



Plan d'Actions pour les Mobilités Actives

Partager l'espace public et développer les modes actifs

Montrond-les-Bains – 27 octobre 2017

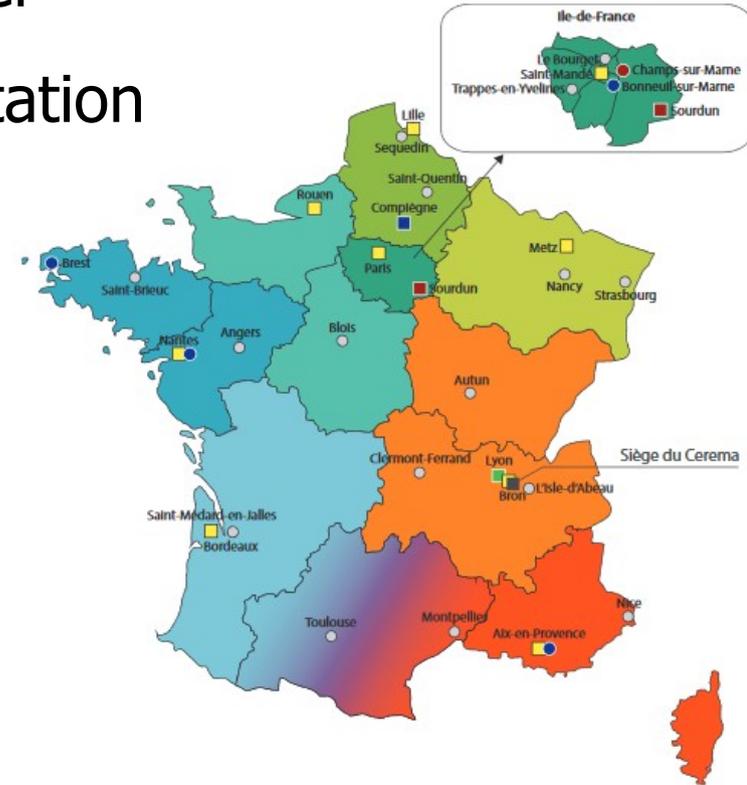
Réunion d'information organisée par l'association Vélo en Forez

Présentation : Nicolas Merle, Cerema Centre-Est

Cerema : centre de ressource ... Cerema

... sur l'environnement, la **mobilité** et l'**aménagement**

- **Réseau** national présent sur tout le territoire
- **Retour d'expérience** en France et à l'étranger
- **Veille** réglementaire, évaluation, expérimentation
- **Accompagnement** des collectivités
- Publication de **fiches et guides de référence**
- **Formation et diffusion**



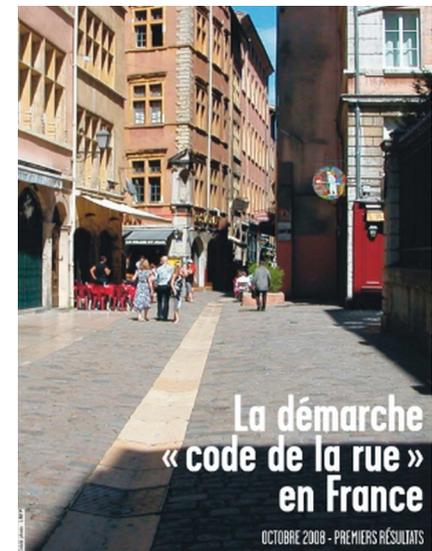
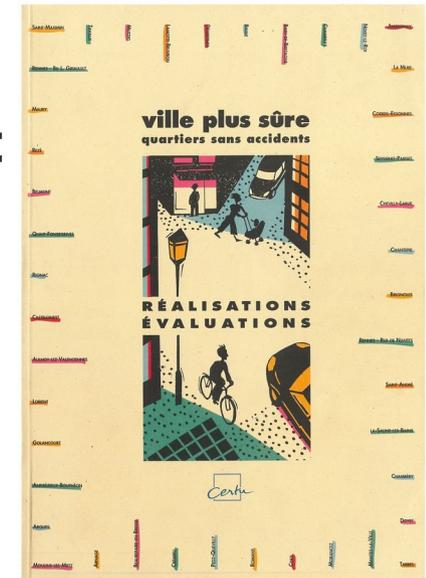
Sommaire

