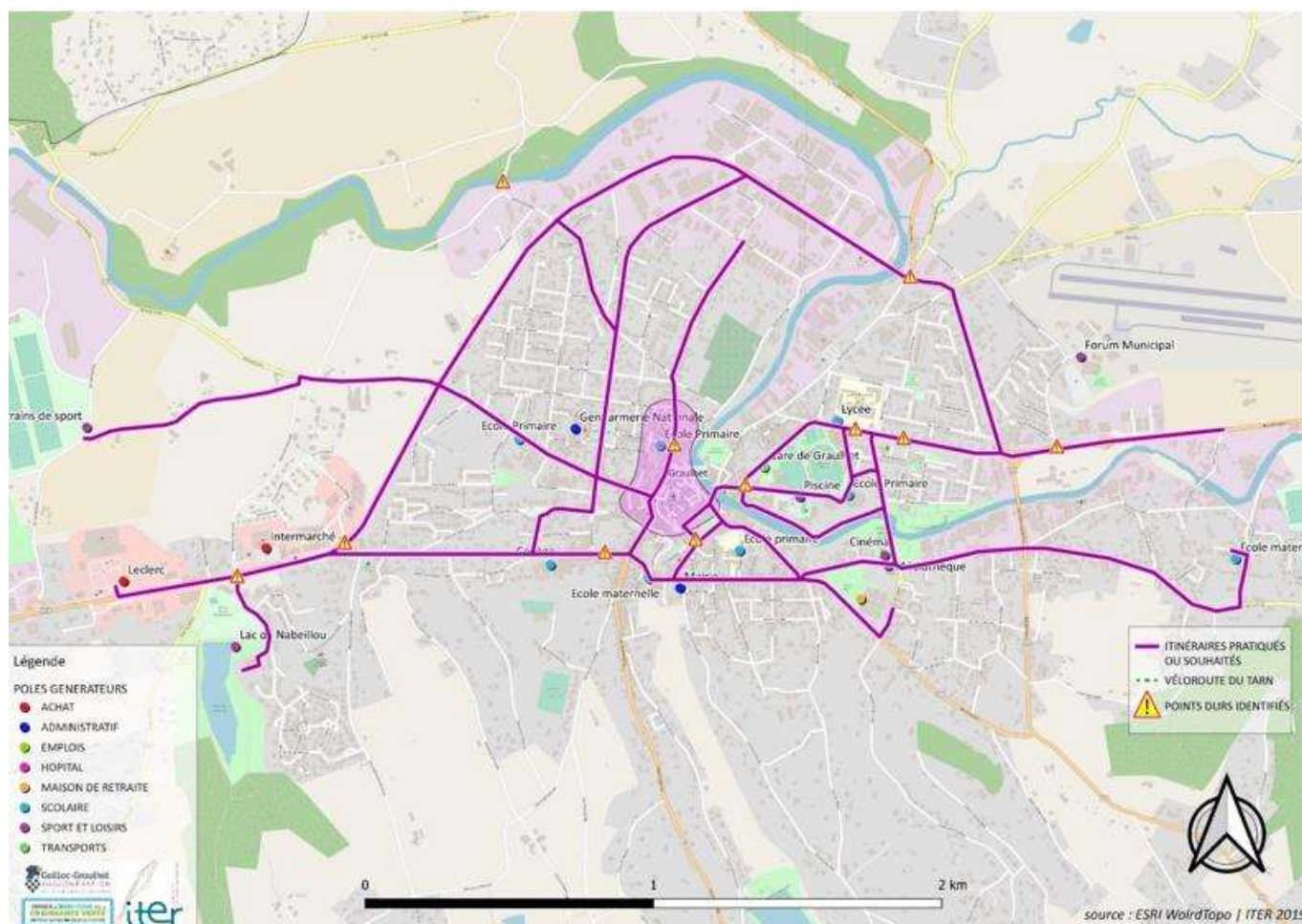


3.3. Les itinéraires du schéma cyclable

Le travail mené en atelier participatif, en coopération avec la société civile (représentée par les usagers du vélo), les services voirie et les élus des communes concernées par le schéma, mais également les acteurs du tourisme pour le cas de la boucle cyclotouristique du volet 2, a permis de faire émerger, ou de consolider, les itinéraires à potentiel cyclable pour les déplacements de courte distance à l'échelle de la commune, mais aussi pour les déplacements entre les communes (notamment les flux d'échange entre les pôles urbains de la vallée du Tarn). La démarche adoptée a consisté à identifier dans un premier temps les corridors de déplacements entre les pôles émetteurs et récepteurs, puis dans un second temps de cibler plus finement l'itinéraire à l'échelle de la voirie.

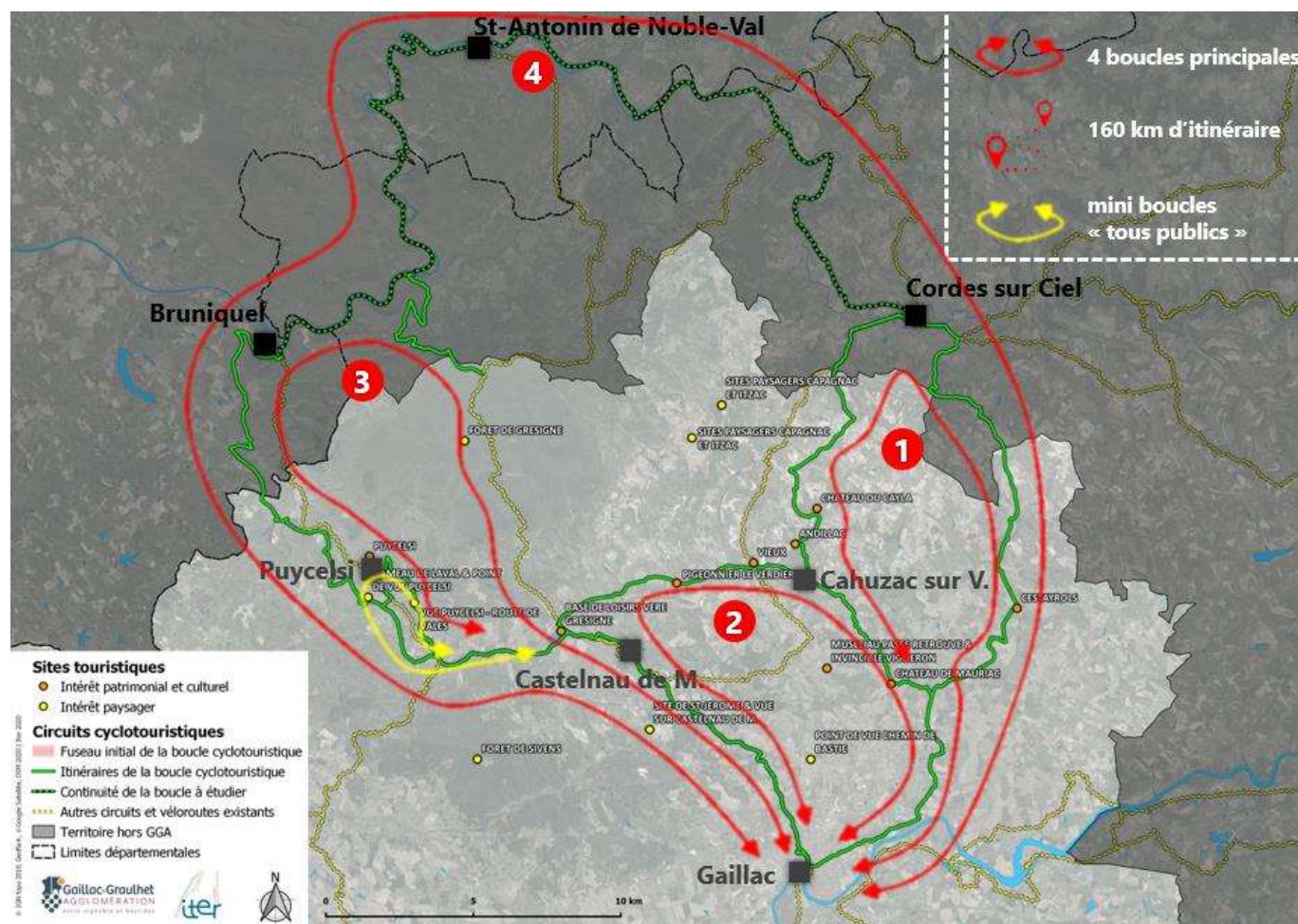


Extrait Volet 3 – Priorisation des itinéraires cyclables à Briatexte



Extrait Volet 1 – itinéraires à potentiel cyclable à Graulhet

Le fuseau de la boucle cyclotouristique (volet 2) a ainsi donné lieu à plusieurs boucles de 40 à 120km.



Extrait : Volet 2 – Les différentes possibilités de boucles cyclotouristiques

Une partie des boucles ainsi définies sort du territoire de Gaillac-Graulhet Agglomération pour emprunter notamment la véloroute de la vallée de l'Aveyron. Un enjeu de cohérence a été identifié à ce sujet, avec un nécessaire rapprochement des offices de Tourisme et des gestionnaires de voirie (départements et communes) pour mettre en cohérence la documentation touristique et d'information et la livrée visuelle du jalonnement des itinéraires.

3.4. La hiérarchisation et la priorisation des itinéraires

Une fois identifiés, les itinéraires ont été priorisés (travail en atelier) en fonction de critères relevant du potentiel cyclable, de la typologie des lieux stratégiques desservis ou encore de la résorption de points durs spécifiques.

Volet 1	<i>Liaisons intercommunales et communales</i>	PRIORITE D'AMENAGEMENT			TOTAL
		Haute	Moyenne	Faible	
	AXE VALLEE DU TARN	32 Km	-	-	32 Km
	COUFFOULEUX	6 Km	2 Km	0.1 Km	9 Km
	GAILLAC	6 Km	26 Km	-	31 Km
	BRENS	1 Km	5 Km	-	6 Km
	GAILLAC-BRENS (passerelle)	-	0.2 Km	-	0.2 Km
	GRAULHET	7 Km	8 Km	-	15 Km
	LISLE SUR TARN	3 Km	10 Km	-	12 Km
	MONTANS	-	3 Km	-	3 Km
	RABASTENS	4 Km	10 Km	-	14 Km
	RABASTENS-COUFFOULEUX (passerelle)	0.2 Km	-	-	0.2 Km
	TOTAL VOLET 1	58 Km	65 Km	0.1 Km	123 Km

Volet 2	<i>Secteurs / Commune(s) associée(s)</i>	PRIORITE D'AMENAGEMENT			TOTAL
		Haute	Moyenne	Faible	
	Section D922 / Souel	-	0,2 Km	-	0,2 Km
	Section D1 Cahuzac <> Base de Loisirs / Castelnau - Le Verdier-Vieux - Cahuzac	-	10 Km	-	10 Km
	Section D964 - base de Loisirs Vère Grésigne / Castelnau	-	1 Km	-	1 Km
	Section D964 vers la route de Valès / Puycelsi	-	0,1 Km	-	0,1 Km
	Section D964 à La Bouzague (D1 > D8) / Puycelsi	-	0,2 Km	-	0,2 Km
	Chemin de liaison La Salette <> La Coste / Larroque	-	1 Km	-	1 Km
	Itinéraire jalonné	112 Km	-	-	112 Km
	TOTAL VOLET 2	112 Km	12 Km	-	124 Km

Volet 3	<i>Liaisons intercommunales et communales</i>	PRIORITE D'AMENAGEMENT			TOTAL
		Haute	Moyenne	Faible	
	AXE COUFFOULEUX <> GRAULHET	4 Km	15 Km	-	18 Km
	AXE GIROUSSENS <> ST SULPICE	-	-	3 Km	3 Km
	AXE GAILLAC<> GRAULHET	-	-	19 Km	19 Km
	AXE GAILLAC<> SALVAGNAC	-	-	19 Km	19 Km
	BRIATEXTE	1 Km	2 Km	1 Km	4 Km
	CADALEN	2 Km	1 Km	-	3 Km
	CAHUZAC SUR VERE	1 Km	2 Km	3 Km	6 Km
	CASTELNAU DE MONTMIRAL	4 Km	2 Km	-	6 Km
	GIROUSSENS	2 Km	4 Km	-	6 Km
	LABASTIDE DE LEVIS	1 Km	2 Km	-	3 Km
	LAGRAVE	10 Km	11 Km	1 Km	22 Km
	MONTANS	1 Km	1 Km	1 Km	3 Km
	PARISOT	3 Km	1 Km	3 Km	6 Km
	RIVIERES	1 Km	1 Km	4 Km	6 Km
	RIVIERES-LAGRAVE (passerelle)	-	-	0,2 Km	0,2 Km
	SALVAGNAC	3 Km	1 Km	0,3 Km	5 Km
	SENOUILLAC	2 Km	2 Km	-	4 Km
	TOTAL VOLET 3	35 Km	44 Km	54 Km	133 Km

Au total, les 3 volets du schéma ont fait émerger un réseau cyclable potentiel de 380 kms dont la réalisation est phasée sur trois échelles de priorité/temporalité avec :

- priorité haute - court terme : 204 kms (dont 112 kms pour la boucle cyclotouristique en itinéraires jalonnés),
- priorité moyenne - moyen terme : 121 kms,
- priorité haute – long terme : 54 kms.

Pour ce qui concerne plus particulièrement les aménagements ciblés « trajets vélo utilitaires », le schéma prévoit :

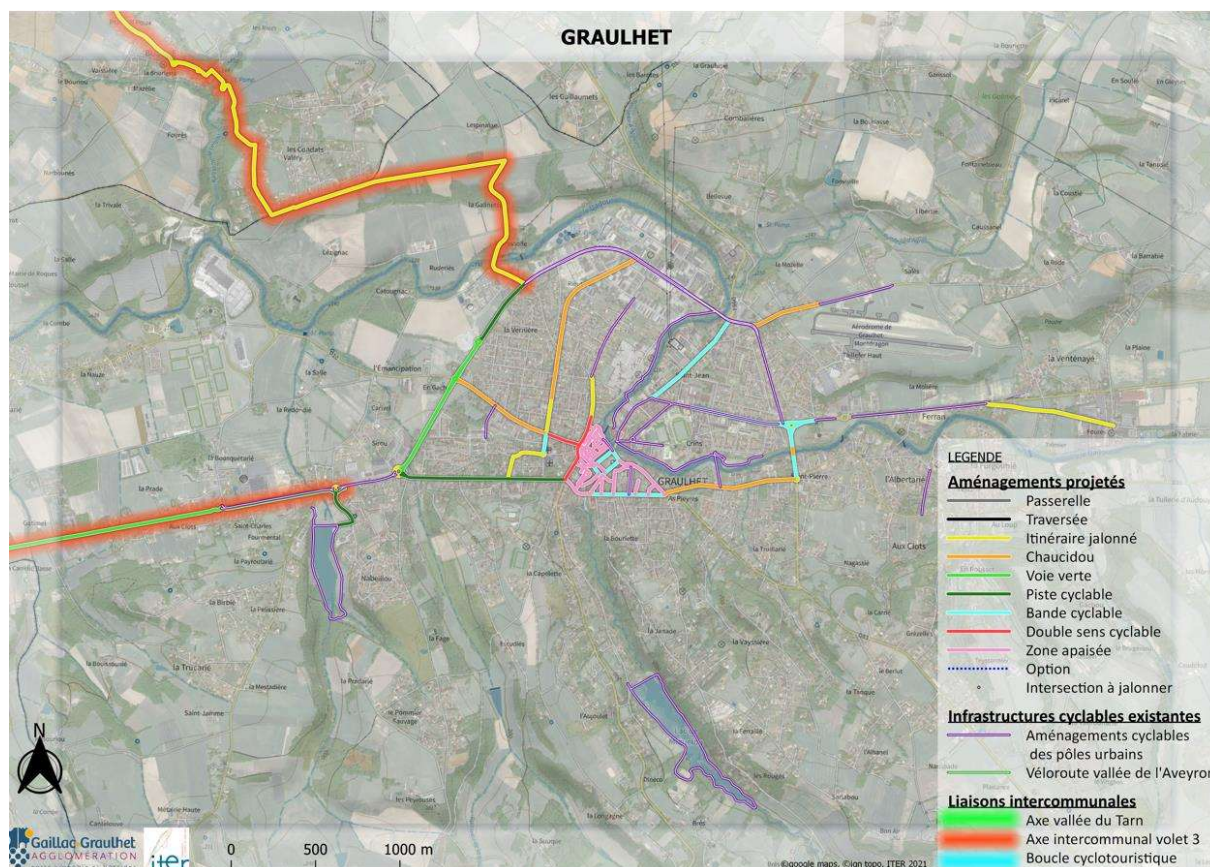
- Communes « urbaines » du volet 1 : 91 kilomètres d'itinéraires cyclables,
- Communes plus rurales du volet 3 : 74 kilomètres d'itinéraires cyclables,
- Liaisons intercommunales : 90 kms de voirie (dont l'axe Vallée du Tarn inscrit en priorité haute).

4. Les aménagements de voirie retenus

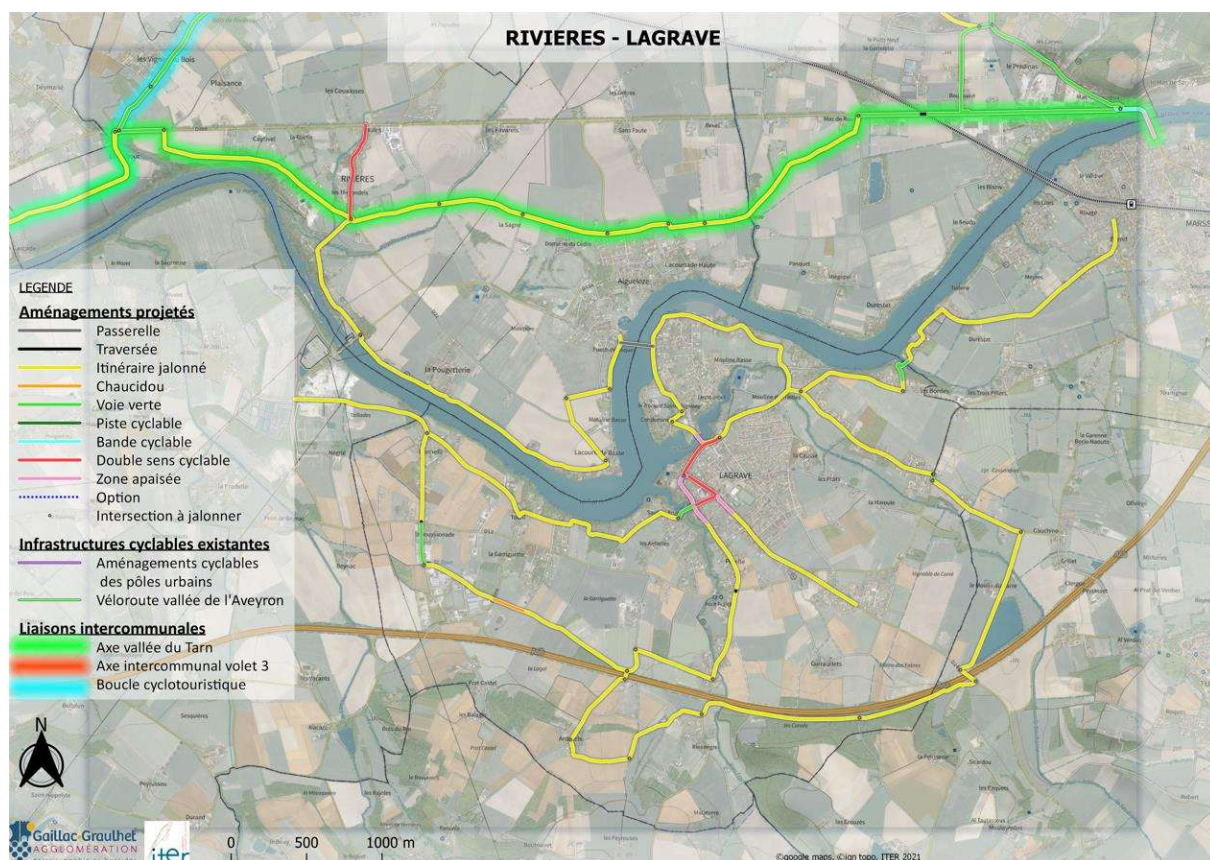
4.1. La définition des aménagements cibles

Le choix des infrastructures à aménager pour mettre en œuvre les itinéraires cyclables a été élaboré de concert avec les services de voirie et les élus des communes concernées par le schéma.

Dans les secteurs les plus urbanisés, en cœur de ville, les emprises de voirie ne permettent généralement pas d'insérer une infrastructure cyclable en site propre, et les caractéristiques du trafic (vitesses de circulation relativement faibles) orientent vers des préconisations d'aménagement d'espaces de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre).



Extrait : Volet 1 – Types d'aménagements cyclables à Graulhet



Extrait : Volet 3 – Types d'aménagements à Rivières et Lagrave

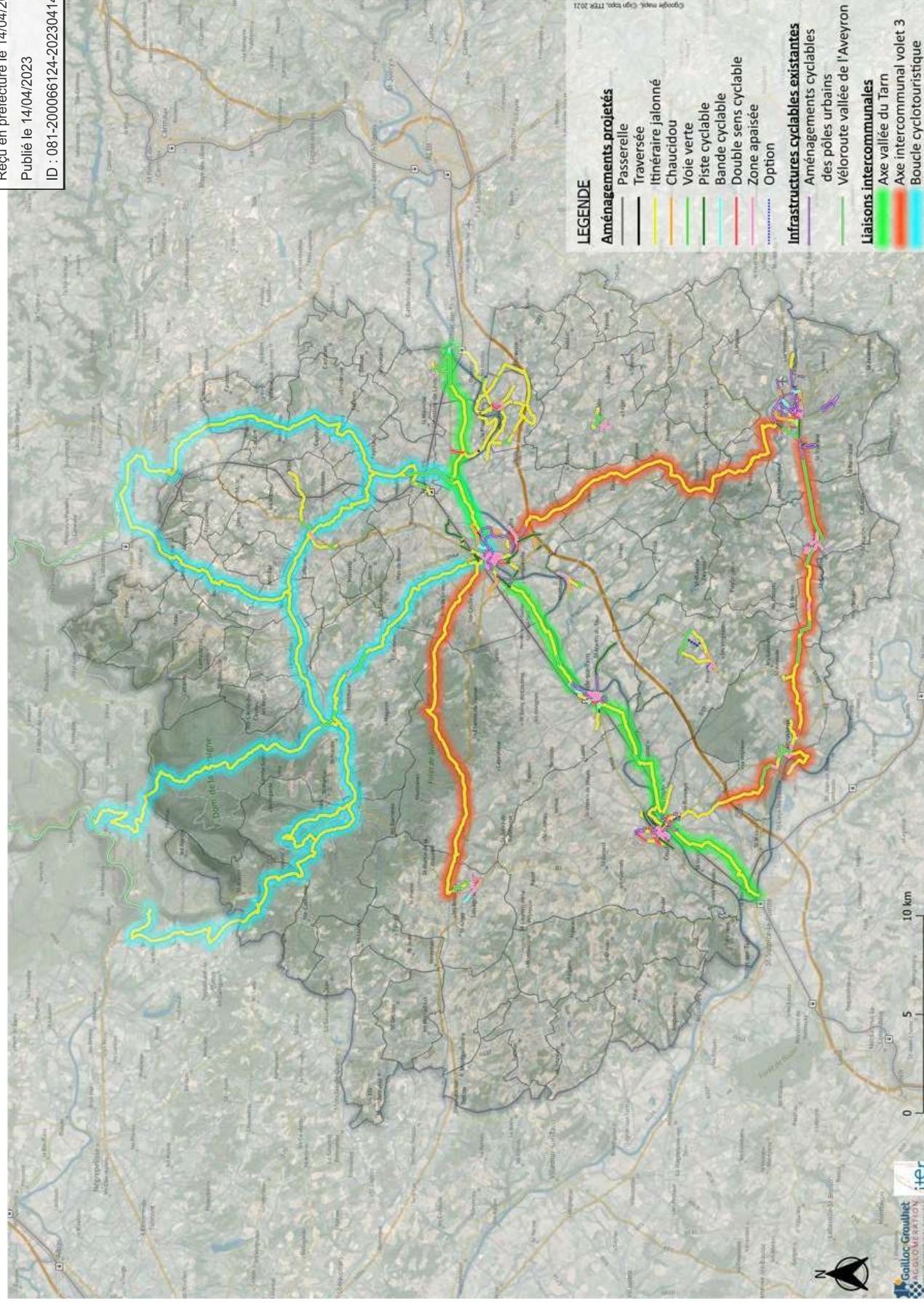
En dehors des « hyper centres », dans les faubourgs et entrées de ville notamment où la circulation, relativement dense, est limitée à 50 km/h, sont plutôt préconisés des aménagements en pistes cyclables (séparées des flux piétons) et bandes cyclables, voire la Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) lorsque le trafic est faible (inférieur à 4000 véhicules par jour) et que la visibilité et l'usage du stationnement le permet.

Volets du Schéma Cyclable - GGA	TYPOLOGIE D'AMENAGEMENT CYCLABLE								TOTAL
	ITINERAIRE JALONNE	PISTE CYCLABLE	VOIE VERTE	CHAUCIDOU	DOUBLE SENS CYCLABLE	BANDE CYCLABLE	ZONE APAISEE	PASSERELLE	
VOLET 1	45 Km	16 Km	5 Km	8 Km	5 Km	5 Km	37 Km	0.5 Km	123 Km
VOLET 2	112 Km	1 Km	2 Km	10 Km	-	-	-	-	124 Km*
VOLET 3	91 Km	-	24 Km	2 Km	2 Km	1 Km	12 Km	0.5 Km	133 Km
TOTAL 3 volets	248 Km	17 Km	31 Km	20 Km	7 Km	6 Km	49 Km	1 Km	379 Km*

*dont 12 km hors périmètre CAGG

Synthèse des linéaires d'aménagements par catégorie d'infrastructures cyclables

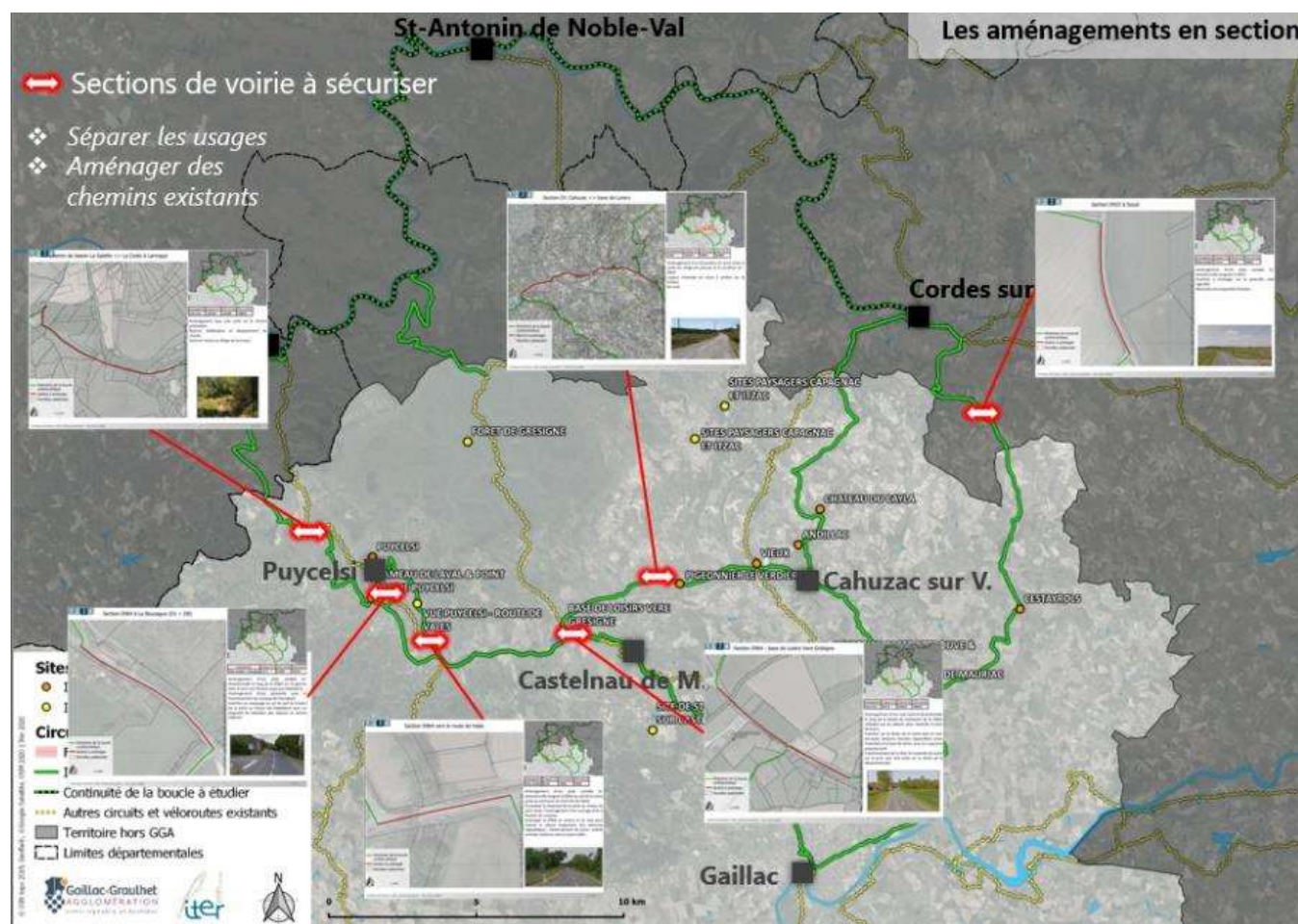
Près des deux tiers du linéaire total du schéma sont composés d'aménagements légers en itinéraires jalonnés, qui profitent de l'important réseau de voiries secondaires et chemins vicinaux du territoire. Si on ne tient pas compte du volet 2 (quasi exclusivement composé d'itinéraires jalonnés), ceux-ci représentent plus de la moitié (54%) du linéaire total. Les infrastructures en site propre représentent près de 50km d'aménagement, comprenant notamment 4 passerelles et pèsent pour une part significative de l'investissement global du schéma.



Vue de synthèse des itinéraires du schéma par typologie d'aménagement

Concernant la boucle cyclotouristique, les attentes des usagers portant davantage sur le confort et l'expérience « touristique », le choix a été fait de privilégier systématiquement un aménagement type « itinéraire jalonné » sur des voiries à faible, voire très faible trafic routier (< 1000 v./j.).

Les points durs identifiés sur les itinéraires de la boucle ont fait l'objet d'un traitement spécifique avec des préconisations d'aménagements en site propre ou en traversée de carrefour.



Extrait Volet 2 – Aménagements des points durs

4.2. L'adoption d'une charte des aménagements cyclables

Ayant pour vocation à servir de guide technique pour les services voirie des gestionnaires en charge de mettre en œuvre le schéma, mais aussi afin de garantir une cohérence visuelle et réglementaire, la charte des aménagements cyclables a été réalisée à l'occasion du volet 1, puis complétée plus récemment durant le volet 3 de l'étude.

Toutefois, si le but de ce cahier de recommandations est bien de fournir un guide méthodologique pour chaque typologie d'aménagement en règle générale, il n'a pas vocation à traiter tous les cas particuliers qui se présentent dans le traitement des itinéraires. Il reprend les arbitrages retenus pour la majorité des cas d'usage (section courante, carrefour en T, en X, giratoires, ...) mais devra être adapté en fonction de la configuration de chaque site.

trame viaire, éviter les phénomènes de cabotage),



- les panneaux d'indication pédagogique pour le **dépassement des cyclistes** (respect 1,5m de distance)



- et les **pictogrammes vélos** sur la route positionnés ponctuellement sur les tronçons d'itinéraire à visibilité réduite.



En outre, le nombre important d'intersections à jalonner (423 sur l'ensemble des 3 volets) implique un investissement initial important et une capacité d'entretien de la panneautique en place. Afin de limiter la profusion de mobiliers urbains dans les villes, il sera préférable de favoriser la pose des panneaux de jalonnement cyclable sur les poteaux déjà existants là où c'est possible.

5. Le plan d'actions complémentaires

L'adoption d'un plan d'actions complémentaires pour l'ensemble du territoire traduit la volonté de créer un écosystème autour des mobilités actives. Bien que le développement des infrastructures représente une étape indispensable et prioritaire pour développer la pratique et inciter au report modal, il n'en demeure pas moins que leur mise en œuvre doit être accompagnée par un ensemble de mesures et de services qui vont favoriser le passage à l'acte et installer durablement l'image des modes actifs dans l'espace public et dans l'esprit des habitants.

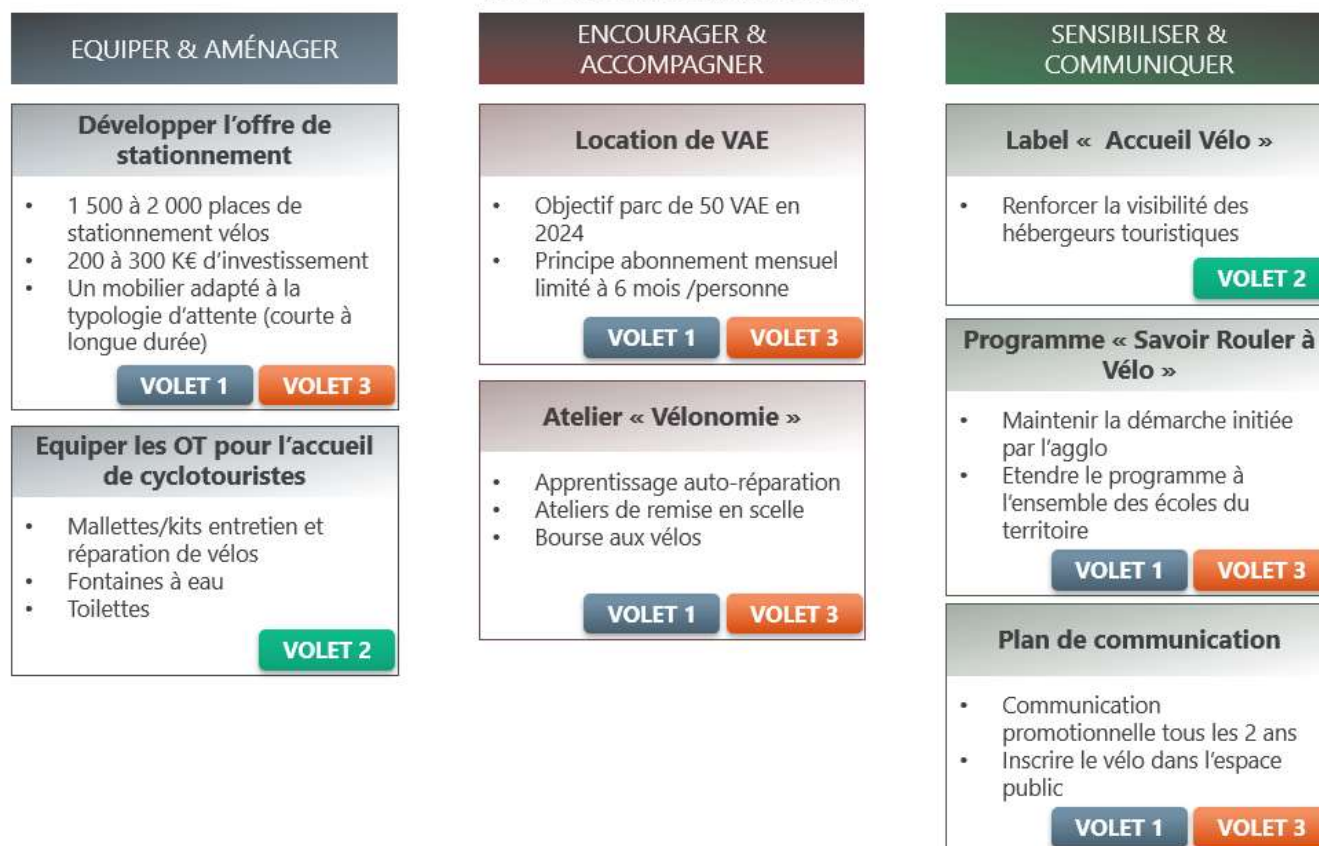
Le plan d'actions a été construit de façon continue sur les trois volets, ainsi certaines actions sont communes aux volets 1 et 3, quand d'autres sont spécifiques au volet 2.

Les actions travaillées en atelier et validées en comité de pilotage se déclinent selon 3 axes :

- L'équipement et l'aménagement ;
- l'encouragement et l'accompagnement ;
- la sensibilisation et la communication.

Le développement de l'offre de stationnement cyclable, figurant dans le premier axe du plan d'actions, est fondamental dans la réussite de la mise en œuvre du schéma cyclable. La pratique cyclable est liée à la garantie de stationnement. Une étude plus approfondie devra être menée afin de définir pour chaque établissement recevant du public, et en fonction de la part modale ciblée, la localisation, le nombre et le type de stationnements nécessaires.

Les 3 axes du plan d'actions



7 actions phares ont été retenues et sont chacune déclinées dans une fiche action qui en précise l'enjeu et l'objectif, la cible, les moyens à consacrer, les partenaires associés, le budget prévisionnel ainsi que le calendrier de déploiement envisagé.

4

FORMER LES FUTURS CYCLISTES



Pour aller plus loin

La mise en application du dispositif national « savoir-rouler à vélo » destiné aux 6-11 ans vise l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège.

Une formation en 10h répartie en 3 étapes, encadrée par des professionnels (FFC, FUB, USC) :

1 – Savoir pédaler, maîtriser les fondamentaux du vélo

2 – Savoir circuler, découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé

3 – Savoir rouler à vélo, circuler en autonomie sur la voie publique

Le Savoir Rouler à vélo peut aussi s'adresser au public adulte, par exemple pour les publics en insertion, ...

Le Programme CEE « Génération Vélo », doté de 21 M€ sur 3 ans, ambitionne de former toute une génération d'écoliers à la pratique du vélo en cofinçant les pratiques.

En septembre 2020, les villes de Couffouleux, Rabastens, Roquemaure, Cadalen, Peyrole, Gaillac et Graulhet ont répondu à l'appel à candidature lancé par l'agglomération de GGA. Les écoles des communes partenaires ont bénéficié de cette initiative du 23 mars au 5 juillet.

Les ateliers en milieu scolaire accompagnent une politique d'équipement en stationnement cyclable dans les écoles.

Le dispositif « Savoir Rouler à Vélo » s'inscrit dans le cadre du Plan Vélo et mobilités actives, dont l'objectif est de multiplier par 3 l'usage du vélo en France et atteindre les 9% de part modale à l'horizon des JO 2024. Adhérer au dispositif permet d'obtenir des financements supérieurs pour ces aménagements.

Pour aller encore plus loin, GGA pourrait se fixer l'objectif de :

- Sur les 6 ans à venir, l'ensemble des élèves du primaire ait reçu la formation sur l'agglomération. Cela nécessite de faire un nouvel appel à candidature auprès des communes mais également un travail d'incitation, de sensibilisation auprès de celles qui n'ont pas candidaté au précédent (avec retour d'expérience des communes ayant participé).
- Conforter son rôle de facilitateur auprès des écoles/ associations pour mettre à disposition du personnel supplémentaire / un espace pour créer un lieu dédié à l'apprentissage du vélo en milieu sécurisé.



En cours – jusqu'à 2026



15 K€/an, cofinancé dans le cadre du programme CEE Génération Vélo



Scolaires (6-11ans)



Financeurs : GGA + DRJSCS Occitanie
Partenaires : DDSCPP du Tarn, DSDEN et le comité départemental USEP



Extrait du plan d'actions – « Former les futurs cycliste » via le déploiement programme SRAV

A titre d'exemple, l'action « Former les futurs cyclistes », qui se traduit opérationnellement par l'application du programme Savoir Rouler A Vélo (SRAV), programme initié par Gaillac Graulhet Agglomération en 2021, vise à assurer la formation de tous les scolaires du territoire sur les 6 années à venir, avec une montée en charge progressive. Les ateliers dont l'objectif est de garantir l'apprentissage et l'autonomie des élèves de 6 à 11 ans, accompagne le développement d'équipements en stationnement cyclable dans les écoles. Cette action implique un partenariat avec la Direction Départementale de la Cohésion Sociale (DDCS), la Direction des Services Départementaux de l'Education Nationale (DSDEN) et le Comité Départemental de l'USEP. Le budget annuel dédié à cette action, estimé à 15 000 €/an, dont les financeurs identifiés sont Gaillac Graulhet Agglomération et la Direction Régionale Académique à la jeunesse, à l'Engagement et aux Sports (DRAJES), peut être cofinancé dans le cadre du programme CEE Génération Vélo.

6. Programmation et chiffrage du schéma

Le chiffrage des aménagements a été réalisé sur la base de coûts moyens observés par typologie d'aménagement et en tenant compte de la configuration préexistante de l'itinéraire à aménager, et ce particulièrement pour les infrastructures en site propre comptant pour une part significative des investissements prévus au schéma. A titre d'exemple la présence d'un fossé, ou d'un talus nécessitant busage ou mur de soutènement pour la réalisation d'une piste ou d'une voie verte impacte le coût au mètre linéaire d'aménagement d'un facteur 2 à 3 par rapport à un aménagement sur terrain plat.

L'estimation globale du schéma cyclable sur le plan des infrastructures de voirie s'élève à **12.5 M€ (hors passerelles)¹** :

- Plus de la moitié de cette enveloppe, soit **8 M€** concerne les communes urbaines et l'axe de la vallée du Tarn (volet 1),
- La boucle cyclo-touristique (volet 2) compte pour près d'**1M€** d'investissement,
- Le volet 3 des communes rurales, son chiffrage est estimé à un peu plus de **3.5M€**.

Si on retient une programmation sur un horizon de temps de 10 ans, cela représente un budget d'investissement annuel de **1,25 M€** à répartir entre les maîtres d'ouvrage principaux, que sont les communes et la CA Gaillac Graulhet, ainsi que le Département pour une partie des travaux sur l'axe Vallée du Tarn.

Pour rappel, la profession estime qu'à l'échelle nationale, la puissance publique doit investir entre 25 et 30€/ an/ habitant en politique cyclable sur 10 ans pour rattraper le retard en matière d'équipement dédié au vélo et atteindre 9% de part modale vélo d'ici 2024. Le budget d'investissement proposé sur Gaillac Graulhet Agglomération (environ 75 000 habitants) se situe dans un ratio certes inférieur mais assez ambitieux au regard de la situation actuelle de l'offre d'aménagements cyclables, avec un budget d'investissement annuel d'environ **1.25 M€**. Même si cette stratégie est cohérente avec les objectifs nationaux, la capacité à la financer constitue un enjeu central et déterminant.

¹ En plus de ces montants, s'ajouteront les éventuels coûts liés à l'aménagement de passerelles piétons-cycles identifiées dans les maillages communaux. L'estimation de départ est de presque 10M€ mais compte tenu des contraintes géologiques de terrain non étudiées à ce stade, cette estimation sera revue dans le cadre des études d'avant-projet à mener.

Néanmoins, un certain nombre de cofinancements sont envisageables sur bon nombre de ces itinéraires *via* les partenaires institutionnels et gestionnaires de voirie mais aussi à travers les nombreux appels à projet et appels à manifestation d'intérêt lancés par l'Etat (cf. <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>).

Synthèse des linéaires et coûts estimatifs aménagements cyclables par secteur géographique étudié

AXE VALLEE DU TARN

	Linéaire total (km)	Coût estimatif HT	ITINERAIRE JALONNE ²			VOIE VERTE - REPROFILAGE PISTES		Pistes sécurisées RD9888	
			Distance (km)	Coût HT CAGG	Coût HT Dept 81	Distance (km)	Coût HT CAGG	Distance (km)	Coût HT Dept 81
Axe vallée du Tarn	38,3	841 800 €	29,4	29 400 €	29 400 €	6,1	503 000 €	2,8	280 000 €
Communes traversées	COUFFOULEUX	8,4	8,4	8 400 €	8 400 €				
	LOUPIAC	2,0	0,8	800 €	800 €	1,2	130 000 €		
	Pont SNCF	0,3				0,3	110 000 €		
	RABASTENS	2,2	1	1 000 €	1 000 €	1,2	130 000 €		
	LISLE SUR TARN	7,8	4,2	4 200 €	4 200 €	3,1	124 000 €	0,5	45 000 €
	GAILLAC	8,9	8,6	8 600 €	8 600 €	0,3	9 000 €		
	RIVIERES	5,8	5,4	5 400 €	5 400 €			0,4	35 000 €
	LABASTIDE DE LEVIS	3,0	1	1 000 €	1 000 €			2	200 000 €

² en voie partagée, les aménagements de sécurisation et changements de priorités n'ont pas fait l'objet d'une estimation financières. Ils seront à définir selon le plan de circulation de chaque commune (pouvoir de police du maire)

AXE GRAULHET - COUFFOULEUX

	Linéaire total (km)	Coût estimatif HT	ITINERAIRE JALONNE ³		VOIE VERTE		Piste sécurisée RD631 (Graulhet-Briatexte)	
			Distance (km)	Coût HT CAGG	Distance (km)	Coût HT CAGG	Distance (km)	Coût HT Dept 81
Axe Graulhet-Rabastens	24	734 800 €	17,4	34 800 €	2,9	330 000 €	3,7	370 000 €
Graulhet	1,7	170 000 €					1,7	170 000 €
Briatexte	4	282 600 €	1,3	2 600 €	0,7	80 000 €	2	200 000 €
Puybagon	0,7	21 200 €	0,6	1 200 €	0,1	20 000 €		
St Gauzens	3	94 400 €	2,2	4 400 €	0,8	90 000 €		
Giroussens	11,6	160 600 €	10,3	20 600 €	1,3	140 000 €		
Couffouleux	3	6 000 €	3	6 000 €				

AXE GAILLAC-GRAULHET

	ITINERAIRE JALONNE	
	Distance (km)	Coût HT CAGG
Axe Gaillac-Graulhet	20,6	39 200 €
Gaillac	1	2 000 €
Brens	3,3	6 600 €
Técou	5,7	11 400 €
Cadalen	3,4	6 800 €
Peyrole	1,8	3 600 €
Busque	2,5	5 000 €
Graulhet	2,9	5 800 €

³ en voie partagée, les aménagements de sécurisation et changements de priorités n'ont pas fait l'objet d'une estimation financières. Ils seront à définir selon le plan de circulation de chaque commune (pouvoir de police du maire)

AXE GAILLAC – SALVAGNAC

	Linéaire total (km)	Coût estimatif HT	ITINÉRAIRE JALONNÉ ⁴		VOIE VERTE	
			Distance (km)	Coût HT CAGG	Distance (km)	Coût HT CAGG
Axe Gaillac-Salvagnac	19	312 400 €	13,7	27 400 €	5,3	285 000 €
Gaillac	4,7	9 400 €	4,7	9 400 €		
Lisle sur Tarn	12,3	221 800 €	8,4	16 800 €	3,9	205 000 €
Salvagnac	2	81 200 €	0,6	1 200 €	1,4	80 000 €

Communes
traversées

⁴ en voie partagée, les aménagements de sécurisation et changements de priorités n'ont pas fait l'objet d'une estimation financières. Ils seront à définir selon le plan de circulation de chaque commune (pouvoir de police du maire)

BOUCLES CYCLOTOURISTIQUES

	Linéaire total (km)	Coût estimatif HT	ITINERAIRE JALONNE		VOIE VERTE			CHAUCIDOU RD1		Pistes sécurisées RD964-RD922	
			Distance (km)	Coût HT CAGG / CC Cordais	Distance (km)	Coût HT CAGG	Coût HT communes	Distance (km)	Coût HT CAGG	Distance (km)	Coût HT Dept 81
Boucles cyclotouristiques	101,7	496 600 €	90,8	181 600 €	1,7	121 000 €	66 000 €	8,5	51 000 €	0,7	77 000 €
Gaillac	6,4	12 800 €	6,4	12 800 €							
Rivières	0,8	1 600 €	0,8	1 600 €							
Sénoillac	7,7	15 400 €	7,7	15 400 €							
Fayssac	1,9	3 800 €	1,9	3 800 €							
Cestayrols	4	8 000 €	4	8 000 €							
Noailles*	3,9	7 800 €	3,9	7 800 €							
Souel*	3,4	50 000 €	3	6 000 €						0,4	44 000 €
Cordes*	8,4	16 800 €	8,4	16 800 €							
Les Cabannes*	0	- €									
Vindrac*	0	- €									
Loubers*	3,4	6 800 €	3,4	6 800 €							
Alos	3,3	6 600 €	3,3	6 600 €							
Vieux	4,2	8 400 €	4,2	8 400 €							
Cahuzac sur Vère	5,8	21 200 €	3,4	6 800 €				2,4	14 400 €		
Le Verdier	3,2	19 200 €						3,2	19 200 €		
Ste Cécile du Cayrou	0,8	4 800 €						0,8	4 800 €		
Castelnau (hors base loisirs)	24,6	90 000 €	22,2	44 400 €	0,3		33 000 €	2,1	12 600 €		
Castelnau (base losirs)	0,3	33 000 €			0,3		33 000 €				
Puycelsi	14,4	61 200 €	14,1	28 200 €						0,3	33 000 €
Larroque	5,2	129 200 €	4,1	8 200 €	1,1	121 000 €					

Communes traversées

*Communes hors périmètre CA Gaillac-Graulhet, membres de la CC du Pays Cordais

MAILLAGES COMMUNAUX Centres-villes et Centres-bourgs

Bilan par commune	Linéaire (kms)	Coût HT
GAILLAC	31,2 km	3 500 000 €
BRENS	6,3 km	770 000 €
GRAULHET	15,0 km	1 200 000 €
RABASTENS	14,2 km	1 320 000 €
COUFFOULEUX	8,7 km	150 000 €
LISLE SUR TARN	12,4 km	930 000 €
BRIATEXTE	4,3 km	130 000 €
CADALEN	2,8 km	90 000 €
CAHUZAC SUR VERE	6,3 km	220 000 €
CASTELNAU DE MONTMIRAL	5,5 km	420 000 €
GIROUSSENS	6,0 km	150 000 €
LABASTIDE DE LEVIS	3,2 km	280 000 €
LAGRAVE	22,4 km	160 000 €
MONTANS	2,9 km	110 000 €
PARISOT	5,9 km	180 000 €
RIVIERES	5,8 km	130 000 €
SALVAGNAC	4,5 km	110 000 €
SENOUILLAC	3,9 km	200 000 €
TOTAL (hors passerelles)	161,3 km	10 050 000 €

Le plan d’actions qui accompagne le schéma des itinéraires cyclables s’élève à :

- Stationnements : **366 000 €** (montant estimatif à approfondir)
- Actions d’accompagnement : **570 000 €**

Priorité de réalisation		Court terme	Moyen terme	Long terme
Stationnement		183 K€	183 K€	
	Nb places arceaux simples	784	784	
	Nb places arceaux couverts	196	196	
	Nb places consignes sécurisées	20	20	
Plan d'actions		200 K€	190 K€	180 K€
	Location de VAE			
	Ateliers "Vélonomie"			
	Programme Savoir Rouler à Vélo			
	Plan de communication			
	Label "Accueil vélo"*			
	Equipement OT			

*financement porté par les
hébergeurs

La mise en place d’un comité de suivi composé d’élus et de techniciens aura pour objectif de garantir le suivi et l’évaluation de la mise en œuvre du schéma dans le temps.



GAILLAC GRAULHET AGGLOMERATION

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE COMMUNAUTAIRE

Atlas cartographique Aménagements cyclables

Promu
par



Projet cofinancé par le Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural
L'Europe investit dans les zones rurales

Sommaire

Avant propos	3
1. Carte de synthèse du maillage des itinéraires cyclables	4
2. Carte de synthèse du maillage des itinéraires cyclables - Phasage	5
3. Cartographies communales des itinéraires cyclables	6
3.1 Brens	6
3.2 Briatexte.....	8
3.3 Cadalen	10
3.4 Cahuzac-sur-Vère	12
3.5 Castelnau-de-Montmiral	14
3.6 Couffouleux.....	16
3.7 Gaillac	18
3.8 Giroussens	20
3.9 Graulhet.....	22
3.10 Labastide-de-Lévis	24
3.11 Lagrave	26
3.12 Lisle-sur-Tarn	28
3.13 Montans	30
3.14 Parisot	32
3.15 Rabastens	34
3.16 Rivières	36
3.17 Salvagnac	38
3.18 Senouillac	40

Avant propos

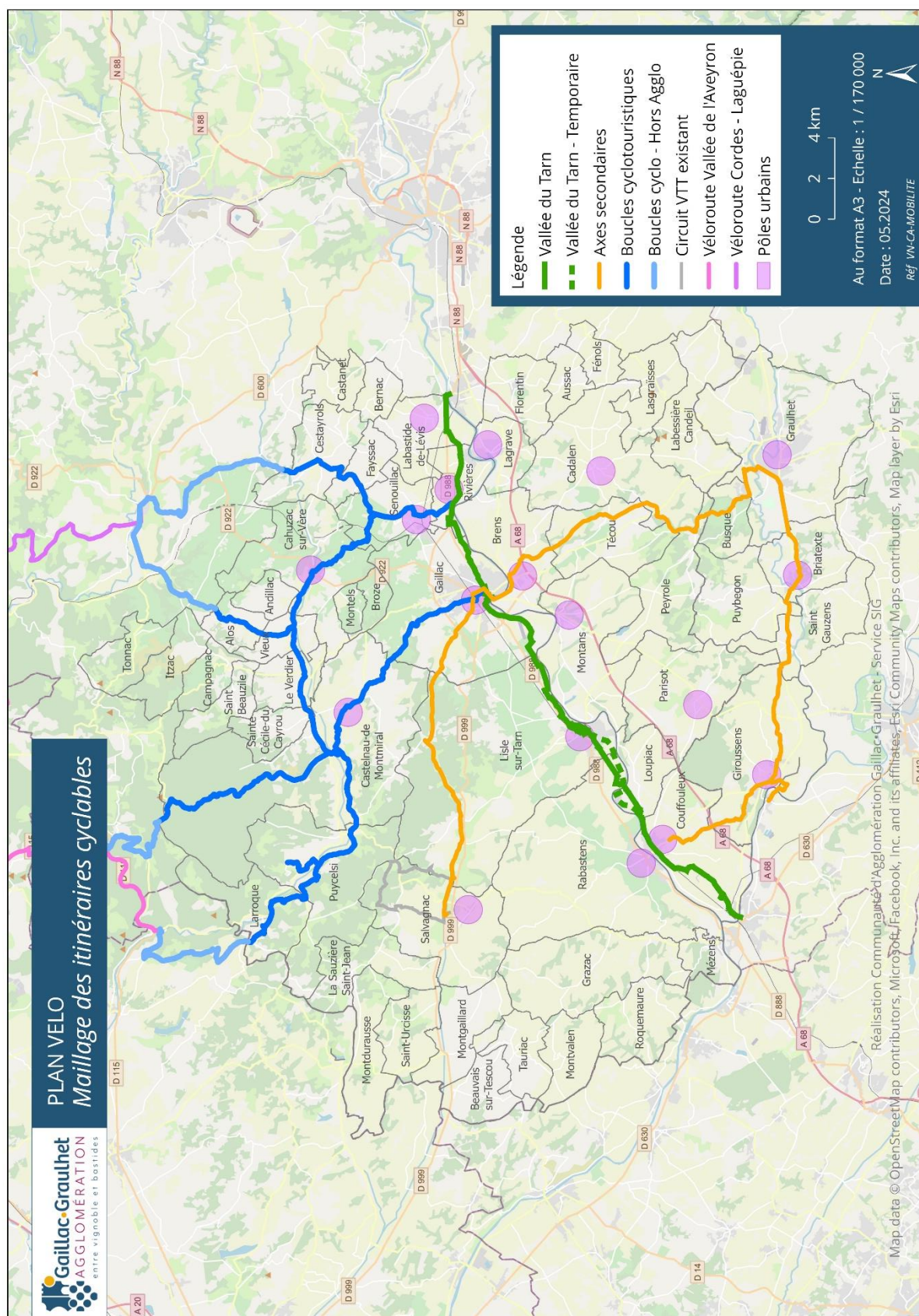
Le schéma directeur cyclable de la Communauté d'agglomération Gaillac-Graulhet est composé d'une cartographie de synthèse du maillage des itinéraires cyclables à l'échelle intercommunale et de cartographies locales à l'échelle des 18 pôles urbains identifiés dans ce cadre.

Les cartographies communales des projets cyclables ont été mises à jour en juin 2024.

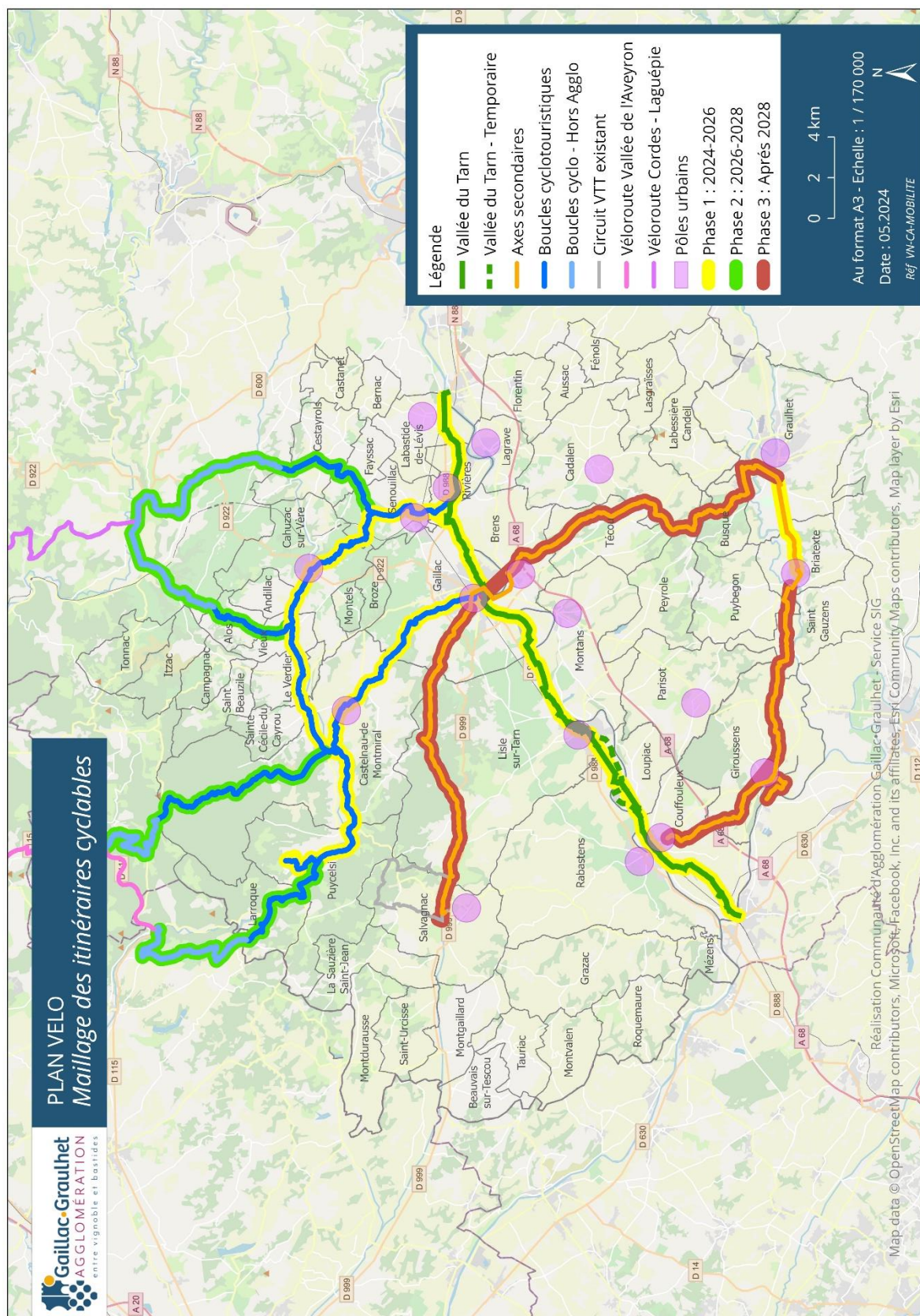
Elles permettent de préciser finement les tracés, le type d'aménagement des différents projets cyclables et de hiérarchiser les axes selon leur nature (intercommunale ou communale) afin de faciliter l'identification de la maîtrise d'ouvrage et du financement :

- **Les axes intercommunaux** : l'axe de la Vallée du Tarn – Les sections Graulhet-Couffouleux ; Gaillac-Graulhet ; Gaillac-Salvagnac – Les boucles cyclotouristiques.
- **Les axes de desserte spécifique** : Desserte d'un équipement communautaire ; d'une aire de covoiturage ; d'un pôle économique majeur ; d'un collège ; d'un lycée ou d'une gare.
- **Les axes de desserte locale** : Desserte classique des zones résidentielles ; des centralités urbaines.