- Du Code de la Rue au Plan d'action pour les mobilités actives
- Le PAMA en 5 grandes thématiques
 - Sécuriser la trajectoire des cyclistes
 - Améliorer les aménagements dédiés aux cyclistes
 - Améliorer les aménagements dédiés aux piétons
 - Améliorer la sécurité des piétons et cyclistes par des sanctions plus fortes
 - Améliorer la perception des zones de circulation apaisée

De la route ... à la rue : un changement de culture et des évolutions réglementaires

- Années 1980 – 90 : **ville plus sûre quartier sans accident**
 - Grand programme partenarial État/collectivité, de réalisations et d'évaluations
 - Première vague d'évolutions réglementaires en 1990 (50km/h en ville, 1ère version de la zone 30)

- Années 2000 : **code de la Rue**
 - Inspirée de l'expérience belge
 - Démarche lancée en 2006 par le ministre des Transports
 - Démarche participative, rassemblant associations d'élus, de professionnels et d'usagers



De la route ... à la rue

- Une **cohabitation** équitable des différents usagers de la voirie et de l'espace public
 - un espace à 50km/h privilégie la circulation des véhicules motorisés
 - à 30km/h, on peut y admettre les cyclistes sans séparation des usagers
 - et en-dessous de 20km/h, la cohabitation de tous les usagers est possible
- Une meilleure **qualité de vie**
 - un usage transversal de la voirie (desserte piétonne, implantation d'étals et de terrasses, flânerie...)
 - une appropriation des espaces publics par les usagers

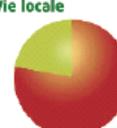


Pour éviter la pollution,
le centre ville est piéton !



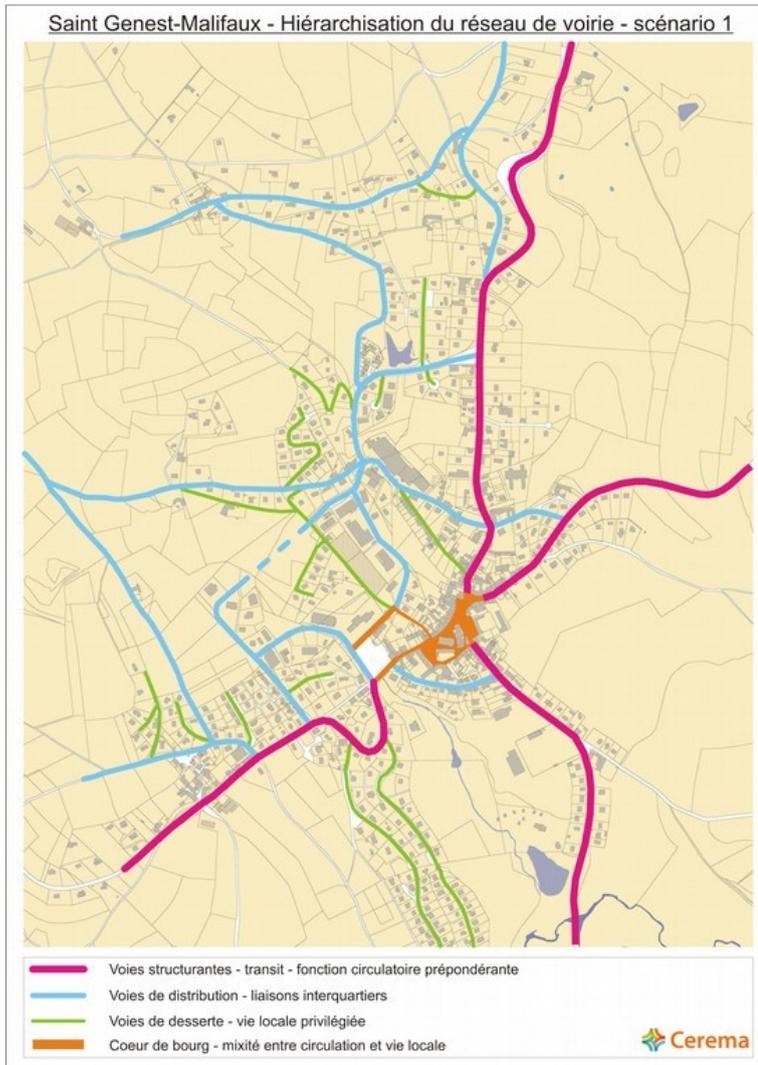
Sales

La hiérarchisation du réseau

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération	 section 70
<i>Vitesse maximale</i>	<i>Allure au pas</i>	<i>20 km/h</i>	<i>30 km/h</i>	<i>50 km/h</i>	<i>70 km/h</i>
Équilibre vie locale / fonction circulatoire	 Vie locale	 Vie locale	 Circulation	 Circulation	 Circulation
% du réseau de voirie souhaitable à terme	0 % - 10 %	2 % - 15 %	60 % - 90 %	10 % - 40 %	0 % - 5 %

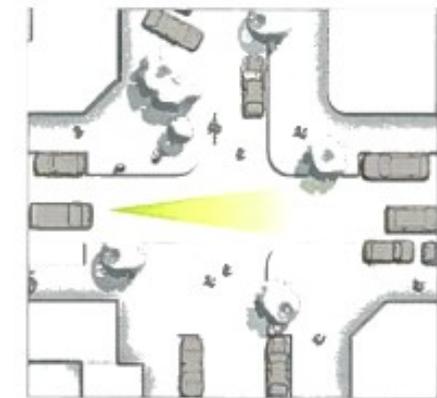
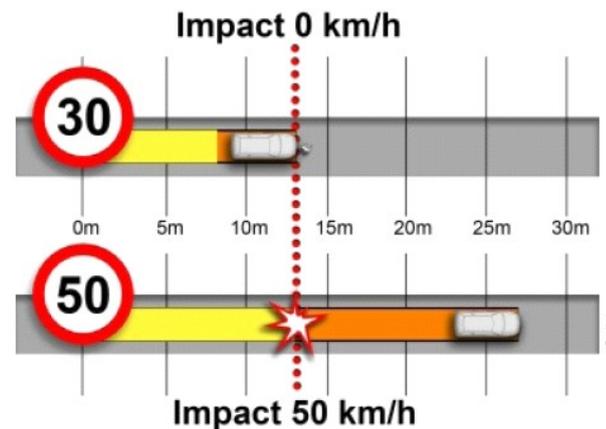


La hiérarchisation du réseau

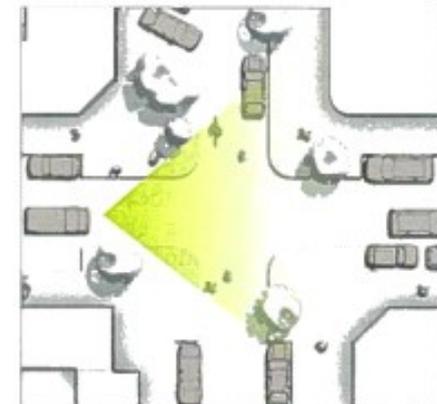


Apaiser la circulation pour la sécurité de tous

- **Limiter la vitesse à 30 km/h** : un préalable indispensable à la cohabitation en sécurité des usagers motorisés avec piétons et cyclistes



Le champ de vision à 50 km/h



Le champ de vision à 30 km/h

Une politique modes actifs globale et intégrée

- Nécessaire réflexion globale sur les déplacements
 - Interactions entre différents modes
 - Articulation entre déplacements et urbanisme
- Politique modes actifs cohérente et planifiée
 - PDU, Plans piétons, plans vélos, schémas cyclables
- Agissant sur plusieurs leviers
 - Aménagements continus et sécurisés
 - Stationnement pour toute durée
 - Services de location, d'entretien
 - Jalonnement des itinéraires...
- Concertée avec les usagers
- Coordonnée entre acteurs institutionnels

Fiche Vélo

Les schémas cyclables

Du Code de la Rue au **Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)**

- Du code de la rue (2006-2012)
au plan d'action pour les mobilités actives (2013 - ...)
- Mars 2014 → lancement officiel du **PAMA 1**
 - Réglementation
 - Incitation
 - Pédagogie & Communication
- Septembre 2015 → **bilan d'étape**
- 2017 / 2018 → vers un **PAMA 2 ?**



Sécuriser la trajectoire des cyclistes



Je suis automobiliste. Je peux dépasser ce cycliste :

- A. Oui, en chevauchant la ligne blanche**
- B. Oui, sans chevaucher la ligne blanche**
- C. Non**



Je suis automobiliste. Je peux dépasser ce cycliste :

- A. Oui, en chevauchant la ligne blanche**
- B. Oui, sans chevaucher la ligne blanche**
- C. Non**