1. Carte de synthèse du maillage des itinéraires cyclables

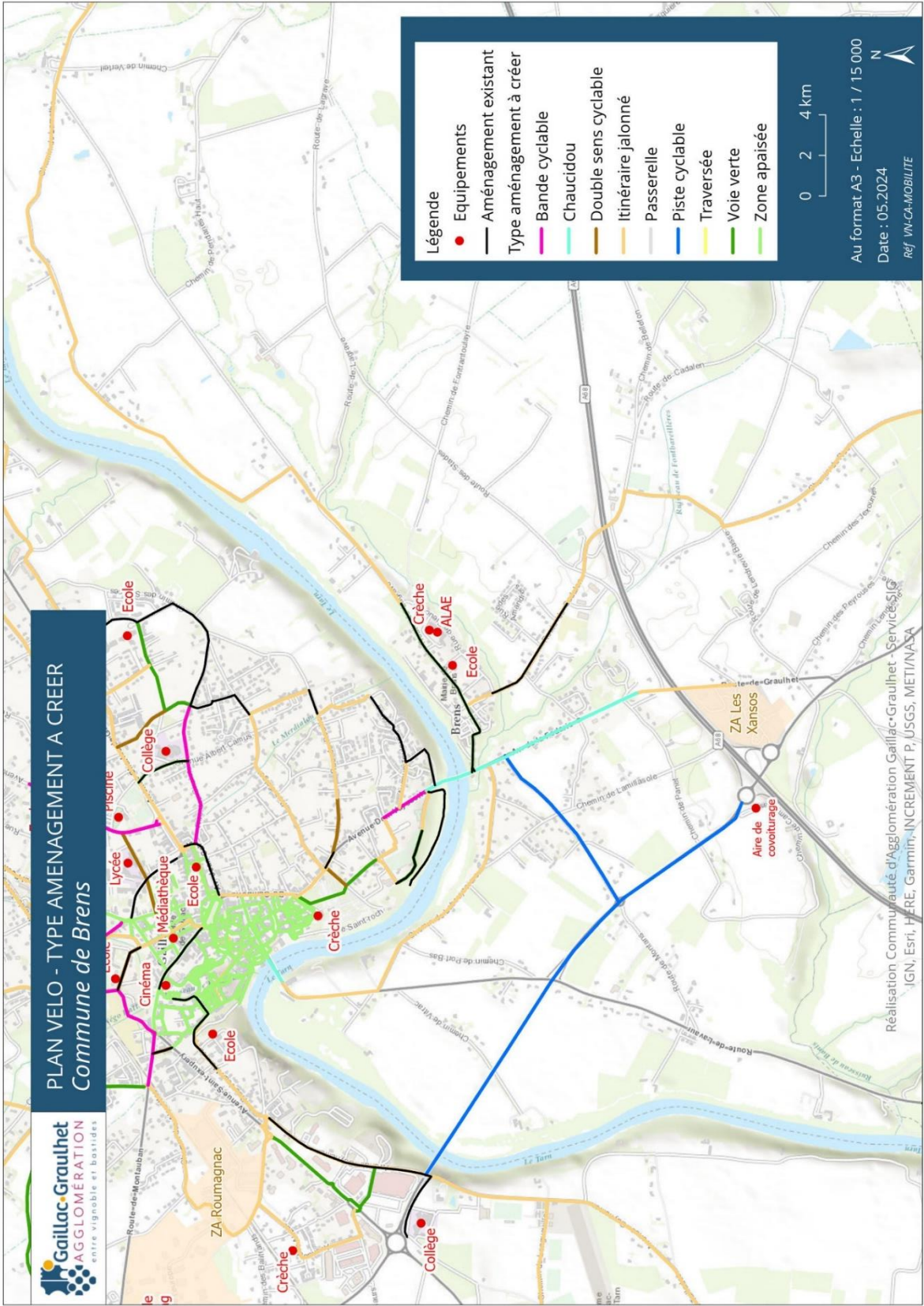


2. Carte de synthèse du maillage des itinéraires cyclables - Phasage



3. Cartographies communales des itinéraires cyclables

3.1 Brens



Envoyé en préfecture le 09/08/2024

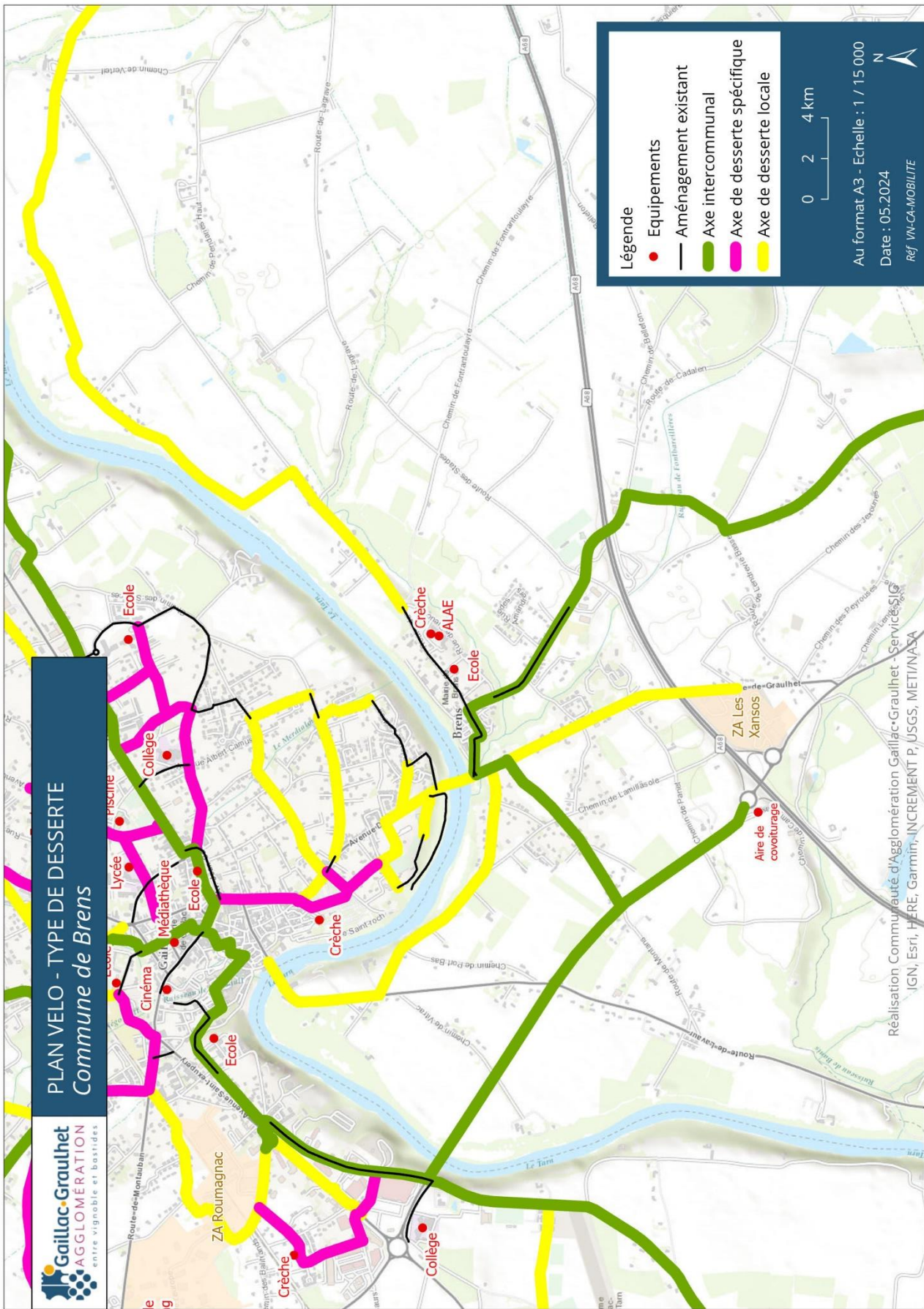
Reçu en préfecture le 09/08/2024

Publié le 09/08/2024

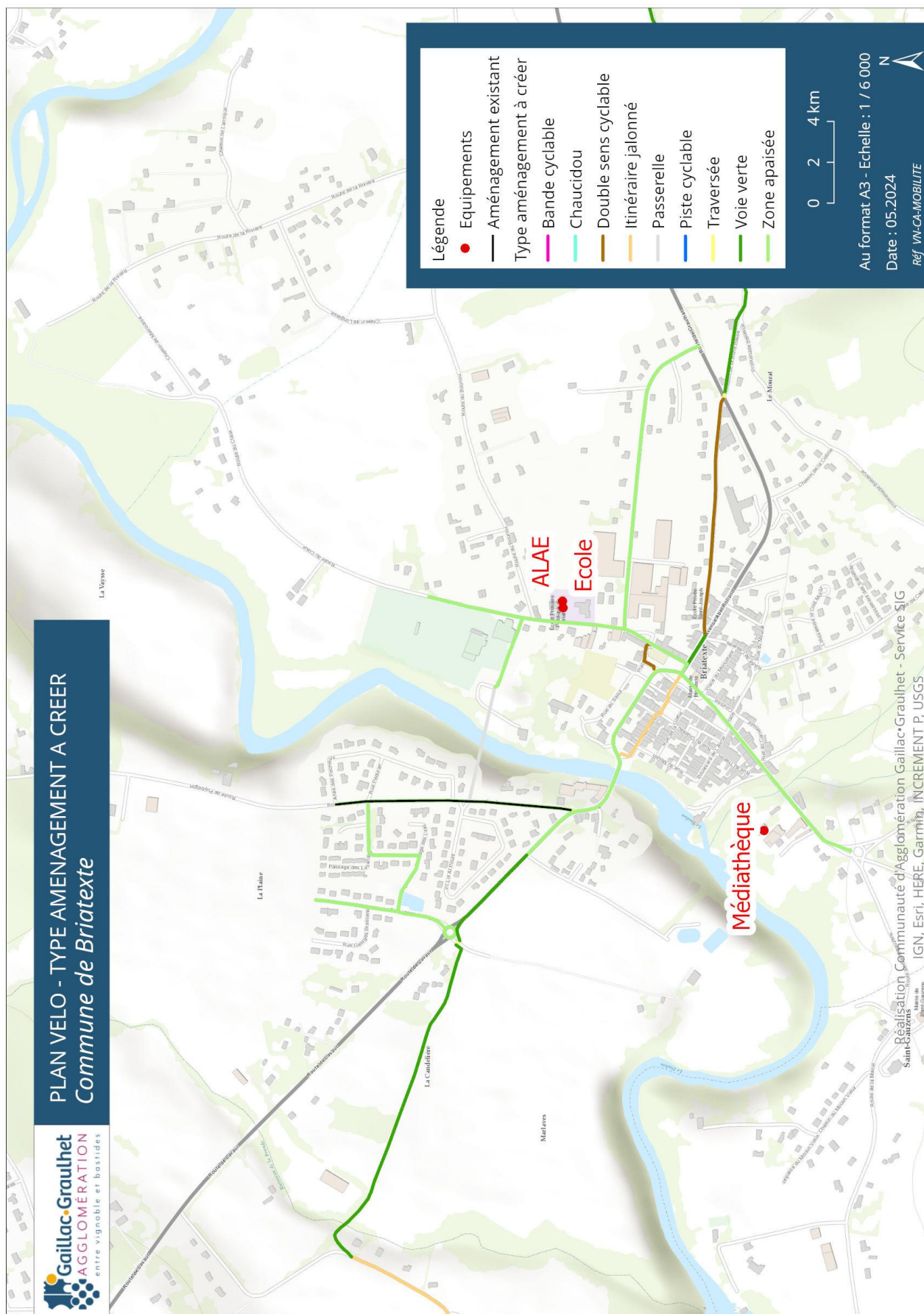
ID : 081-200066124-20240708-128_2024-DE

S²LOW

3.1 Brens



3.2 Briatexte

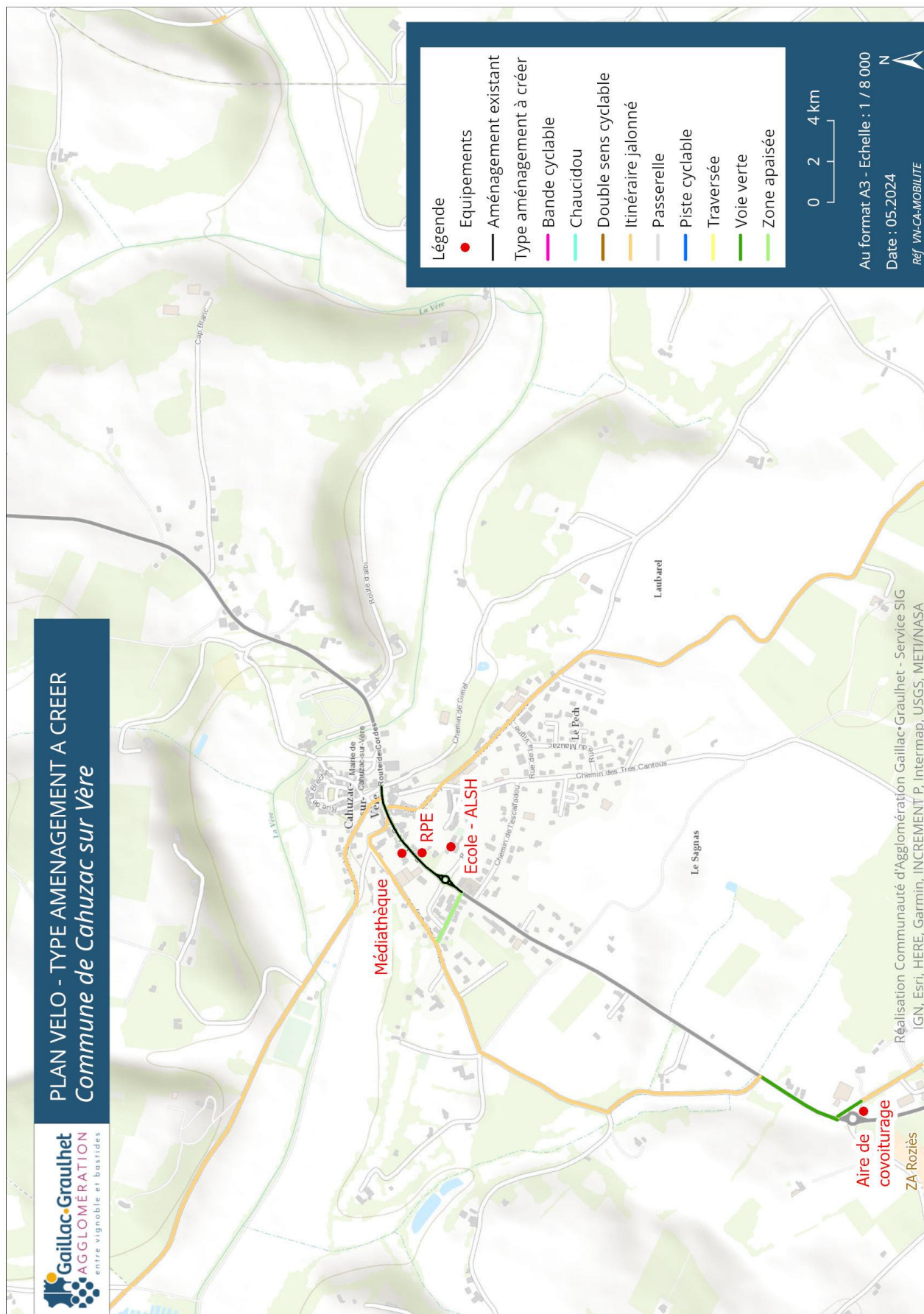








3.4 Cahuzac-sur-Vère



Envoyé en préfecture le 09/08/2024

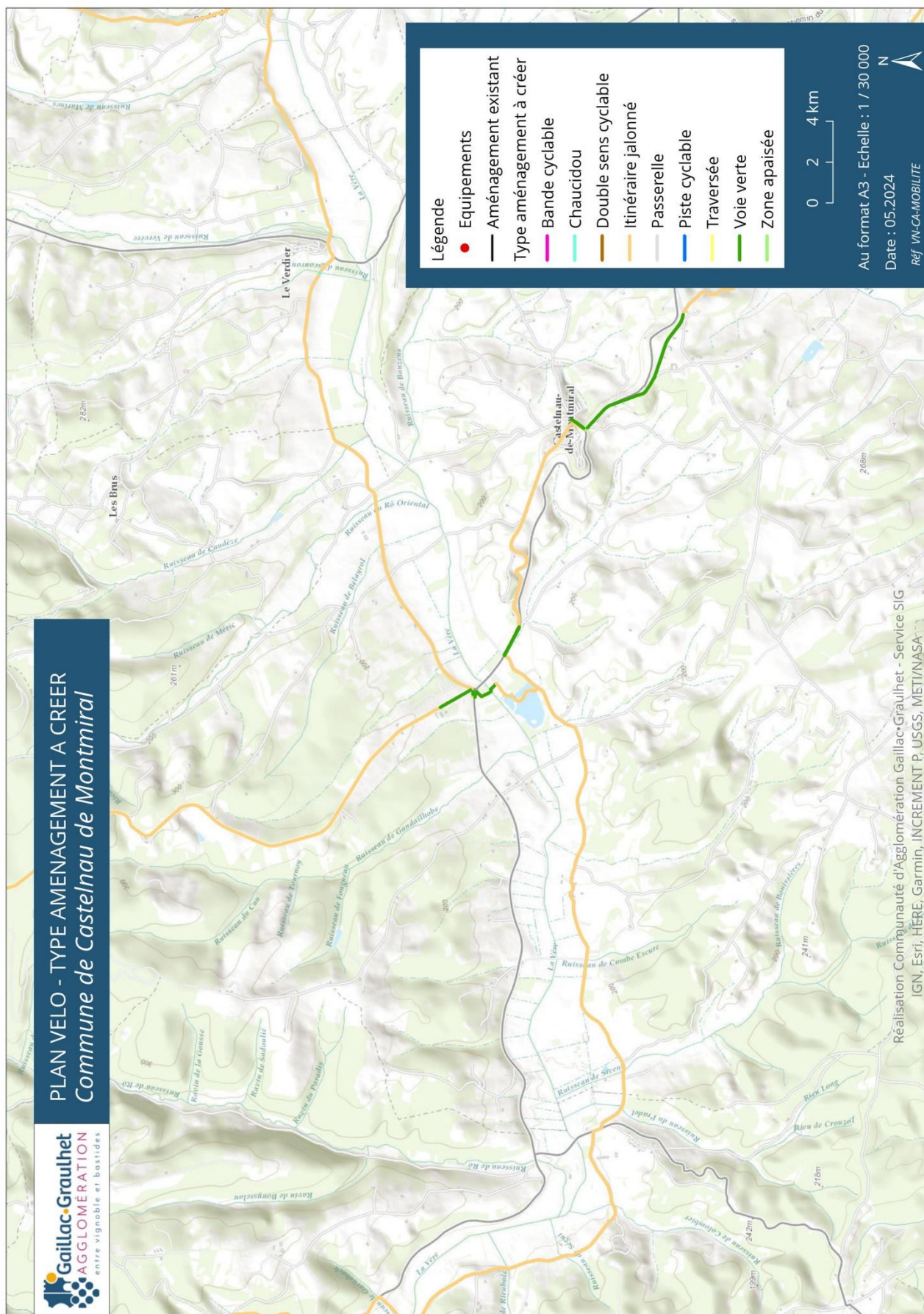
Reçu en préfecture le 09/08/2024

Publié le 09/08/2024

ID : 081-200066124-20240708-128_2024-DE

S²LO

3.5 Castelnaud-de-Montmiral



Envoyé en préfecture le 09/08/2024

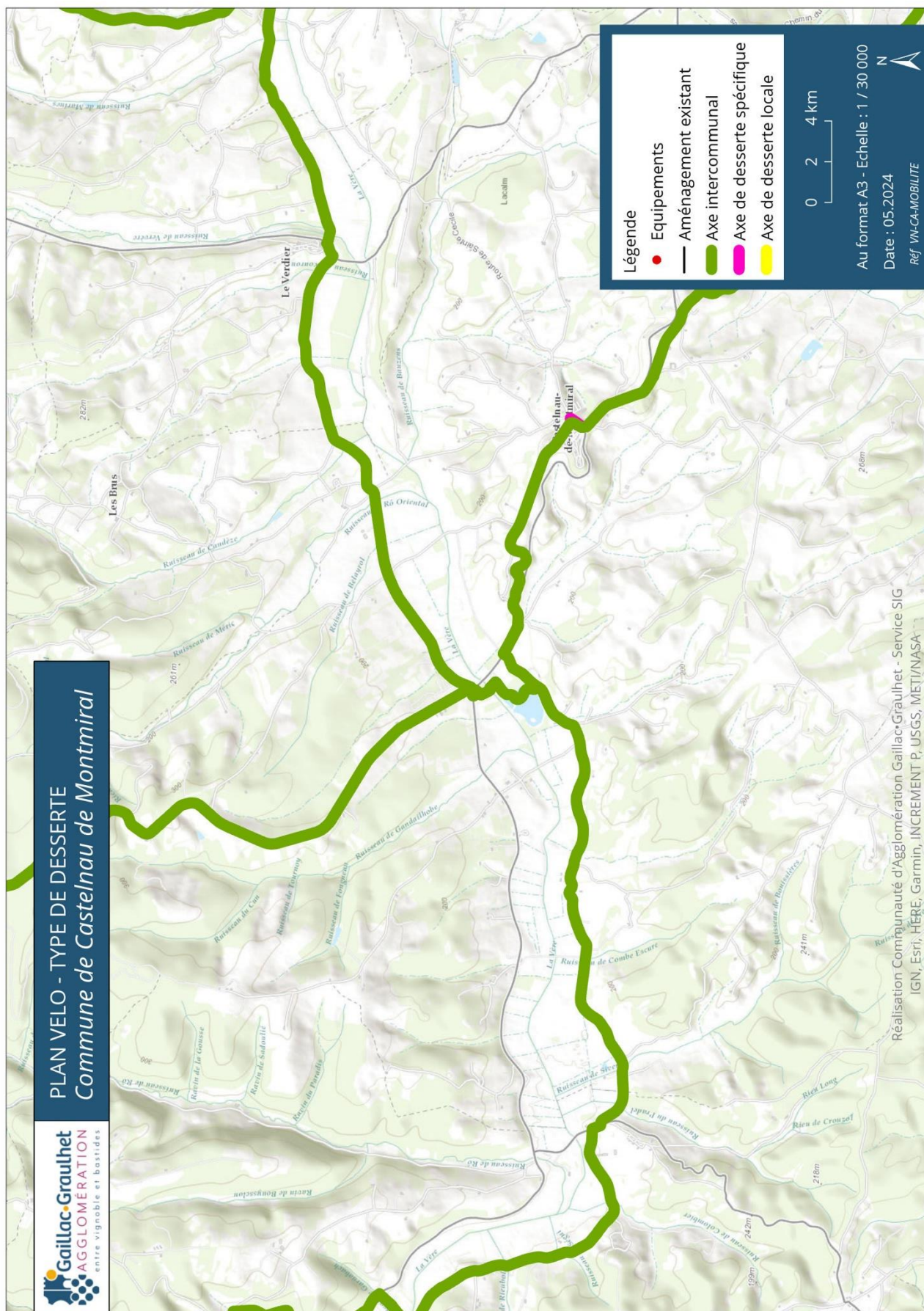
Reçu en préfecture le 09/08/2024

Publié le 09/08/2024

ID : 081-200066124-20240708-128_2024-DE

S²LOW

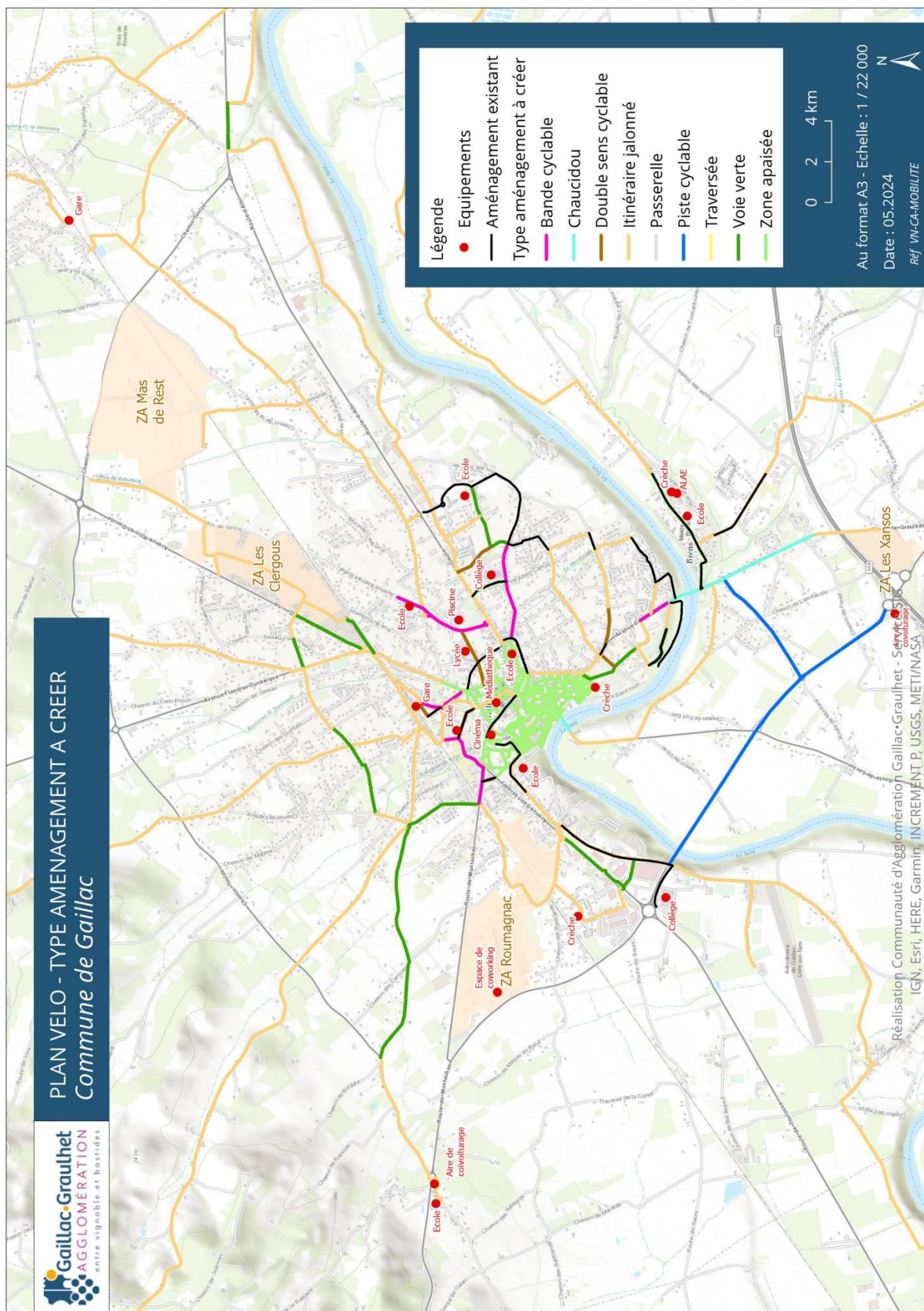
3.5 Castelnaud-de-Montmiral



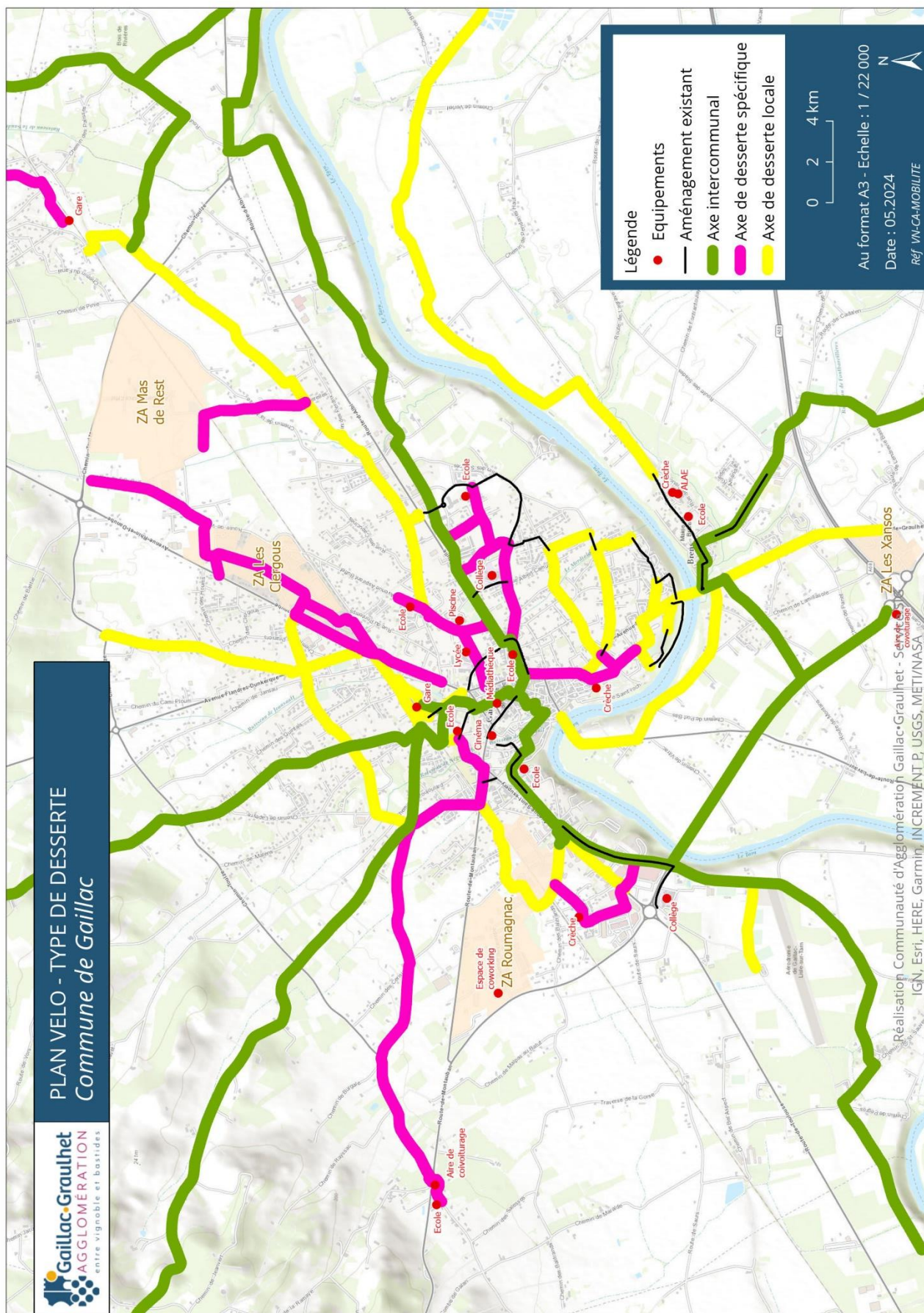




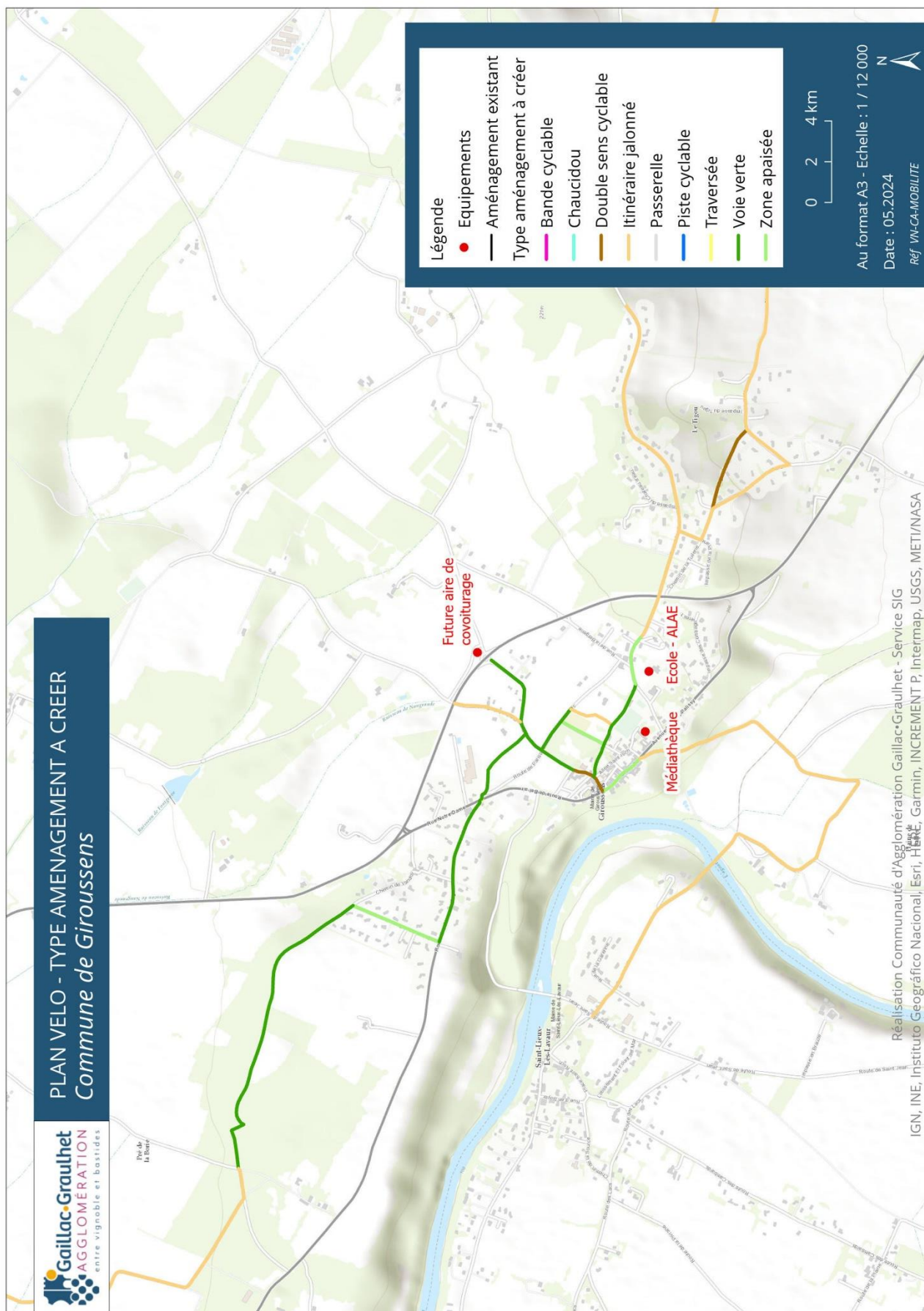
3.7 Gaillac



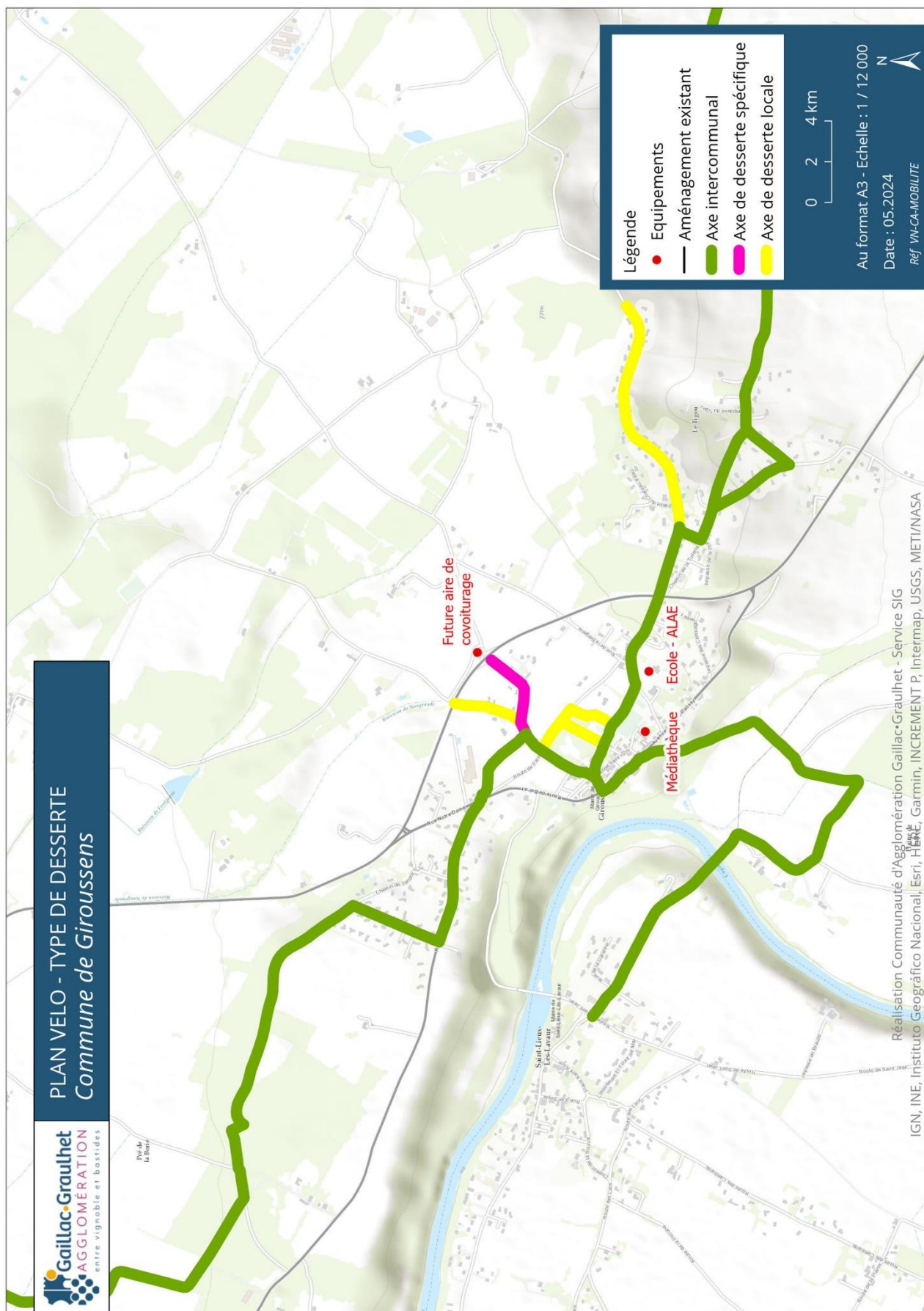
3.7 Gaillac



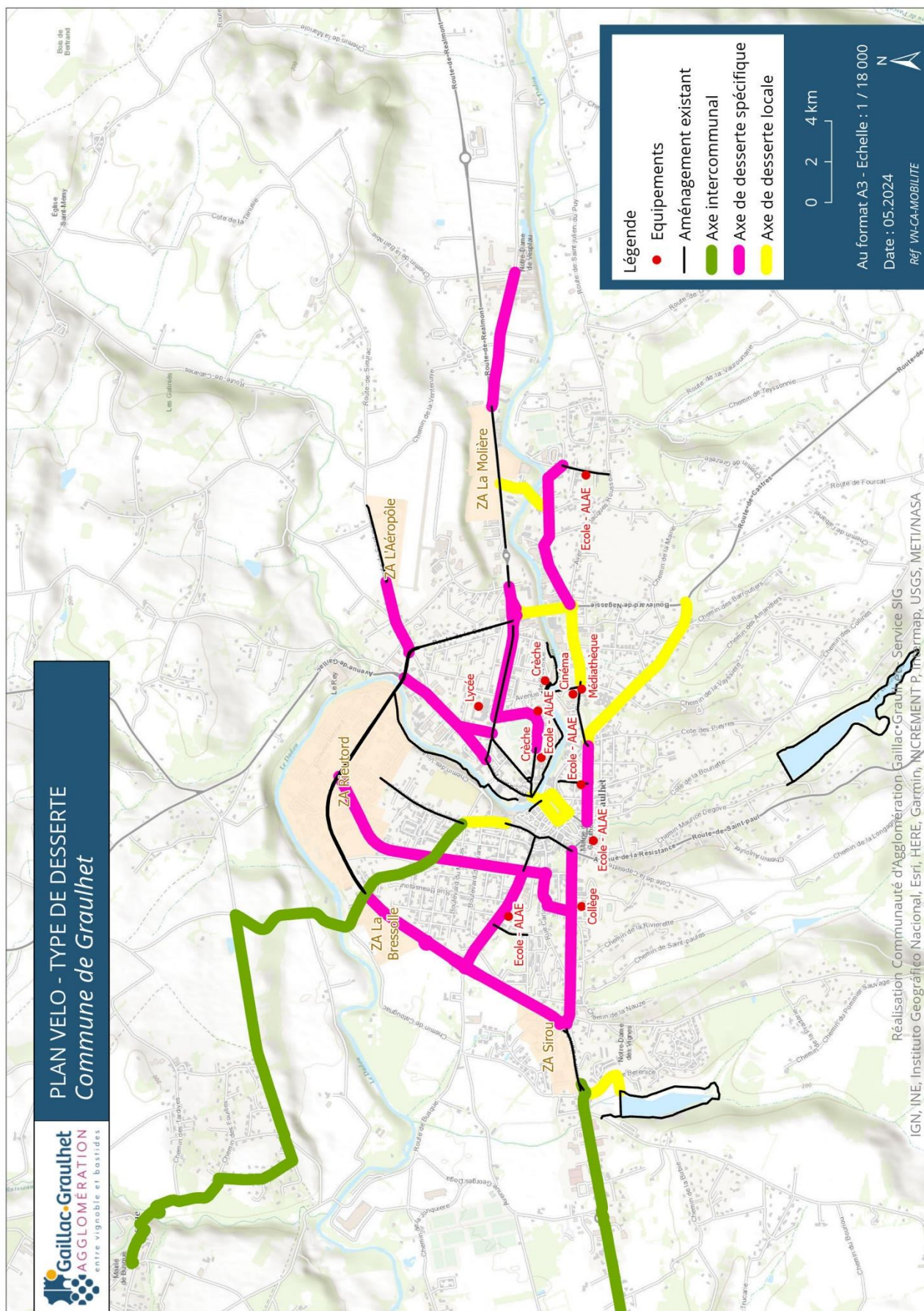
3.8 Giroussens



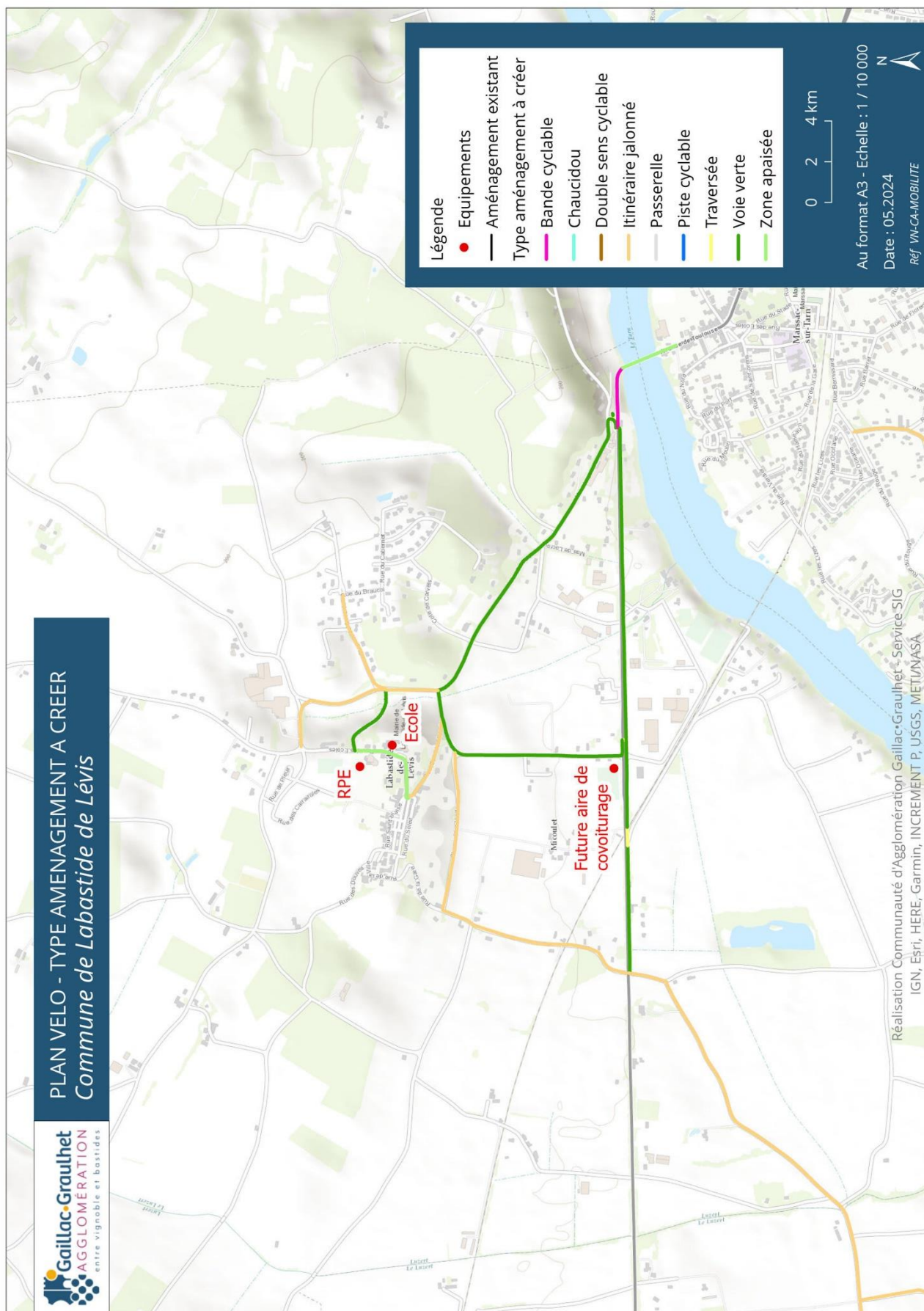
3.8 Giroussens



3.9 Graulhet



3.10 Labastide-de-Lévis



Envoyé en préfecture le 09/08/2024

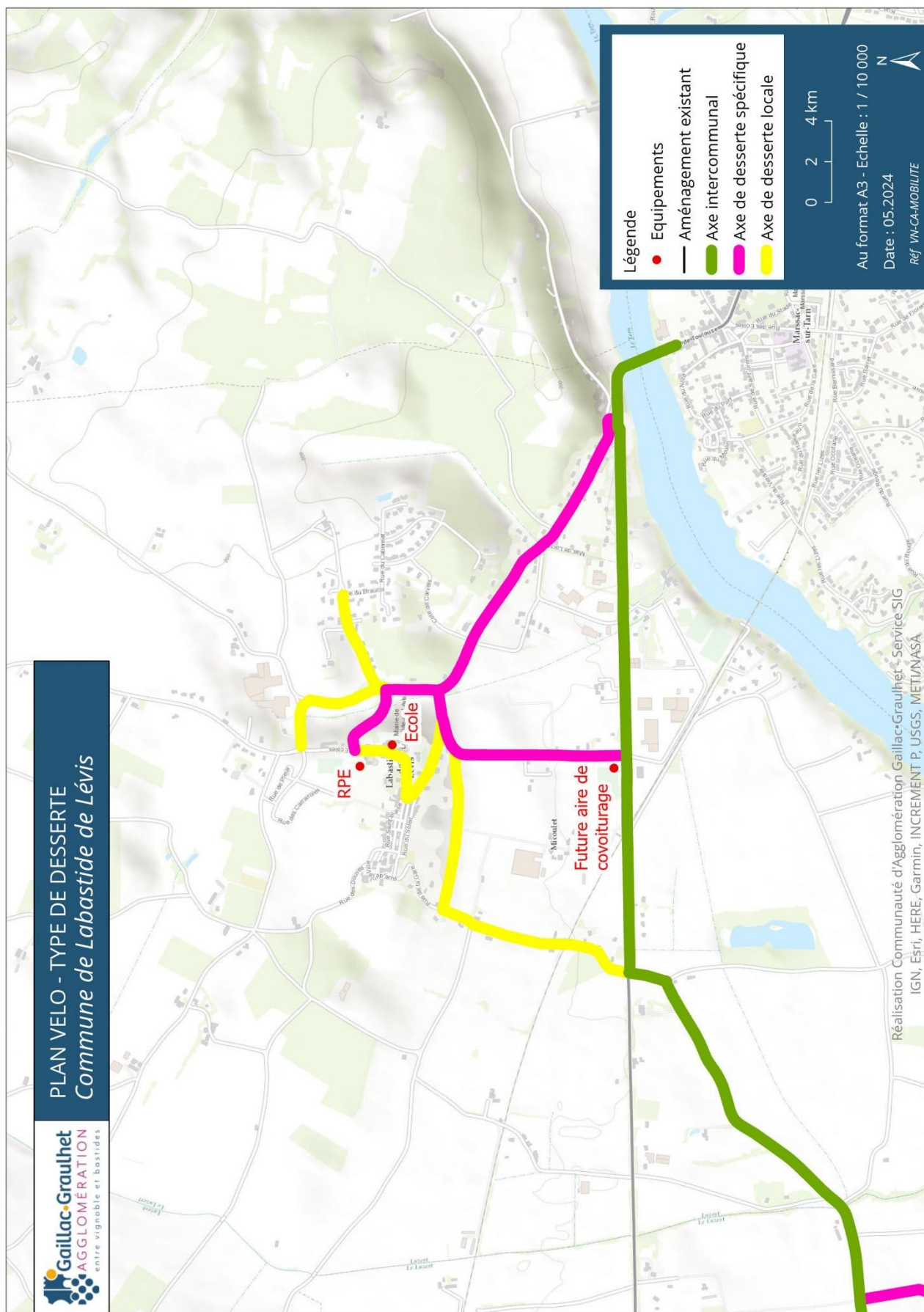
Reçu en préfecture le 09/08/2024

Publié le 09/08/2024

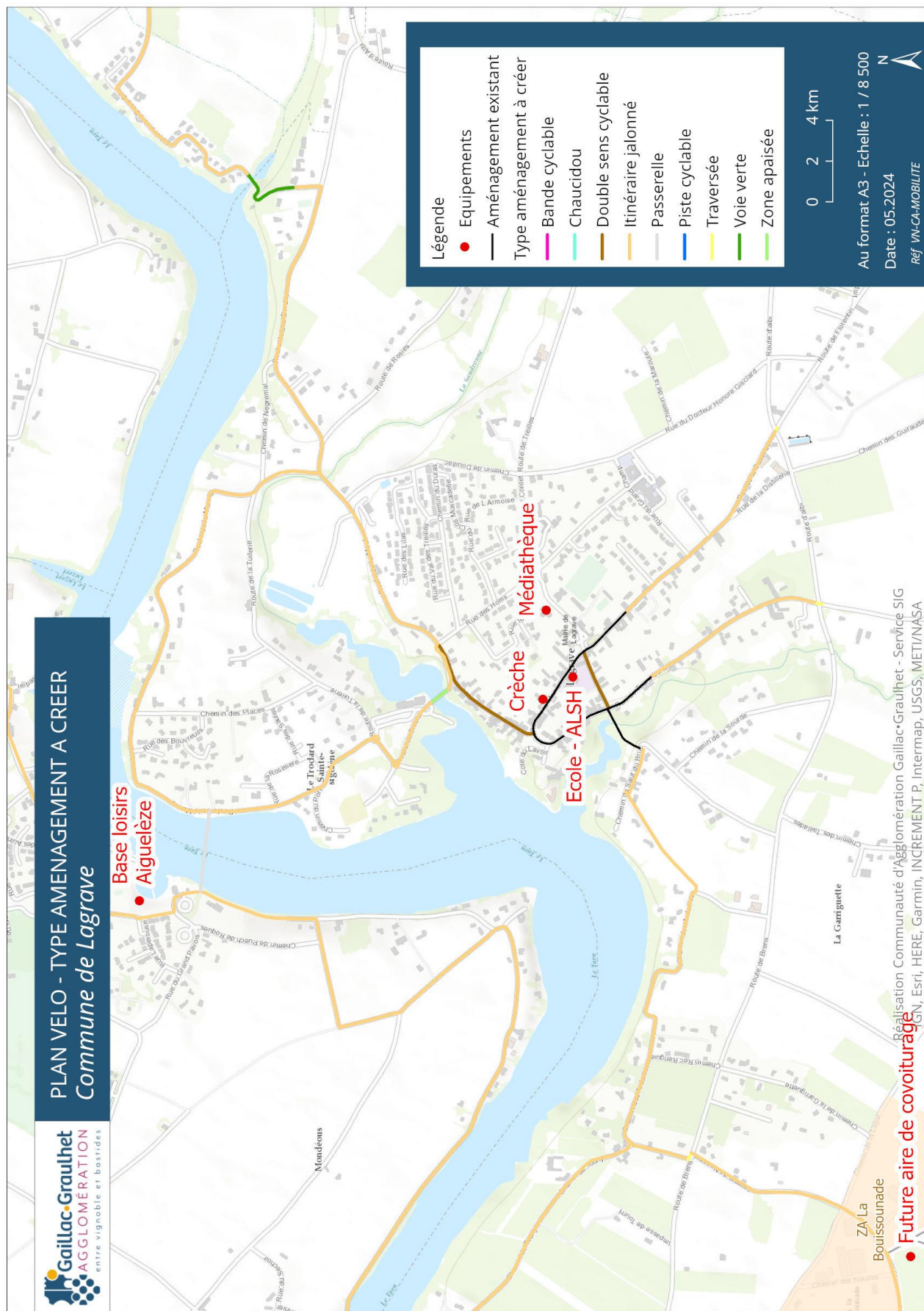
ID : 081-200066124-20240708-128_2024-DE

S²LO

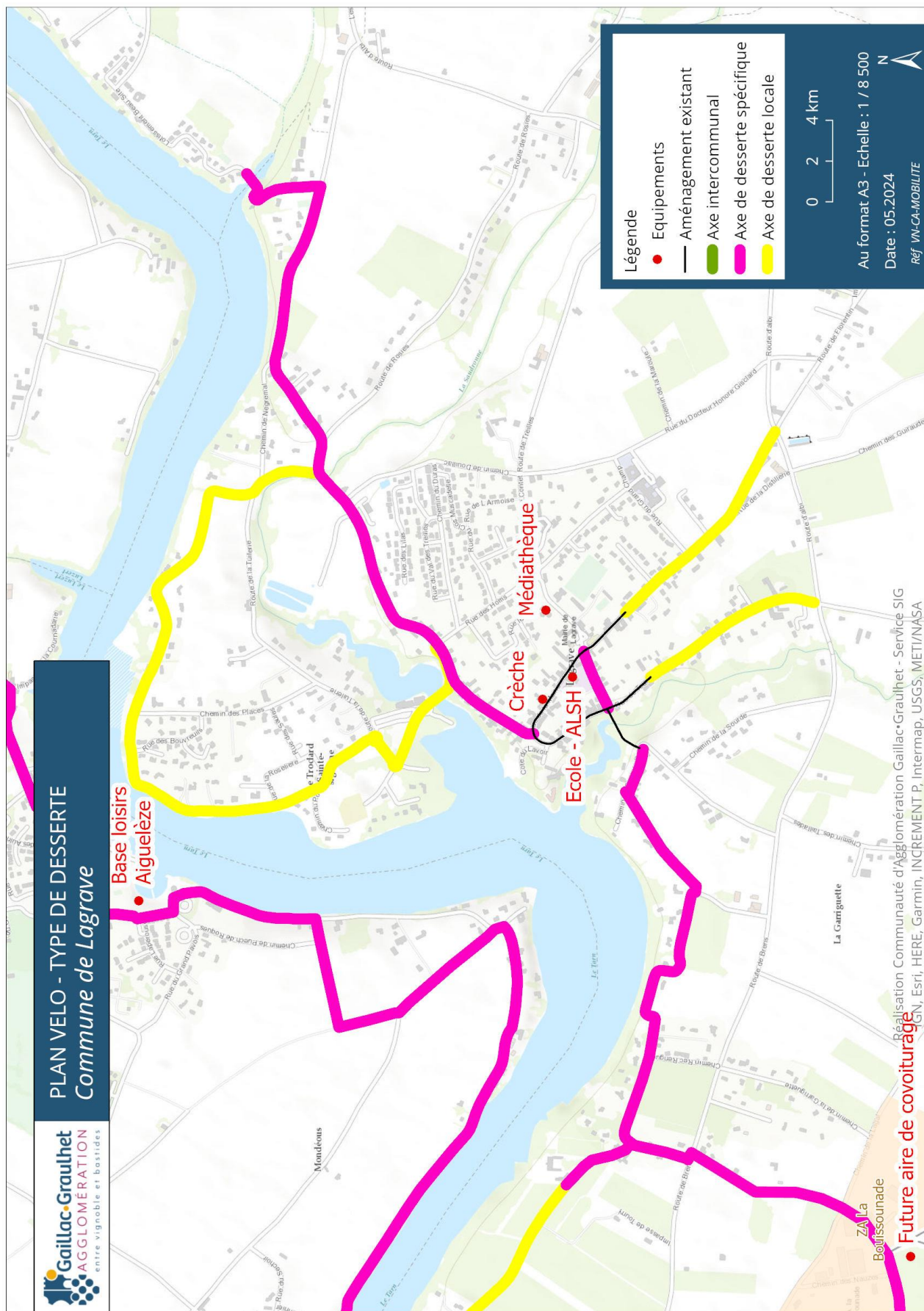
3.10 Labastide-de-Lévis



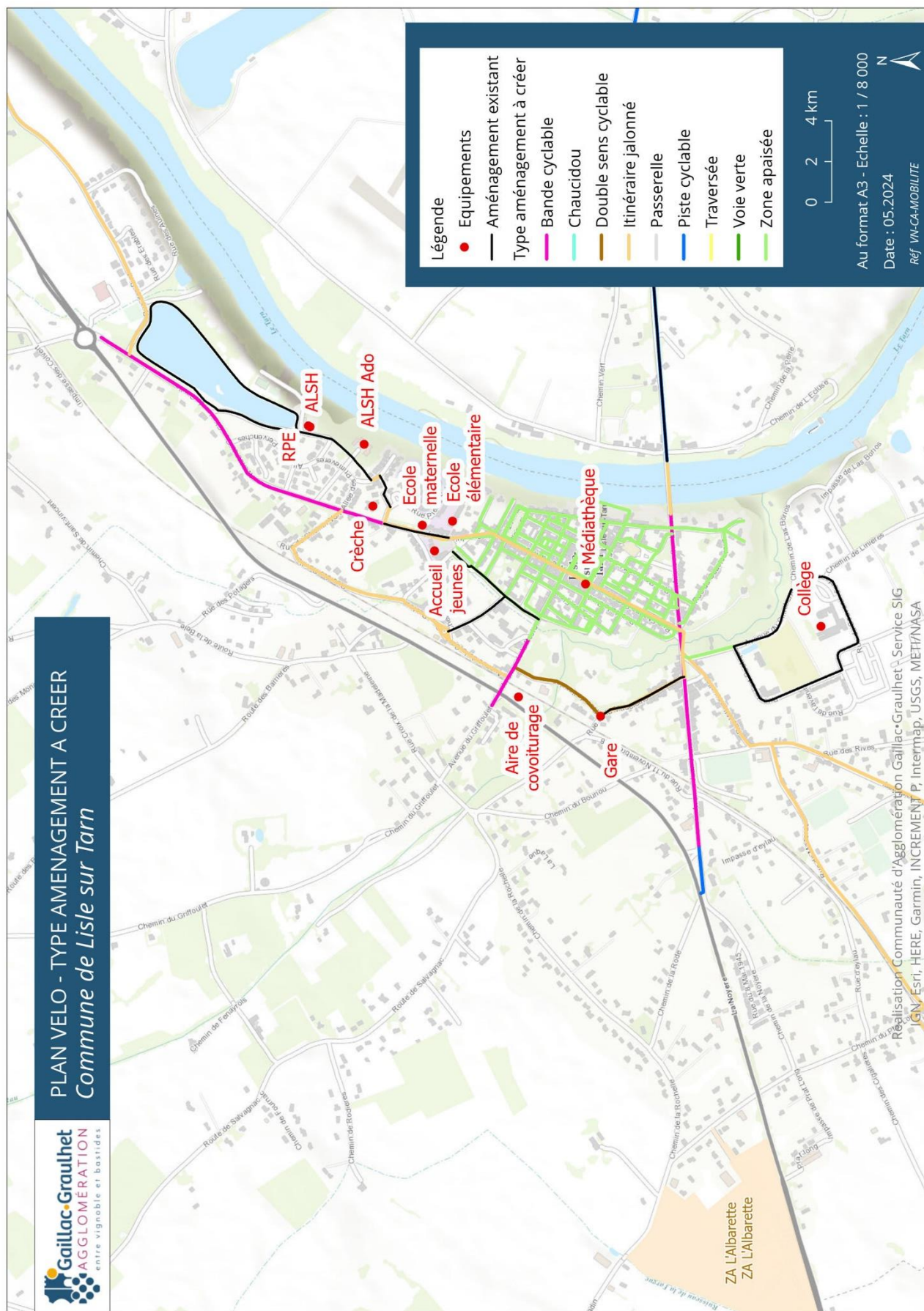
3.11 Lagrave



3.11 Lagrave

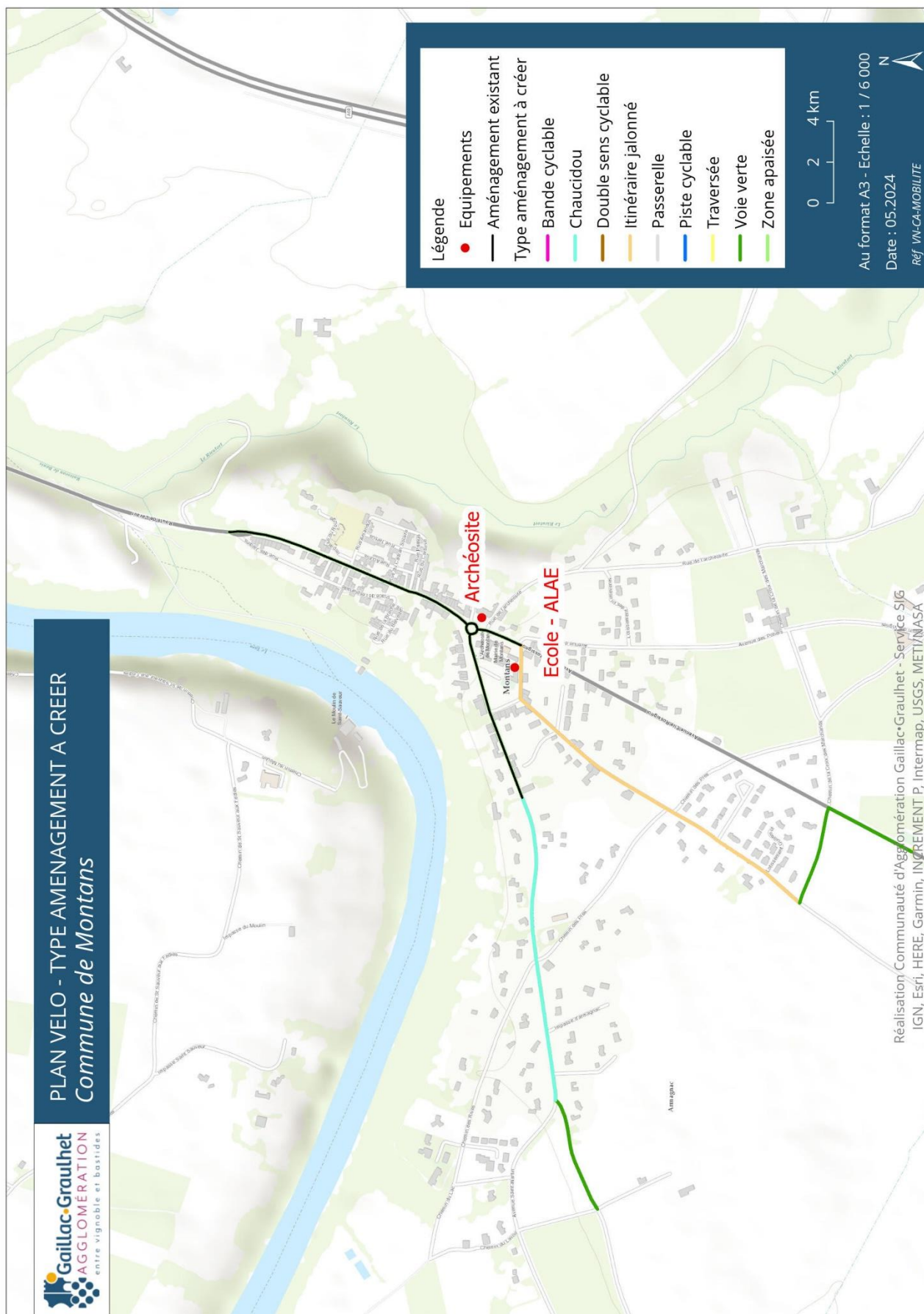


3.12 Lisle-sur-Tarn

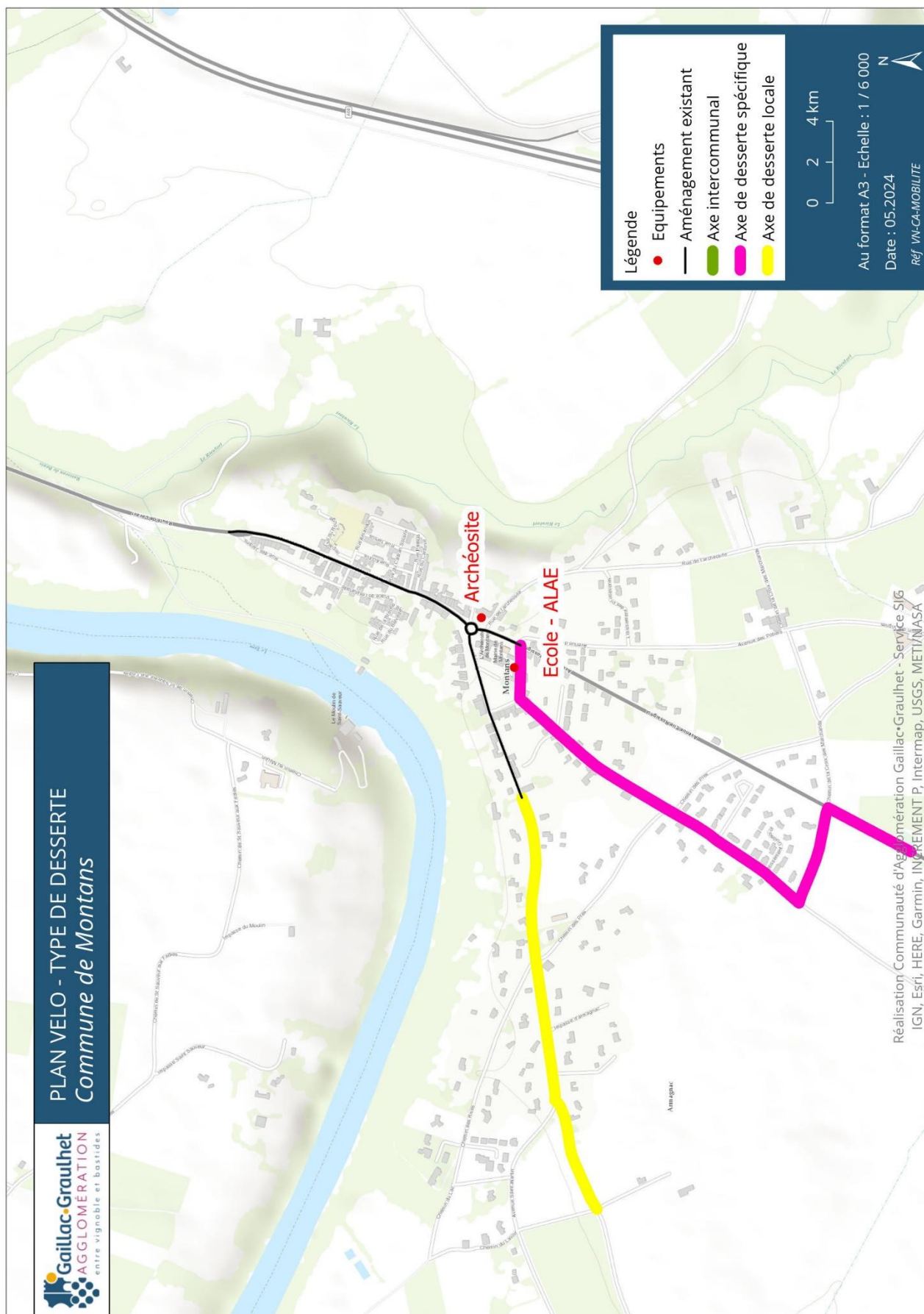




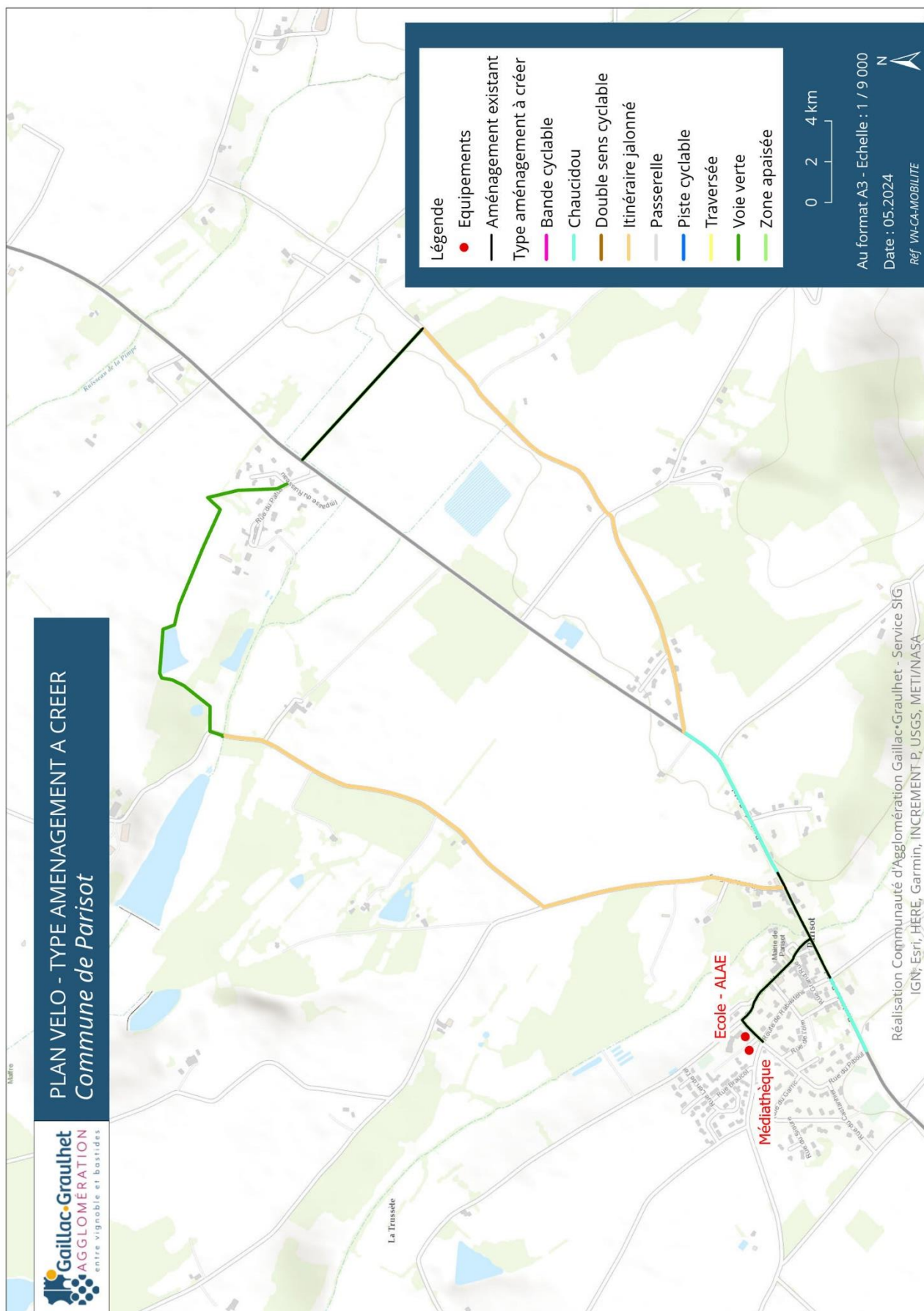
3.13 Montans



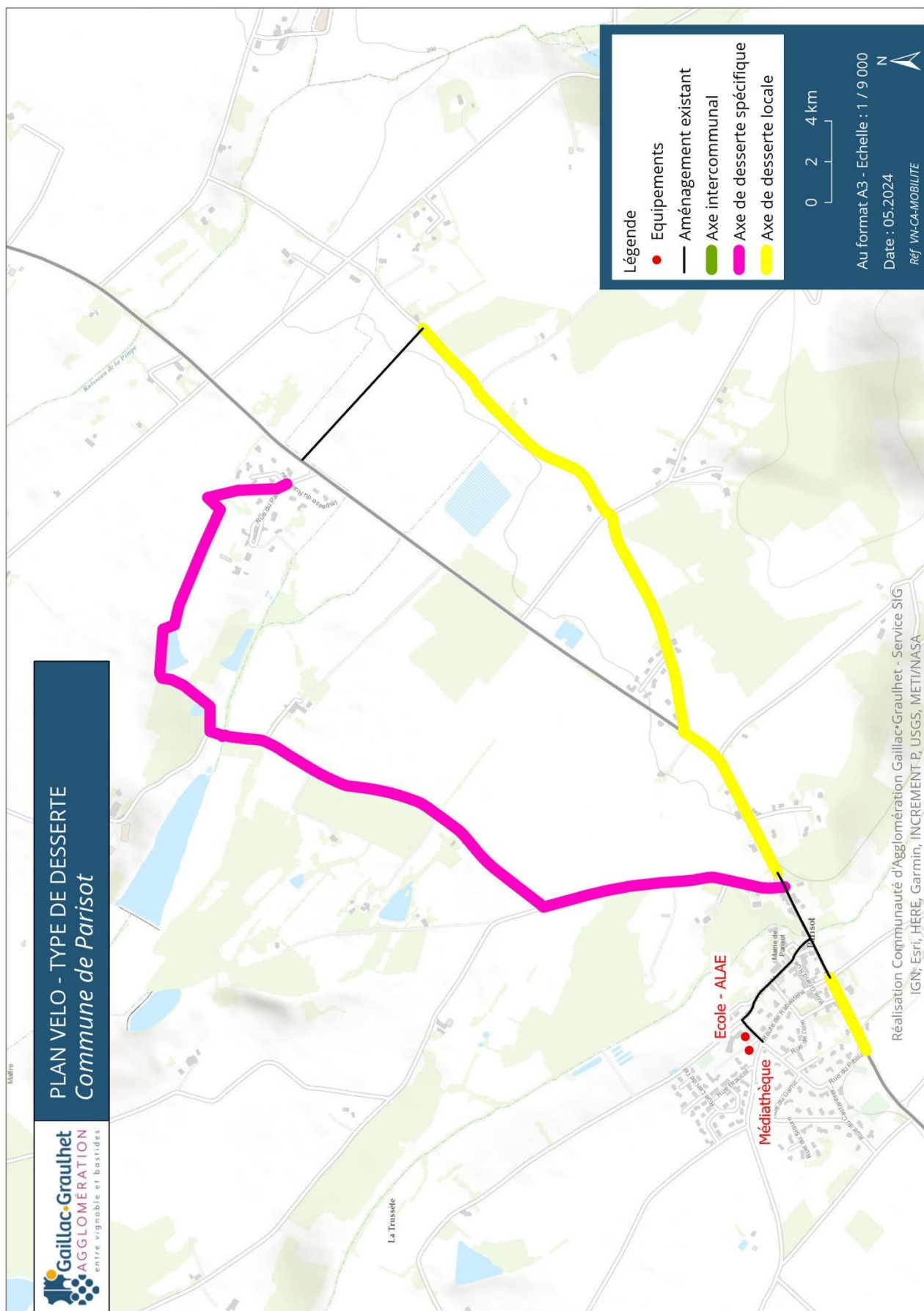
3.13 Montans



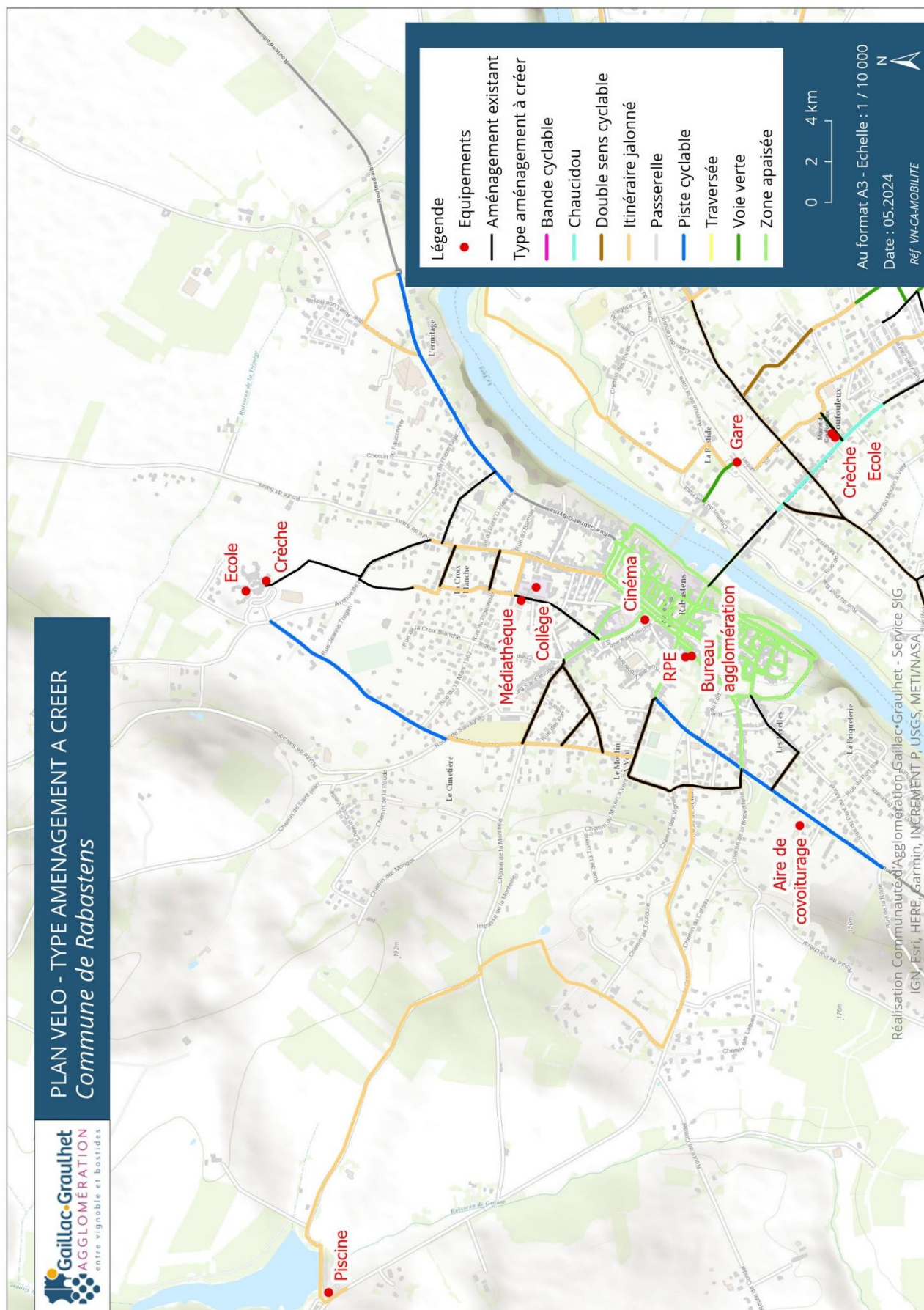
3.14 Parisot



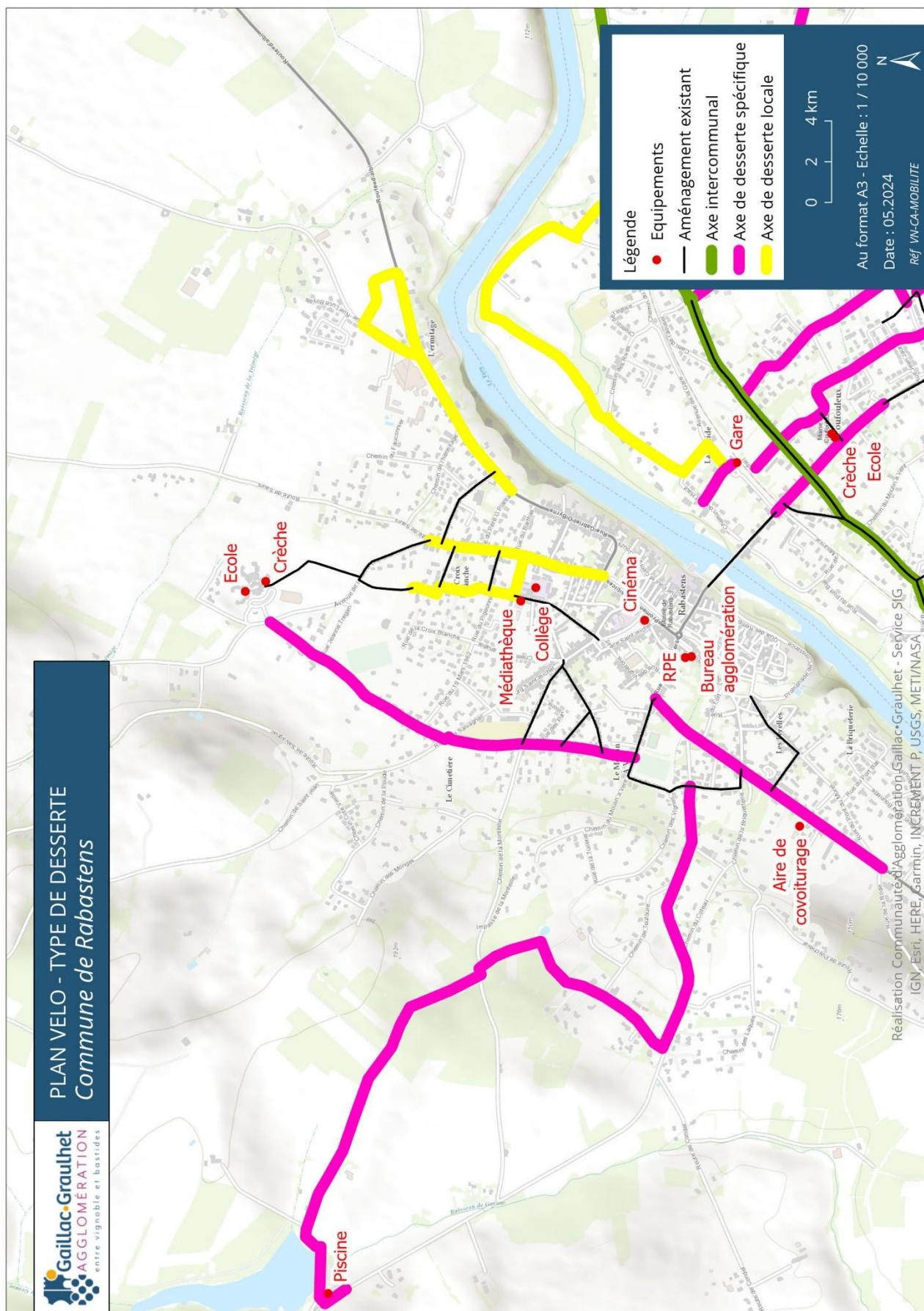
3.14 Parisot



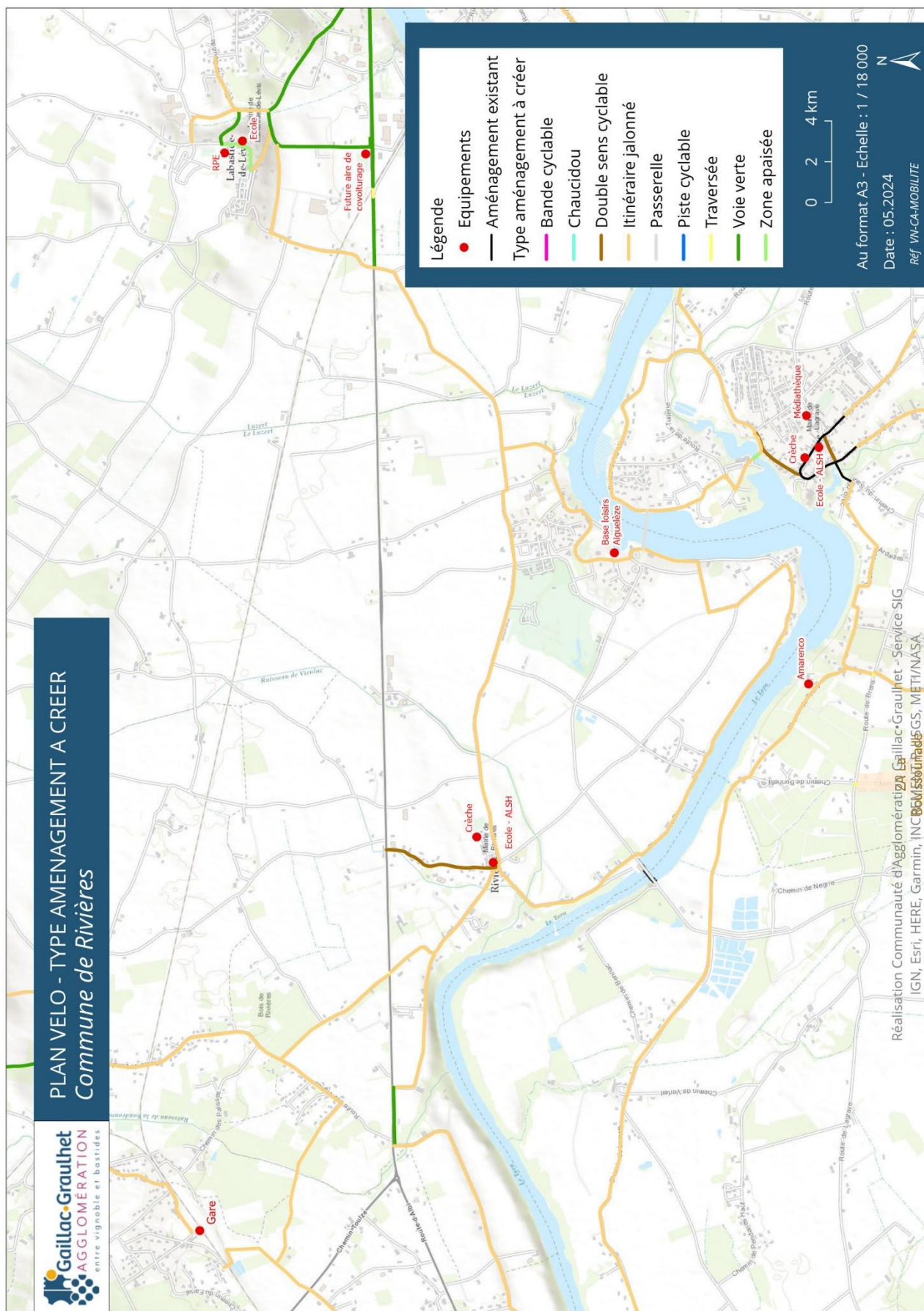
3.15 Rabastens



3.15 Rabastens



3.16 Rivières



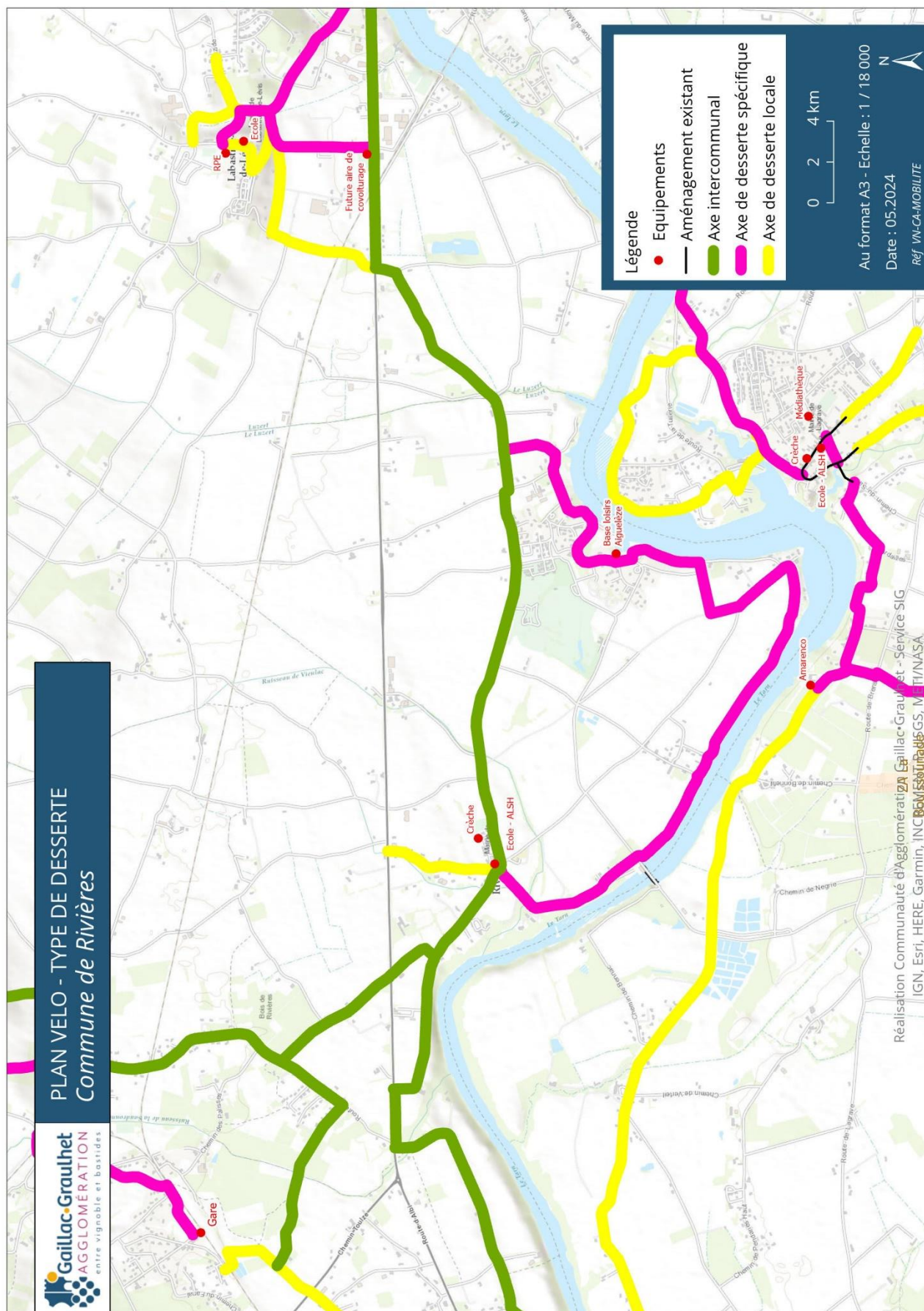
Envoyé en préfecture le 09/08/2024

Reçu en préfecture le 09/08/2024

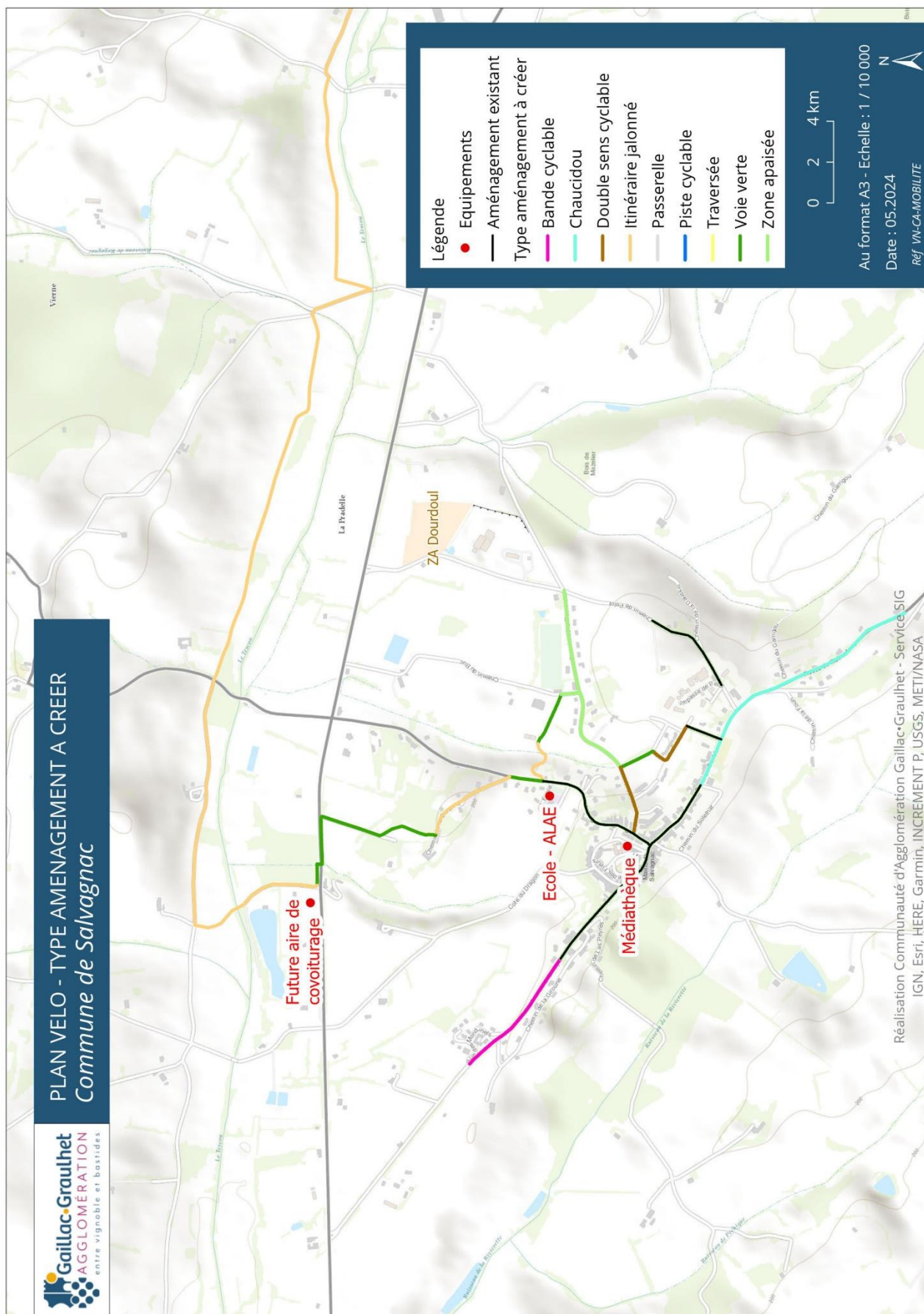
Publié le 09/08/2024

ID : 081-200066124-20240708-128_2024-DE

S²LO



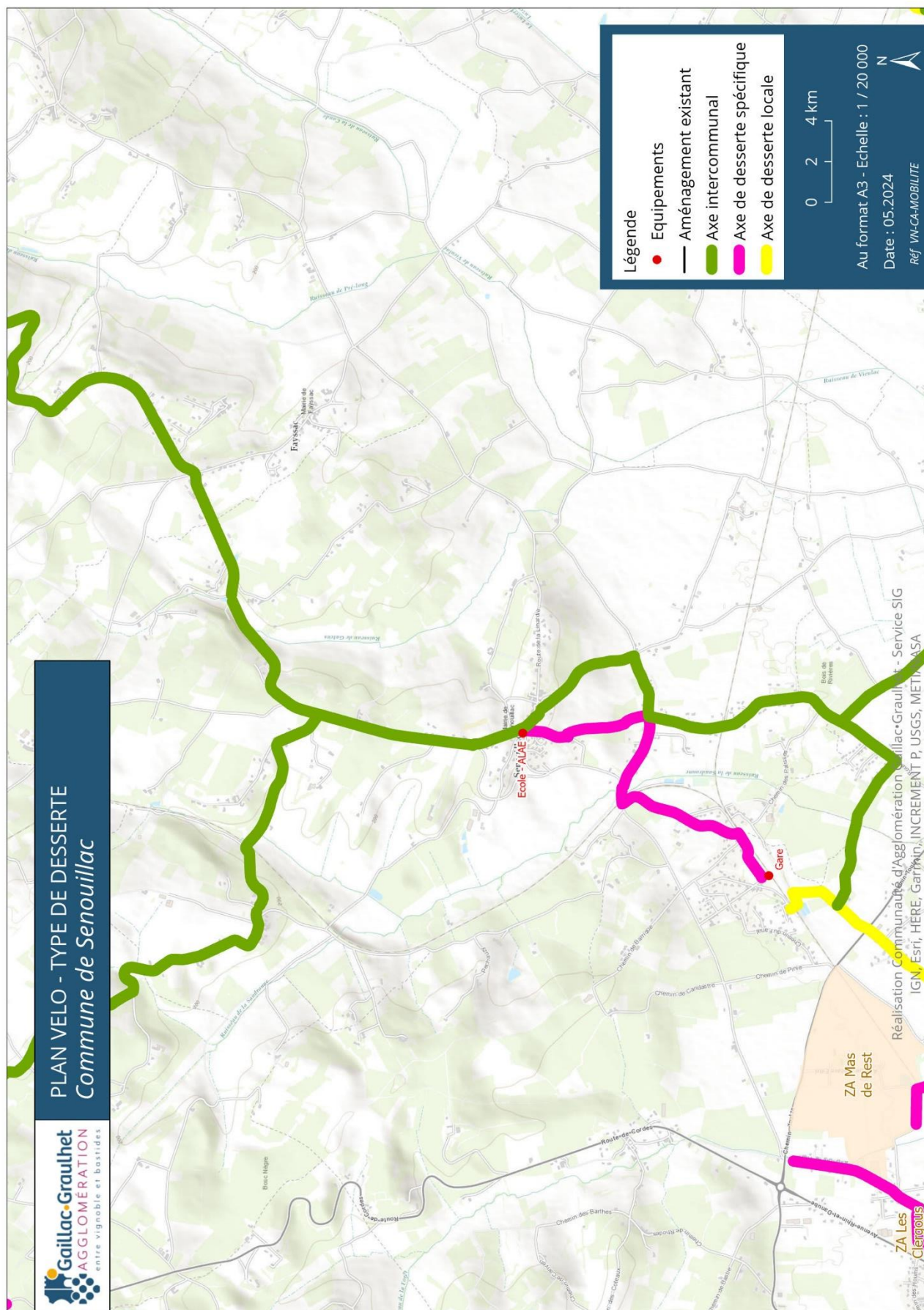
3.17 Salvagnac







3.18 Senouillac



Charte des aménagements cyclables

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Plan Vélo communautaire

Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet



Charte technique à l'attention des maîtres d'ouvrage

Cette charte est un outil d'aide à la décision en matière d'aménagement à destination des maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre et entreprises intervenant sur notre territoire . C'est l'un des outils nécessaires à la création d'un (éco)système vélo, en complément des autres actions engagées par Gaillac Graulhet Agglomération.

Cet outil de travail permet à ses lecteurs de **comprendre les besoins des cyclistes et les principes d'aménagement afférents, de choisir puis de concevoir les aménagements** les plus pertinents pour répondre aux besoins des cyclistes, basées sur les meilleures pratiques actuelles compte tenu du contexte de l'agglomération.

Cette charte a l'ambition de développer une culture commune à l'ensemble des acteurs. Il reprend les arbitrages techniques retenus pour la majorité des cas d'usage (section courante, carrefours en T, en X, giratoires, ...). Pour autant **il ne doit jamais être appliqué aveuglément.** Dans les cas non définis dans le présent document, le lecteur est invité à se référer à la même philosophie d'aménagement. De la même façon, l'existence de cette charte ne doit pas limiter la nécessaire expérimentation de nouvelles solutions, qui demain pourront être intégrées dans le cadre de futures mises à jour.

Un aménagement cyclable obligatoire lors de toute intervention sur voirie

Envoyé en préfecture le 14/04/2023
Reçu en préfecture le 14/04/2023
Publié le 14/04/2023
ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Le Plan vélo de l'Etat a été publié en septembre 2018. Il prévoit notamment l'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail de 3% à 9% d'ici à 2024. En décembre 2019, le Parlement a voté la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), intégrant l'objectif d'une neutralité carbone des transports terrestres à horizon 2050. Cette loi représente une évolution majeure dans la perception institutionnelle du vélo, qu'elle considère désormais comme un mode de déplacement à part entière, vertueux pour la santé et l'environnement (article 53 de la LOM, article L. 1271-1 du Code des transports : **« Les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles contribuent à la mise en œuvre de l'objectif assigné à l'organisation des mobilités définie à l'article L. 1111-1 et à la préservation de la santé publique »**).

De nombreuses dispositions favorisent l'usage du vélo (stationnement vélo en gare, forfait mobilité durable, marquage des vélos ...). Par ailleurs, **La LOM renforce l'obligation de création d'aménagements cyclables** en modifiant l'article L. 228-2 du Code de l'environnement : **« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (...) 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. (...) »**.

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »

La jurisprudence permet de préciser plusieurs points :

- La rénovation correspond à **« tous travaux, quelle qu'en soit l'ampleur, qu'une collectivité est amenée à réaliser sur la voirie dont l'entretien est à sa charge**, dès lors que ces travaux sont de nature à modifier les conditions de circulation sur ces voies, soit par modification de leur profil, soit par adjonction ou suppression d'éléments de voirie, soit encore par réfection du revêtement ou du marquage de ces voies » (TA Marseille, 25 avril 2017, n° 1403742). Constituant ainsi une rénovation, les travaux d'aménagement de la viabilité de la chaussée, des trottoirs, des bateaux d'accès riverains, des signalisations verticales et horizontales, et le remplacement des arbres d'alignement.
- Les contraintes de circulation ne peuvent être évoquées pour s'exonérer d'un aménagement, même si elles peuvent justifier le choix du type d'aménagement concerné (CAA Douai, 30 décembre 2003, n° 02DA00204). **Ni le besoin de stationnement, ni un trafic dense, ni même l'étroitesse des rues ne permettent de s'exonérer de cette obligation d'aménagement** (CAA Marseille, 10 octobre 2016, n° 15MA00331). La présence d'un itinéraire cyclable alternatif ne permet pas en principe non plus de s'exonérer de son obligation (CAA Nantes, 30 avril 2019, n° 17NT00346).
- Seuls des cas très rares d'« impossibilité matérielle avérée » peut permettre de justifier une dérogation.

Les principes d'aménagement d'un réseau cyclable

Envoyé en préfecture le 14/04/2023
Reçu en préfecture le 14/04/2023
Publié le 14/04/2023
ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Un réseau vélo attractif et compétitif pour les déplacements quotidiens
(trajet domicile – travail, domicile – école ou études, domicile – achats) :

Cohérent et hiérarchisé

Un réseau cyclable n'est pas constitué de quelques tronçons aménagés. Il s'agit d'un système global articulant desserte fine, réseau de maillage et réseau structurant, permettant aux cyclistes de se déplacer pour atteindre les différents secteurs du territoire. Il est une partie du système global de mobilité et doit être pensé en lien avec les autres modes de déplacements (➔ intermodalité).

Sécurisé et légitime

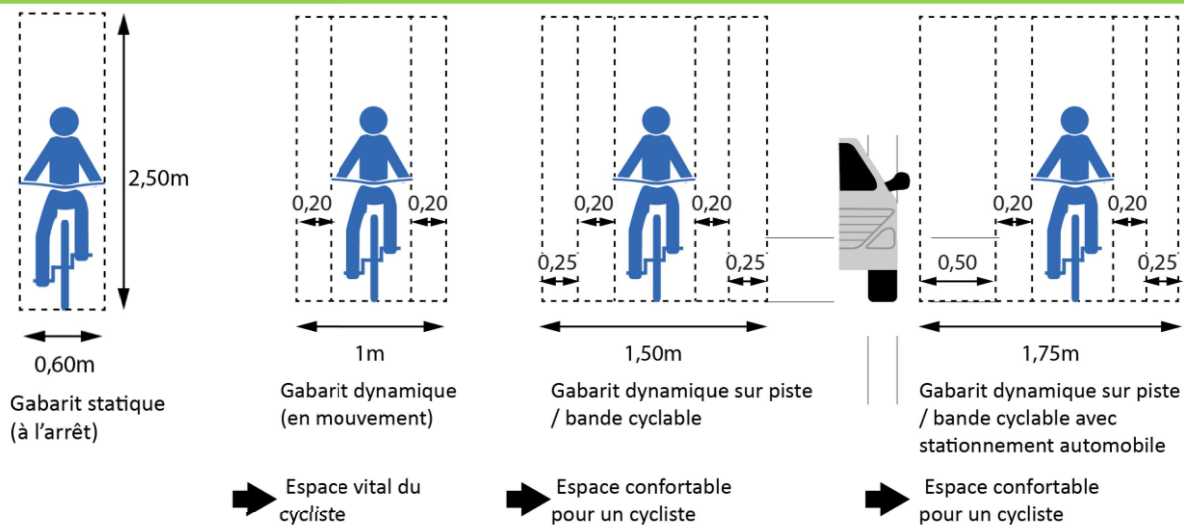
L'aménagement des itinéraires cyclables doit permettre à chacun de se déplacer en sécurité et de se sentir en sécurité. L'aménagement doit être clair et intelligible pour tous les usagers : pas d'interprétation possible sur le fait que c'est effectivement un aménagement dédié ou réservé aux cyclistes. Le non respect des aménagements doit être contrôlé et sanctionné.

Continu et direct

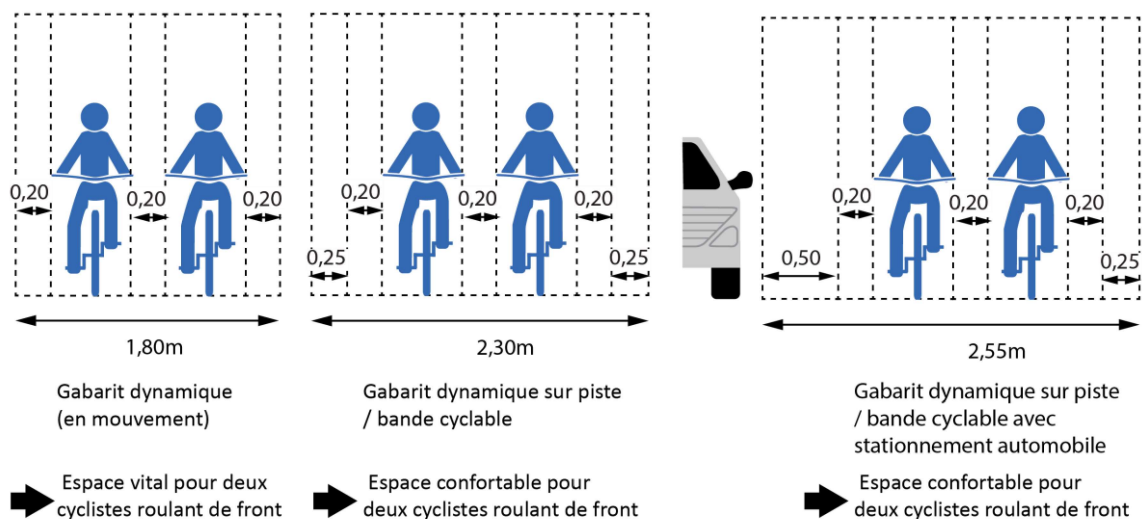
Un itinéraire doit être aménagé de bout en bout, conçu à l'échelle de l'axe. Chaque rupture dans l'aménagement de l'itinéraire est un frein à l'usage du vélo. En ce sens, le traitement qualitatif des intersections est fondamental (éviter toute forme de rupture). Les itinéraires cyclables ne doivent pas comporter de détours ou de déviation, sinon ils perdent en attractivité (augmentation du temps de parcours).

Confortable et attractif

Pour maximiser l'usage et attirer de nouveaux utilisateurs, les itinéraires doivent limiter au maximum les nuisances (trafic, bruit, pollution, arrêts récurrents, etc.) et être le plus attractif possible (entretien du réseau, qualité de l'espace public et de l'environnement, etc.).



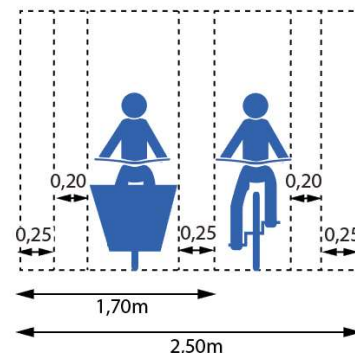
Les aménagements doivent prendre en compte **les distances minimales de dépassement** par les véhicules motorisés : 1m en zone agglomérée, 1,5m dans les autres cas.



Sur un réseau structurant, les cyclistes doivent pouvoir rouler, se dépasser ou rouler à deux de front.

Un dimensionnement adéquat permet aussi d'accueillir les vélos plus volumineux (vélo cargos par exemple).

Tous les vélos (classique, VAE, ...) ne vont pas à la même vitesse. Le dimensionnement des pistes est important pour permettre aux vélos de se doubler. Les rayons de giration des vélos doivent aussi être intégrés.



Objectifs recherchés

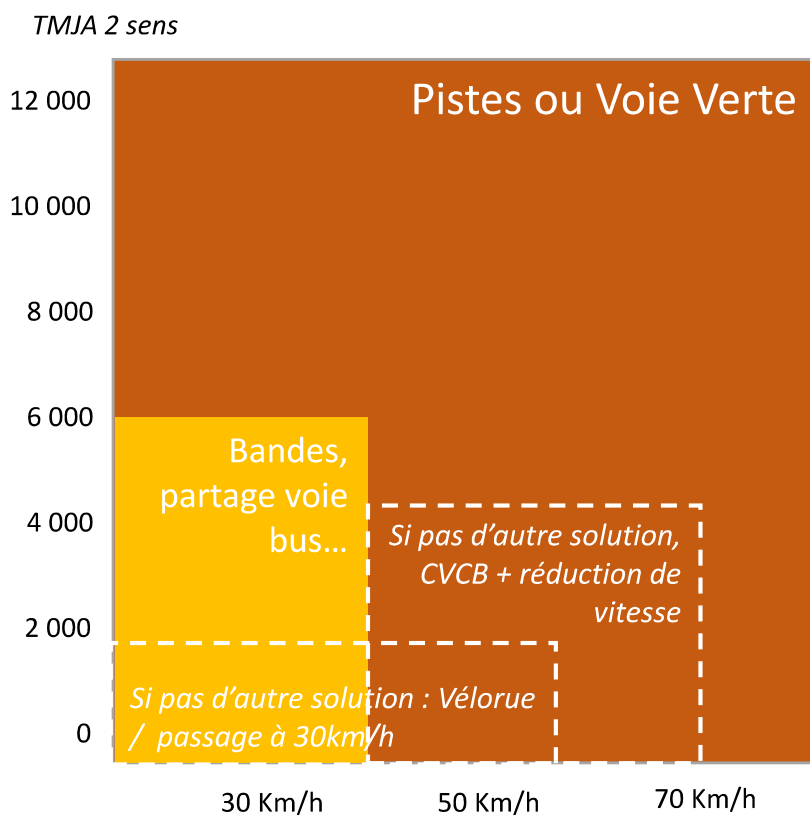
Les 7 principes ci-dessus, formulés dans les dernières recommandations du CEREMA, sont recherchés via l'application de cette charte:

1. Assurer la **visibilité réciproque** des usagers
2. **Réduire la vitesse** des véhicules motorisés
3. Rendre le fonctionnement du carrefour **lisible**
4. Maintenir la **continuité** des itinéraires cyclables
5. Offrir des trajectoires les plus **efficaces** possibles
6. Réduire le nombre et de la surface des **zones d'interaction**
7. Choisir un **régime de priorité adapté** qui ne pénalise pas les cyclistes

Cette philosophie implique régulièrement de réduire les rayons de courbures des véhicules motorisés afin de réduire leur vitesse. Les nouveaux rayons de courbure doivent permettre les girations des grands véhicules, mais dans des conditions moins confortable...

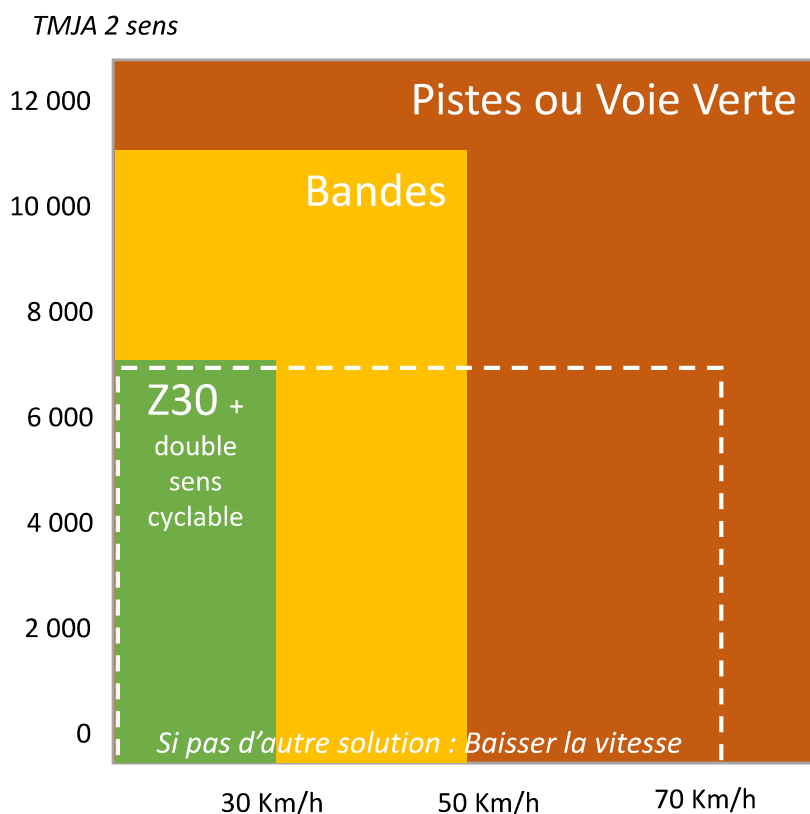