Le Décret PAMA du 02 juillet 2015

Chevauchement possible de la ligne continue pour dépasser un cycliste

- Les lignes continues axiales ou séparatives de voies interdisent aux conducteurs leur franchissement ou leur chevauchement
- Toutefois leur chevauchement est désormais autorisé pour le dépassement d'un cycle, tout conducteur devant s'assurer préalablement qu'il peut le faire sans danger

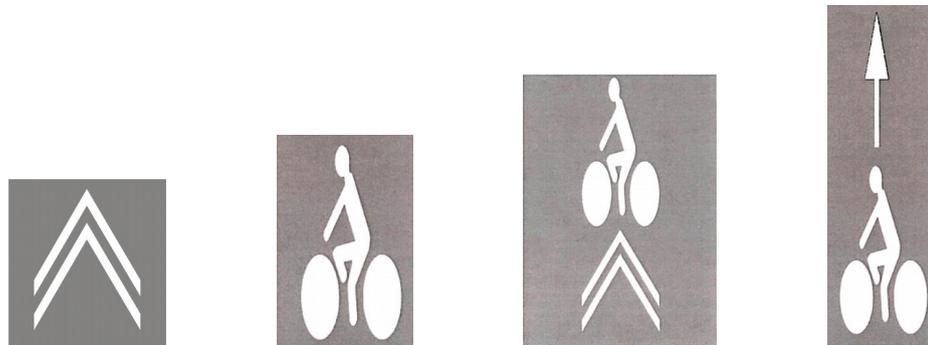


Cyclistes autorisés à circuler à l'écart du bord droit de la chaussée

- En présence de stationnement sur le bord droit



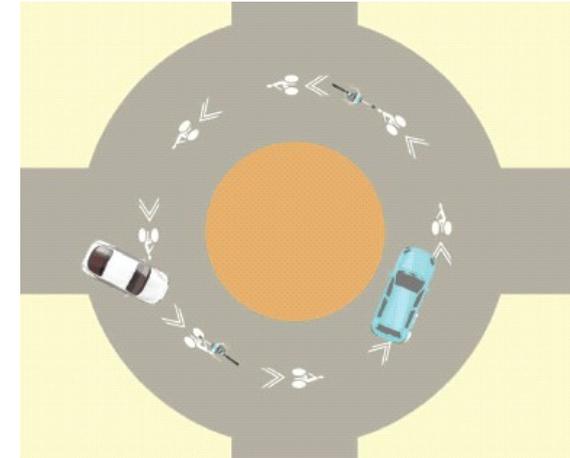
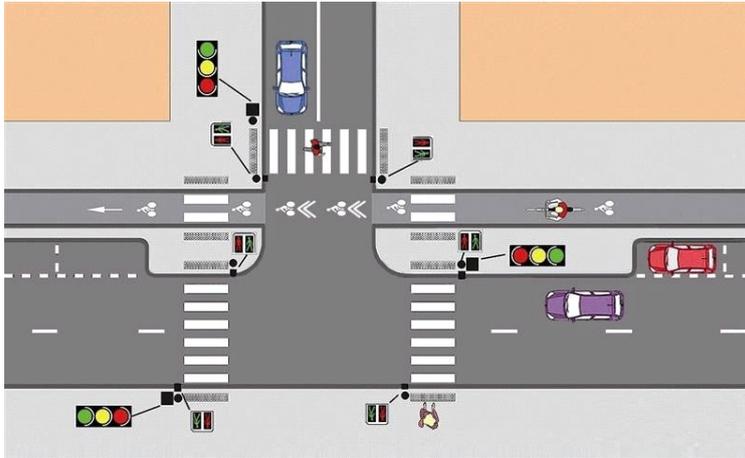
- Lorsqu'une trajectoire est matérialisée à leur intention



Le Décret PAMA du 02 juillet 2015

Où marquer des trajectoires pour les cyclistes ?