La giration des bus doit être étudiée spécifiquement lors des aménagements.

Grands principes de choix des infrastructures



**Réseau
Structurant**

% mortalité si accident : 5% 50% 90%



**Réseau
Non structurant**

% mortalité si accident : 5% 50% 90%

Principes de choix des infrastructures *Réseau structurant*

Envoyé en préfecture le 14/04/2023
Reçu en préfecture le 14/04/2023
Publié le 14/04/2023
ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE

Définition d'un réseau structurant :

Sur le réseau structurant, la présence du vélo doit être considérée comme prioritaire et les infrastructures doivent être confortables.

A 30 Km/h, on cherchera à réserver des rues ou des voies au vélo.

Lorsque ce n'est pas possible, pour des faibles trafics, on aura recours à des « vélorues » (rues où la voiture est tolérée mais où le dépassement du vélo est interdit), éventuellement combinées à un double sens cyclable matérialisé par une large bande cyclable.

A 50 Km/h (en zone urbaine), la séparation des flux via des pistes uni ou bi directionnelles est la solution privilégiée. Les infrastructures permettent à deux vélos de se croiser ou à rouler de front. Sur de courtes portions, une CVCB peut être envisagée. Les voies bus peuvent aussi être partagées si elles sont suffisamment larges (4,5m)

A partir de 70 Km/h, la séparation des flux via une piste est la seule solution proposant une réelle sécurité.

Les carrefours font l'objet d'une attention particulière (sas, feux vélos, stationnement vélo, traversée...)

Principes de choix des infrastructures *Réseau non structurant*

En zone urbaine, sauf cas particulier, les aménagements préférables sont la bande cyclable ou l'usage mixte, rendus possibles par la réduction des vitesses.

Jusqu'à 30 Km/h et si les trafics sont modérés, un usage mixte de la voirie est idéal, sans bande sauf double sens cyclable si la largeur est suffisante. La présence du vélo en double sens a pour conséquence de réduire la vitesse des automobilistes, et de renforcer le caractère apaisé de ces espaces.

A 50 Km/h (en zone urbaine), si l'on ne peut pas réduire la vitesse, l'aménagement le plus simple est la bande cyclable unidirectionnelle. En cas de pente > 2,5%, le sens à aménager en priorité est le sens montant, compte tenu de la faible vitesse des vélos. Un aménagement de type « Chaussée à Voie Centrale Banalisée » peut aussi être envisagée si le trafic est réduit et si le gabarit ne permet pas la création de bandes cyclables. Il n'y a pas de consensus aujourd'hui sur le contexte idéal d'implantation d'une CVCB.

L'utilisation de bandes sur trottoir est fortement déconseillée. D'un point de vue réglementaire, au-delà de 8 ans, un cycliste doit rouler sur la chaussée. Dans tous les cas, le piéton doit disposer d'au moins 1,40 m à son usage exclusif.

Hors zone urbaine, à partir de 70 Km/h, la séparation des flux via une piste ou une voie verte est la seule solution proposant une réelle sécurité, sauf si les trafics sont très faibles. Si les trafics sont très faibles, une signalétique de type « véloroute », itinéraire jalonné ou une CVCB peuvent être envisagées.

Paramètres clés à arbitrer pour l'agglomération

Envoyé en préfecture le 14/04/2023
 Reçu en préfecture le 14/04/2023
 Publié le 14/04/2023
 ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Arbitrage	Solution 1	Solution 2	Solution 3
Marquage coloré (bitume ou résine)	100% bandes cyclables, pistes, chaucidou	- bandes cyclables - intersections de pistes - bandes de rive de CVCB	Jamais sauf sur trottoir
Couleur marquage	Pourpre	Ocre	Ou autre...
Taille recherchée pour les pistes bi directionnelles	3m (confortable en cas d'affluence)	2,5m (peu confortable si l'usage se développe beaucoup)	→ Hors maîtrise d'ouvrage départementale
Taille recherchée pour les pistes mono directionnelles	2m	1,6m (limite les dépassements de cyclistes entre eux)	→ Si emprise contraignante

Suite aux travaux du bureau d'études Iter et sur la base des recommandations du CEREMA, la charte d'aménagement est composée de 11 fiches techniques.

Fiche N°1 : Zone 30

Fiche N°2 : Zone de rencontre

Fiche N°3 : Bande cyclable

Fiche N°4 : Piste cyclable

Fiche N°5 : Voie Verte

Fiche N°6 : Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)

Fiche N°7 : Vélorue

Fiche N°8 : Double sens cyclable

Fiche N°9 : Intersections

Fiche N°10 : Signalisation

Fiche N°11 : Jalonnement

Fiche N°1 : Zone 30

Présentation

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Les objectifs de la zone 30

Cet aménagement intègre le dispositif plus général des zones à circulation apaisée cherchant à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et des flux routiers. L'objectif est de sécuriser les flux de cyclistes et des modes actifs en réduisant la vitesse des automobilistes. Ceci doit aider au développement de l'usage des modes actifs en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée.

Contexte d'une zone 30

La mise en place d'une zone 30 bénéficie d'un contexte particulier : voirie, dont la vitesse est limitée à 50km/h, trop étroite pour établir une bande cyclable et dont le trafic est inférieur à 8 000 v/j.

En abaissant la vitesse à 30 km/h, il devient possible d'intégrer la part modale vélo sur la chaussée sans aménagement particulier si ce n'est la signalisation verticale, les aménagements en entrée et sortie de la zone pour « casser » la vitesse, et lors d'un double-sens cyclable, dans les rues à sens unique (aménagement dédié aux DSC).

Ce que dit la loi

Art R. 110-2 du Code de la route

«zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.»

Art R. 412-28-1 du Code de la route

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

Fiche N°1 : Zone 30

Aménagements

Il y a trois possibilités d'aménager une zone 30 :

- Voie à double sens (p.4)
- Voie à sens unique avec double sens cyclable avec marquage non séparatif (p.5)
- Voie à sens unique avec double sens cyclable avec marquage séparatif (p.6 et 7)

Statut	Trafic 2 sens /jour	Largeur de chaussée (en mètres)				
		<2,70	2,70 - 3,50	3,50 - 4,50	4,50 - 5	> 5
Section en zone 30 ou limitée à 30km/h	< 1 000	R / MNS	R / MNS	R / MNS	MNS / MS	MNS / MS
	1 000 - 5 000		R / MNS	R / MNS	MNS / MS	MNS / MS
	5 000 - 8 000			MNS / MS	MS	MS / S
	> 8 000				MS	MS / S

R

Aucun marquage en section courante

MNS

Marquage non séparatif (pictogramme vélo + flèches)

MS

Marquage séparatif de type axial ou bande cyclable

S

Séparateur (piste)



Mise en zone 30 souhaitable

Besoin d'une étude approfondie et d'un traitement plus conséquent

Cas peu réalistes

D'après CERTU, la mise à double sens cyclable, guide pratique et méthodologique, 2012

Fiche N°1 : Zone 30

double sens de circulation

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

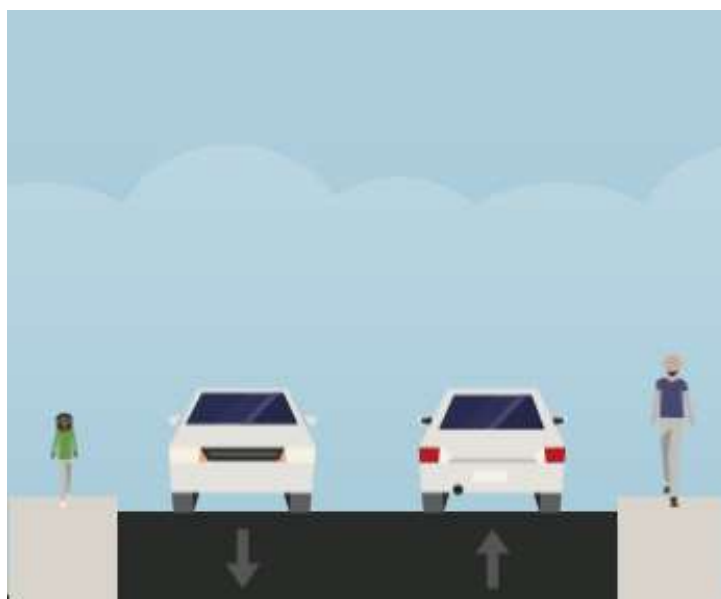
Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Aménagement si la largeur de chaussée est inférieure à 5m (hors stationnement) jusqu'à 8 000 véhicules / jour

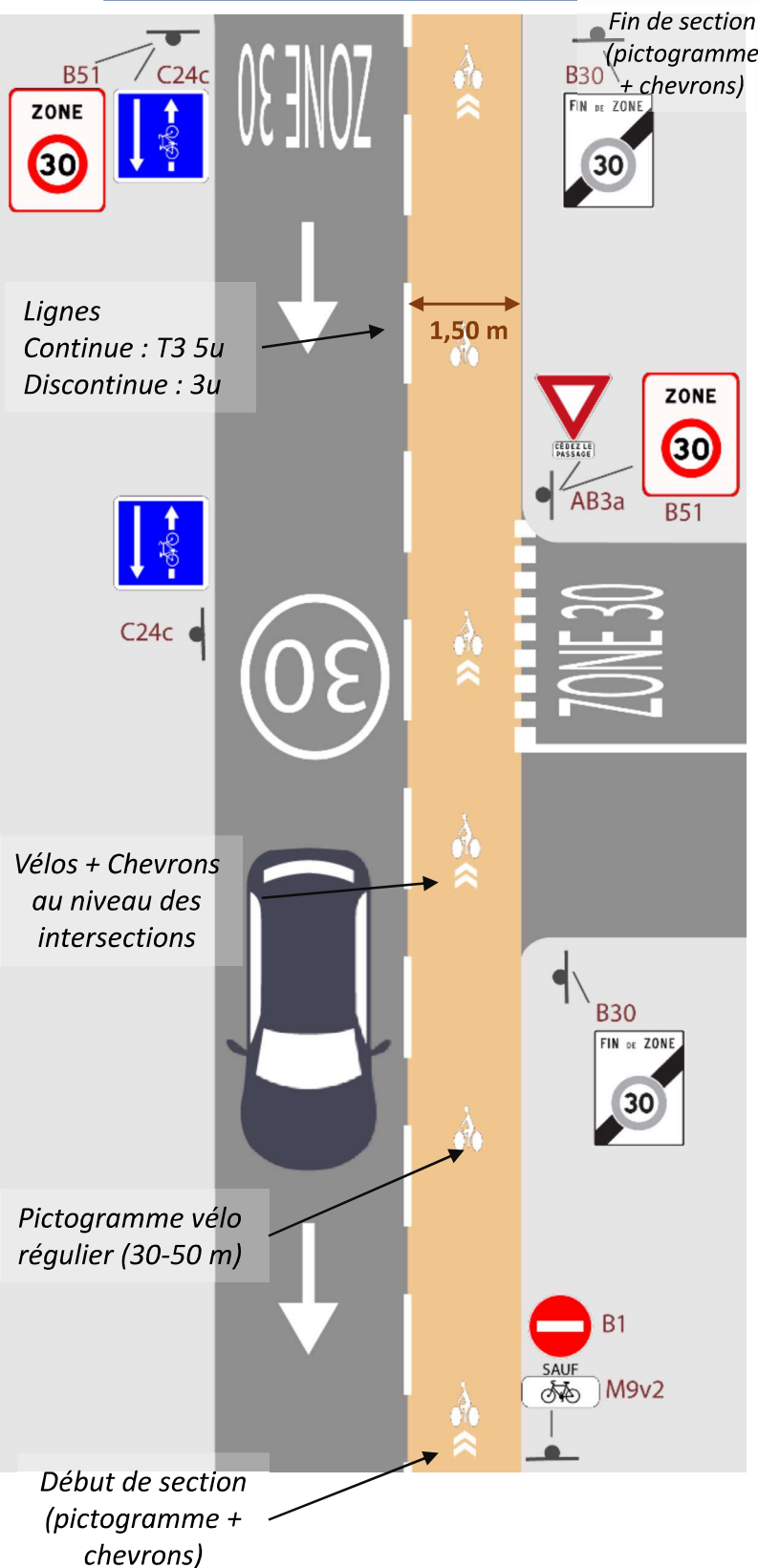


Principes de mise en œuvre :

- Dispositif marquant l'entrée / sortie en zone 30
 - Marquage au sol
 - Plateau
- Type de panneau :
 - Zone 30 : B51 (en entrée de zone)
 - Fin de zone 30 : B30 (en fin de zone)
- Marquages vélo :
 - Picto vélo tous les 30 à 50 m sur les axes structurants
 - Picto Vélo et / ou chevrons aux carrefours
 - Cercles zone 30 à intervalles réguliers
- Dispositif pour casser la vitesse :
 - Ecluse avec by-pass pour vélo
 - Chicanes
 - Stationnement alterné
 - Coussin berlinois
 - Plateau

Mise en œuvre double sens cyclable marquage au sol séparatif - section courante

Aménagement si la largeur de chaussée est supérieure à 5m (hors stationnement) jusqu'à 8 000 véhicules / jour



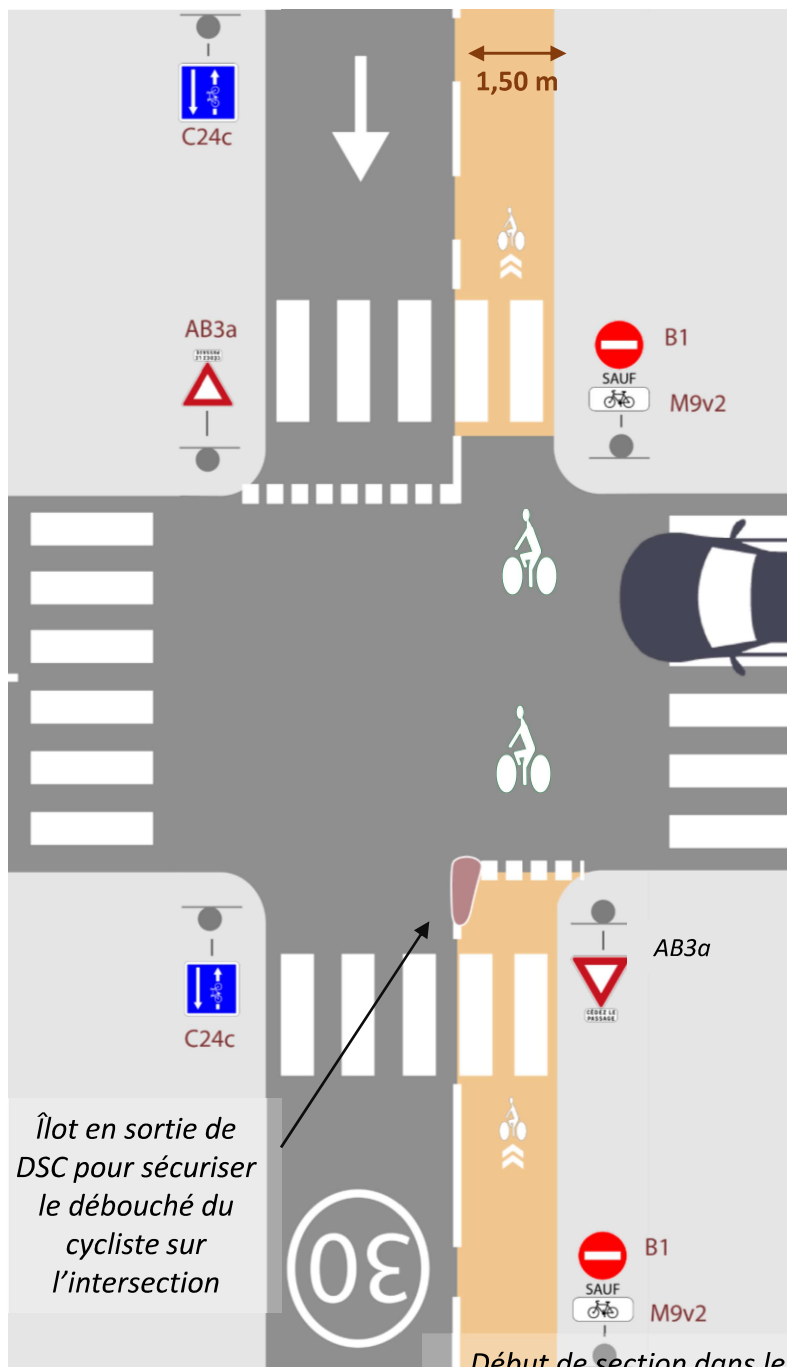
Principes de mise en œuvre :

- Largeur de la bande cyclable : 1,5m hors marquage. En cas d'impossibilité de matérialiser une bande de cette largeur sans modifier le sens de circulation ou supprimer du stationnement, il est possible de dimensionner une bande d'1m de large. Ce sous dimensionnement est à réserver pour des cas exceptionnels.
- L'espace restant pour la circulation automobile devrait être > à 3m ou 2,5m en zone résidentielle. Si l'emprise est insuffisante, il vaut mieux envisager un passage à 30 Km/h et un partage de la voirie.
- La continuité d'aménagement aux carrefours est essentielle : s'assurer de l'excellente visibilité de l'équipement si la voie est prioritaire, sinon, l'arrêter 10 à 15m avant.
- Le stationnement doit être implanté en priorité à droite dans le sens de la circulation automobile sinon laisser une surlargeur de 50 cm pour le longitudinal / 20 cm pour les épis / 80 cm pour les épis non inversés (modifier plutôt les épis)
- Le risque principal de collision se trouve aux intersections intermédiaires. La signalisation verticale (c24c) et horizontale (vignette vélo + double chevron) devant le carrefour est très importante
- Revêtement de couleur et / ou matériau distincts pour les aménagements vélo au niveau des bandes cyclables (excepté au niveau des intersections sans priorité vélo)

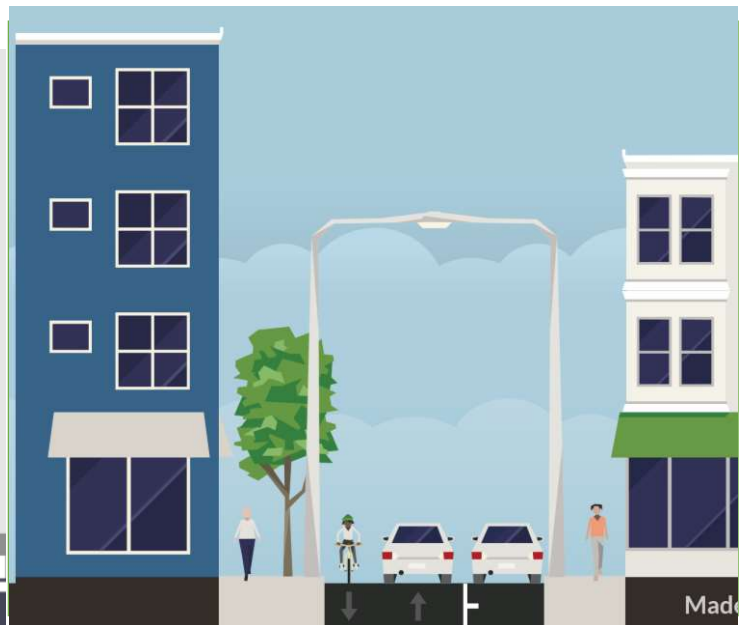
Mise en œuvre double sens cyclable avec marquage au sol séparatif - section courante et intersections

Aménagement si la largeur de chaussée est supérieure à 5m (hors stationnement) jusqu'à 8 000 véhicules / jour

Début de section



Début de section dans le double sens cyclable

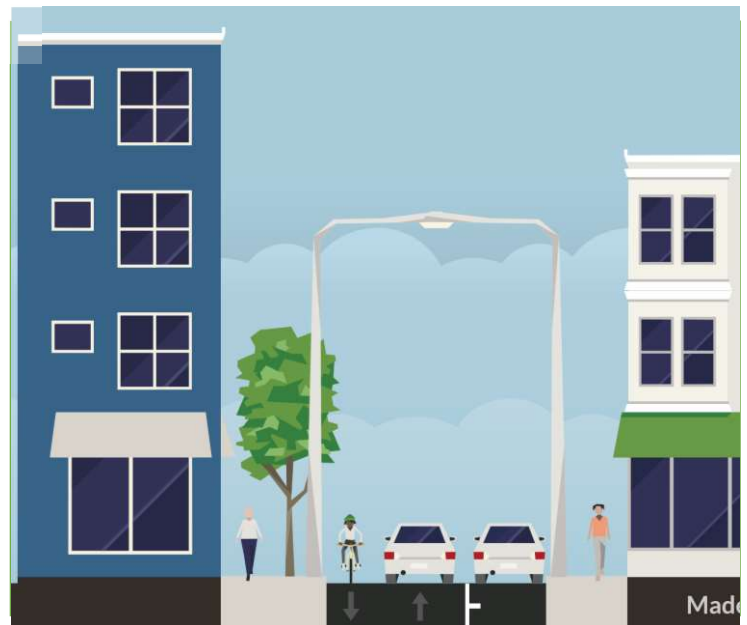
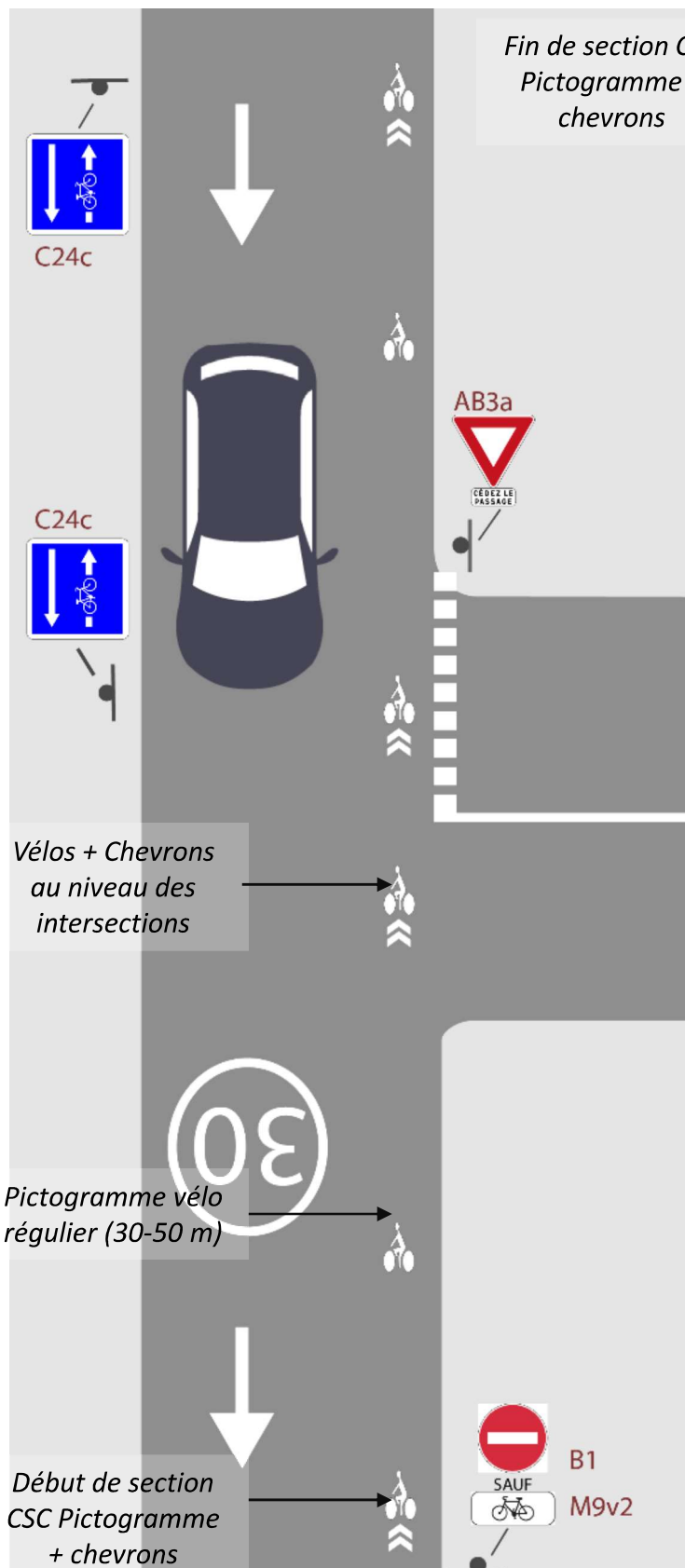


Principes de mise en œuvre :

- Mêmes éléments traités précédemment
- Un carrefour délimite la fin d'une section en fonction des voies pénétrantes dans le carrefour. Le dispositif détaillé dans la fiche précédente (« Zone 30 – double sens de circulation ») est à mettre en place de part et d'autre du carrefour concernant le DSC (B1+M9v2/C24c).
- Mise en place du panneau DSC C24c sur les branches perpendiculaires
- Cédez-le-passage et îlot pour sécuriser les cyclistes en fin de section au niveau du carrefour

Mise en œuvre double sens cyclable avec marquage au sol séparatif - section courante

Aménagement si la largeur de chaussée est inférieure à 5m (hors stationnement) jusqu'à 5 000 véhicules / jour



Principes de mise en œuvre de la fiche : Zone 30 –
Mise en œuvre double sens cyclable avec marquage au sol non séparatif - section courante (même principe que le CSC séparatif).