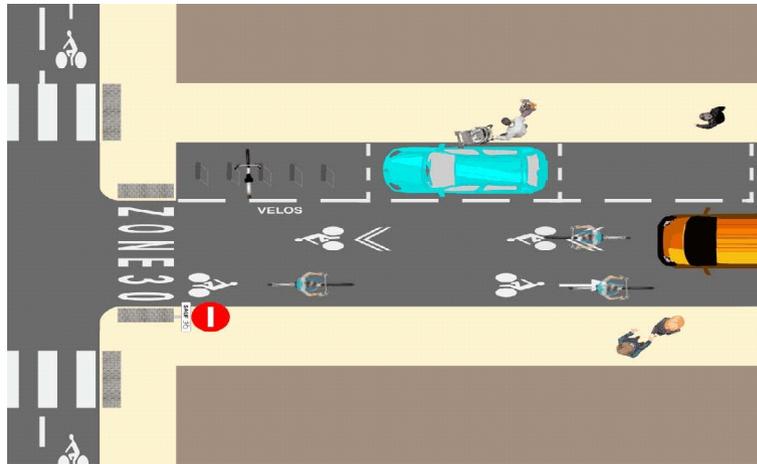
- Dans les carrefours



Le Décret PAMA du 02 juillet 2015

Où marquer des trajectoires pour les cyclistes ?

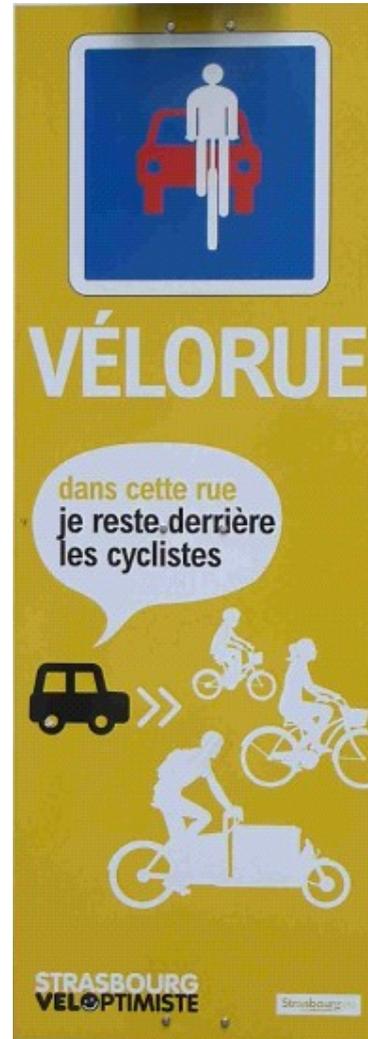
- Dans les vélorues, ou rues cyclables à l'étranger (Belgique)



Le Décret PAMA du 02 juillet 2015

Où marquer des trajectoires pour les cyclistes ?

- ... en France (Strasbourg)





Dans cette rue étroite à sens unique, peut-on autoriser les cyclistes à circuler dans les deux sens ?

- A. Oui**
- B. Non**



Dans cette rue étroite à sens unique, peut-on autoriser les cyclistes à circuler dans les deux sens ?

A. Oui

B. Non

Le double-sens cyclable ...



- Rue à double sens dont un sens est réservé aux cycles



Le double-sens cyclable ...



Aménagement non
accidentogène :
meilleure visibilité
réciproque des
usagers de la voie



	2007	2013
CA de la Rochelle	3,0	67,0
CU de Strasbourg	64,0	88,0
Grand Lyon	10,0	35,0
Grand Nancy	0,7	33,0
Grand Toulouse	-	137,0
Grenoble Alpes Métropole	7,0	55,0
Métropole Européenne de Lille	16,0	134,0
Ville de Paris	7,0	263,0
Ville de Bordeaux	18,0	32,0
Ville de Perpignan	0,8	47,0
Total	126,5	891,0

Source : Cerema - Données fournies par le club des villes et territoires cyclables

période	année	Avant/après l'application de la mesure	Nombre d'accidents	Nombre de blessés légers	Nombre de blessés graves
1	1 ^{er} /09/2007 à 31/08/2008	Avant	30	25 cyclistes 5 piétons	2 cyclistes -
2	1 ^{er} /09/2008 à 31/08/2009	Avant	42	36 cyclistes 5 piétons 3 usagers 2 RM	- - -
3	1 ^{er} /09/2010 à 31/08/2011	Après	29	24 cyclistes 5 piétons 1 usagers 2 RM	- 1 piéton -

Suivi accidentologie Ville de Paris

Le double-sens cyclable ...

- Depuis le 1^{er} janvier 2016, le double sens cyclable (DSC) devient la règle générale dans toutes les voies à sens unique limitées à 30km/h ou moins.



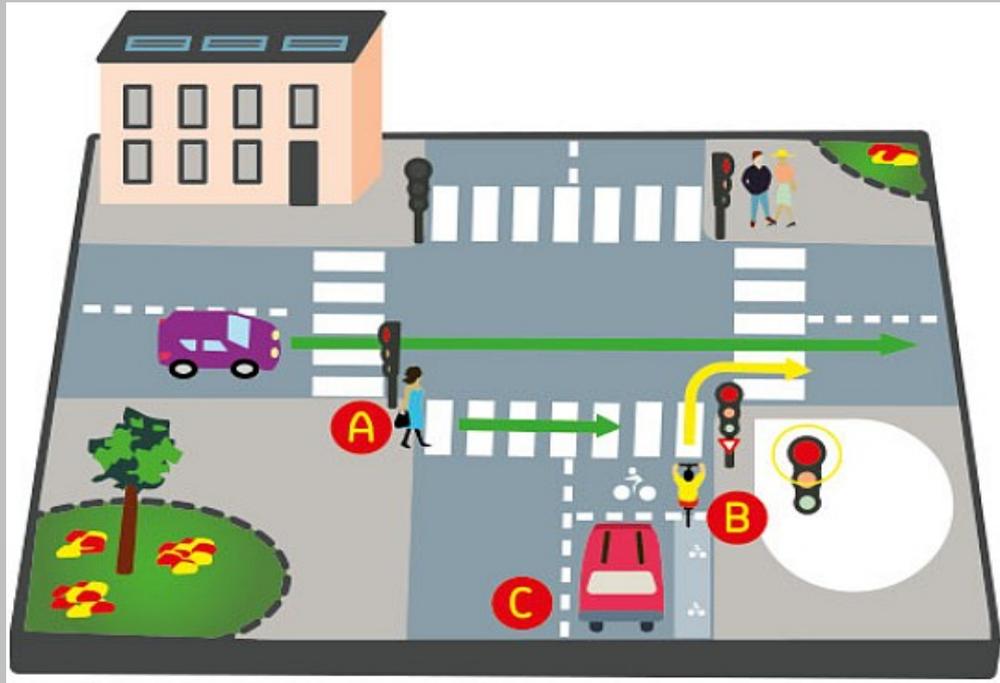
- Toute impossibilité de création d'un double sens cyclable doit être justifiée par un arrêté du maire

Je suis cycliste. J'arrive au feu, avec l'intention de tourner à droite. Je :



- A. Dois m'arrêter, le feu est rouge**
- B. Peux passer en cédant le passage aux véhicules uniquement**
- C. Peux passer en cédant le passage aux piétons et aux véhicules**

Je suis cycliste. J'arrive au feu, avec l'intention de tourner à droite. Je :



A. Dois m'arrêter, le feu est rouge

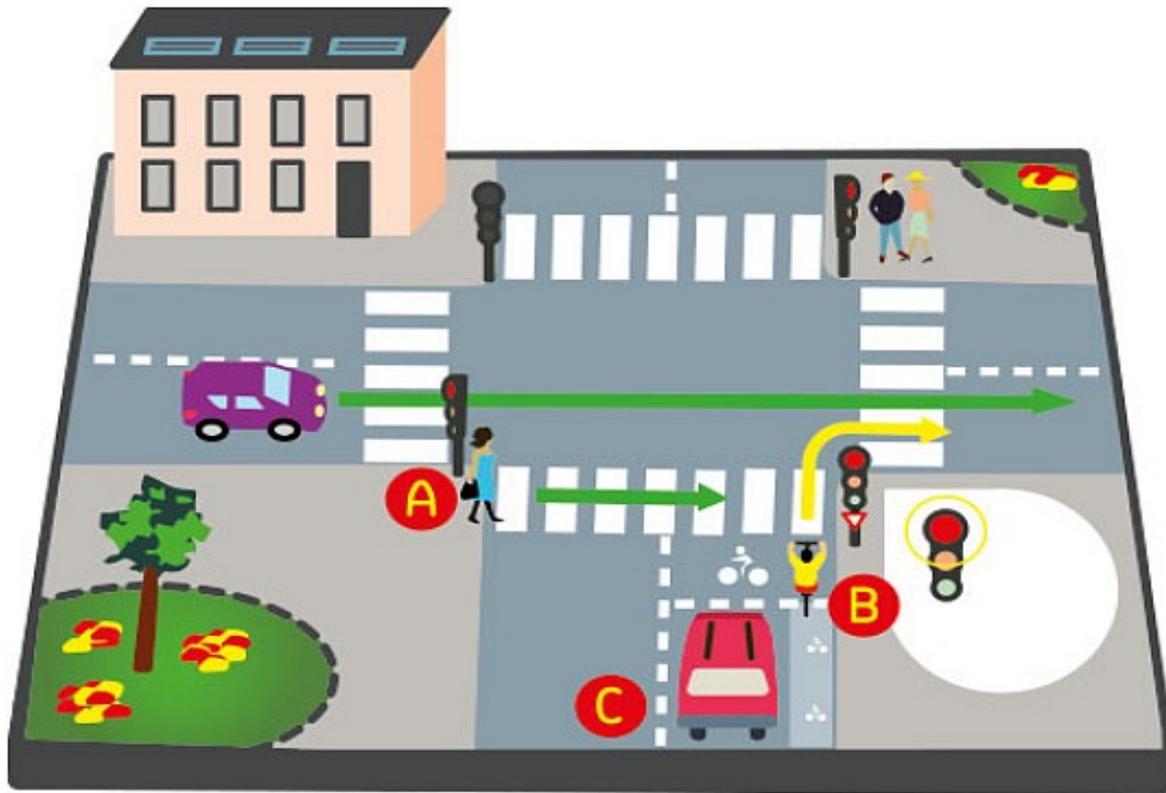
B. Peux passer en cédant le passage aux véhicules uniquement