- Marquage au sol moins conséquent matérialisé par la signalisation verticale et le fléchage au sol (Picto vélo et chevron).
- Le stationnement doit être implanté en priorité à droite dans le sens de la circulation automobile.
- Le risque principal de collision se trouve aux intersections intermédiaires. La signalisation verticale (c24c) et horizontale (vignette vélo + double chevron) devant le carrefour est très importante.

Fiche N°2 : Zone de rencontre

Présentation

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Les objectifs de la zone de rencontre

Cet aménagement intègre le dispositif plus général des zones à circulation apaisée cherchant à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et des flux routiers. L'objectif est de sécuriser les flux de cyclistes et des modes actifs en réduisant la vitesse des automobilistes. Ceci doit aider au développement de l'usage des modes actifs en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée.

Les piétons sont également autorisés à circuler sur la chaussée (sans stationnement) avec une priorité sur les véhicules. La vitesse est limitée à 20 km/h et toutes les chaussées sont à double sens cyclable.

Contexte d'une zone de rencontre

C'est une zone ouverte à la circulation de tous les usagers, où l'usager le plus vulnérable (le piéton) est prioritaire sur tous les autres, exceptés les transports publics guidés → tramway).

Une zone de rencontre est aménagée d'un seul tenant, sans différencier chaussée et trottoir.

La signalisation est la plus limitée possible, voire totalement supprimée, de façon à renforcer l'attention de chaque usager à son environnement proche.

Comme pour la zone 30, la zone de rencontre doit être aménagée en cohérence avec cette réglementation.

Ce que dit la loi

Art R. 110-2 du Code de la route : « -zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

Art R. 412-28-1 du Code de la route : « Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

Art L. 228-2 du Code de l'environnement : Cet article reconnaît la zone de rencontre comme l'un des aménagements cyclables qui peut être implanté lors d'une intervention sur voirie.

Fiche N°2 : Zone de rencontre aménagement des entrées /

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

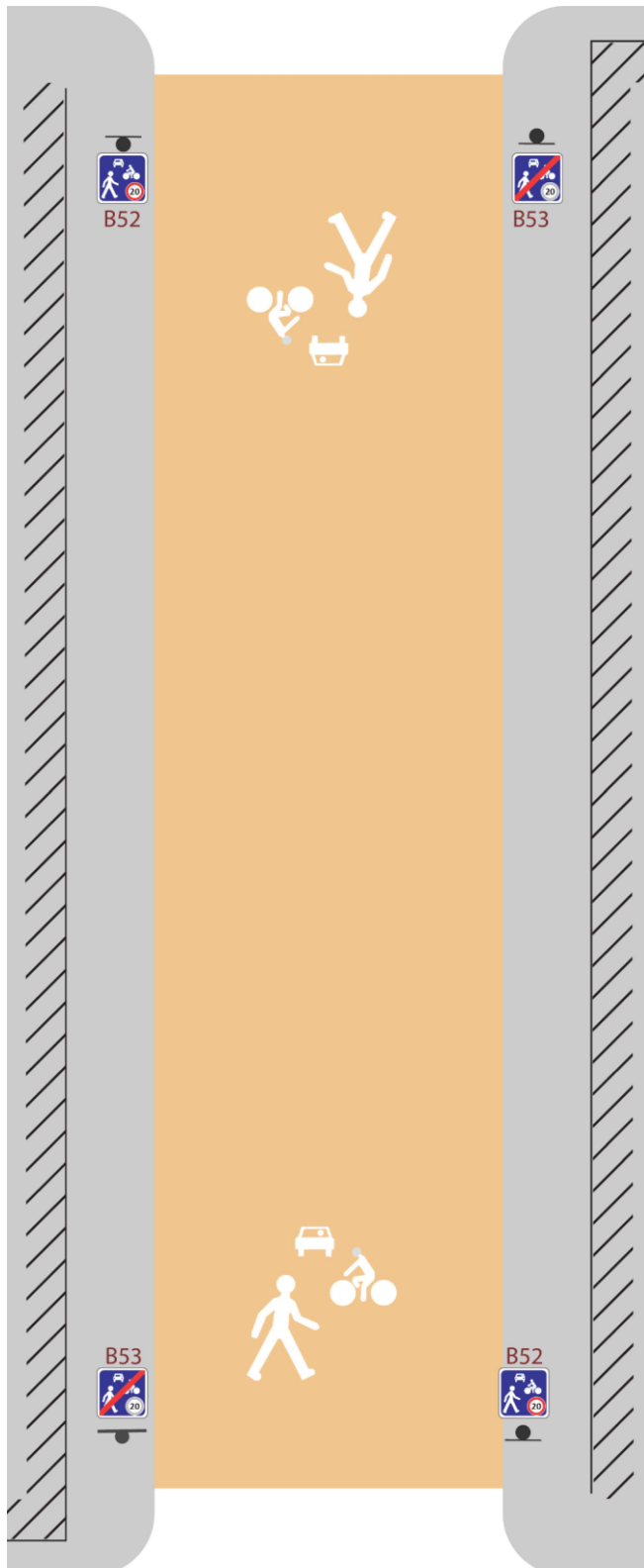
Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Aménagement en centre-ville avec une forte présence de piétons



Principes de mise en œuvre

- 20 km/h sur toute la zone
- Aménagement en entrée / sortie de zone pour matérialiser l'entrée / sortie de la zone.
- Prévoir des dispositifs de ralentissement pour casser la vitesse (rétrécissement de chaussée, etc.) si nécessaire
- Picto au sol du panneau B52 (piéton, cycliste et voiture)
- En entrée et sortie, panneau B52 et B53 (largeur 700 mm)
- Mettre au même niveau la chaussée et le trottoir pour que l'espace public soit effectivement partagé entre tous les modes.
- Pas d'aménagement cyclable, les double sens cyclables sont indiqués par les panneaux en entrée / sortie. Le marquage au sol (autre que celui de la zone de rencontre) est à proscrire (les piétons demeurent prioritaires sur les vélos dans cette zone).
- Réduire la signalisation et les feux au strict minimum en utilisant la priorité à droite (dans le périmètre de la zone de rencontre)
- Suppression des passages piétons
- Revêtement de couleur et / ou de matériaux différents de la voirie classique



Fiche N°3 : Bande cyclable

Présentation

Envoyé en préfecture le 14/04/2023
Reçu en préfecture le 14/04/2023
Publié le 14/04/2023
ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Les objectifs de la bande cyclable

- « Sécuriser » les flux cyclistes en les « séparant » des véhicules.
- Inscrire le vélo dans le paysage.

Contexte d'une bande cyclable

C'est un aménagement à proscrire absolument hors milieu urbain.

Beaucoup moins coûteux qu'une piste et beaucoup plus facile à gérer aux intersections, elle n'offre pas le sentiment de sécurité nécessaire pour que des cyclistes néophytes décident d'utiliser le vélo. C'est donc un aménagement globalement peu attractif.

Les principaux écueils à éviter sont la proximité avec le stationnement longitudinal, et la présence éventuelle de stationnement sur la bande (qui doit faire l'objet d'un contrôle et de sanctions par la Police Municipale).

A noter qu'une bande cyclable d'une largeur inférieure à 1,20m est inutile voire dangereuse pour les cyclistes, car elle encourage les automobilistes à ne pas prendre en compte les distances minimales de dépassement.

Ce que dit la loi

Article R110-2 du code de la route : la bande cyclable est une « voie exclusivement réservée aux cycles à 2 ou 3 roues, sur une chaussée à une ou plusieurs voies ». La bande cyclable est unidirectionnelle. Les cyclomoteurs peuvent être autorisés à moins de 500m des établissements scolaires par dérogation.

La bande est créée via un arrêté municipal. La bande peut être rendue obligatoire pour les vélos après avis du Préfet (en cas de danger ou de trafic important, par exemple > 10 000 veh/jour) (**art 431-9 du code de la route**)

Il n'y a pas de largeur réglementaire pour la bande cyclable, toutefois la dimension doit permettre aux automobilistes de respecter **l'article 414-4** du code de la route (distance minimale de sécurité pour le dépassement : 1m en agglomération, 1,5m hors agglomération).

Délimitation par une ligne discontinue au format T3 5u (u=5cm) (instruction ministérielle sur la signalisation routière). Figurine fortement recommandée en entrée + à chaque intersection (avec chevrons recommandés par le CEREMA) + à intervalles réguliers

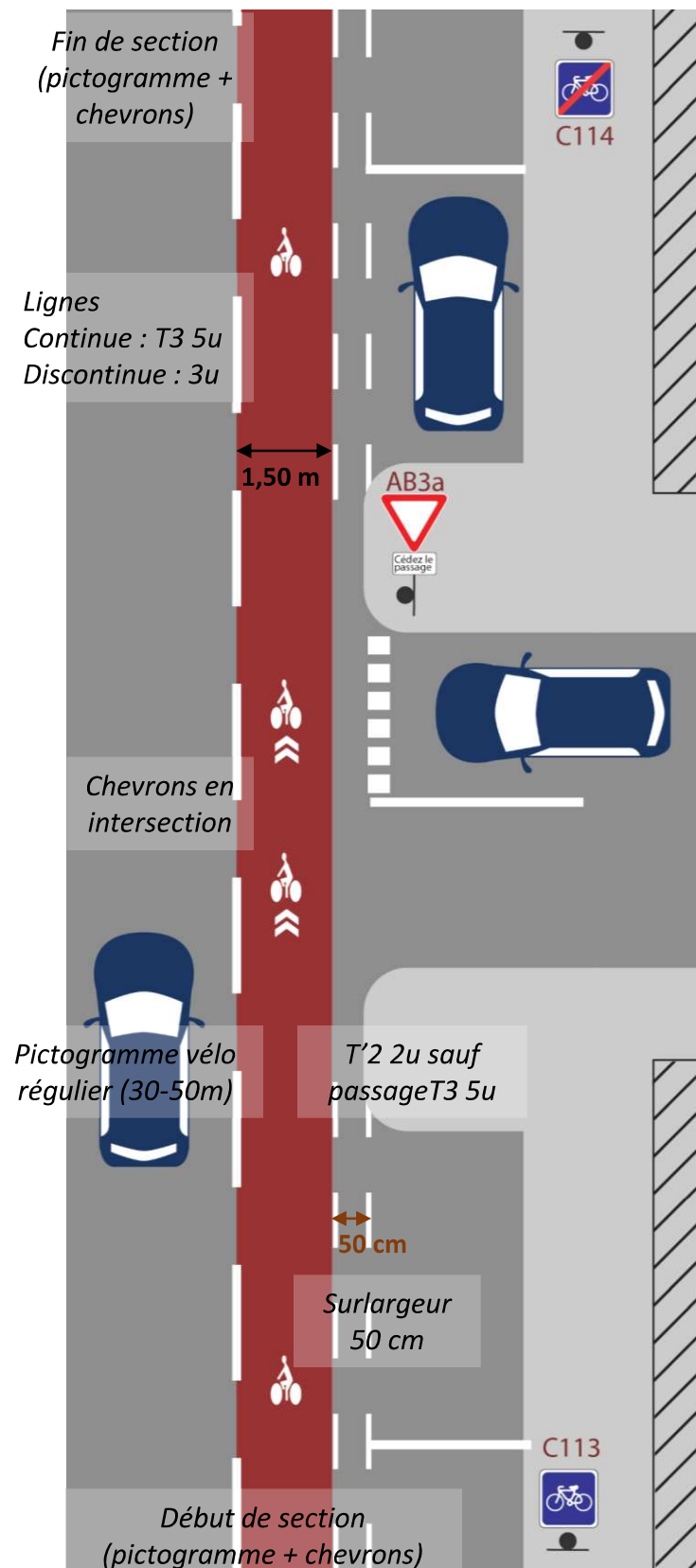
Panneaux carrés C113 / C114, B22a/B40 (rond) si obligatoire en entrée et fin d'équipement.

Mise en œuvre d'une bande cyclable avec dimensionnement - section courante

Aménagement si la largeur de chaussée est au minimum de 8,5m (hors stationnement)

Principes de mise en œuvre :

- Largeur de la bande cyclable : 1,5m hors marquage. En cas d'impossibilité de matérialiser une bande de cette largeur sans modifier le sens de circulation ou supprimer du stationnement, il est possible de dimensionner une bande d'1,25m de large. Ce sous dimensionnement est à réserver pour des cas exceptionnels pour des courtes distances.
- Prévoir un sas de sécurité si la bande longe des places de stationnement : 50cm pour du longitudinal hors double sens (pour les places de stationnement de plus de 2,50m de large, le pointillé pourra être intégré à la place), 20 cm si épi inversé, 80 cm en épi non inversé (mais dans ce cas il est préférable d'inverser les épis)
- La bande doit être de bonne qualité (de la même structure que les autres voies), libre de tout obstacle et entretenue comme le reste de la chaussée. La visibilité sera renforcée par des pictogrammes vélo (tous les 50m). Aux intersections, implanter un pictogramme vélo + chevron pour renforcer la vigilance des automobilistes.
- L'espace restant pour la circulation automobile sera d'au minimum 2,75m par sens. Cette largeur sera de 3m minimum si une ligne de bus est en circulation ou en fonction du nombre de véhicules / jour (conditionne la géométrie de rue).
- La bande a la même priorité que les autres voies. Elle est interrompue par les passages piétons et les arrêts de bus (10m avant, 3m après).



Mise en œuvre d'une bande cyclable régulée par des feux tricolores

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

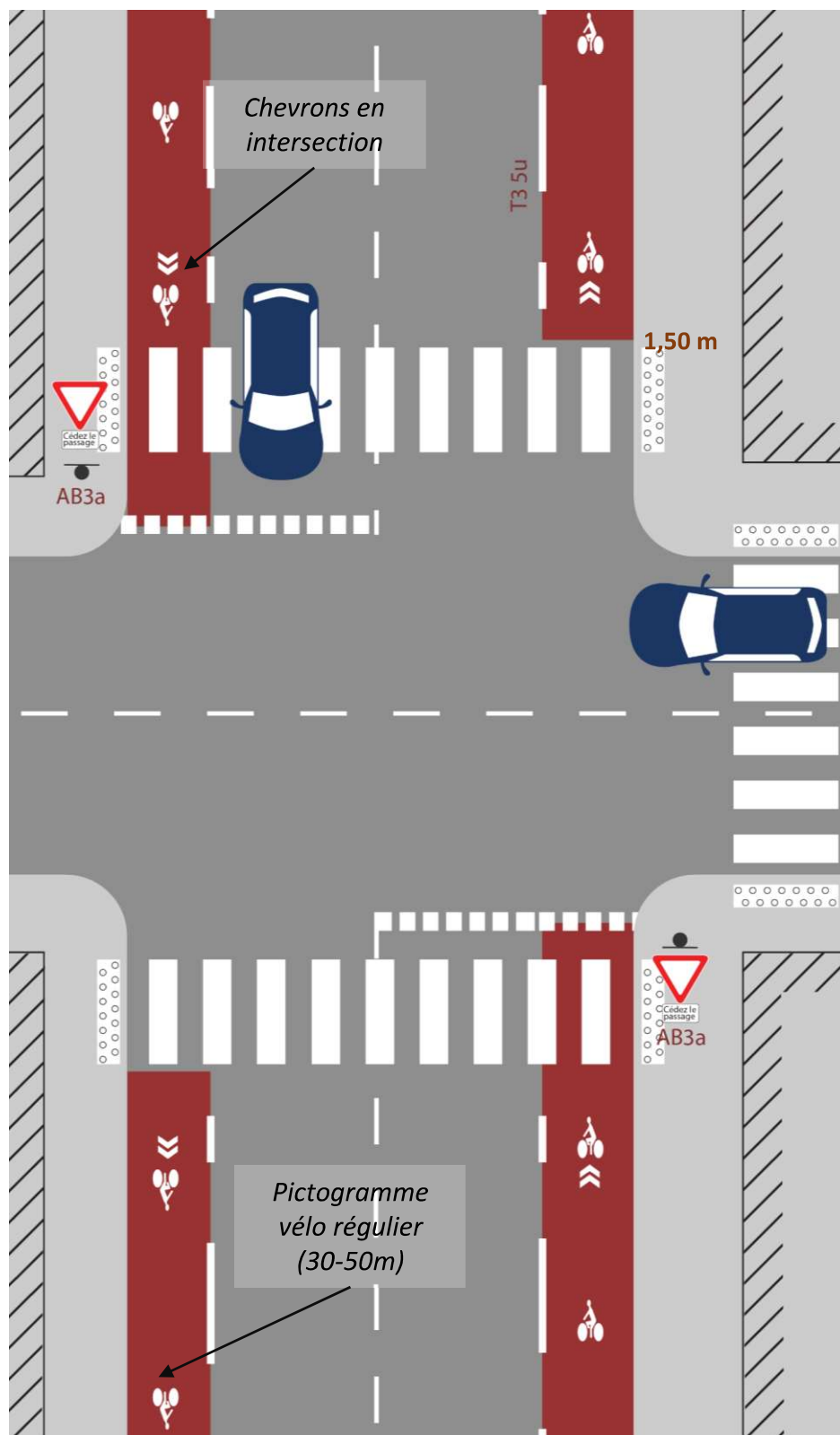
Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Aménagement si la largeur de chaussée est au minimum de 8,5m (hors stationnement)



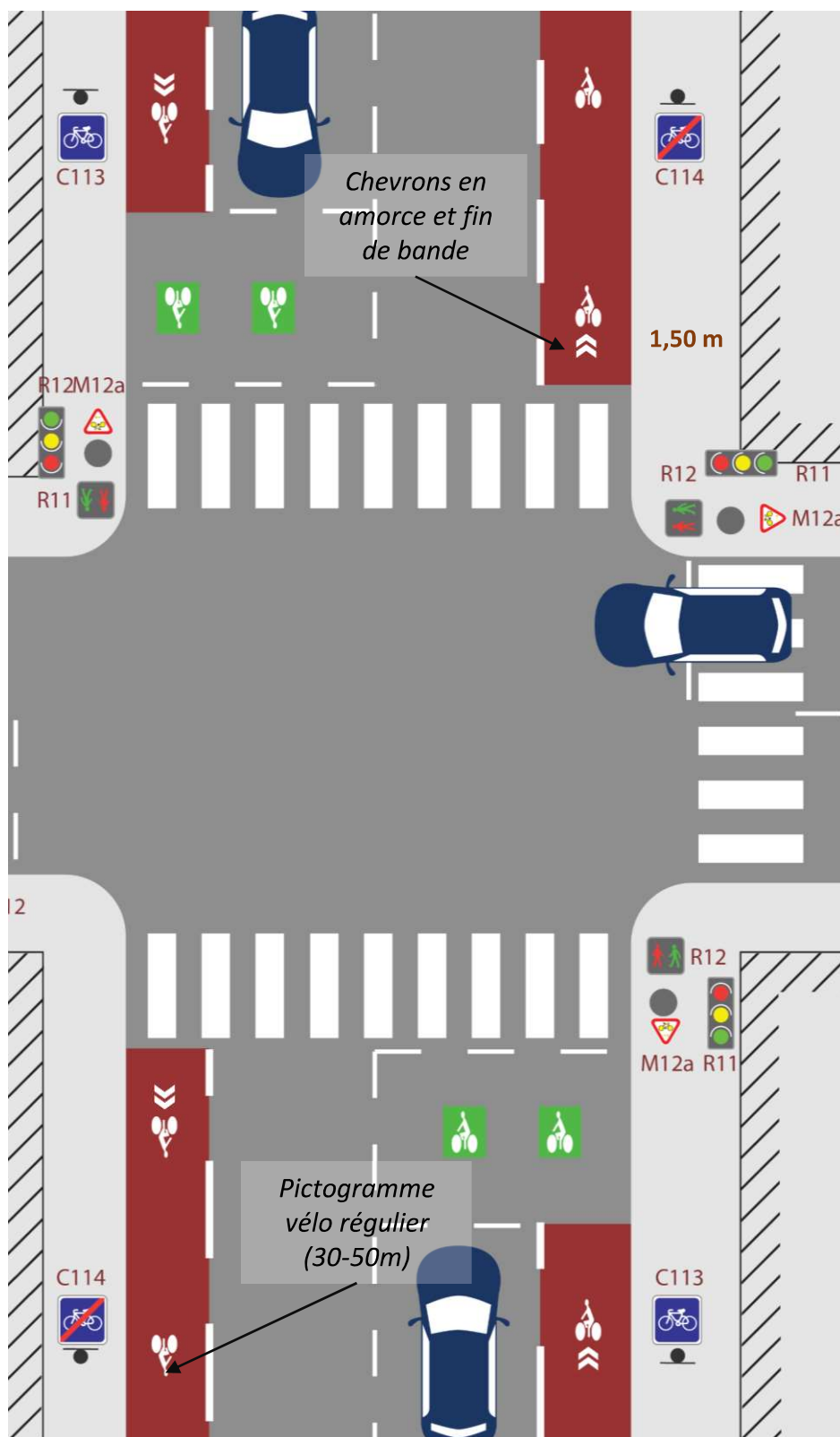
Principes de mise en œuvre :

- Sur un axe non prioritaire, lors d'une intersection, mettre en place un cédez-le-passage (ou un stop) au même titre que les véhicules routiers
- Surlargeur de 50 cm si stationnement longitudinal
- Revêtement de couleur et / ou matériau distincts pour les aménagements vélo au niveau des bandes cyclables (excepté au niveau des intersections sans priorité vélo)

Mise en œuvre d'une bande cyclable – intersection régulée

par des feux tricolores

Aménagement si la largeur de chaussée est au minimum de 8,5m (hors stationnement)



Principes de mise en œuvre :

- Le régime de priorité est le même que celui de l'axe qui longe l'aménagement cyclable
- Surlargeur de 50 cm si stationnement longitudinal
- Revêtement de couleur et / ou matériau distincts pour les aménagements vélo au niveau des bandes cyclables (excepté au niveau des intersections sans priorité vélo)
- Sas vélo au vélo pour réduire les effet d'angle mort dans les mouvements de tourne-à-droite des véhicules

Fiche N°4 : Piste cyclable

Présentation

Les pistes cyclables sont des chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues (article R110-2 du code de la route). La circulation des piétons et des véhicules motorisés est donc interdite sur les pistes cyclables.

Les articles R.415-3 et 4 du code de la route définissent le régime de priorité en cas cisaillement d'une piste cyclable par une chaussée ouverte à la circulation de tous les véhicules : « tout conducteur qui change de direction doit céder le passage aux cycles circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager ».

L'article R415-14 du code de la route précise que « les règles de priorité d'une piste cyclable sont par défaut les mêmes que celle de la chaussée principale qu'elle longe ».

Enfin, l'article R431-9 du code de la route et articles 66 et 75-3 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière précise qu'il est possible d'admettre les cyclomoteurs via l'ajout d'un panonceau M4d2. Le Cerema déconseille cette option, qui ne sera pas retenue dans le cadre de cette charte.

La piste cyclable est un aménagement qui permet de séparer les flux motorisés des flux de cyclistes. C'est le meilleur outil pour développer la pratique du vélo puisqu'il permet de sécuriser les usagers et éviter les conflits entre modes. Toutefois, les pistes cyclables « exigent de l'espace. Elles ne peuvent habituellement pas être généralisées car il est impossible de construire un réseau de pistes cyclables complet dans une ville existante. Il faut donc les réaliser à bon escient. » (CEREMA, fiche vélo n°7 – les pistes cyclables, 2013).

La piste cyclable étant un aménagement en site propre, une vigilance accrue est nécessaire sur le traitement des interfaces avec les autres modes de déplacement (intersection, accès et extrémité).

Fiche N°4 : Piste cyclable caractéristiques générales

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

Reçu en préfecture le 14/04/2023

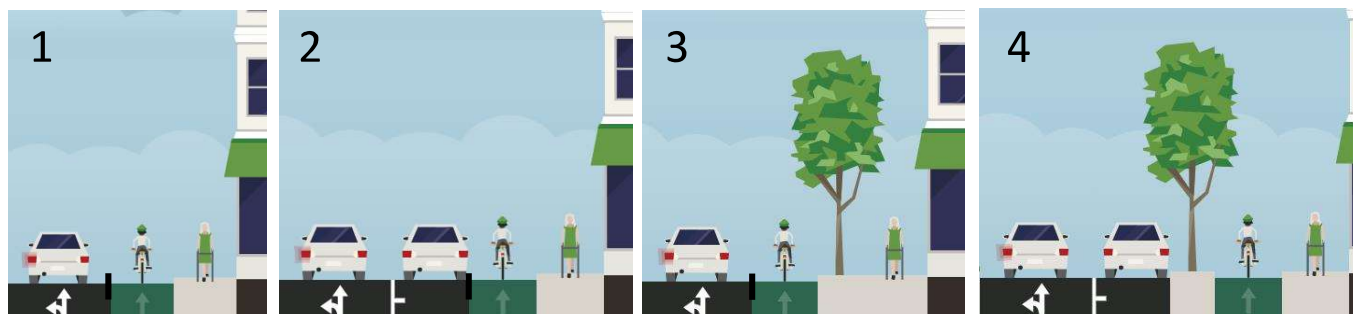
Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Les pistes cyclables peuvent prendre différentes formes. Les principaux éléments de choix lors de la conception sont :

- Le sens : piste unidirectionnelle ou bidirectionnelle,
- La position:
 - Éloignée de la chaussée : piste généralement présente hors milieu aggloméré,
 - Entre la chaussée et le trottoir (avec ou sans stationnement : coupes 1 et 2). La piste peut être placée à une hauteur intermédiaire entre la chaussée et le trottoir.
 - Entre la chaussée et un alignement d'arbre (ou autre large séparateur) : une vigilance accrue est nécessaire au respect de la piste (afin qu'elle ne serve pas de stationnement) et au traitement des intersections (covoisibilité avec les piétons) (coupe 3),
 - Entre le trottoir et un alignement d'arbre (ou autre large séparateur) : cyclistes et piétons sont donc sur des aménagements côte à côte, Les espaces doivent donc être bien distincts et très qualitatifs pour éviter les conflits entre modes actifs et garantir une bonne covoisibilité des cyclistes aux intersections (surtout pour les véhicules motorisés) (coupe 4).



La largeur est à définir en fonction du flux de cyclistes attendus, avec un minimum (hors réduction très ponctuelles) de 1,80m par sens pour les pistes unidirectionnelles et 3m pour les pistes bidirectionnelles. Selon le nombre de cyclistes attendus, cette largeur devra être augmentée. la largeur s'entend comme étant la largeur libre, hors de tout obstacle (séparateur, avaloir, bouche d'égout, etc.). Au-delà du flux journalier, la concentration de cyclistes en heures de pointe est également un critère de choix (plus la concentration est forte, plus la largeur devra être augmentée si possible).

Fiche N°4 : Piste cyclable

Séparateur en agglomération

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE

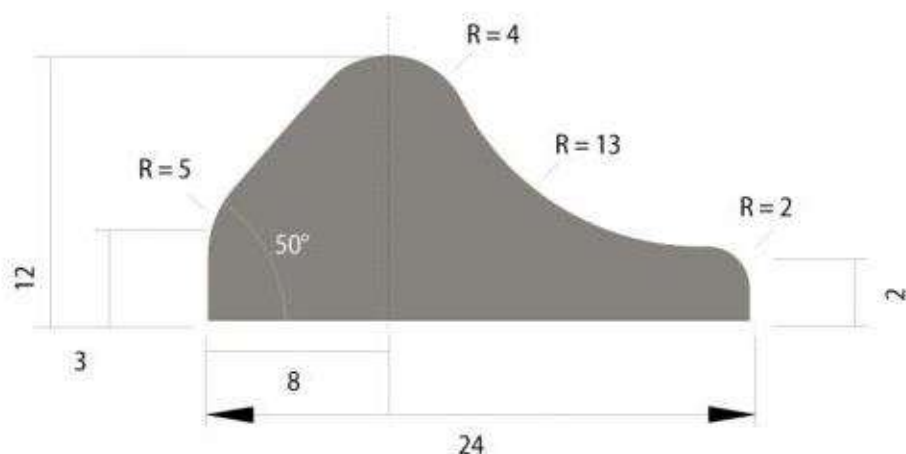


La piste cyclable est séparée physiquement du reste de la chaussée. Les séparateurs répondent aux caractéristiques suivantes :

- Hauteur conseillée de 12 à 15 cm. Des hauteurs inférieures sont à éviter, pour éviter que le séparateur soit facilement franchissables par les voitures (et que la piste se transforme en stationnement longitudinal) mais aussi pour s'assurer que la bordure ne soit pas un facteur de chute. Des hauteurs supérieures sont également à éviter pour limiter l'effet « paroi » auprès des cyclistes et permettent le franchissement du séparateur par les véhicules de secours si nécessaire (surtout sur les pistes bidirectionnelles).
- Largeur d'environ 20 cm (en agglo, unidirectionnel, sans stationnement), 50cm (bidirectionnel ou cas de la séparation entre la piste et le stationnement), jusqu'à 70cm (hors agglo)
- Arrêtes arrondies ou chanfreinées (25 à 50%), extrémités arrondies
- Interrompus régulièrement pour permettre l'écoulement des eaux.

Lorsque la piste est au niveau de la chaussée, le Cerema préconise de chanfreiner la bordure du trottoir de 20 à 50% pour limiter le risque de chute. Cette préconisation est à confronter au problème de gestion de l'écoulement des eaux.

La hauteur de piste peut aussi être intercalée entre celle du trottoir et la chaussée. Dans ce cas, on aura recours à des bordures chanfreinées (entre 25 et 50%) entre l'espace piéton et vélo.



Exemple bordure de piste cyclable (modèle « Cyclomove »). La piste est à droite.

Fiche N°4 : Piste cyclable

Séparateur hors agglomération

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



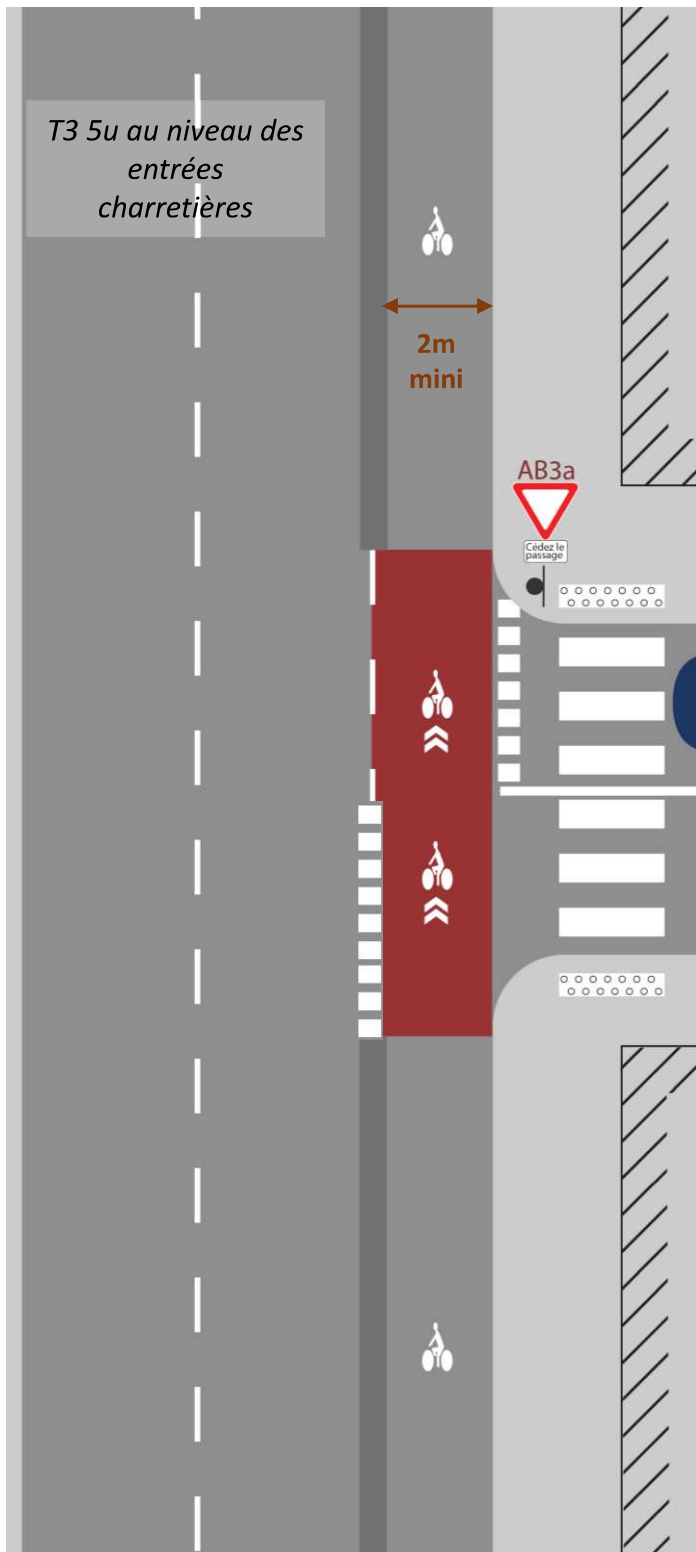
Le séparateur privilégié est une bande enherbée d'au moins 1m de large. Dans ce cas, sous réserve d'un usage projeté limité, la largeur de la piste bidirectionnelle peut être réduite à 2m..



Une alternative moins qualitative est de recourir à des séparateurs de voies de 50 à 60 cm de large et d'au moins 15 cm de haut. avec arrêtes arrondies ou chanfreinées, et extrémités arrondies, le cas échéant, interrompus régulièrement pour permettre l'écoulement des eaux.

Piste cyclable unidirectionnelle sur chaussée section courante et carrefour en T

Aménagement sans stationnement automobile



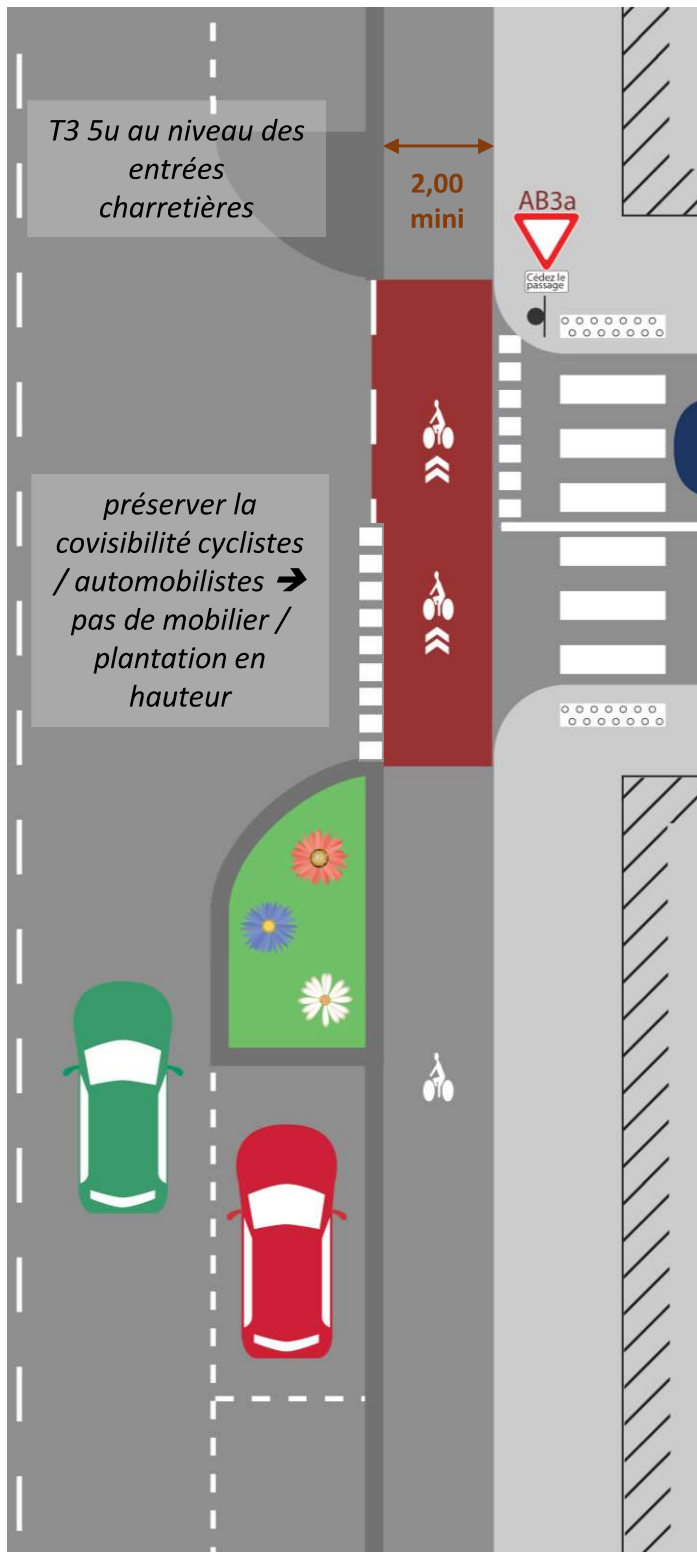
Largeur : 20cm / Hauteur : 8-12cm

Principes de mise en œuvre :

- Largeur de la piste : minimum 1,80m hors séparateur, minimum ponctuel 1,50m pour le **nettoyement mécanique**, idéalement 2,50m voire plus selon la densité de cyclistes.
- Pour les intersections en T, une ligne T3 5u marque la continuité de l'aménagement. Un marquage « céder le passage » est implanté entre la chaussée et la piste,
- Le revêtement doit être de bonne qualité (le même que pour les autres voies), libre de tout obstacle et entretenue autant que de besoin.
- Pictogrammes tous les 30 à 50m et aux entrées charretières, renforcés par des doubles chevrons en intersection.
- Aux intersections et à chaque zone de danger, le revêtement est coloré en **rouge**.

Piste cyclable unidirectionnelle sur chaussée avec stationnement - section courante et carrefour en T

Aménagement avec stationnement automobile



Largeur : 50cm / Hauteur : 8-12cm

Principes de mise en œuvre :

- Identique à la piste sans stationnement,
- La covisibilité de la piste par les véhicules en amont de la traversée est essentielle. A minima, les 5m en amont de l'intersection devront être dégagés de tout obstacle visuel (stationnement, mobilier urbain ou publicitaire, végétation haute).
- La bordure située entre le stationnement et la piste doit faire au moins 50cm de large

Fiche N°4 : Piste cyclable

Gestion des arrêts de bus

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

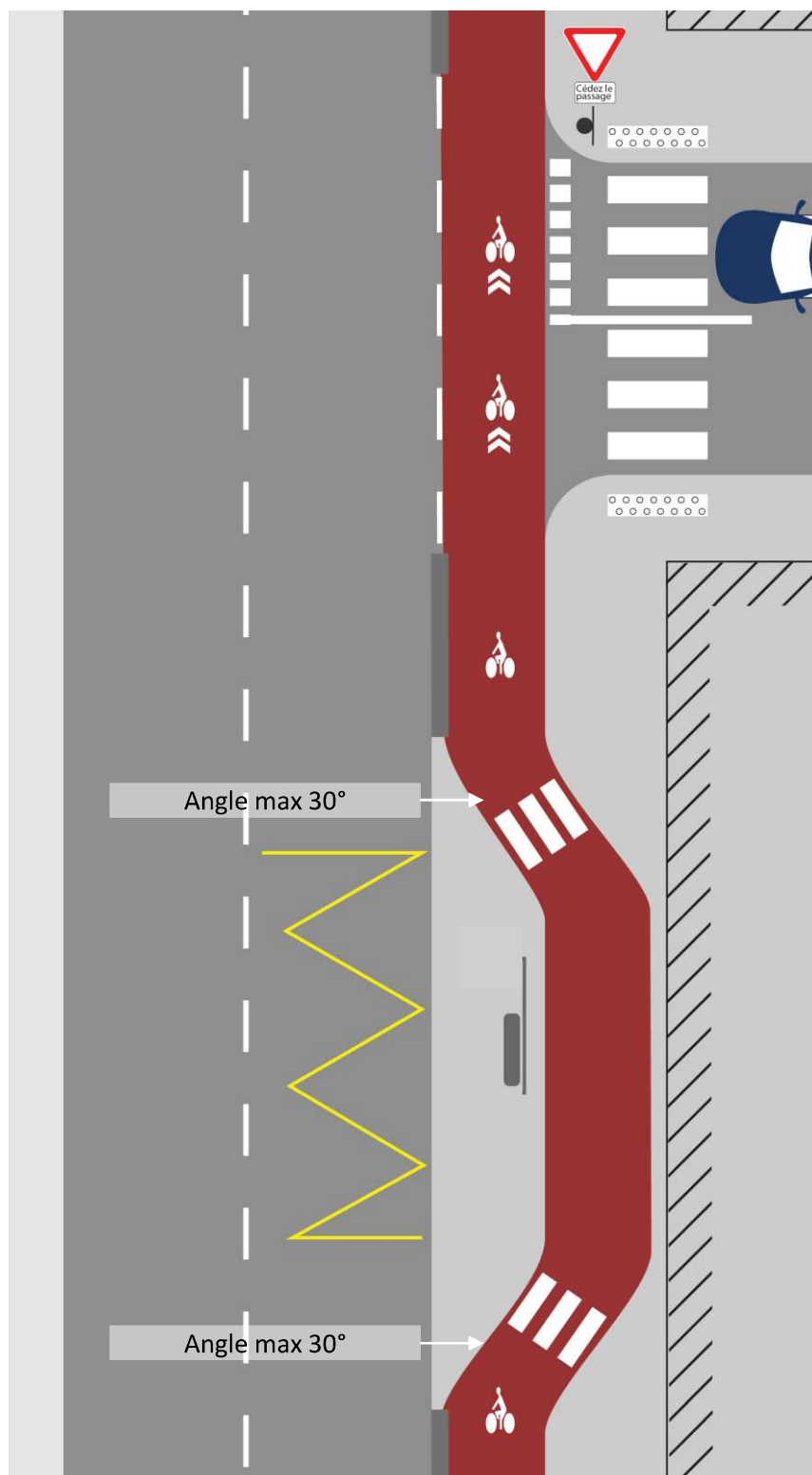
Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Piste cyclable et arrêts de bus



La piste cyclable passe à l'arrière de l'arrêt de bus, en réservant une ou plusieurs traversées pour les piétons.

Pour garantir l'accessibilité de l'arrêt, la piste remonte sur le trottoir, sur environ 2m, sans ressaut (pente de 6% environ pour un trottoir 12cm au dessus du niveau de la chaussée). La zone réservée aux vélos est clairement distinguable des espaces dédiés aux piétons ou aux voyageurs.

La giration pour passer à l'arrière de l'arrêt de bus est au maximum de 30°.

Au droit de l'arrêt de bus, la largeur de la piste peut être réduite (1,5m pour une unidirectionnelle, 2m pour une bidirectionnelle). Il est cependant nécessaire de tenir compte du trafic vélo et de la fréquentation de l'arrêt pour limiter les conflits.

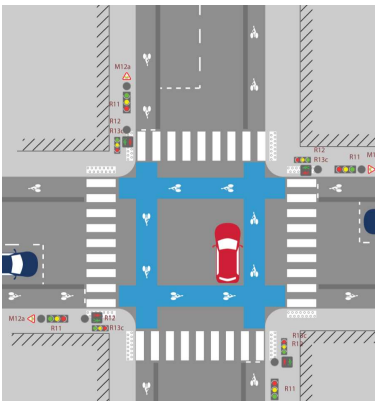
Possibilité de réduire ponctuellement la largeur de la piste

Pente douce et sans ressaut

Au droit de l'arrêt de bus, la largeur de la piste peut être réduite (1,5m pour une unidirectionnelle, 2m pour une bidirectionnelle). Il est cependant nécessaire de tenir compte du trafic vélo et de la fréquentation de l'arrêt pour limiter les conflits.

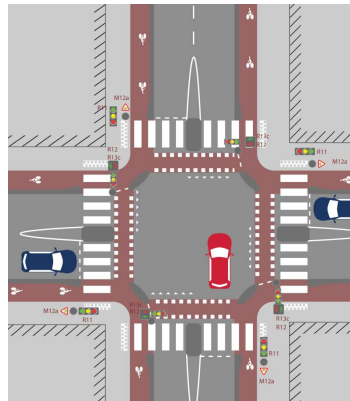
Le traitement des carrefours dépend de l'emprise disponible. Les 3 carrefours ci-dessous ont montré qu'ils étaient les plus efficaces en Europe. Une révision des plans de circulation peut permettre de les implanter avec une voirie plus contrainte.

1 – A la Danoise



- Minimum : 12m de façade à façade par file en accès au carrefour
- Pas de confusion entre espace dédié aux piétons ou aux cyclistes
- Nécessite plus d'habitude par les automobilistes
- Implique un décalage de feux pour libérer les cyclistes quelques secondes avant les véhicules motorisés
- Permet de stocker de nombreux cyclistes sur le mouvement en tourne-à-gauche

2 – A la Hollandaise



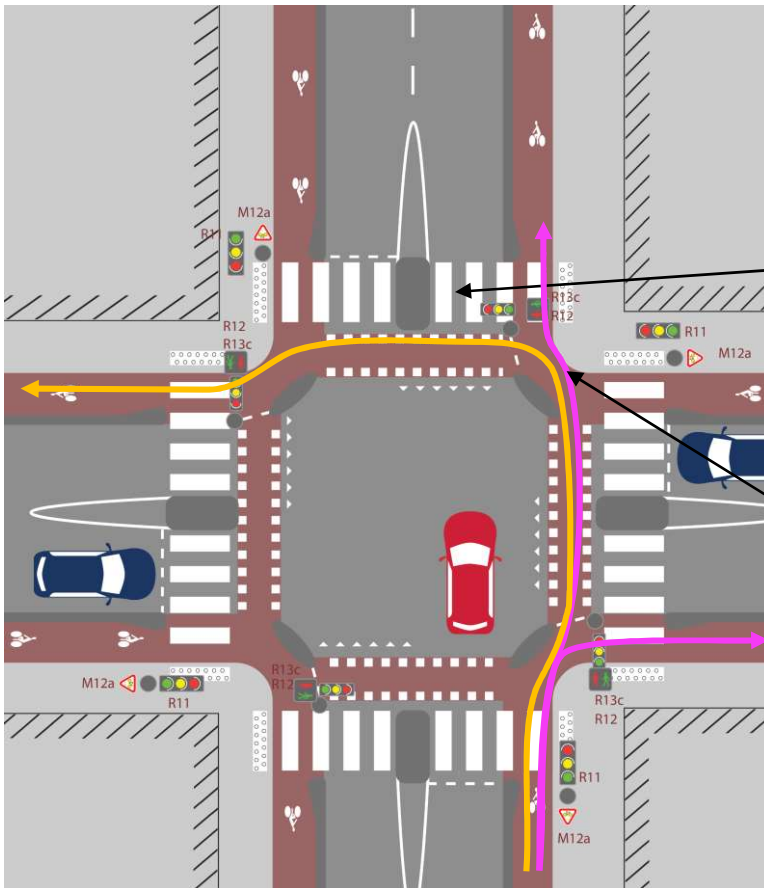
- Minimum : 12m de façade à façade par file en accès au carrefour
- Carrefour sécurisé par la présence d'îlots
- Priorité clairement affichée pour les cyclistes / piétons
- Nombre limité de cyclistes stockés pour les mouvements en tourne à gauche

3 – A l'Anglo-saxonne



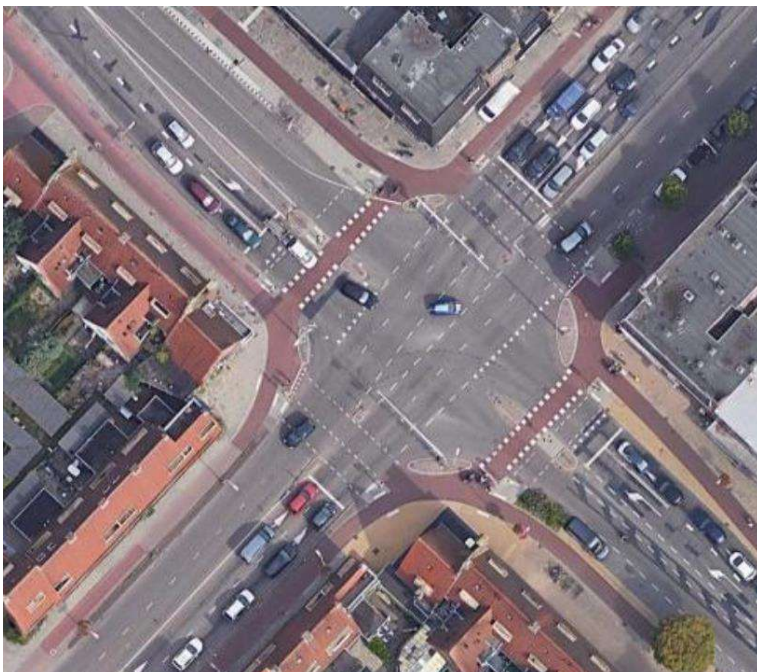
- Minimum : 16m de façade à façade par file en accès au carrefour
- Plus consommateur de foncier
- Carrefour sécurisé par la présence d'îlots
- Plus de place pour les piétons que le carrefour à la hollandaise

Le carrefour sécurisé « à la hollandaise »



Principes de mise en œuvre :

- Les cyclistes sont prioritaires par rapport aux piétons lors des cisaillements de flux
- si possible, îlot central pour protéger les piétons (traversée = 9m mini : 2*3m de chaussée + 2*1,50m de piste cyclable)
- Traversée des cyclistes en 1 temps pour le **tourne à droite et le tout droit**, en 2 temps pour le **tourne-à-gauche**
- Les cyclistes en tourne à gauche sont stockés entre l'îlot de protection et le trottoir.
- Configuration valable pour les carrefours larges (12m minimum de façade à façade sur les voies en accès) qui permet de sécuriser les mouvements en tourne-à-gauche.
- Risque de conflits piétons / cyclistes si les coins du carrefour ne sont pas suffisamment dimensionnés pour accueillir cyclistes et piétons en attente de traverser,
- Cette configuration est sécurisée mais limite le nombre de cyclistes stockés sur les mouvements en tourne-à-gauche.



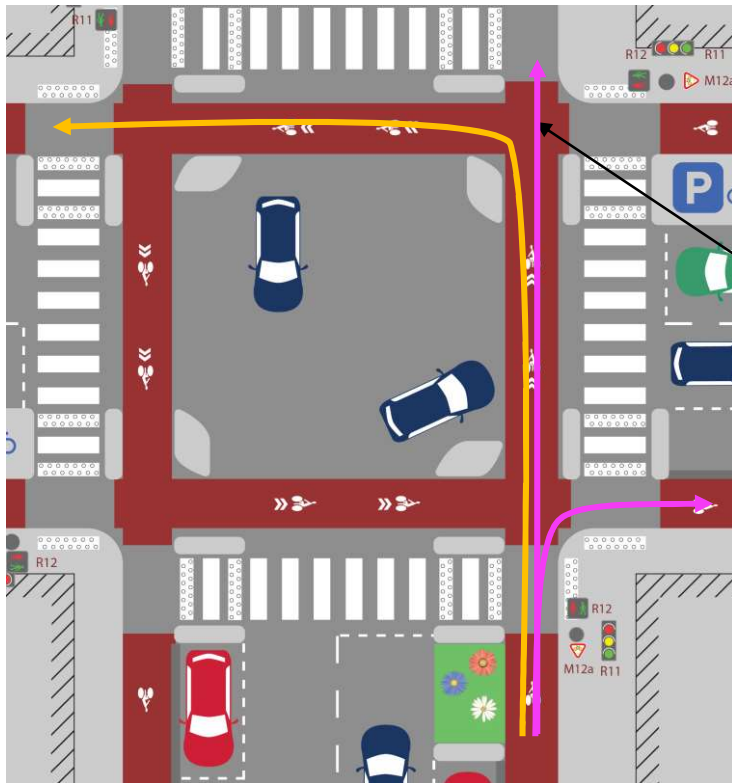
Utrecht, carrefour Amsterdamsestraatweg & Marnixlaan

Googlemaps

Piste cyclable unidirectionnelle sur chaussée

intersection régulée par feux, une voie, avec stationnement

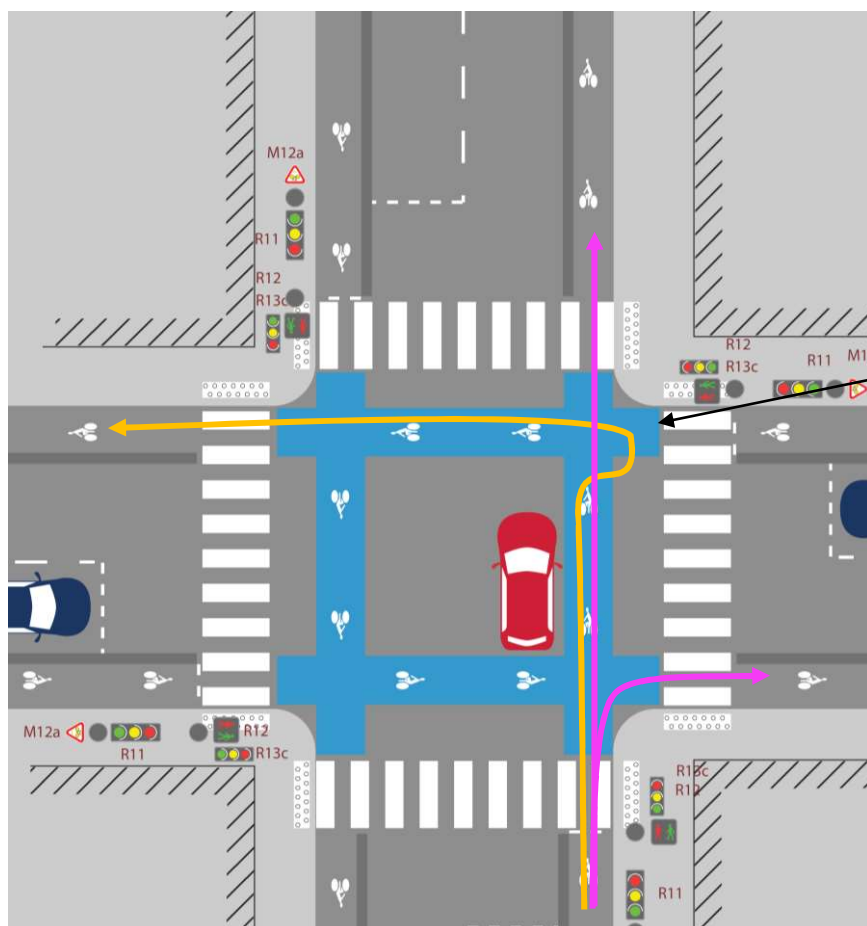
Le carrefour sécurisé anglo-saxon



Principes de mise en œuvre :

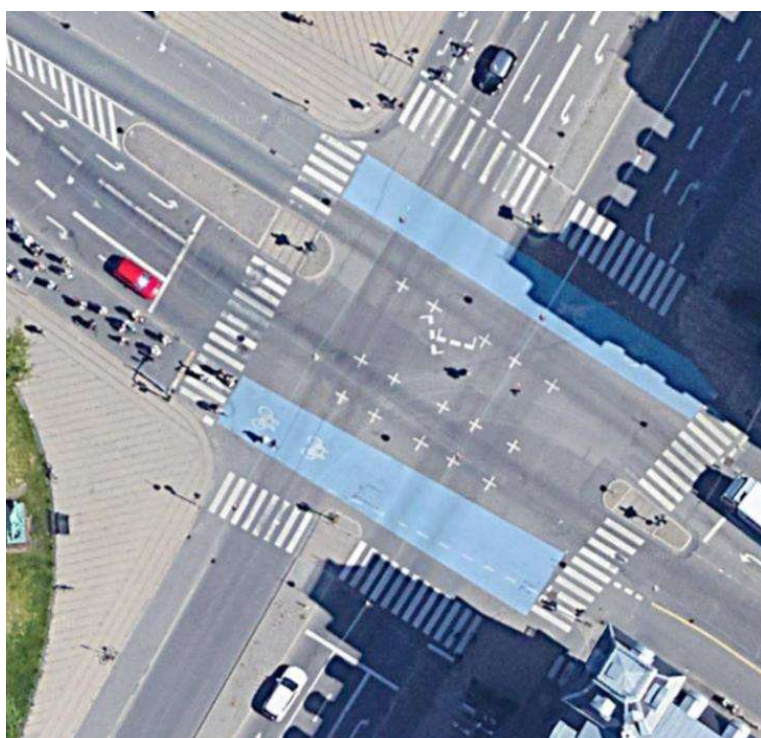
- Les piétons sont prioritaires par rapport aux cyclistes lors des cisaillements de flux,
- Traversée des cyclistes en 1 temps pour le **tourne à droite et le tout droit**, en 2 temps pour le **tourne-à-gauche**
- Les cyclistes en tourne à gauche sont stockés entre les îlots.
- Configuration valable pour les carrefours larges (16m minimum de façade à façade sur les voies en accès) qui permet de sécuriser les mouvements en tourne-à-gauche.
- Cette configuration est sécurisée mais limite le nombre de cyclistes stockés sur les mouvements en tourne-à-gauche.

Le carrefour sécurisé « à la danoise »



Principes de mise en œuvre :

- Traversée des cyclistes en 1 temps pour le **tourne à droite et le tout droit**, en 2 temps pour le **tourne-à-gauche**
- Les cyclistes en tourne à gauche sont stockés dans le prolongement de la piste dans le carrefour.
- Afin de permettre aux cyclistes stockés de s'évacuer en toute sécurité, un décalage des phases de feux cyclistes et véhicules de 3 secondes est programmé,
- Cette configuration permet de limiter les conflits piétons – cycles, de stocker davantage de cyclistes que les carrefours hollandais ou anglo-saxons et est moins gourmand en foncier. Toutefois, ce fonctionnement est plus complexe. De plus, l'absence d'îlots de protection le rend moins sécurisée que les deux configurations précédentes (La sécurisation est assurée par le décalage des feux).



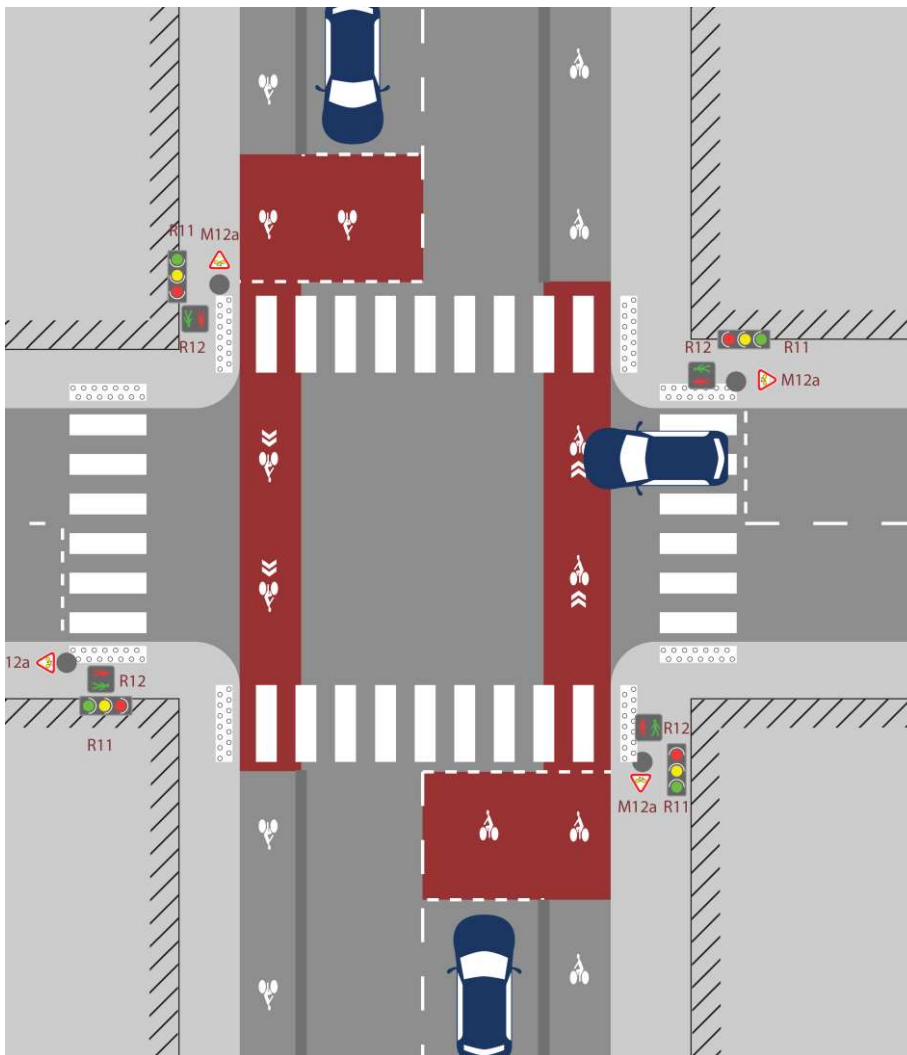
Copenhague, Dronning Louises Bro

Googlemaps

Piste cyclable unidirectionnelle sur chaussée

intersection régulée par feux, une voie, sans stationnement

Aménagement aux carrefours à feux lorsque les aménagements précédents ne sont pas faisables



S'il n'est pas possible d'aménager une infrastructure sécurisée de franchissement d'un carrefour, par exemple à cause de l'emprise disponible. Gestion d'intersection dégradée mais acceptable si la majorité des flux sont en tout droit, voire en tourne-à-droite,

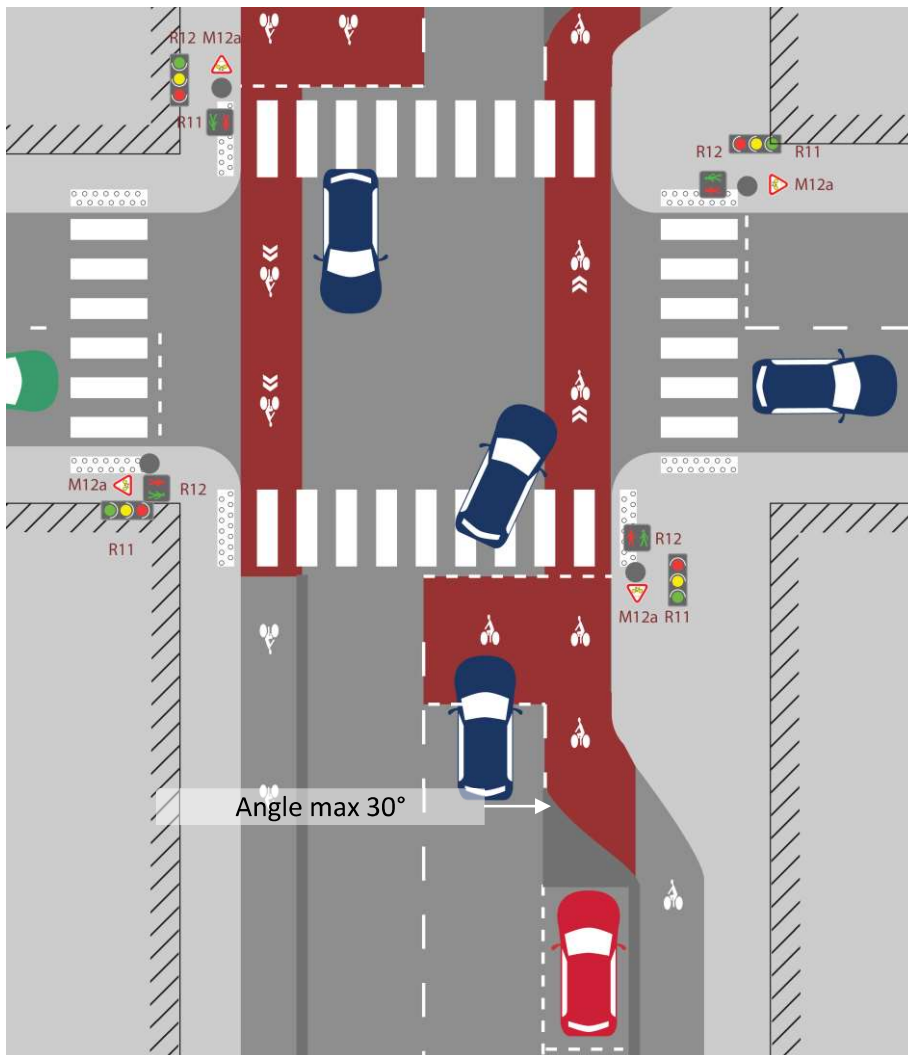
Principes de mise en œuvre :

- Franchissement de l'intersection aux carrefours en T, sans la ligne T3 5u,
- Le sas cycliste permet de stocker les cyclistes en attente de traverser le carrefour,
- Sur le réseau magistral ou lorsque le Tourne à gauche est important, Les feux vélos sont avancés de quelques secondes (3 à 5s) pour libérer ces flux en premier et les sécuriser

Piste cyclable unidirectionnelle sur chaussée

intersection régulée par feux, une voie, sans stationnement

**Aménagement aux carrefours à feux
lorsque les aménagements précédents ne sont pas faisables
*variante avec file de stationnement***



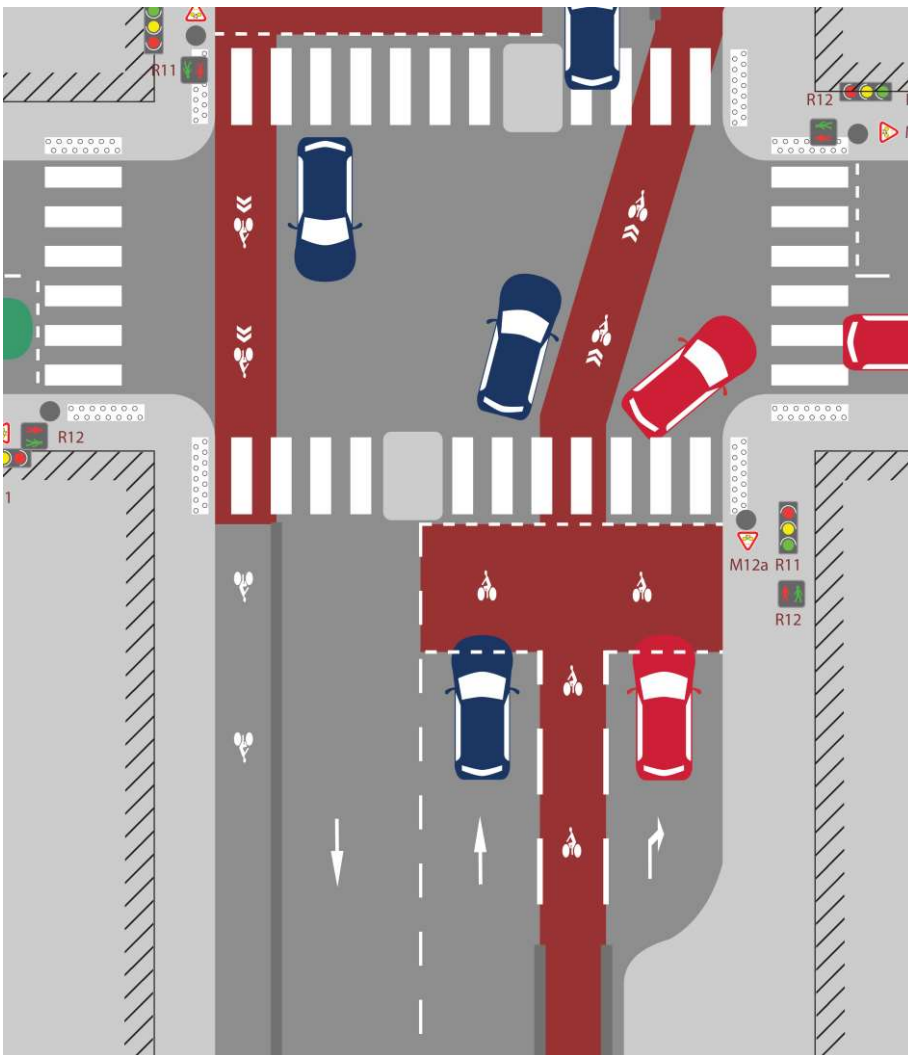
S'il n'est pas possible d'aménager une infrastructure sécurisée de franchissement d'un carrefour, par exemple à cause de l'emprise disponible.

Principes de mise en œuvre :

- Gestion d'intersection dégradée mais acceptable si la majorité des flux sont en tout droit, voire en tourne-à-droite,
- Franchissement de l'intersection identique à celui présenté p.6, sauf pour la ligne T3 5u,
- Le sas cycliste a surtout ici pour fonction de permettre le stockage des cyclistes en attente de traverser le carrefour,
- L'avancement des feux vélos de quelques secondes (3 à 5s) permet de libérer les flux en premier et de les sécuriser. Cet avancement de feux vélos est systématiquement mise en œuvre pour les intersections du réseau magistral et pour les intersections où les flux cyclistes en tourne-à-gauche sont importants.

Piste cyclable unidirectionnelle sur chaussée intersection régulée par feux, une voie, sans stationnement

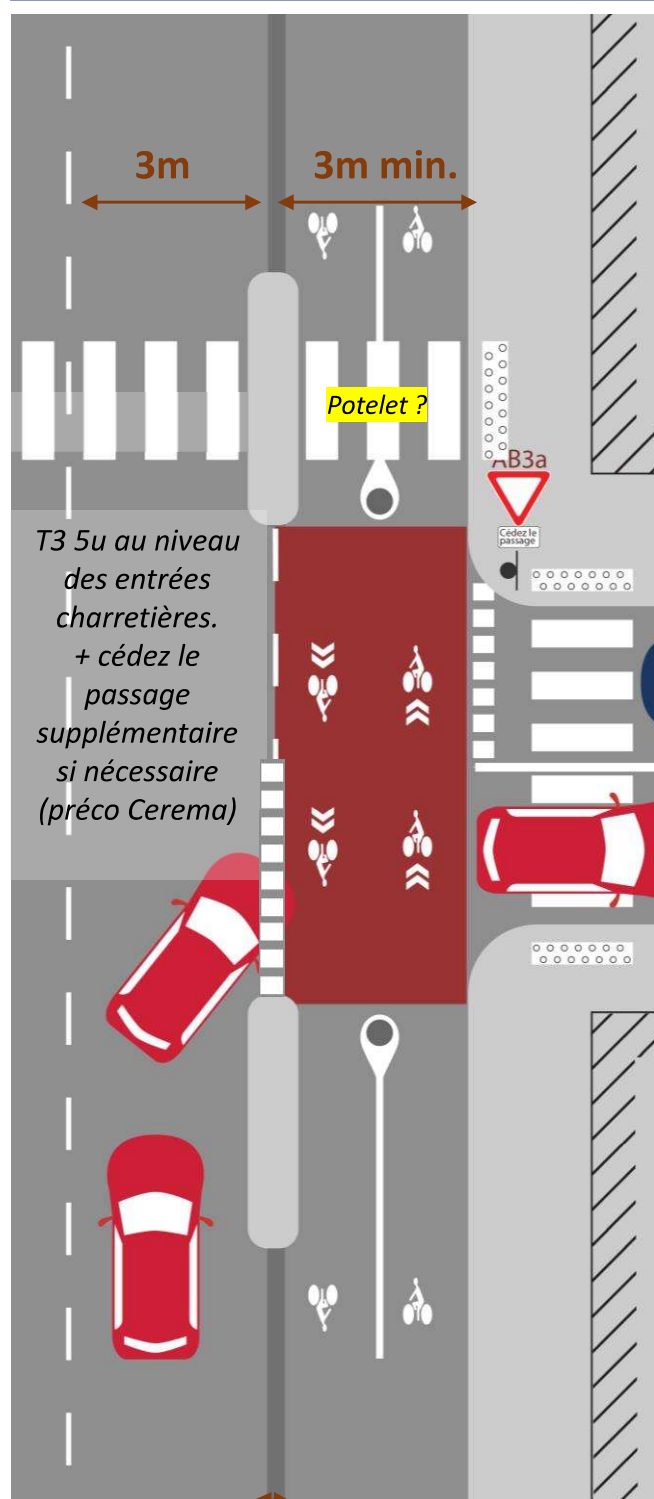
Aménagement aux carrefours à feux lorsque les aménagements précédents ne sont pas faisables Variante avec file de présélection VL/PL en tourne-à-droite



La piste se transforme en bande pour l'accès au sas cyclable. Cette piste est franchie par les automobiles en tourne à droite.

Les autres éléments sont similaires à ceux de la page précédente.

Aménagement sans stationnement automobile



Largeur : 20 cm / Hauteur : 10 cm

Les pistes bidirectionnelles sont très difficiles à mettre en œuvre en milieu urbain. Leur raccordement aux carrefours est compliqué et chaque traversée génère des conflits avec les autres modes de déplacement. Les changements de côté sont à éviter au maximum.

Ce peut être un aménagement pertinent sur les linéaires dépourvus d'intersections, longeant un axe non traversable (grande emprise foncière, rivière, voie ferrée, etc.).

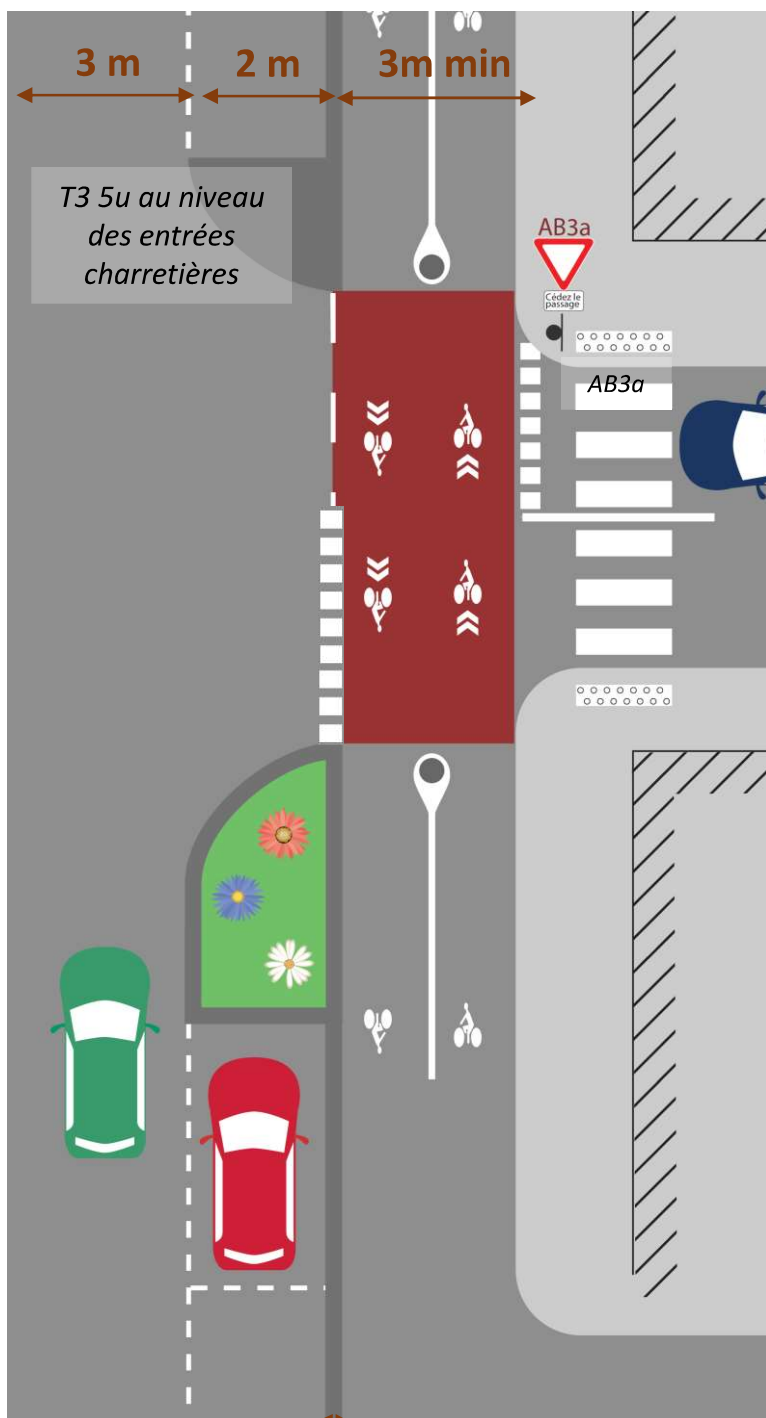
Idéalement, la piste bidirectionnelle est située du côté avec le moins d'intersections à gérer et qui facilite l'insertion des cyclistes dans les principales intersections traversées.

Les mêmes principes que la piste unidirectionnelle s'applique (séparateur, revêtement, couleur)

Des potelets peuvent être implantés lorsque le risque d'utilisation de la piste pour la circulation ou le stationnement est important ou avéré.

Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée section courante avec stationnement

Aménagement avec stationnement automobile



Largeur : 50 cm / Hauteur : 10 cm

Principes de mise en œuvre :

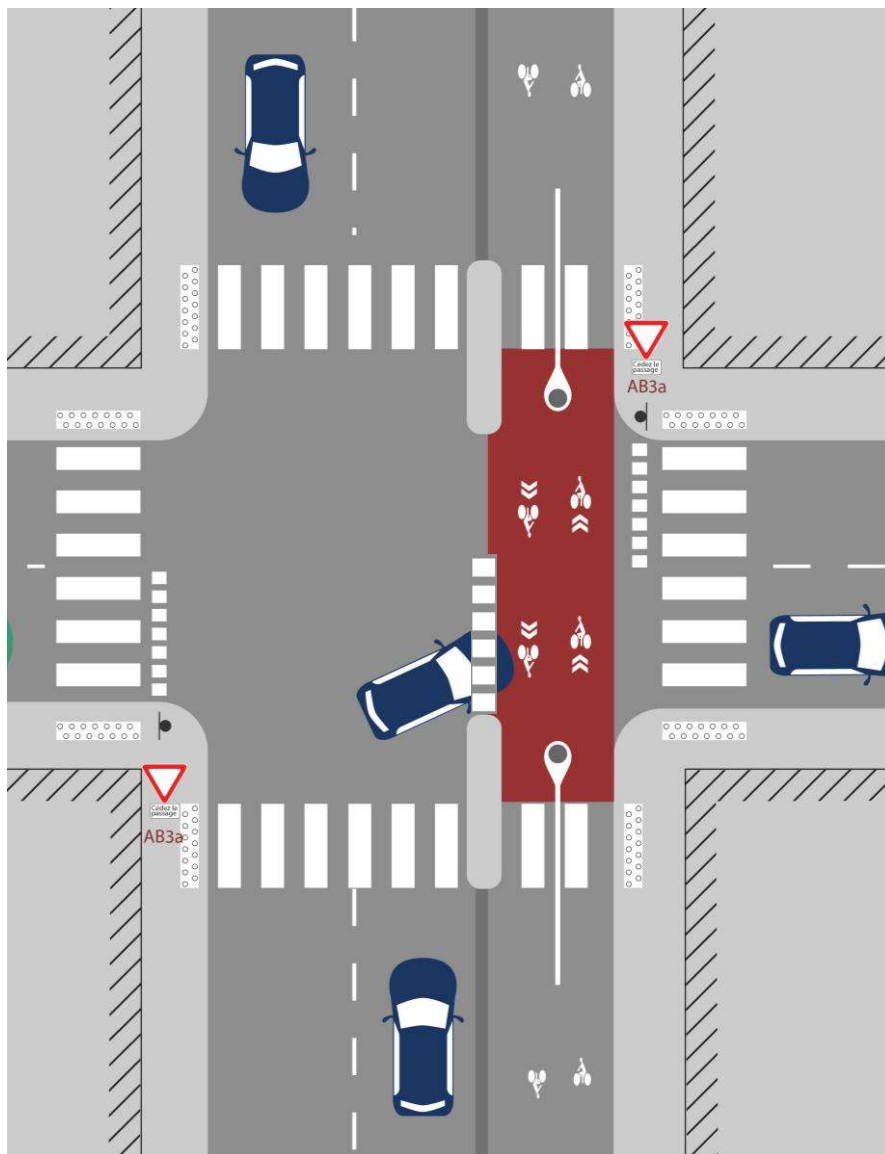
La covisibilité de la piste par les véhicules en amont de la traversée est essentielle. A minima, les 5m en amont de l'intersection devront être dégagés de tout obstacle visuel (stationnement, mobilier urbain ou publicitaire, végétation haute).

La largeur minimale de la bordure entre la piste et le stationnement est de 50cm. La bordure est chanfreinée. Hauteur maximale 15 cm.

Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée Cédez le passage ou stop

Cas d'une piste bidirectionnelle où le vélo est prioritaire

Configuration valable si le flux principal est en tout droit. La nature même d'une piste bidirectionnelle complique le mouvement en tourne à gauche.

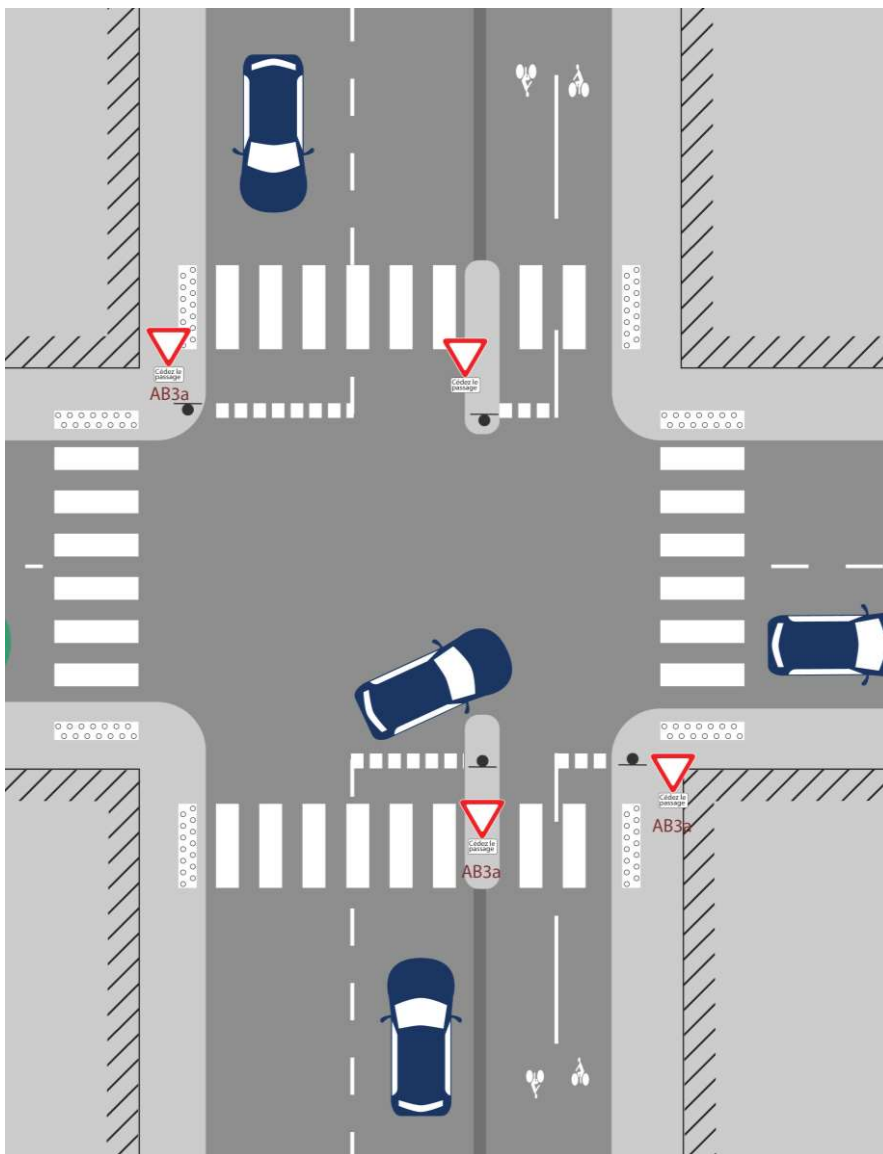


Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée Cédez le passage ou stop

**Cas d'une piste bidirectionnelle où le vélo n'est pas prioritaire
A EVITER AU MAXIMUM SUR LE RESEAU MAGISTRAL**

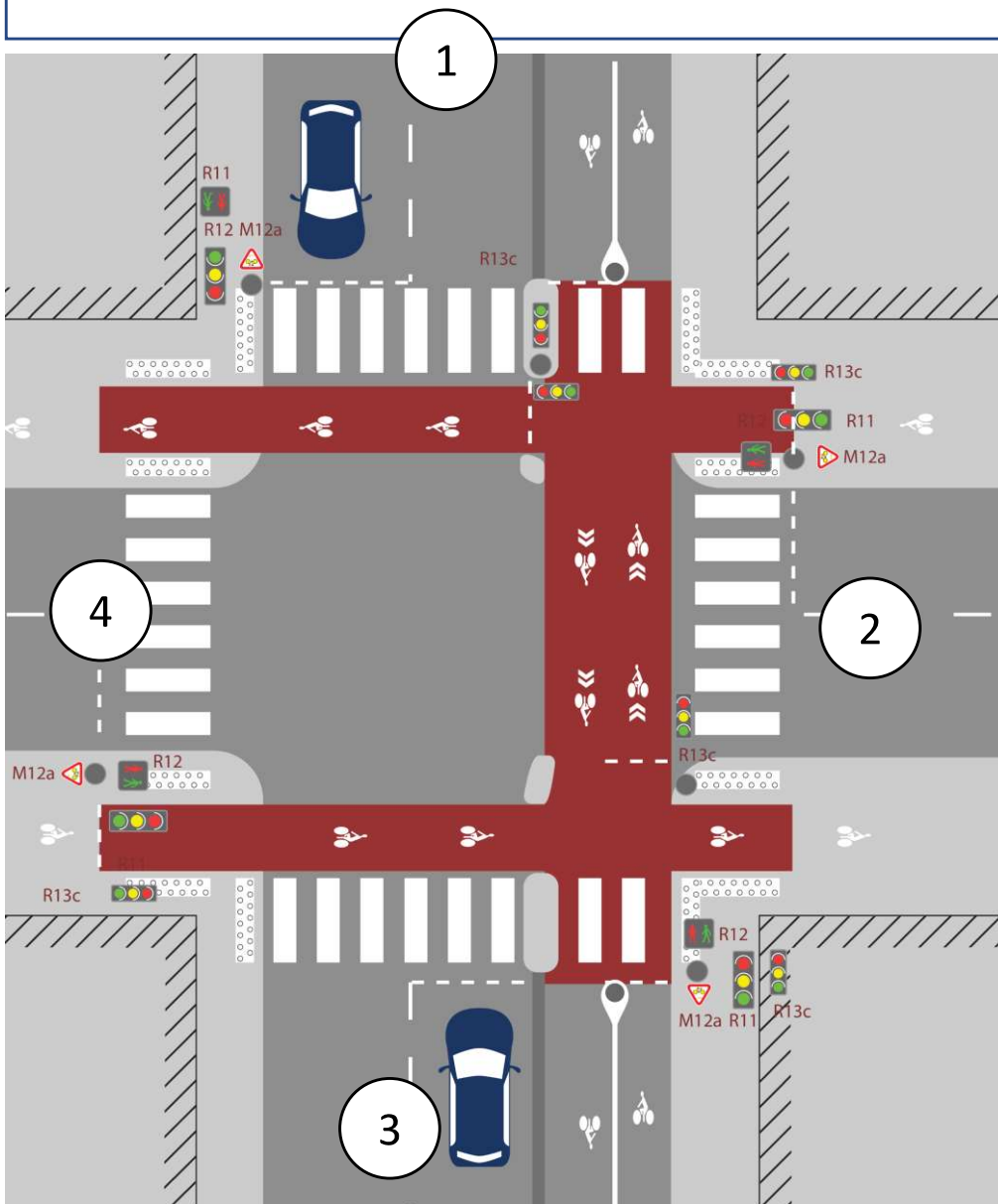
Sur le réseau magistral, ce cas de figure devra être évité. Le principe du réseau magistral est une priorité continue sur les flux.

Pas de marquage au sol pour ne pas laisser penser au cycliste qu'il est prioritaire.



Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée intersection régulée par feux

Aménagement des intersections à feux



Les connexions aux pistes bidirectionnelles sont à gérer de façon préférentielle via des giratoires ou des aménagements qui font le tour d'une place / square.

Pour les cas où ce n'est pas possible, la solution ci-contre peut être envisagée.

Cette solution présente un risque de conflits entre les mouvements :

- tout droit de 1 vers 3 et le stockage sur le tourne à gauche opposé de 3 vers 4
- Tourne à droite 1 vers 4 et tout droit 1 vers 3v

Les intersections entre deux pistes bi directionnelles sont à traiter au cas par cas.

Fiche N°4 : Piste cyclable

Aménager une piste cyclable

au niveau du trottoir

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

Reçu en préfecture le 14/04/2023

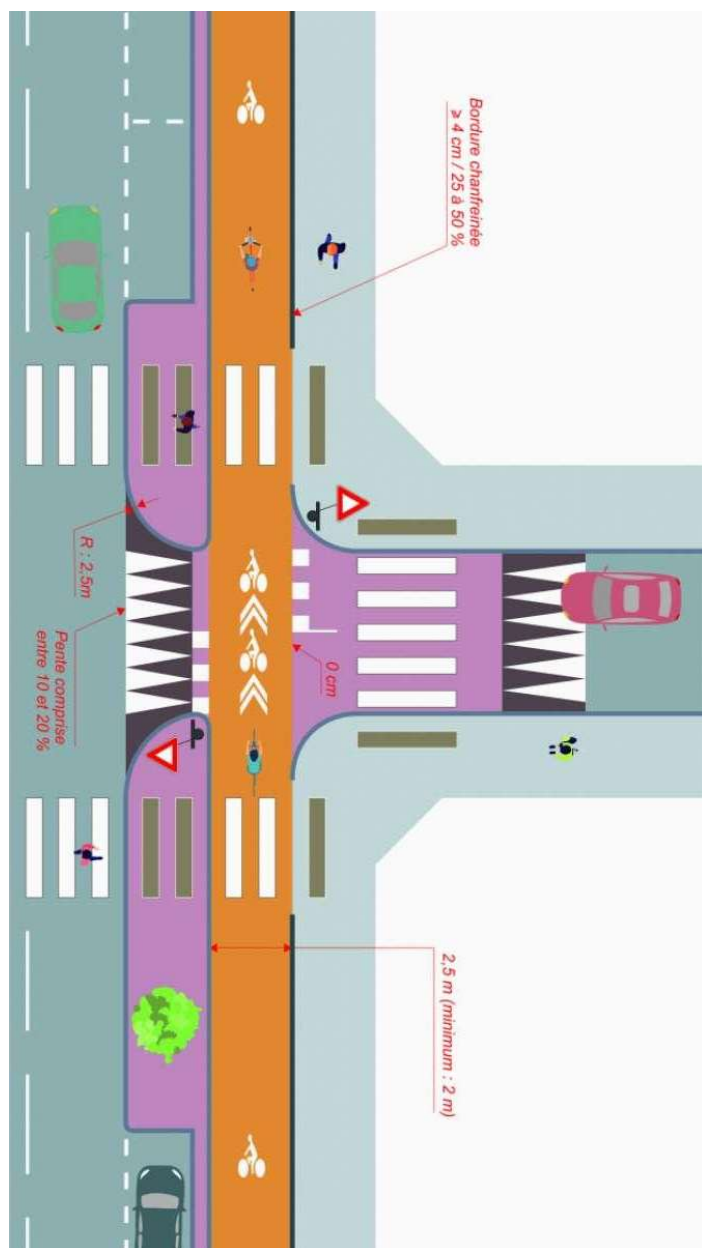
Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Piste cyclable au niveau du trottoir

Traitement en section



Ce type d'aménagement peut être déployé lorsque le trottoir est très largement dimensionné : au strict minimum 3,50m d'espace libre si la fréquentation des piétons est faible (par exemple dans une zone d'activité), au moins 3,90m si la fréquentation est moyenne, et 4,5m lorsque la présence piétonne est forte (rue commerçante avec risque d'utilisation de l'espace au droit des commerces). Avant de choisir cet aménagement, il faut aussi étudier l'alternative de positionner la piste à une hauteur intermédiaire entre le trottoir et la chaussée.

Le risque de conflit piétons / vélo est très important sur ces aménagements. La piste doit donc être distinguée sans équivoque de l'espace piéton, y compris par des personnes mal voyantes.

Les outils disponibles délimiter les espaces sont, au minimum, une couleur de revêtement différente ou une double ligne continue entre les espaces vélos / piétons. Une bordure émergente doublement chanfreinée peut aussi être envisagée

Le fait que la piste soit positionnée à hauteur du trottoir ne supprime pas son caractère prioritaire. Les traversées doivent être surélevées pour ralentir les flux et la Co visibilité doit être recherchée aux carrefours.

Piste cyclable au niveau du trottoir

Gestion des jonctions et de accès

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE

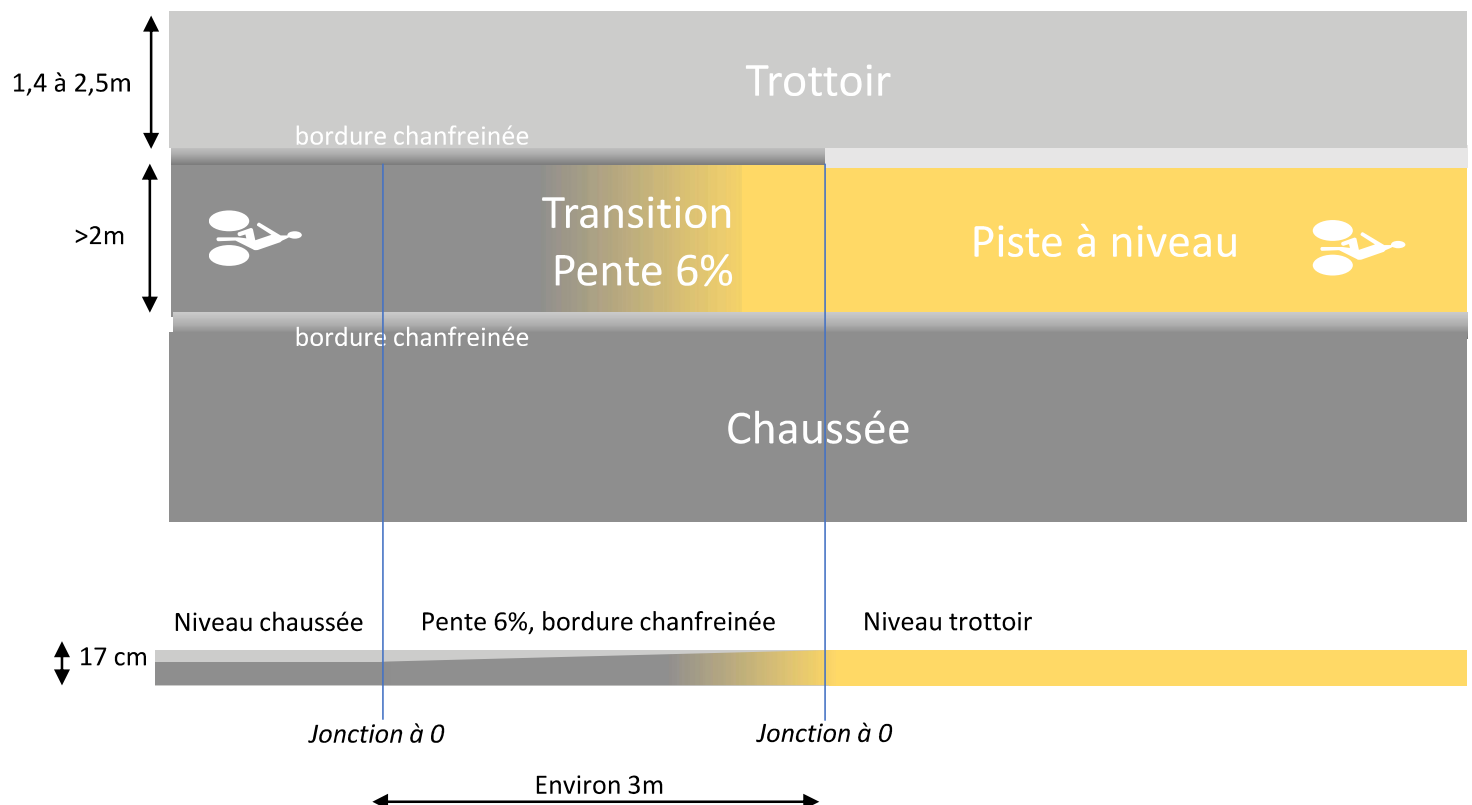


© Cerema 2021

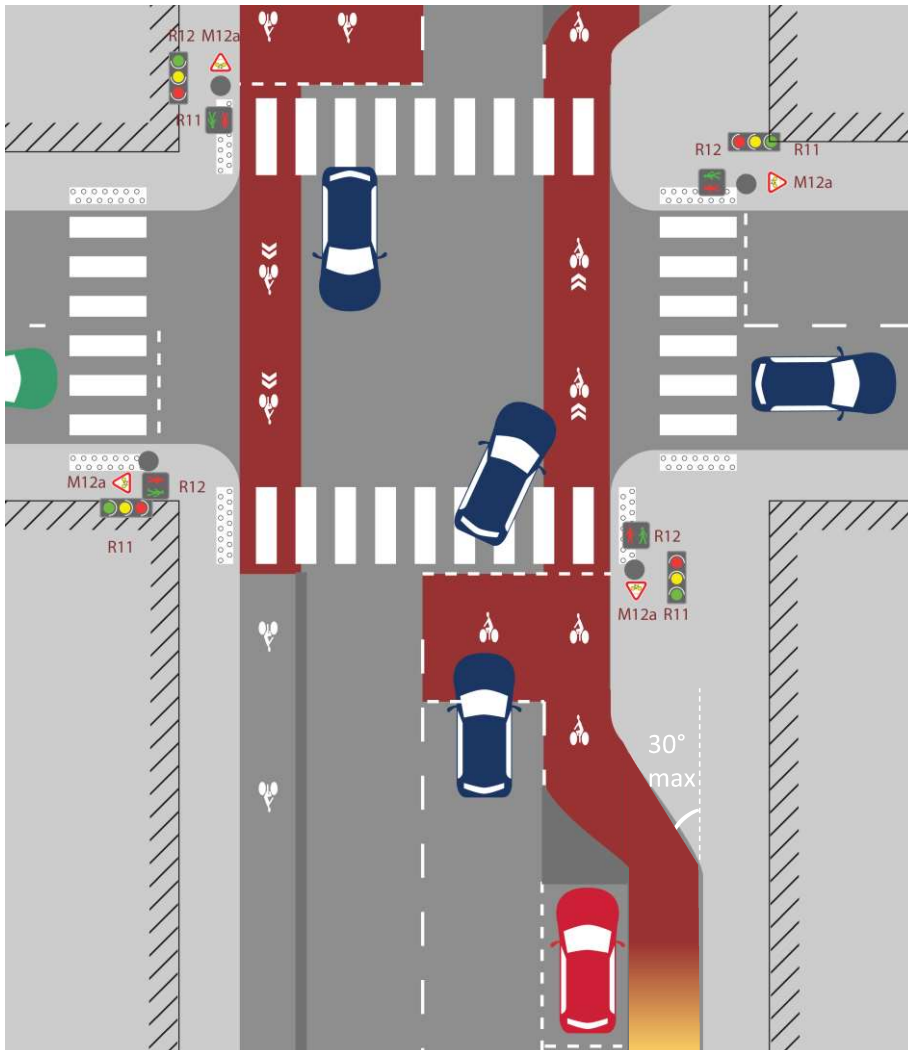
Pour éviter les chutes, en début et fin de section, la bande se transforme en piste sur chaussée et monte progressivement sur le trottoir, sur environ 3m, sans ressaut (pente de 4% environ pour un trottoir 12cm **au-dessus** du niveau de la chaussée).

Les bordures de la piste sont chanfreinées entre 25 et 50% tout au long de la montée.

Le raccordement « à 0 », avec les mêmes matériaux est la solution privilégiée. A défaut, on peut avoir recours à deux éléments modulaires de type caniveau CS1 ou CS2 (cf schéma ci-contre)



Piste cyclable au niveau du trottoir Accès aux carrefours à feux complexes



Pour les carrefours où le cycle de feux privilégie la voirie jouxtant la piste, le carrefour sera traité avec la même philosophie que pour le cédez le passage (aménagement d'un plateau traversé par les voitures).