C. Peux passer en cédant le passage aux piétons et aux véhicules

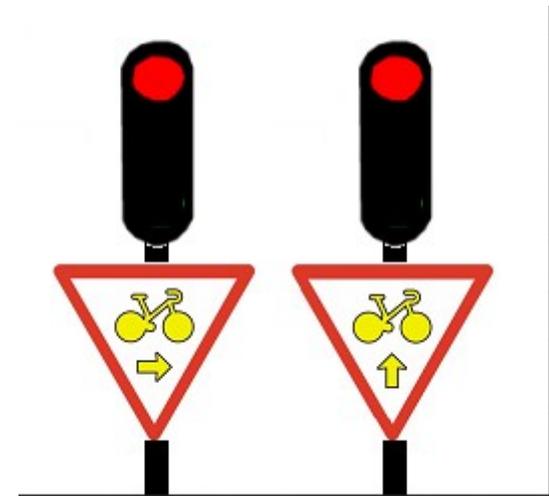
L'Arrêté PAMA du 23 septembre 2015

Cédez-le-passage cycliste au feu :

déploiement en France



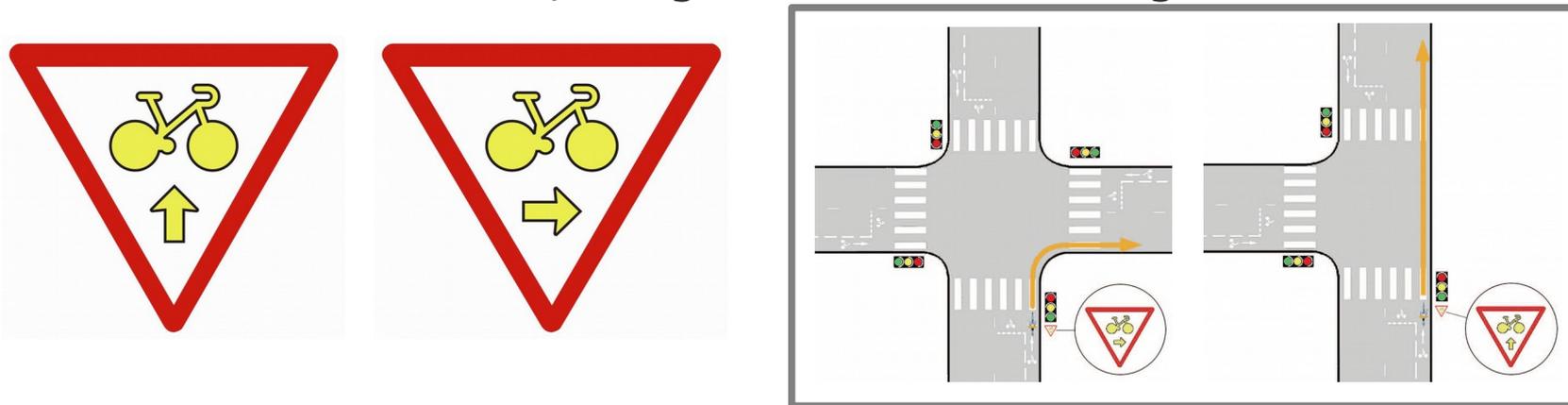
- Plus de 100 villes
- 2 500 intersections
- 8 000 panneaux