Pour les carrefours plus complexes et dont le cycle de feu ne privilégie pas la voirie jouxtant la piste, on aura recours au schéma ci-contre : pente douce du trottoir jusqu'au niveau de la voirie pour accès à une bande cyclable qui mène au sas vélo.

En absence de stationnement, l'axe de la piste est conservé lors de la transformation en bande.

En présence de stationnement, l'insertion dans le carrefour se fait au niveau de la bande de stationnement. Dans ce cas on veillera à prendre en compte les rayons de giration des vélos (angle maximum 30°). La descente au niveau de la voirie se fait avant la giration.

Fiche N°5 : Voie Verte

Présentation

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Les objectifs de la voie verte

La voie verte est un aménagement partagé entre modes actifs (exceptions faites des véhicules des riverains et des engins d'entretien) dans un milieu urbain ou non, qui privilégie généralement un cadre agréable et la convivialité entre usagers. Ce n'est donc ni une piste cyclable (elle serait dans ce cas interdite aux piétons) ni une aire piétonne (autorisée aux cycles s'ils roulent au pas).

Cette voie est séparée de la circulation motorisée et fait partie de l'ensemble cyclable d'un territoire.

Pour les déplacements cyclistes au quotidiens, cet aménagement souvent est une bonne solution en dehors des espaces urbanisés car elle permet d'autoriser les piétons sans trottoir.

Dans les zones agglomérées ou sur lesquelles la présence de marcheurs est importante (lieux touristiques, ...), elle sera appliquée avec prudence et correctement dimensionnée pour réduire les risques de conflits entre usagers.

Contexte d'une voie verte

A la différence d'une piste cyclable, ce type d'infrastructure est à privilégier en périphérie des espaces urbanisés, sur de grands linéaires avec peu d'intersections et où l'intégration paysagère est une composante importante du projet (bords de rivières, parcs, forêts,...). La voie verte est un aménagement qui permet de relier des secteurs enclavés / éloignés les uns des autres tout en construisant une infrastructure visant à préserver au maximum les milieux naturels et mettre en valeur le patrimoine local (naturel, bâti, paysager, etc.).

Obligatoire (après avis du préfet)



C115



C116



M 4y

*Optionnel,
non recommandé
sur un réseau cyclable
du fait de besoins
de revêtement différents*

Ce que dit la loi

L'article R110-2 du code de la route définit la voie verte comme une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers ». Le trottoir ne peut faire l'objet de création d'une voie verte.

La voie verte est créée par l'autorité détentrice du pouvoir de police, un arrêté de circulation est nécessaire. Elle est signalée par un panneau C115. Sa fin est signalée par un panneau C116. Le panneau M 4y est à apposer si la voie verte est ouverte aux cavaliers (source : Arrêté du 11 juin 2008 relatif à la création d'un panneau de signalisation routière pour les voies vertes).

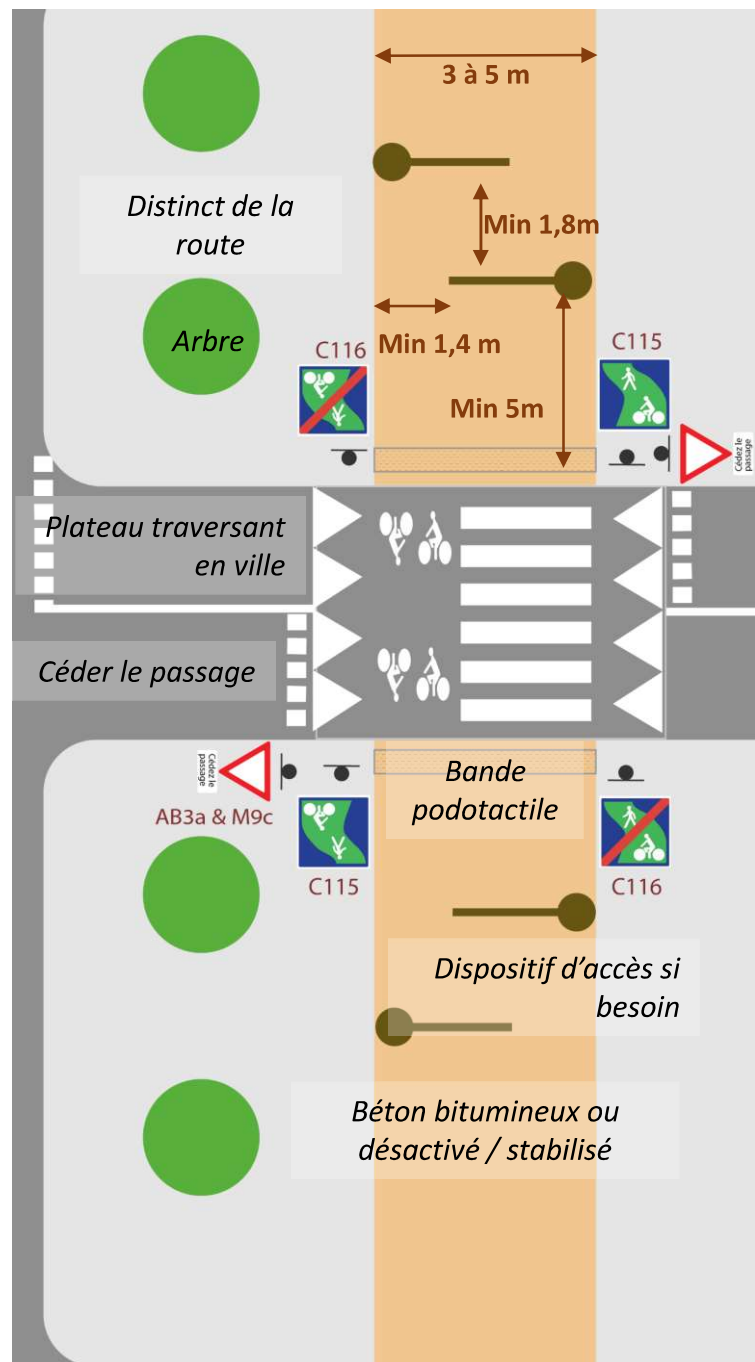
Fiche N°5 : Voie Verte

Points d'attention selon le contexte

Envoyé en préfecture le 14/04/2023
 Reçu en préfecture le 14/04/2023
 Publié le 14/04/2023
 ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Contexte d'implantation	Points de vigilance	Solutions types
En ville	Conflits piétons	Largeur > 3,5m Choix d'un autre type d'aménagement
Traversée de parc urbain	Conflits piétons et enfants	Largeur > 4m Signaler les voies dédiées aux vélos dans le parc Eviter la proximité avec les parcs pour enfants
Trame verte et bleu	Conflits promeneurs	Largeur > 3,5m sur les secteurs à forte intensité piétonne
Rase campagne	Dangers Intersections Usage par des véhicules motorisés	Aménagement des intersections Dispositif limitant l'accès mais conservant l'accessibilité à tous les vélos.



Principes de mise en œuvre :

L'espace doit être suffisant pour permettre une bonne cohabitation entre piétons et cyclistes.

Largeur conseillée : 3 à 5m. Sur les passerelles, l'espace peut être très ponctuellement réduit à 2,50m.

La « voie verte » peut être utilisée pour traverser un parc pour les vélos. Il faut, dans ce cas, éviter la proximité avec les parcs pour enfants, signaler les voies dédiées aux vélos et celles qui ne le sont pas et veiller à un dimensionnement adéquat du fait de la forte présence des piétons.

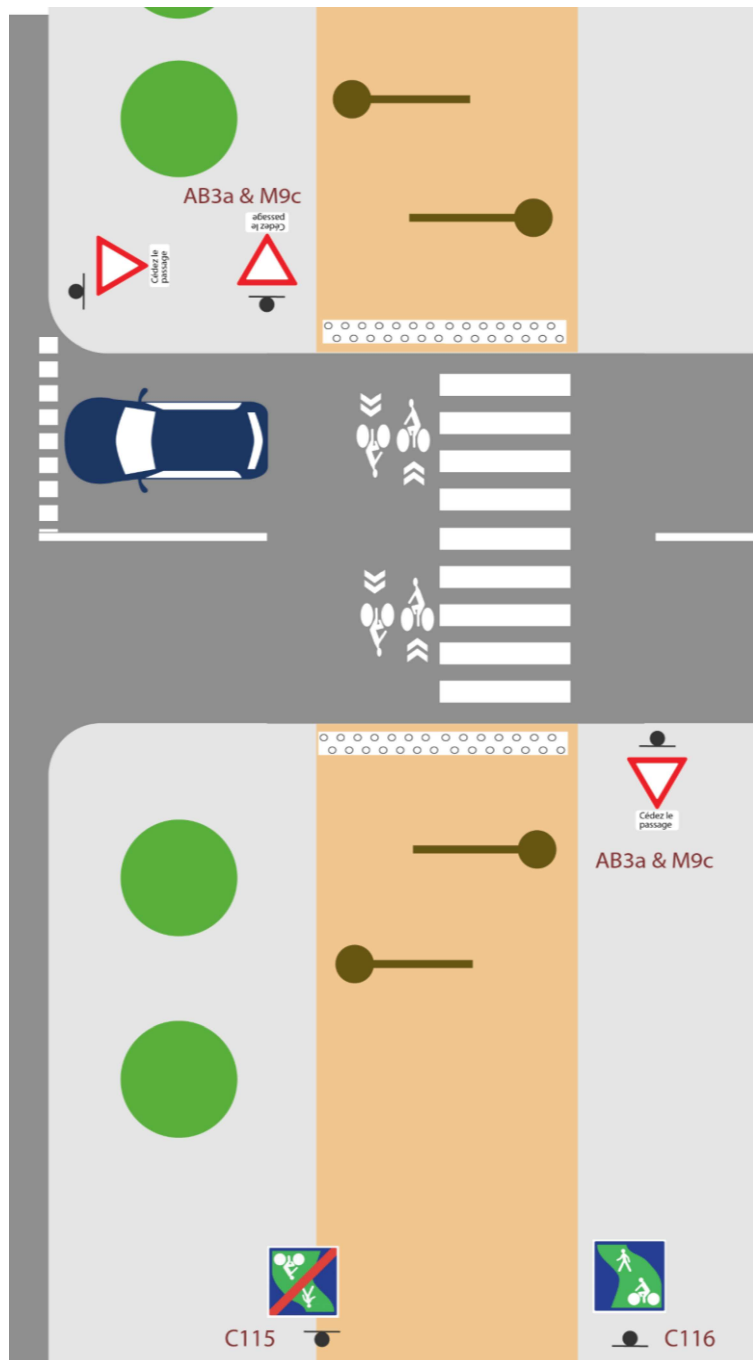
Les voies vertes sont utilisées pour longer des linéaires attractifs (les voies d'eau, canal...), en continuité avec les itinéraires de cyclotourisme. Les contraintes de cohabitation avec les piétons sont aussi à prendre en compte pour conserver la qualité de déplacement des piétons.

En ville, la traversée se fait via un plateau traversant, avec ou sans marquage de la priorité selon la hiérarchie de l'axe cyclable.

Hors agglomération, les intersections seront étudiées au cas par cas, en fonction du trafic et de la vitesse.

Des équipements, pour dissuader les conducteurs de véhicules à moteur d'utiliser la voie verte peuvent être utilisés, mais ces derniers sont autant d'obstacles pour les cyclistes. Le dispositif doit permettre à un vélo, même large et à faible giration, de s'introduire sur l'infrastructure.

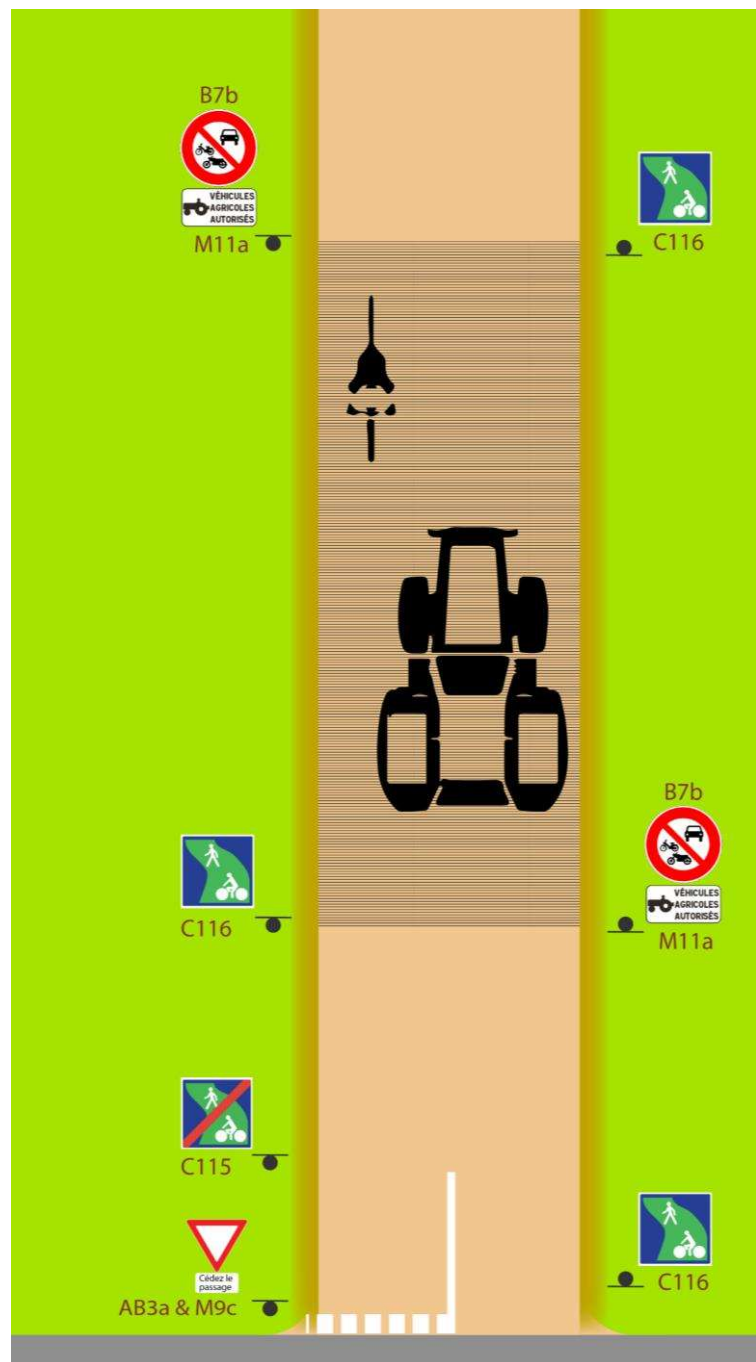
Intersection – voie verte non prioritaire



Cas d'une intersection avec voie verte non prioritaire :

Des panneaux de cédez le passage sont implantés pour les usagers de la voie verte au droit de l'intersection.

L'intersection pourra être sécurisée en réduisant la vitesse de circulation sur l'axe traversée *via* la mise en place de panneaux B14 (limitation 70 kmh) et A21 (danger lié à la présence de cyclistes) 150m en amont de la traversée. Le cas échéant la largeur de voirie pourra être réduite ponctuellement à 5,50m (système d'écluse en marquage au sol + borne J11) selon les contraintes de circulation sur l'axe.



Principes d'aménagement :

Les voies vertes susceptibles d'être empruntées ponctuellement par des engins agricoles devront être aménagées en cohérence sur les tronçons concernés.

Le régime de circulation est modifié avec :

- Panneau d'interdiction de circulation pour les véhicules à moteur (B7b)
- Panonceau d'autorisation de circulation pour les véhicules agricoles (M11a)

La structure de sol est renforcée au niveau de la section empruntée par les tracteurs.

Chaussée à voie centrale banalisée

Présentation

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Objectifs et contexte d'une chaussée à voie centrale banalisée

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive (@ cerema).

C'est un outil à réserver aux situations où la géométrie de la voirie (largeur limitée) ne permet pas d'aménager un autre type d'infrastructures cyclables. Le Cerema le préconise pour faire la jonction entre deux aménagements, jusqu'à 4000 véhicules/jours. Ce seuil peut aussi être apprécié en fonction de la catégorie des flux : l'équipement fonctionne bien lorsque la majorité des flux sont orientés dans le même sens en heure de pointe.

Ce dispositif peut aussi être envisagé

- en milieu rural, sur des axes secondaires limités à 70 Km/h disposant d'une bonne visibilité. Selon des expérimentations conduites en milieu rural, il a tendance à procurer un faux sentiment de sécurité hors agglomération (baisse du respect des distances de dépassement).
- ou en milieu urbain, dans des secteurs monofonctionnels sans risque de stationnement sur voirie.

Ce n'est pas un dispositif adapté pour un axe capacitaire pour les cyclistes, sauf pour les jonctions ponctuelles entre deux aménagements ou les passages d'ouvrages d'art.

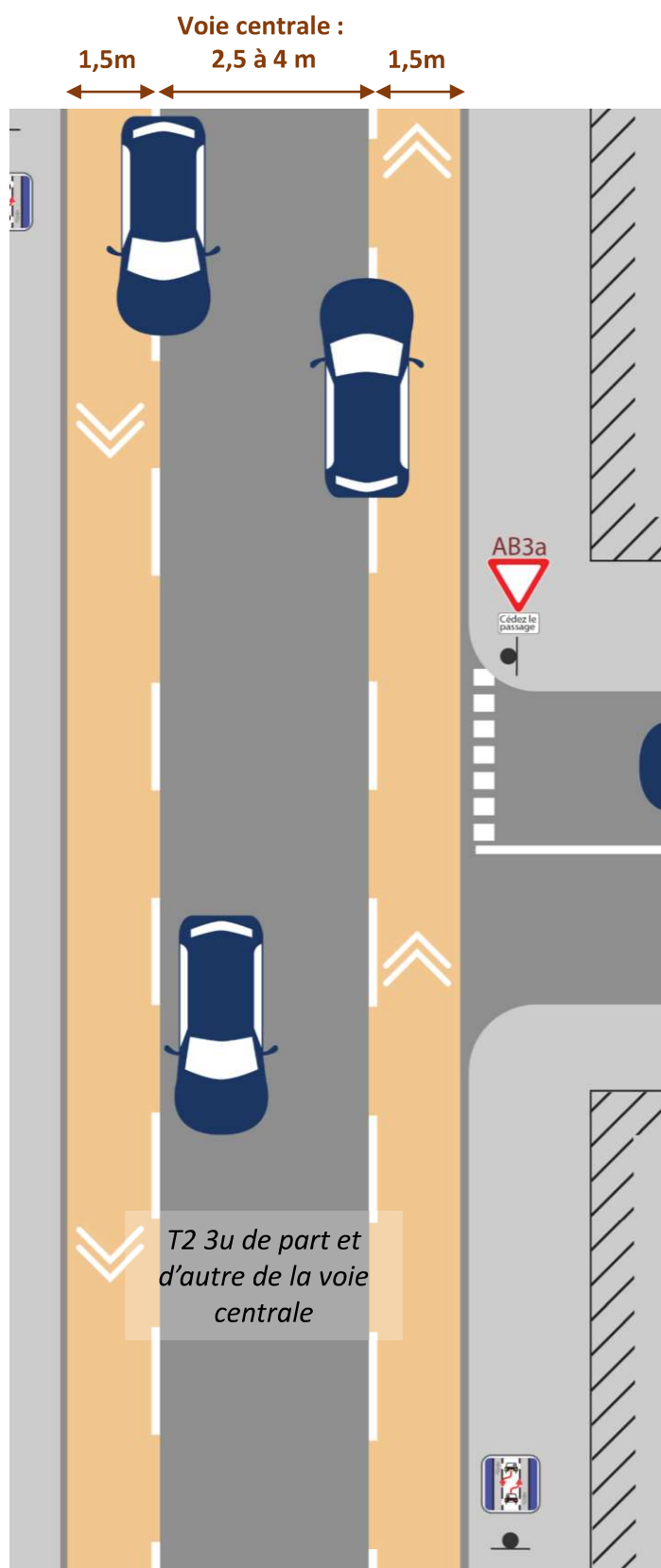
Ce que dit la loi

Art R. 431-9 du Code de la route du code de la route

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

L'article 118-1C de la partie 7 de l'IISR [Instruction interministérielle sur la signalisation routière] ouvre la possibilité d'utiliser les doubles chevrons en rives de chaussée : le marquage des seules lignes de rive sur une chaussée (sans marquage axial) n'est pas interdit, à condition de respecter les fonctions de délimitation de voie et de guidage que le Code de la route assigne aux lignes discontinues.

Aménagement en section courante si la largeur de chaussée est comprise entre 5,50m à 7m
bénéficiant d'un trafic inférieur à 4 000 véhicules / jour



La voie centrale doit être suffisamment étroite pour ne pas permettre un croisement entre deux véhicules sans chevaucher les rives (Max 4m).

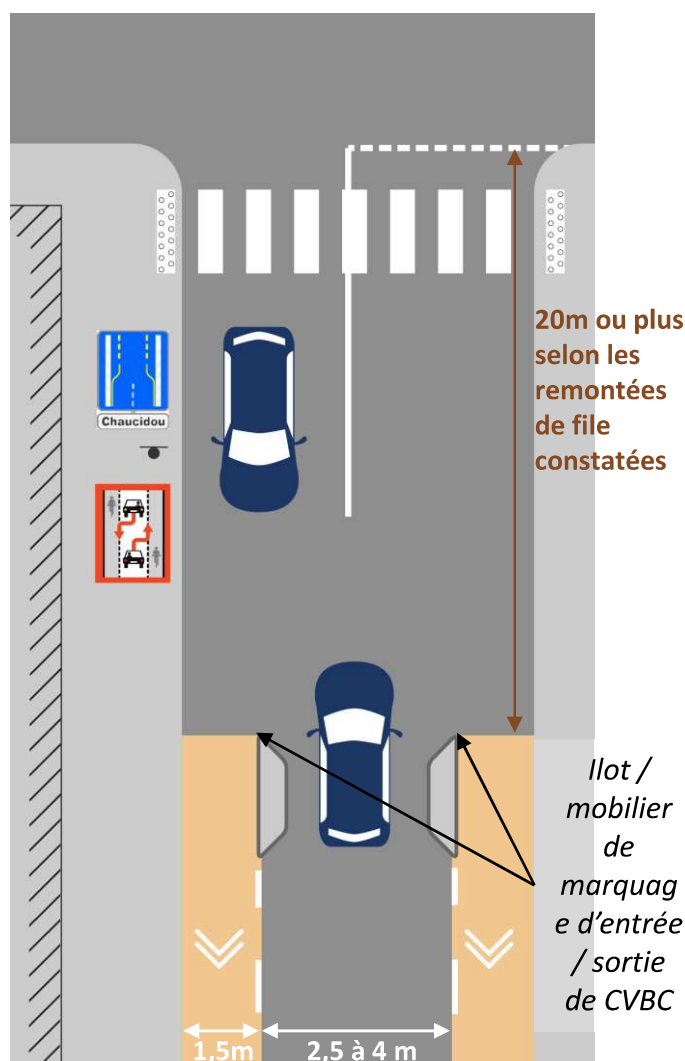
Les bandes de rives doivent être assez larges pour permettre une circulation confortable, sans être confondues avec des places de stationnement : la largeur recherchée sera 1,50m (entre 1,30 et 1,80)

Pour les bandes de rive, choix d'une couleur différenciée pour rappeler aux automobiliste qu'il s'agit du couloir emprunté par les cyclistes. Cependant, les bandes de rives étant empruntables par les véhicules, la couleur ne peut être la même que celles des bandes et pistes cyclables. Des **chevrons** seront insérés dans les bandes, au lieu de **figurine vélo** car il ne s'agit pas de bande cyclable.

Aucun panneau d'annonce n'est actuellement normalisé. L'utilisation d'un panneau doit faire l'objet d'une expérimentation encadrée par la DSCR.

Le stationnement sur les bandes de rives est autorisé par défaut. Il peut faire l'objet d'une interdiction si le risque existe à proximité d'éventuels pôles (signalisation à prévoir).

Aménagement d'amorce si la largeur de chaussée est comprise entre 6m à 8m bénéficiant d'un trafic inférieur à 4 000 véhicules / jour



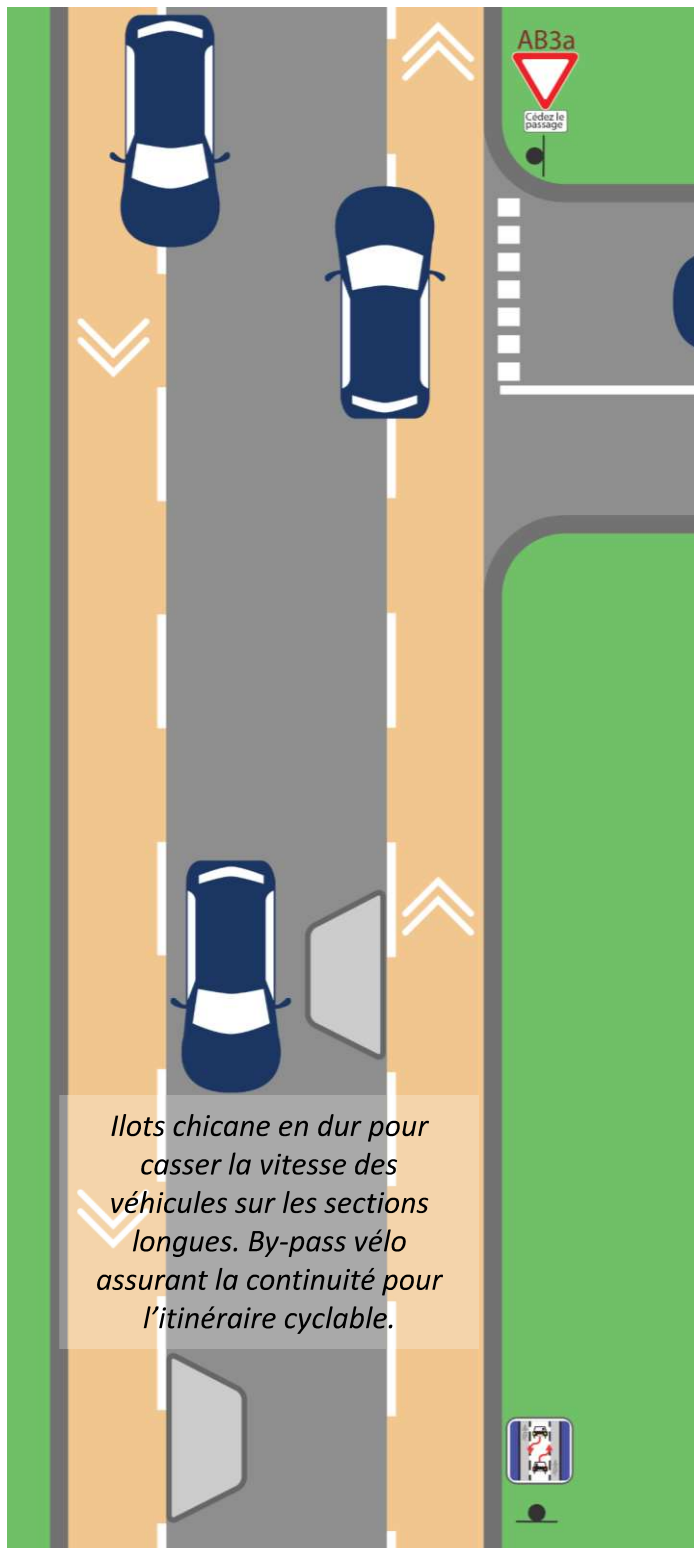
Principes de mise en œuvre :

- Espace sans démarcation entre le carrefour et le début de la CVCB (ou chaucidou) pour :
 - Bénéficier d'une certaine lisibilité pour les usagers de la route
 - Permettre aux automobilistes de se positionner à droite de la chaussée avant le carrefour
 - Permettre aux automobilistes, sur une courte distance, de se rabattre sur la voie centrale banalisée après le carrefour.
- Intégrer des aménagements pour rappeler la CVCB : ilot de démarcation entre la voie centrale et les bandes de rives. Le cas échéant, cet espace doit pouvoir être nettoyé régulièrement (1,6m au droit du passage)
- Choix d'un panneau pour une expérimentation auprès des riverains et des usagers de la route
- Si le choix est fait d'utiliser la CVCB pour gérer un resserrement de voirie (ex : passage sur ou sous ouvrage d'art), l'aménagement doit débuter au moins 30m avant le resserrement. Dans ce cas, les bandes de rive peuvent être plus large que 1,50m.



Chaussée à voie centrale banalisée – section courante

**Aménagement en section courante si la largeur de chaussée est comprise entre 5,50m à 7m
bénéficiant d'un trafic inférieur à 4 000 véhicules / jour**



Pour les sections longues, où sont constatées des prises de vitesses importantes par les véhicules, des aménagements ponctuels sont préconisés pour réduire ponctuellement la vitesse des véhicules.

Ils peuvent prendre la forme de chicane, avec ilots disposés en quinconce, ou bien d'écluses. Attention toutefois le rétrécissement de la voie centrale doit permettre le passage d'un véhicule dont le gabarit est autorisé sur l'axe. A défaut ce rétrécissement est limité à 2,5m.

Les bordures des ilots bénéficie d'un traitement colorimétrique qui leur permettent d'être facilement distingués par les automobilistes en circulation sur la voie centrale.

Fiche N°7 : Vélorue

Présentation

Envoyé en préfecture le 14/04/2023
Reçu en préfecture le 14/04/2023
Publié le 14/04/2023
ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Les objectifs de la vélorue

Permettre aux voitures d'accéder à une voirie tout en assurant la continuité d'une infrastructure cyclable prioritaire.

Dans la rue concernée, la priorité est donnée à la circulation des vélos. La position du cycliste est matérialisée au milieu de la chaussée à l'aide d'un marquage spécifique constitué de la figurine vélo et d'un double chevron. Le placement du cycliste au centre de la voie rend le dépassement impossible (qui plus est fortement découragé voire interdit par les panneaux).

La forte présence des vélos encourage les voitures à choisir un itinéraire alternatif.

Contexte d'une vélorue

Le terme « vélorue » fait référence à une rue dont le trafic actuel ou visé pour le vélo est largement supérieur au trafic automobile. La mise en place d'une vélorue doit se faire en zone 30, sur une rue à faible trafic placée sur un axe vélo structurant.

Toutefois le marquage de la figurine au centre d'une voie reste possible et reconnu comme un aménagement par la loi si la voirie ne compte qu'une voie à sens unique et à 30 Km/h.



Ce que dit la loi

La loi ne s'appuie pas sur le terme de vélorue, mais évoque les « marquages au sol ». depuis l'arrêté PAMA du 23/9/2015, qui permet notamment de placer les marquages au sol vélos et chevrons au centre de la voirie : « Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité » (décret PAMA)

La LOM précise que le marquage au sol pour une voirie à 30 Km à une seule voie à sens unique est considéré comme l'un des aménagements vélo possible dans le cadre du réaménagement d'une voirie (référence à la vélorue sans le nommer). Il n'y a pas de panneau officiel.

Fiche N°7 : Vélorue

Avec bande à double sens de circulation

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

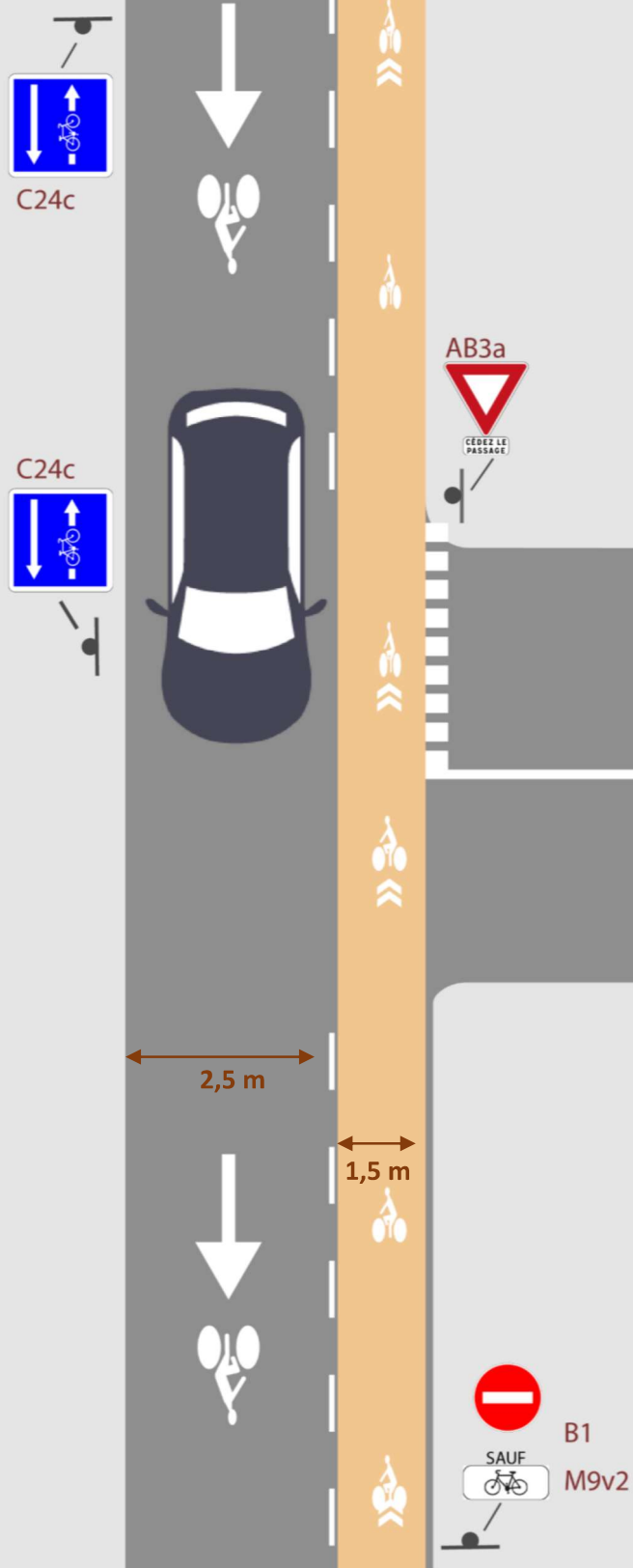
Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Aménagement pour une largeur de chaussée de 4m (hors stationnement), trafic faible



Principes de mise en œuvre :

- La vélorue est située en zone 30 sur une rue à sens unique présentant 3 à 4m de bande de circulation.
- Dispositif expérimental d'entrée sur la vélorue (si le trafic automobile est réellement inférieur au trafic vélo)
 - Marquage au sol
 - panneau
- Marquages vélo :
 - Picto vélo au centre de la voirie tous les 30 à 50 m selon le trafic et aux carrefours
 - Marquage Double sens cyclable (ici représenté en bande)

Fiche N°8 : Le double sens cyclable

Présentation

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Les objectifs du double sens cyclable

Un double sens cyclable a vocation à permettre la continuité des itinéraires pour les cyclistes tout en leur évitant les détours liés aux sens interdits. C'est un outil très efficace pour développer la continuité d'un réseau de maillage, mais qui n'est pas efficace pour un axe structurant.

Bien que contre-intuitif, le double sens cyclable est un dispositif très sûr, notamment en section courante. Le traitement qualitatif des intersections est nécessaire, pour s'assurer d'une bonne co-visibilité par l'ensemble des usagers de la route.

Les retours d'expérience montrent que cet aménagement contribue à limiter la vitesse des automobilistes et donc à apaiser le trafic.

Contexte du double sens cyclable

Le double sens cyclable est la règle dans toutes les voies limitées à 30km/h ou moins. Seule exception à l'implantation d'un double sens cyclable : la sécurité des usagers (forte pente et faible visibilité par exemple).

Un double sens cyclable peut être aussi implanté dans un sens unique dont la vitesse est de 50km/h.

Ce que dit la loi

Article R110-2 du code de la route concernant la « zone 30 : (...) Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

L'interdiction du double sens cyclable, prévue par arrêté, doit être motivée. Un arrêté interdisant le DSC ne peut être pris que lorsque la sécurité de la circulation de la voie publique l'exige (TA de Rouen, 10 janvier 2013, Association Sabine Rouen contre Commune du Petit-Quevilly). Il ne peuvent pas être pris pour des motifs portant sur l'existence de commerces, de parkings, de stationnements de surface ou de lignes de bus (CAA Marseille, 24 octobre 2014, Association Vélo en Têt de Perpignan contre la commune de Perpignan, n°12MA04902). Néanmoins, les motifs combinant l'étroitesse de la chaussée et la présence d'une ligne de bus, d'un virage dangereux, d'une forte déclivité ou d'un manque de visibilité sont justifiés.

Les panneaux M9v2 (« sauf vélo ») sont à ajouter obligatoirement. Les panneaux d'indiction de présence de cyclistes sont facultatifs, mais conseillés (C24a et C24c)

Fiche N°8 : Le double sens cyclable

Mise en œuvre avec marquage au sol non séparatif

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

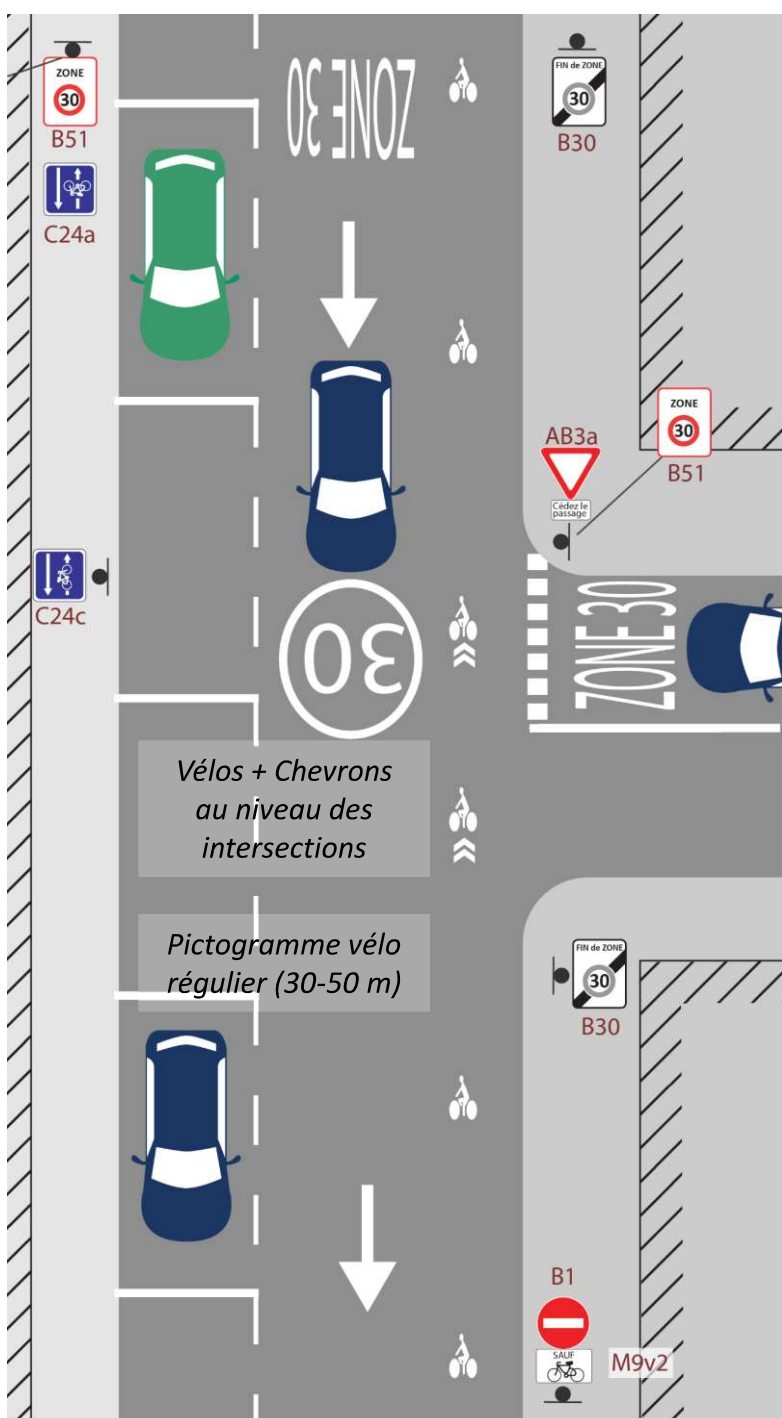
Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Aménagement si la largeur de chaussée est inférieure à 5m (hors stationnement), à 30 Km/h

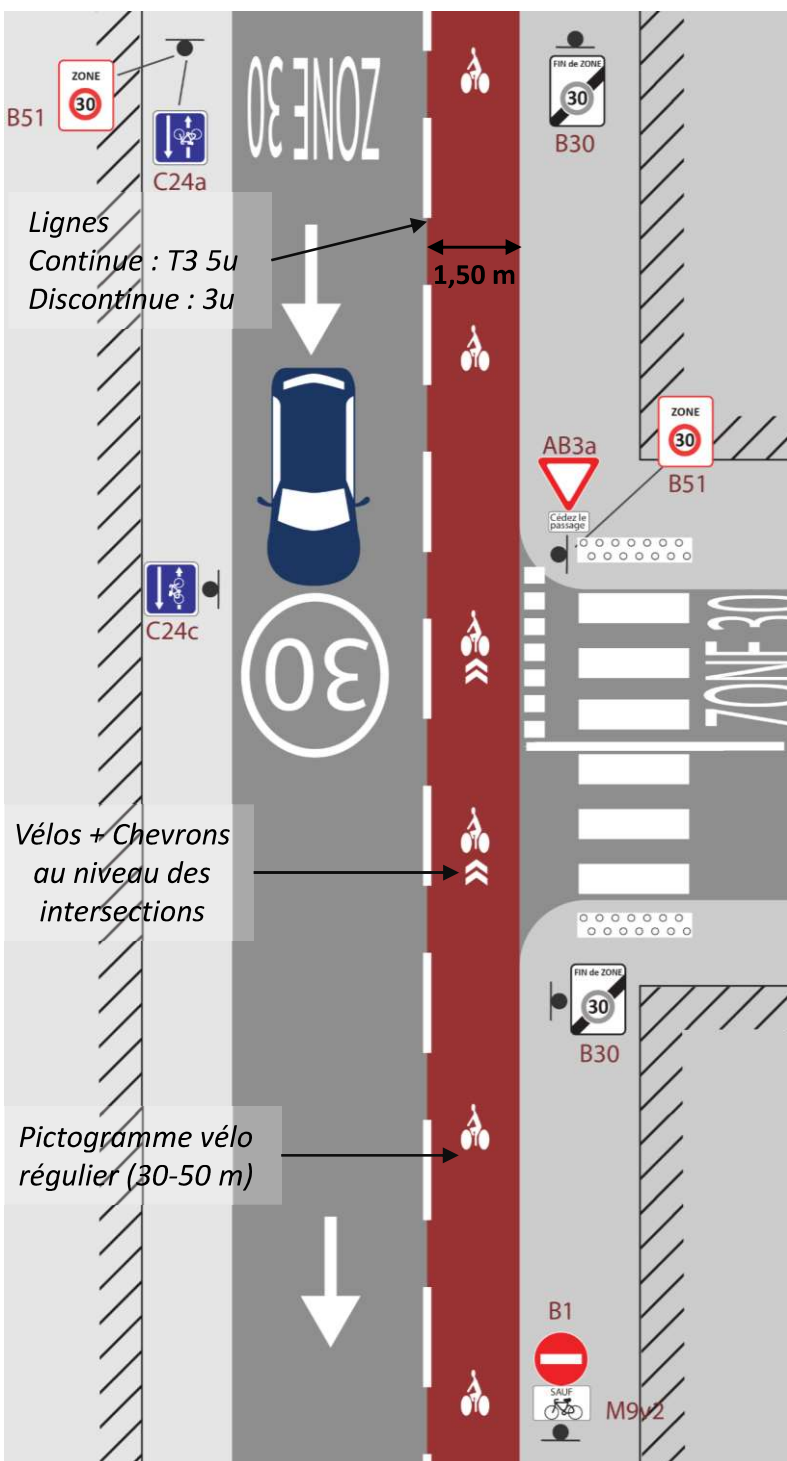


Mise en œuvre double sens cyclable avec marquage au sol non séparatif - section courante (même principe que le DSC séparatif).

- Marquage au sol matérialisé par la signalisation verticale (obligatoire) et le fléchage au sol (Picto vélo et chevron). Le fléchage au sol est aligné tout au long de la voirie, suffisamment éloigné de la bordure ou du stationnement.
- En courbe et aux abords d'une intersection, une bande de type T3 5u est conseillée afin d'éviter le croisement de trajectoire entre véhicules.
- Le stationnement doit être implanté en priorité à droite dans le sens de la circulation automobile.
- Le risque principal de collision se trouve aux intersections intermédiaires. Prévoir une signalisation verticale (c24c) et horizontale (vignette vélo + double chevron). Un renfort visuel (bande colorée) peut être envisagé au droit du carrefour si les conditions de visibilité l'exigent.

Cas d'usage : chaussée supérieure à 4,5m (hors stationnement) en zone 30 Km/h, en pente ou lorsque la visibilité est insuffisante

Si la vitesse est limitée à 50Km/h, ne pas tenir compte des panneaux et marquage spécifique à la zone 30.



Principes de mise en œuvre :

- Largeur de la bande cyclable : 1,5m hors marquage.
- L'espace restant pour la circulation automobile devrait être d'au moins 2,50m, 3m en cas de desserte bus.
- Le stationnement doit être implanté en priorité à droite dans le sens de la circulation automobile sinon laisser une surlargeur de 50 cm pour le stationnement longitudinal / 20 cm pour les épis / 80 cm pour les épis non inversés (modifier plutôt les épis)
- Le risque principal de collision se trouve aux intersections intermédiaires. Prévoir une signalisation verticale (c24c) et horizontale (vignette vélo + double chevron)
- Revêtement de couleur pourpre pour les aménagements vélo au niveau des bandes cyclables.

Fiche N°8 : Le double sens cyclable

Mise en œuvre avec marquage au sol et signalisation

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

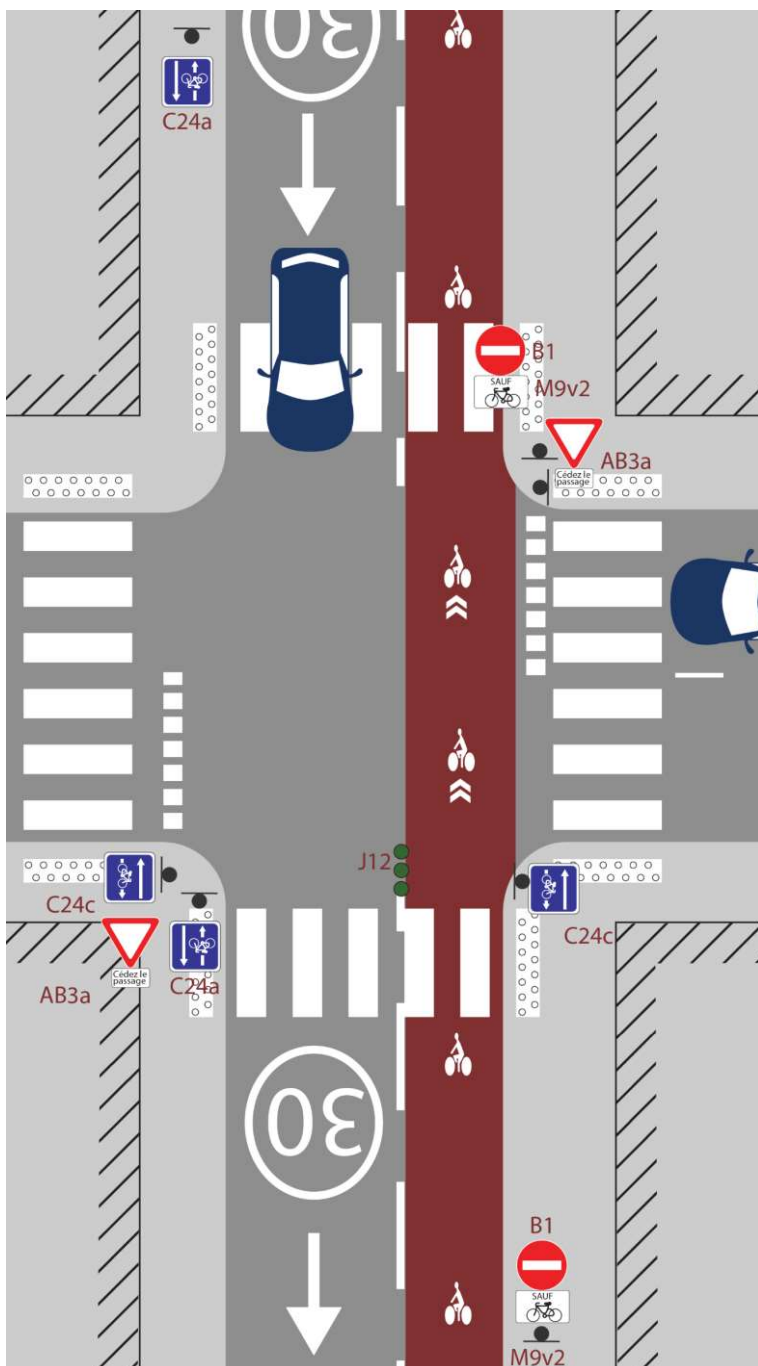
ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



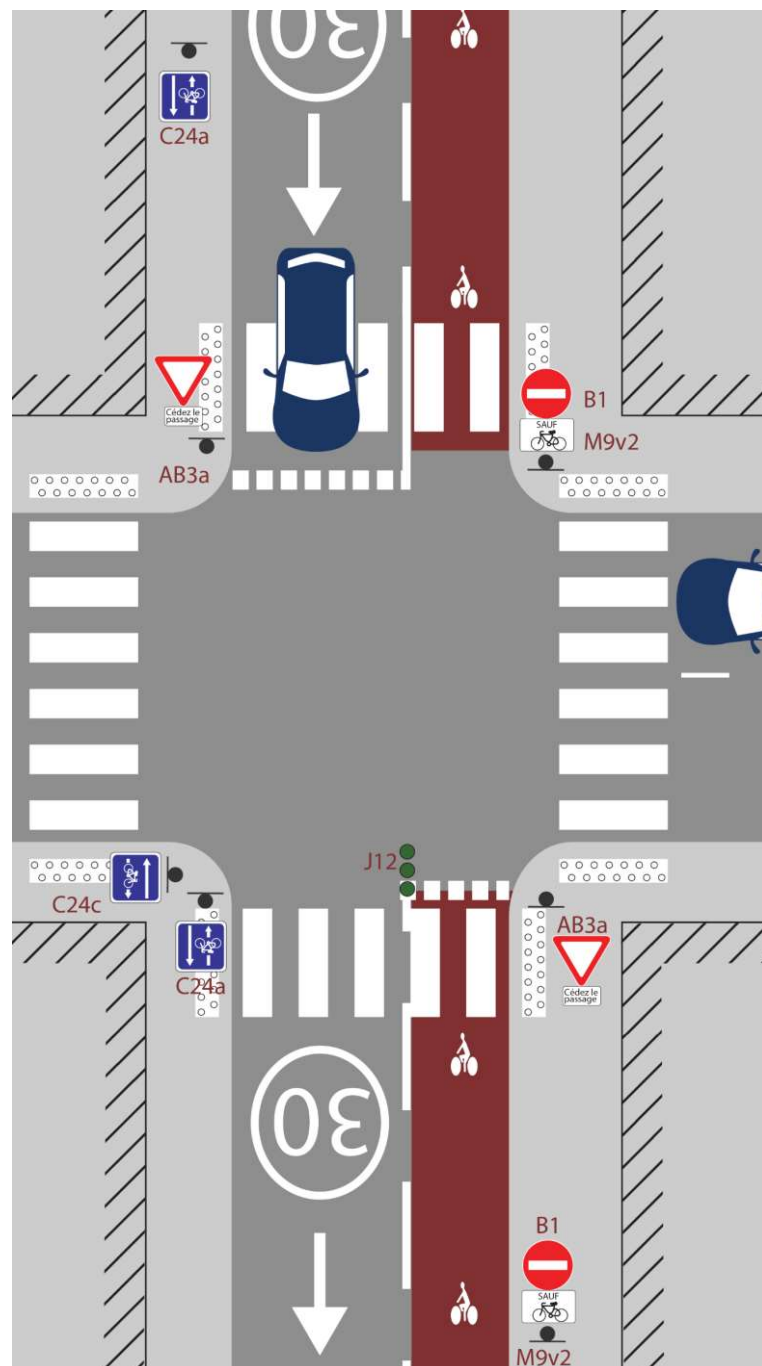
Cas d'usage : chaussée supérieure à 4,5m (hors stationnement) en zone 30 Km/h

Si la vitesse est limitée à 50Km/h, ne pas tenir compte des panneaux et marquage spécifique à la zone 30.

Cas d'un carrefour prioritaire



Cas d'un carrefour non prioritaire



Fiche N°9 : Intersection « petit » giratoire

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

Reçu en préfecture le 14/04/2023

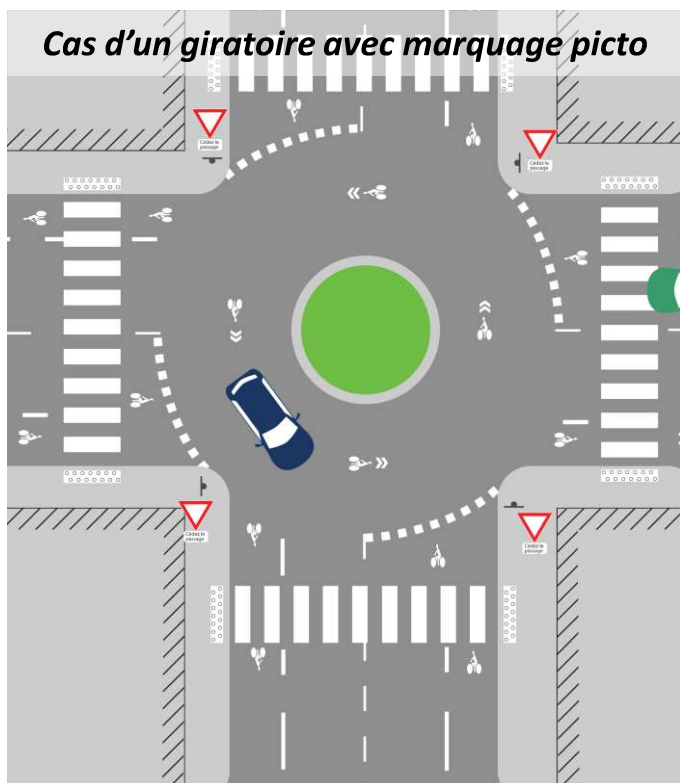
Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Rond-point avec un rayon inférieur à 15 m

Cas d'un giratoire avec marquage picto

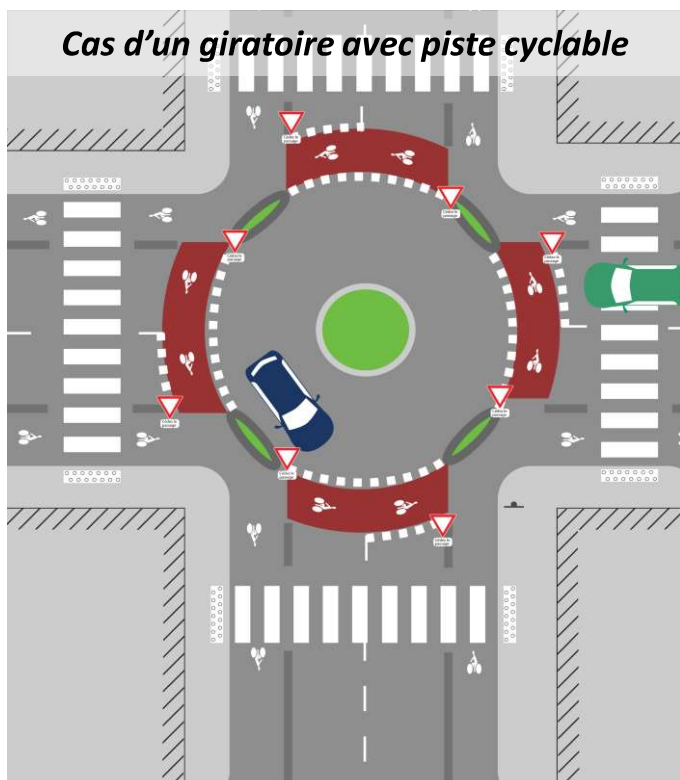


Principes de mise œuvre :

L'aménagement doit encourager le cycliste à se positionner au centre de l'anneau pour favoriser la co-visibilité :

- La bande (ou la piste transformée en bande) s'arrête 20m avant le carrefour.
- Pictos vélo au droit des intersections pour encourager les cyclistes à se positionner au centre de la chaussée
- Pas de bande cyclable au sein de l'anneau. Si un marquage est apposé (pour les axes magistraux), il doit être positionné au centre de l'anneau

Cas d'un giratoire avec piste cyclable



Fiche N°9 : Intersection « grand » giratoire

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

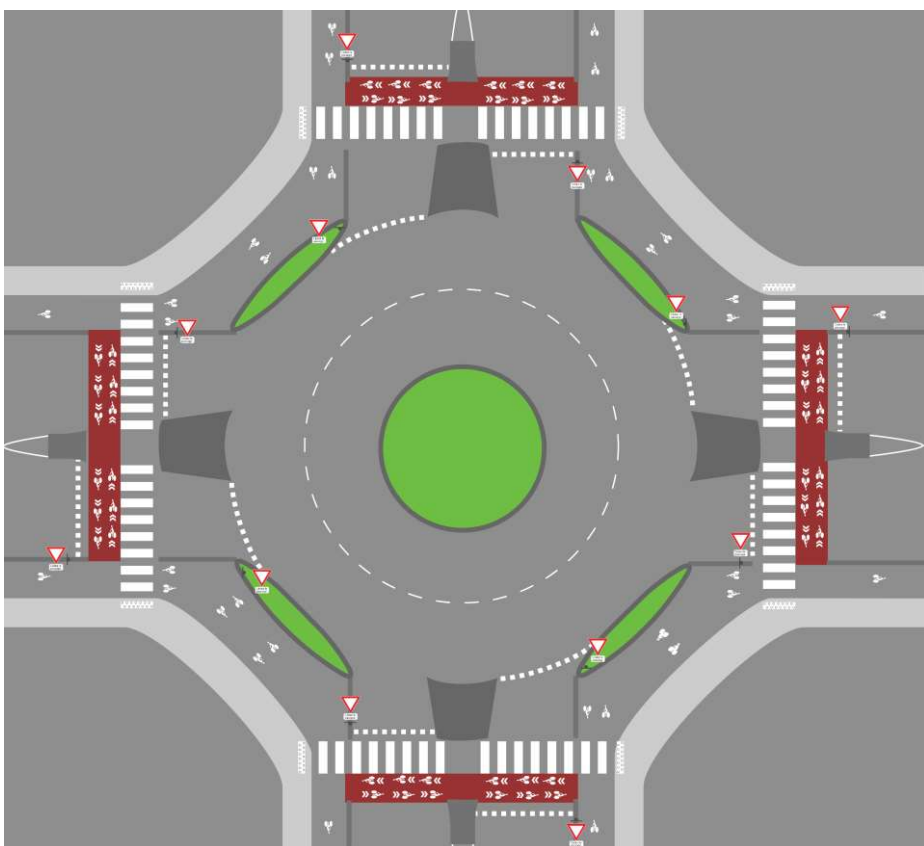
Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Rond-point avec un rayon supérieur à 15 m



La règle est la séparation du cycliste par rapport aux modes motorisés

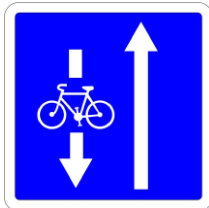
L'aménagement est à étudier au cas par cas, en prenant en compte les différents mouvements tournants, les emprises disponibles, et la possibilité ou non de réduire la taille de l'anneau et le nombre de voies.

Voici ci contre un exemple de préconisations reprenant les préconisations du Cerema (modèle « à la hollandaise »). Une expérimentation et une étude de la capacité du carrefour sont utiles ou nécessaires avant de stabiliser les travaux.

La gestion des priorités constitue un enjeu important pour cet aménagement. Ainsi les véhicules respectent une priorité (Cédez-le-passage) en 2 temps pour accéder au giratoire (avant et après la traversée des vélos et piétons, et une priorité en sortie du giratoire avec un cédez-le-passage au droit de la traversée piétonne.

Panneaux et Panonceaux

Panneaux à destination des automobilistes et des cyclistes pour une circulation en toute sécurité. Ce document reprend tous les panneaux évoqués dans les autres parties de la charte cyclable. La taille des panneaux retenue par la Ville est la taille miniature¹.



Panneau C24c : Double sens cyclable.

Panneaux B1+M9v2 : Sens interdit sauf Cyclistes. A positionner en entrée de DSC.



Panneau AB3a : Cédez-le-passage.

Panneaux B30 et B51 : Entrée et sortie de Zone 30.



Panneaux B52 et B53 : Entrée et sortie de Zone de rencontre (20 km/h)

Panneaux C113 et C114 : Début et fin d'une bande ou piste cyclable





Panneaux C115 et C166 : Entrée et sortie de voie verte

Panneaux B22a et B40 : Obligation cyclable

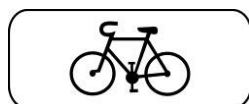


Panneau C113d : Voie sans issue à l'exception des piétons et cyclistes.

Panneau B9b : Interdiction cyclable.



Panonceaux dédiés à la circulation cycliste :



M4d1 : « A l'attention des cyclistes »
Largeur : 300 mm



M12a : « Tourne-à-droite »
autorisation à franchir la
ligne de feu pour tourner à
droite
Largeur : 300 mm



M9v2 : « A l'attention de
tous sauf des cyclistes »
Largeur : 300 mm



M12b : autorisation à
franchir la ligne de feu pour
s'engager dans la voie en
continuité.
Largeur : 300 mm

Le cas particulier des feux tricolores



Le signal tricolore adressé aux cyclistes (R13c) se présente comme un signal tricolore classique (R11), à la différence qu'il symbolise un vélo. Le déclenchement est en tout point similaire à un signal R11.

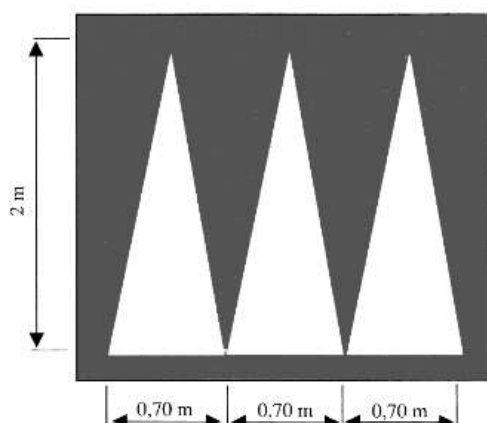
Il est important de noter que dans les cas de voies cyclables (donc sur chaussée), les cyclistes sont soumis au régime des signaux tricolores classique. Ils ne peuvent y déroger qu'en cas de présence des panonceaux M12a et M12b.

D'autre part, l'utilisation du signal tricolore R13c ne se fait que dans les cas suivants :

- Carrefour à feu intervenant sur une voie à sens unique présentant un DSC
- Carrefour traversé par une piste cyclable séparée, sur trottoir, ou à hauteur intermédiaire entre trottoir et chaussée, en l'absence de régulation par signal destiné aux piétons (R12)

Principes de mise en œuvre de la signalisation horizontale.

Pour des raisons de visibilité, il est possible d'intégrer un fond de couleur aux pictogrammes adressés aux cyclistes (généralement vert). Il est recommandé d'avoir recours à des marquages tels que les « damiers » ou les « zones vertes » dans les carrefours à risques ou pour signifier des zones de conflit potentiel entre modes.



Flèches d'indication en amont de cassis

A disposer sur chaque obstacle de type cassis.

Largeur : 3 x 0,70 m (à centrer en milieu de voie)

Longueur : 2,0 m (sur rampant : en fonction de la taille du rampant)



Pictogramme « Figurine Cycliste »

A utiliser tous les 30 m. Dans le cas d'une piste bidirectionnelle, il est à disposer dans les deux sens de circulation.

Largeur : 0,80 m

Longueur : 1,28 m



Chevrons d'indication du sens cyclable.

A utiliser seul, tout les 30m, ou en accompagnement (en amont) de la figurine cycliste.

Largeur : 0,80 m

Longueur : 1,28 m



Chevrons d'indication du sens cyclable avec indication d'une numérotation d'itinéraire cyclable.

A utiliser seul ou en accompagnement (en amont) de la figurine cycliste.

Largeur : 0,80 m

Longueur : 1,28 m



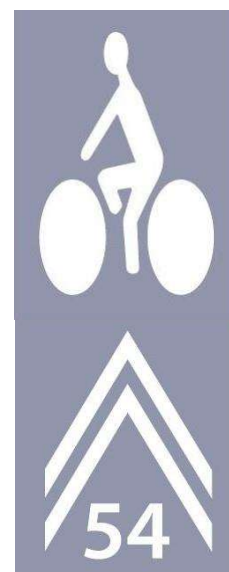
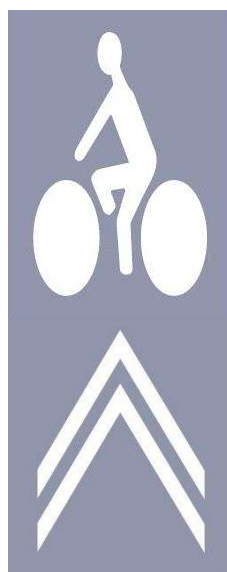
Flèches d'indication de sens cyclable

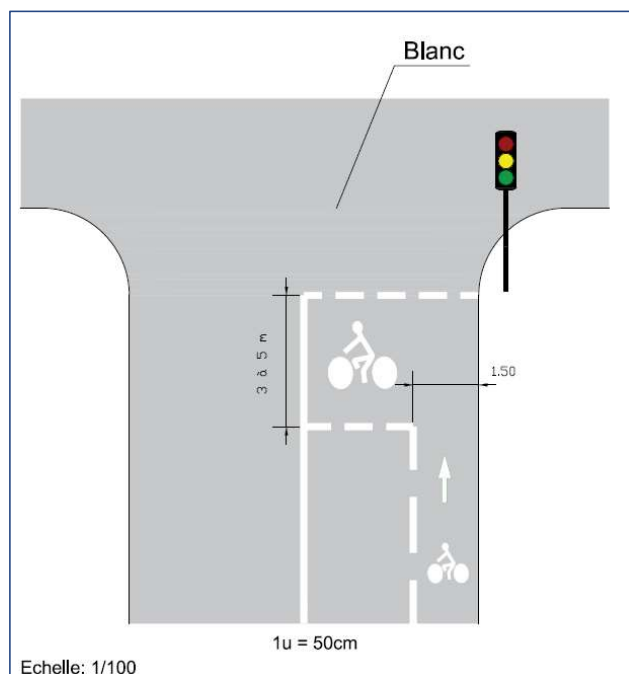
Peut être disposé comme rappel de sens cyclable notamment sur les pistes bidirectionnelles.

Largeur : 3 x 0,70 m (à centrer en milieu de voie)

Longueur : 2,0 m

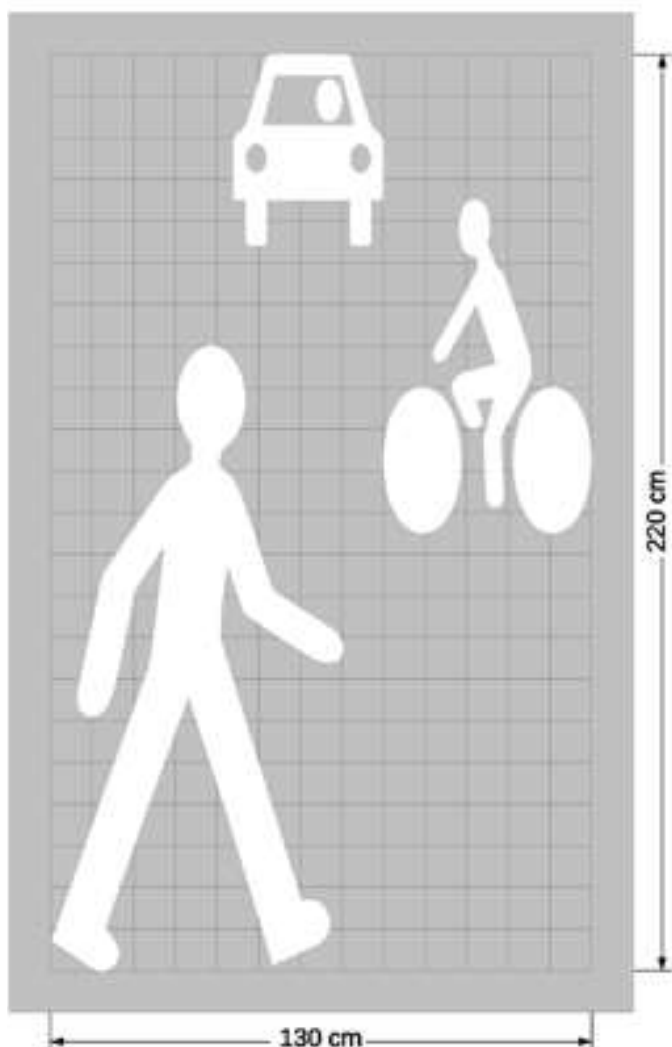
Exemple de compositions possibles entre différents pictogrammes de signalisation horizontale.





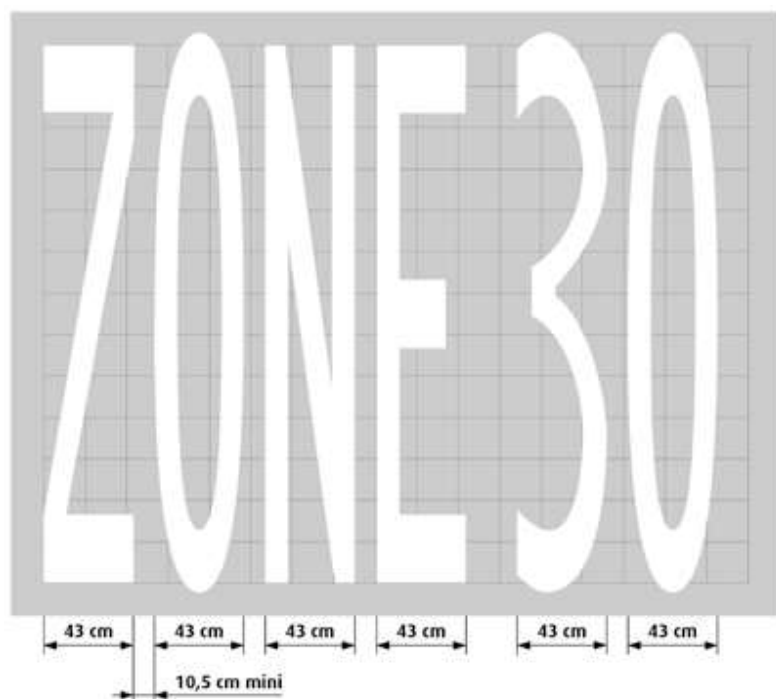
Art R. 415-15 du Code de la route :
« l'autorité investie du pouvoir de police peut décider de (...) mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation une signalisation distincte » : le sas cycliste aux feux fonctionne donc pour les intersections mais également pour les traversées piétonnes protégées ou les alternats de circulation.

La voie cyclable d'accès au sas cycliste n'est pas obligatoire.



La signalisation de l'entrée et de la sortie d'une zone de rencontre est assurée par un panneau B52 et B53. Cette signalisation verticale peut être doublée d'un marquage au sol.

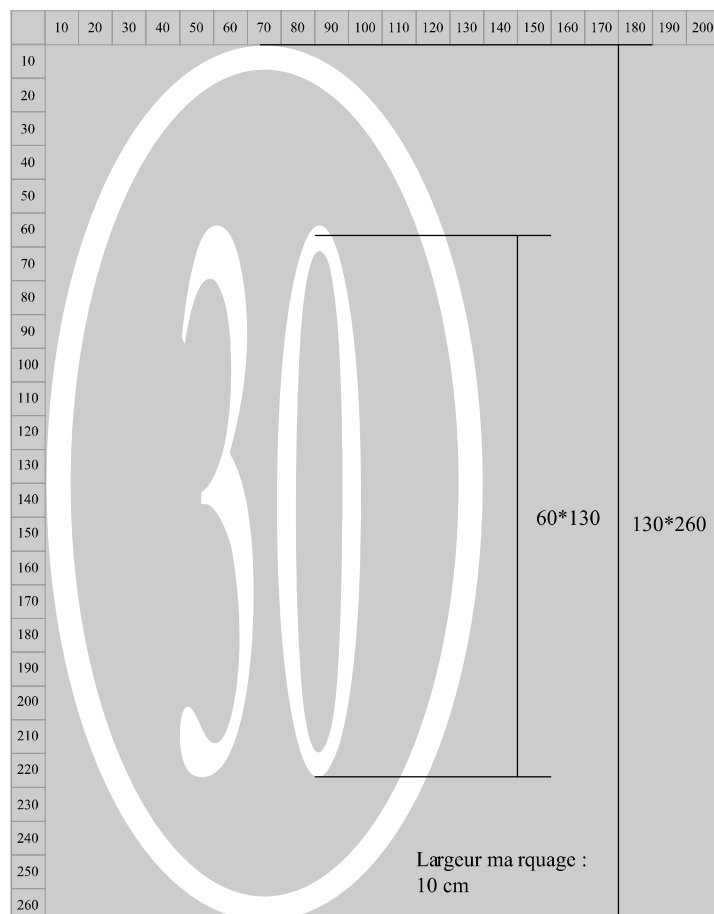
La taille du dessin peut être modifiée par homothétie.



Source : fiche PAMA N°16 : les nouveaux marquages possibles dans les zones 30.

La dimension n'est pas fixée par la réglementation.

La taille du dessin peut être modifiée par homothétie.



Des marquages de rappel « 30 » en section courante sont positionnés dans l'ensemble des voies à 30km/h.

Afin de tenir compte de la vitesse des véhicules et pour percevoir un cercle, il est nécessaire de dessiner une ellipse.

L'ellipse doit être positionnée au centre de chaque sens de circulation, pour une meilleure lisibilité et pour limiter l'usure due au roulage des véhicules

Pour les itinéraires non-structurant et empruntant des routes « calmes » (jusqu'à 1 000 UVP /jour 2 sens confondus), les aménagements ont uniquement recours :

- À la signalisation routière (pour informer les automobilistes de la présence de vélo)
- Au jalonnement (pour inciter les vélos à prendre l'itinéraire le plus sécurisé)
- Ponctuellement un renfort de marquage au sol (picto vélo) dans les sections à visibilité réduite

Dans les autres cas, la fiche « 00_Introduction » précise les aménagements à mettre en œuvre. En zone urbaine, la forte présence de la signalisation routière et du marquage au sol limite le besoin de jalonnement. On n'y aura recours que lorsque la signalisation routière standard n'est pas cohérente avec l'itinéraire privilégié pour les vélos.

La présente charte, consacrée aux usages quotidiens, privilégient les panneaux mentionnant les destinations. Cette logique est différente du jalonnement des véloroutes, qui renseigne sur l'itinéraire emprunté.

Fiche N°11 : Itinéraires jalonnés

Principes d'implantation des panneaux

Envoyé en préfecture le 14/04/2023

Reçu en préfecture le 14/04/2023

Publié le 14/04/2023

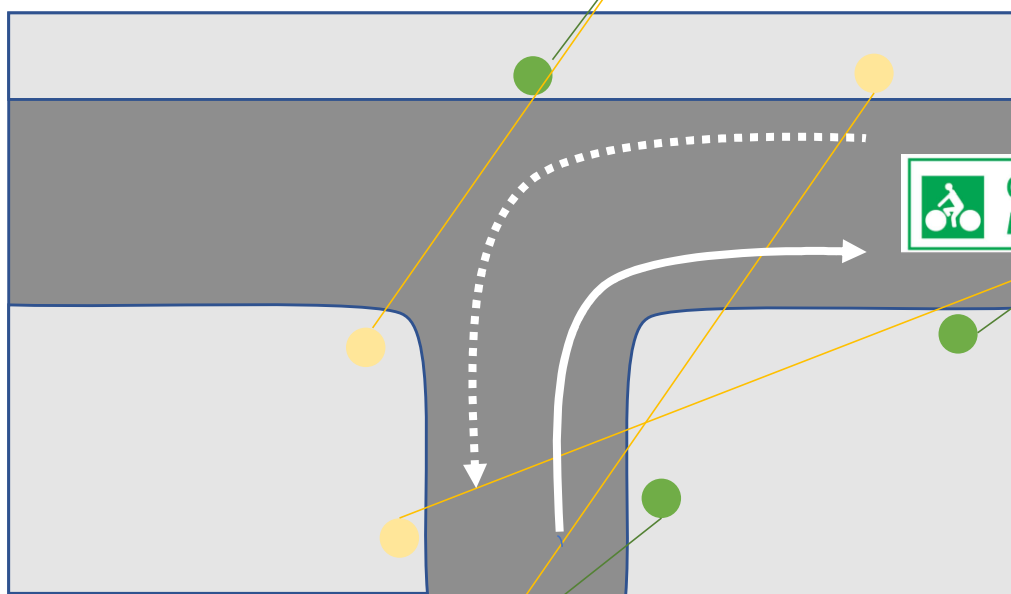
ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE



Dv1a – Position

Implanté au droit du carrefour

*Optionnel : si pas de pré-signalisation possible
ou sur un carrefour peu lisible*



Dv61 – Confirmation

*Après un carrefour complexe et tous les km
et en sortie de zone agglomérée.*



Dv43a – Pré-signalisation

Implanté au moins 15m avant le carrefour.
(au moins 30m si pente ou avant un virage)
A implanter en 1^{ère} intention.

Le jalonnement vélo est complémentaire du jalonnement routier standard. C'est un élément de sécurité du cycliste. Le fait de « rater » l'indication pouvant mettre en danger le cycliste, en cas de doute, il est préférable de ne pas minimiser le nombre de panneaux implantés.

Une destination vélo est jalonnée pour indiquer un itinéraire privilégié pour les vélos, différents de l'itinéraire emprunté par les véhicules à moteur. L'itinéraire est jalonné dans les deux sens, tout au long de l'itinéraire, en ayant recours aux panneaux de type Dv.

On aura prioritairement recours à la pré-signalisation. Les panneaux de positionnement sont implantés pour les carrefours complexes et peu lisibles ou en cas d'impossibilité de pré-signalisation. Les panneaux de confirmation sont implantés au moins tous les km entre deux intersections, et en sortie de carrefour pouvant poser un problème de lisibilité.

Fiche N°11 : Itinéraires jalonnés

Principes d'implantation des panneaux

Envoyé en préfecture le 14/04/2023
Reçu en préfecture le 14/04/2023
Publié le 14/04/2023
ID : 081-200066124-20230414-109_2023-DE

Les panneaux sont implantés à une hauteur de 2,30m minimum (1m hors agglomération), à une distance minimale de 70cm par rapport à la chaussée.

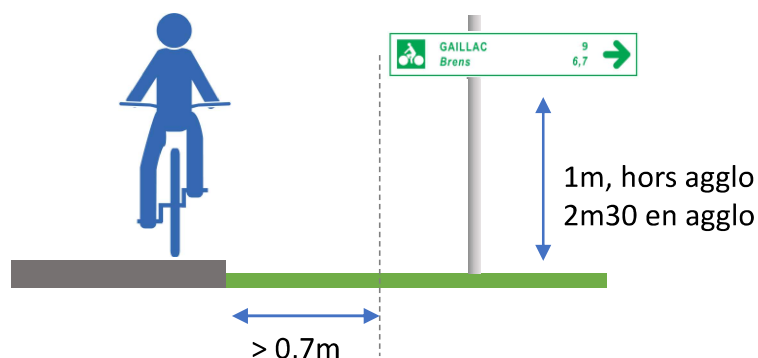
Autant que possible, ils sont ajoutés sur des supports existants. Cette possibilité peut amener à implanter le panneau à gauche de la chaussée sur les petites routes (la réglementation préconise une implantation à droite mais une implantation à gauche est considérée comme peu impactante pour les cyclistes dans ce contexte).

Au maximum 3 destinations sont indiquées :

- La destination de l'itinéraire (par exemple « Saint-Girons ») : Caractère L1 50 mm
- Le prochain quartier ou bourg (par exemple « Lédar ») : Caractère L4 50 mm
- Eventuellement les pôles multimodaux (Gare), ou les centre bourgs si l'itinéraire n'y passe pas : Caractère L4 50 mm

Le jalonnement peut aussi être mis en œuvre pour orienter vers l'axes cyclable, par exemple depuis un centre bourg (par exemple « Vers Voie Verte », en caractère L4).

La distance est au moins indiquée pour les panneaux de confirmation, idéalement pour l'ensemble des panneaux.



Dv43a – pré signalisation avec figurine vélo



Dv21 –signalisation avec figurine vélo



Dv61 –Confirmation avec figurine vélo

La signalisation routière a pour but d'attirer la vigilance des automobilistes sur une route sur laquelle la présence de vélo est probable, notamment en rase campagne.

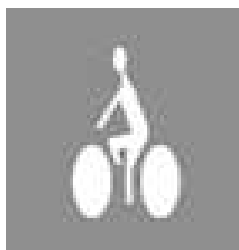
Un panneau A21 « Danger vélos » est à utiliser :

- En débouché d'itinéraire, en position avancée.
- En entrée d'itinéraire et en rappel.



Une limitation à 70 Km/h est préférable sur l'itinéraire en complément des panneaux A21. Elle permet aussi d'encourager les automobilistes à respecter la hiérarchisation des itinéraires VP.

Positionnés à intervalles réguliers, tous les 1 à 2km, le panneau indicatif à vocation pédagogique pour le dépassement des cyclistes rappelle la distance latérale de sécurité à respecter lors du dépassement.



Les sections d'itinéraire jalonné à visibilité réduite pourront être sécurisées par la mise en place de pictogrammes vélo tous les 30 à 50m.



GAILLAC
Brens

9
6,7



GAILLAC
Brens

9
6,7



Dv43a – pré signalisation avec figurine vélo



GAILLAC

9

Dv21 –signalisation avec figurine vélo



GAILLAC
Brens

9
6,7

Dv61 –Confirmation avec figurine vélo

Envoyé en préfecture le 09/08/2024

Reçu en préfecture le 09/08/2024

Publié le 09/08/2024

ID : 081-200066124-20240708-128_2024-DE



CONVENTION DE TRANSFERT TEMPORAIRE DE MAITRISE D'OUVRAGE

AMENAGEMENT CYCLABLE

Entre les soussignés :

La Commune de dont le siège est situé 81.....

Représentée par son Maire, Monsieur, agissant en vertu de la délibération du conseil municipal
n°..... en date du

Ci-après désignée par « la Commune »

Et

La **Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet** dont le siège est situé à Le Nay - Técou 81600

Représentée par son Président, Monsieur Paul SALVADOR, agissant en vertu de la délibération du conseil com-
munautaire n°..... en date du

Ci-après désignée par « la Communauté d'agglomération »

PREAMBULE

Vu la loi 3DS n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, décentralisation, déconcentration portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale étendant la possibilité de recourir au transfert de maîtrise d'ouvrage

Vu le code de la commande publique et notamment les articles L2211-1 et suivants

Vu le code de la voirie routière

Vu l'arrêté préfectoral n°17-2019-12-27-0005 du 26 décembre 2016 portant création statutaire de la Communauté d'agglomération Gaillac-Graulhet, à compter du 1er janvier 2017, parmi lesquels figure notamment, au titre des compétences obligatoires, « l'aménagement de l'espace communautaire », à laquelle est rattachée « l'organisation de la mobilité ».

Vu les délibérations en date du 13 février 2017 et du 9 avril 2018 portant modification statutaire et prise de compétence en matière de voirie avec la définition de la voirie d'intérêt communautaire,

Vu la délibération du 16 décembre 2019 par laquelle le Conseil communautaire a approuvé son Plan Mobilité,

Vu la délibération du 03 avril 2023 par laquelle le Conseil communautaire a approuvé son schéma directeur cyclable communautaire,

Vu la délibération en date du 08 juillet 2024 révisant le schéma directeur cyclable communautaire,

Vu le règlement d'intervention financière du schéma directeur cyclable communautaire approuvé le 08 juillet 2024,

Considérant la volonté de la Communauté d'agglomération, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, de définir une politique et une gouvernance de réalisation des voies cyclables, partagées et concertées, avec les partenaires du territoire,

Considérant que la Communauté d'agglomération ne dispose pas de la compétence voirie dans les zones agglomérées, les communes restantes compétentes pour la création, la gestion et l'entretien des voies sur ces zones ;

Considérant que dans le cadre du schéma cyclable fixé par la Communauté d'agglomération certaines portions d'aménagements cyclables traverseront la commune et/ou desserviront un équipement d'intérêt communautaire ;

Considérant que par conséquent, la commune souhaite transférer de manière temporaire sa maîtrise d'ouvrage à la Communauté d'agglomération afin d'instaurer une maîtrise d'ouvrage unique pour l'ensemble de l'opération, gage d'efficacité et de cohérence.

La présente convention a pour objet de fixer :

- les conditions dans lesquelles s'effectuera le transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage de la Commune à la Communauté d'Agglomération,
- les droits et obligations de chacune des parties.

IL EST CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIIT :

I - CONDITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE 1 - OBJET DE LA MISSION - PROGRAMME DE L'OPERATION - ENVELOPPE FINANCIERE

1.1 Objet de la mission

En application de la loi 3DS n°2022-217 du 21 février 2022 qui a étendu le champ de possibilité du transfert de maîtrise d'ouvrage, au jour de signature de la présente convention, la Commune transfère temporairement à la Communauté d'Agglomération l'exercice des attributions de la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de travaux de réalisation de voies cyclables sur la Commune.

Le transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage portera exclusivement sur les aménagements relevant des axes intercommunaux (dans et hors zones agglomérées) et ceux relevant des axes de desserte spécifique du maillage communal (équipements communautaires, aires de covoiturage, pôles économiques majeurs) ne s'inscrivant pas dans un projet global d'aménagement d'espace public communal.

1.2 Programme de l'opération

Le programme consiste à réaliser, conformément au schéma directeur cyclable communautaire de la Communauté d'Agglomération, les aménagements cyclables tels que décrits dans la carte en annexe 1.

La réalisation de ce programme devra respecter l'enveloppe financière définie à l'article 1.3 ci-dessous.

1.3 Enveloppe financière

Le montant prévisionnel global de l'opération est estimé à xxxx € HT (détail en annexe 2) et il comprend :

- la programmation et la coordination des travaux,
- la maîtrise d'œuvre des travaux,
- les études diverses préalables : sondages, plans topographiques, ...
- le coût des travaux de construction des ouvrages
- les taxes et droits divers susceptibles d'être dus au titre du présent projet, à l'exception de la TVA,
- le coût du contrôle technique, de coordination de sécurité dont le coût est lié à la réalisation de l'investissement,

La répartition financière est définie comme illustré, à savoir :

La répartition financière sera la suivante :

Prestations prises en charge par la Communauté d'Agglomération :

- 80% de la programmation et de la coordination des travaux,
- 80% de la maîtrise d'œuvre de l'ensemble des travaux,
- 80% des études diverses préalables (sondages, plans topographiques, etc.), le contrôle technique, la coordination de sécurité,
- 80% des travaux de réalisation des voies cyclables hors aménagements de sécurisation en zone agglomérée et changements de priorité (pouvoir de police du maire)

• Prestations prises en charge par la Commune :

- 20% de la programmation et de la coordination des travaux,
- 20% de la maîtrise d'œuvre de l'ensemble des travaux,
- 20% des études diverses préalables (sondages, plans topographiques, etc.), le contrôle technique, la coordination de sécurité,
- 20% des travaux de réalisation des voies cyclables hors aménagements de sécurisation en zone agglomérée et changements de priorité (pouvoir de police du maire)
- 100% des aménagements de sécurisation en zone agglomérée et changements de priorité (pouvoir de police du maire)

ARTICLE 2 - MISSIONS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

La Communauté d'Agglomération assurera toutes les tâches liées aux études, à la réalisation des travaux et à leurs réceptions en qualité Maître d'Ouvrage Unique en vertu de la présente.

Elle assurera notamment :

- La programmation et la coordination des travaux,

- La maîtrise d'œuvre des travaux,
- Les études diverses préalables : sondages, plans topographiques, ...
- Les démarches administratives de type autorisation de voirie,
- La définition des conditions administratives selon lesquelles l'ouvrage sera réalisé et notamment le choix du mode de consultation,
- L'élaboration des marchés publics de travaux et leur suivi,
- Le suivi et contrôle de la bonne exécution des travaux,
- La préparation des dossiers destinés aux autorités administratives et au suivi financier,
- L'information régulière de la commune, en phase projet et en phase de réalisation des travaux,
- La convocation du représentant de la Commune aux différentes réunions de chantier ainsi qu'à la réunion de réception de travaux,
- L'envoi à la Commune des comptes rendus des réunions de chantier.

ARTICLE 3 - RESPONSABILITE PENDANT LES TRAVAUX

Les chantiers seront sous la responsabilité de la Communauté d'Agglomération dans le cadre des contrats passés pour la maîtrise d'ouvrage.

ARTICLE 4 - DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention de transfert de Maîtrise d'Ouvrage entrera en vigueur conformément aux dispositions de l'article 15.

La convention de transfert de maîtrise d'ouvrage prendra fin à l'achèvement des missions définies à l'article 2 ci-dessus, après notification et signature du Décompte Général et Définitif (D.G.D) par la Communauté d'agglomération, postérieurement à la réception sans réserve ou éventuellement après levée des réserves, à l'issue de la période de parfait achèvement.

La Communauté d'agglomération ne pourra être tenue responsable des retards qui n'auraient pas pour cause sa faute personnelle et caractérisée.

ARTICLE 5 - RESILIATION

5.1 Résiliation aux torts de la Communauté d'agglomération

Dans le cas où la Communauté d'agglomération n'exécute pas l'une des obligations résultant pour elle de la présente convention et dans un délai d'un 1 mois après mise en demeure par lettre recommandée avec avis de réception restée infructueuse, la Commune pourra résilier la convention.

Toutefois, aucune pénalité ne pourra être exigée auprès de la Communauté d'agglomération conformément à l'article 2422-7 du code de la commande publique en cas de méconnaissance de ses obligations, établies par la présente.

5.2 Résiliation aux torts de la Commune

Dans le cas où la Commune ne respecterait pas ses obligations, la Communauté d'agglomération, après mise en demeure par lettre recommandée avec avis de réception restée infructueuse au terme d'un délai d'un 1 mois, pourra résilier la présente convention.

Toutefois, aucune pénalité ne pourra être exigée auprès de la Commune conformément à l'article 2422-7 du code de la commande publique en cas de méconnaissance de ses obligations, établies par la présente.

5.3 Résiliation à l'initiative de l'une ou l'autre des parties

Dans le cas de non-obtention des autorisations visées à l'article 2 pour une cause ne relevant d'aucune des parties, la résiliation peut intervenir à l'initiative de l'une ou l'autre des parties.

Dans ce cas, la résiliation ne peut prendre effet que 3 mois après notification de la décision de résiliation. Il est procédé immédiatement à un constat contradictoire des prestations effectuées et des travaux réalisés.

Le constat contradictoire fait l'objet d'un procès-verbal réalisé par huissier qui précise, en outre, les mesures conservatoires que la Communauté d'agglomération doit prendre pour assurer la conservation et la sécurité des prestations et travaux exécutés. Il indique enfin le délai pour lequel la Communauté d'agglomération devra remettre l'ensemble des dossiers à la Commune.

En cas de résiliation, la Commune sera substituée de plein droit dans les Communauté d'agglomération à l'égard des tiers. Les contrats passés par la Communauté d'agglomération devront prévoir cette possibilité de substitution.

II - RÉALISATION DES TRAVAUX

ARTICLE 6 - MODALITES DE PASSATIONS DES MARCHES

La Communauté d'agglomération procédera à la passation des marchés publics et leur attribution aux entreprises dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence et du respect des dispositions du code des marchés publics et selon les procédures internes en vigueur au sein de la Communauté d'agglomération.

Le choix des entreprises sera de la responsabilité de la Commission d'appel d'offre de la Communauté d'agglomération et soumis à décision du Président de la Communauté d'agglomération.

S'il apparaît que les prix des candidats retenus entraînent un dépassement de la part de l'enveloppe financière prévisionnelle fixée dans la présente convention, la Communauté d'agglomération en informera la Commune. Cette dernière devra lui donner son accord pour la signature des marchés et l'augmentation de l'enveloppe prévisionnelle. Cet accord est subordonné à la passation d'un avenant à la présente convention.

Cette même procédure sera appliquée en cas d'avenant en cours de travaux.

La Communauté d'agglomération avisera les candidats non retenus et procédera à la mise au point du marché, à son établissement et à sa signature.

Le marché devra indiquer que la Communauté d'agglomération a la qualité de maître d'ouvrage unique au titre de la mission qui lui est confiée par les présentes, conformément aux dispositions de la loi MOP.

ARTICLE 7 - EXECUTION DES TRAVAUX

La Communauté d'agglomération assure, le contrôle des travaux et leur parfait achèvement. Elle assure à ce titre une mission de coordination administrative générale. Il lui appartient d'établir ou faire établir sous son contrôle, quelles que soient les méthodes de planification retenues, le calendrier d'exécution des divers ouvrages.

La Commune aura la possibilité d'accéder au chantier autant que de besoin lors des différentes phases de la réalisation des travaux.

Après achèvement des travaux, il sera procédé par la Communauté d'agglomération, en présence des représentants de la Commune dûment convoqués, à la réception des travaux contradictoirement avec les entreprises.

La commune sera appelée à formuler, s'il y a lieu, ses observations sur les travaux exécutés à la Communauté d'agglomération uniquement, et la Communauté d'agglomération doit mettre en œuvre les moyens nécessaires pour y donner satisfaction dès lors que les observations restent conformes aux prescriptions du Dossier de Consultation des Entreprises.

A la réception des travaux, la Communauté d'agglomération fournira à la Commune l'ensemble des détails des ouvrages exécutés et plan de récolement.

ARTICLE 8 - CONSTAT DE L'ACHEVEMENT DU TRANSFERT DE MAITRISE D'OUVRAGE

Si la réception des travaux intervient sans réserve, une copie de la notification sera faite et transmise à la Commune. Cette réception vaudra constatation de l'achèvement de la mission technique de la Communauté d'agglomération pour les travaux reçus et transfert des ouvrages à la Commune.

Si la réception des travaux est assortie de réserves, la Communauté d'agglomération notifiera à la Commune le procès-verbal de levée desdites réserves.

Dans le mois qui suit la notification dudit procès-verbal, la Communauté d'agglomération notifiera à la Commune la constatation de l'achèvement de sa mission technique au jour du procès-verbal. Cette constatation sera réputée acquise à défaut de réponse de la Commune dans ce délai d'un mois.

ARTICLE 9 - RESPONSABILITE, GARANTIE ET ASSURANCES

Au titre de sa mission de maîtrise d'ouvrage, la Communauté d'agglomération devra assumer à l'égard de la Commune, les responsabilités découlant de la loi du 12 juillet 1985 (loi MOP) et du Code de la commande publique

La Communauté d'agglomération assumera ainsi toute responsabilité en cas d'accidents ou dommages de toute nature causés aux tiers, aux usagers et/ou à tout intervenant au cours de l'exécution des travaux dont elle assure la maîtrise d'ouvrage, et ce jusqu'à la remise de ces ouvrages.

Excepté pour la garantie de parfait achèvement que la Communauté d'agglomération activera à la demande de la Commune, l'ensemble des garanties et assurances contractées par la Communauté d'agglomération sera intégralement transféré à la Commune à compter de la réception des travaux, qu'en l'absence de réserves et, si réserves il y a, qu'après levée de l'ensemble des dites réserves faites d'un commun accord entre maîtres d'ouvrage concernés.

ARTICLE 10 - ACTIONS EN JUSTICE

10.1 Action en justice jusqu'au terme du délai de garantie de parfait achèvement

En sa qualité de Maître d'Ouvrage unique pour l'ensemble de l'opération, la Communauté d'agglomération est compétente pour mener toute action en justice jusqu'à l'achèvement du délai de garantie de parfait achèvement visé à l'article 9 ci-dessus.

10.2 Action en justice postérieure au constat d'achèvement du transfert de maîtrise d'ouvrage

Après le constat d'achèvement du transfert de la maîtrise d'ouvrage visé à l'article 8, chaque Maître d'Ouvrage retrouve sa compétence pour agir en justice.

En cas de contentieux, les deux maîtres d'ouvrage s'efforceront de désigner le cas échéant, dans le respect des règles de la commande publique, un conseil juridique commun.

ARTICLE 11 - DETERMINATION DU COUT PREVISIONNEL ET DEFINITIF DES OUVRAGES

Le montant prévisionnel de l'opération est estimé au stade PRO à xxxx € HT.

Conformément aux répartitions de prises en charges mentionnées à l'article 1.3 et aux annexes 1 et 2 :

- Le coût pour la Communauté d'agglomération est estimé à xxxx € HT.
- Le coût pour la Commune est estimé à xxx € HT.

Un avenant à la présente convention devra être conclu avant tout commencement de travaux engendrant un dépassement du montant prévisionnel à la charge de la Commune ou de la Communauté d'agglomération.

Les coûts définitifs des travaux sont ceux qui ressortiront du décompte définitif du marché passé par la Communauté d'agglomération pour la réalisation des travaux objets de la présente convention.

ARTICLE 12 - REMISE DES OUVRAGES

La Commune s'engage à recevoir les ouvrages réalisés par la Communauté d'agglomération et désignés à l'article 1 de la présente convention.

La remise aura lieu dès la réception sans réserve des travaux par la Communauté d'agglomération, sous réserve du respect des obligations envers la Commune sur les opérations objet de la présente convention.

Le transfert de garde rétablit les maîtres d'ouvrages dans leurs compétences respectives sur les ouvrages concernés.

III - DISPOSITIONS FINANCIÈRES

ARTICLE 13 - MODALITES DE REGLEMENT DES SOMMES DUES À LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PAR LA COMMUNE

13.1 Rémunération du Maître d'Ouvrage Unique

La Communauté d'agglomération ne percevra aucune rémunération au titre de de maîtrise d'ouvrage.

13.2 Remboursement des travaux au Maître d'Ouvrage Unique

La Communauté d'agglomération supportera seule et directement l'intégralité des dépenses et des recettes (subventions et FCTVA) liées à l'objet de la présente convention.

La Commune remboursera à la Communauté d'agglomération la totalité des sommes hors taxes effectivement payées par cette dernière pour la réalisation des travaux liés à sa compétence telles que définies à l'article 1.3.

Conformément à l'article 8 de la présente convention, ce remboursement se fera sur présentation par la Communauté d'agglomération à la Commune du Décompte Général et Définitif des Travaux (DGD) et d'un état comptable visé par le Trésorier accompagné des pièces justificatives prévues par la réglementation, justifiant du service fait. Le remboursement se fera au moyen d'un titre de recette émis par la Communauté d'agglomération.

13.3 : mobilisation de subventions sur l'opération

Les subventions susceptibles d'être octroyées sur l'opération déléguée seront sollicitées et encaissées directement par la Communauté d'agglomération en tant que maître d'ouvrage unique de l'opération.

ARTICLE 14 - REGLEMENT DES LITIGES ENTRE LES PARTIES

En cas de difficultés sur l'interprétation ou l'exécution du présent contrat, les parties s'efforceront de résoudre leur différend à l'amiable. En cas de désaccord persistant, celui-ci sera porté devant le Tribunal Administratif de TOULOUSE - 68 Rue Raymond IV 31000 Toulouse

ARTICLE 15 - ENTREE EN VIGUEUR

La présente convention prendra effet après transmission au représentant de l'État des délibérations du Conseil municipal et du Conseil communautaire et de la présente convention dûment signée.

Fait à Téco, le

Pour la Commune
Bon pour transfert de Maîtrise d'Ouvrage

Le Maire

Pour la Communauté d'agglomération
Bon pour acceptation de transfert de Maîtrise d'Ouvrage

Le Président de la Communauté d'Agglomération
PAUL SALVADOR