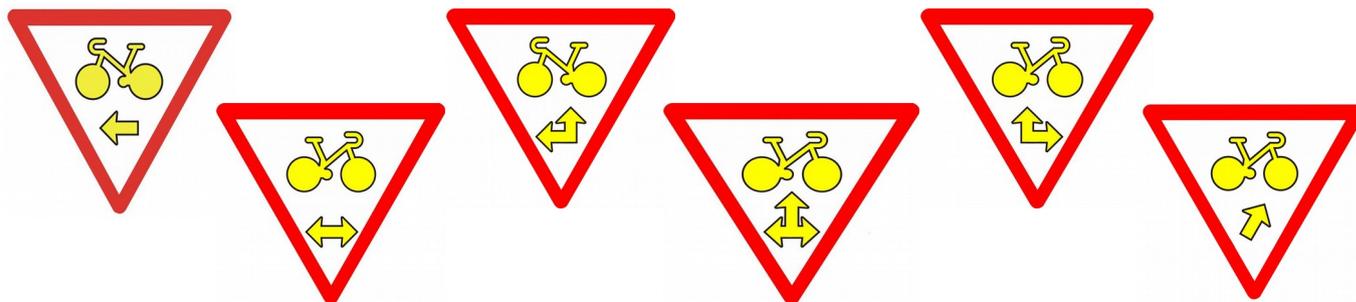
Extension du domaine d'emploi du Cédez-le-passage cycliste au feu :

de nouveaux mouvements possibles

- En 2010, le code de la route avait ouvert l'usage du cédez-le-passage cycliste en carrefour. En 2012, la signalisation devient réglementaire

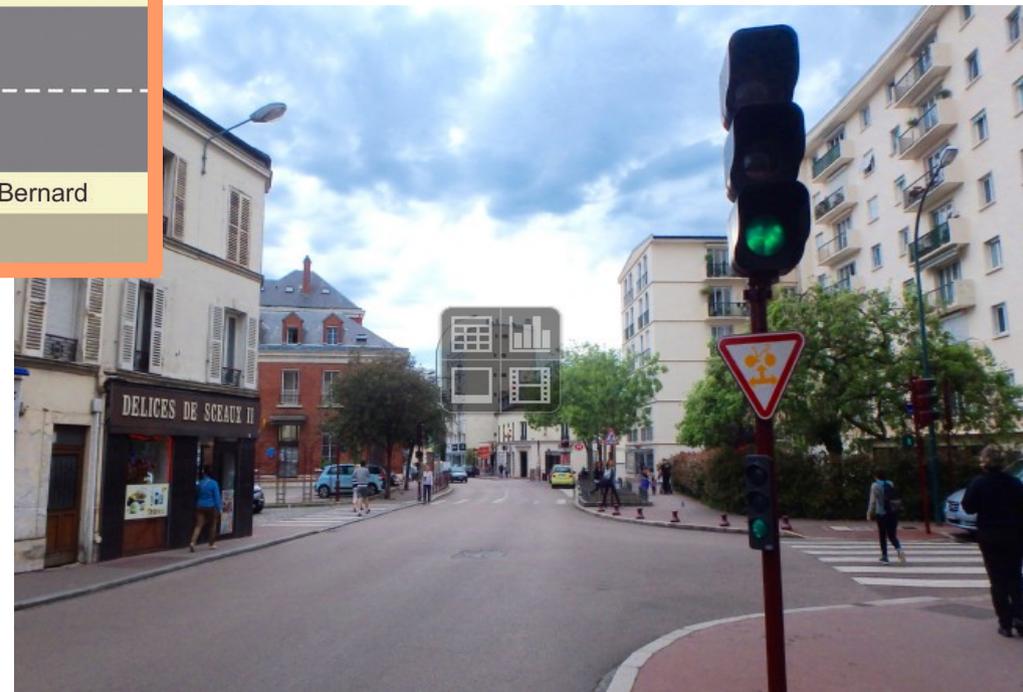
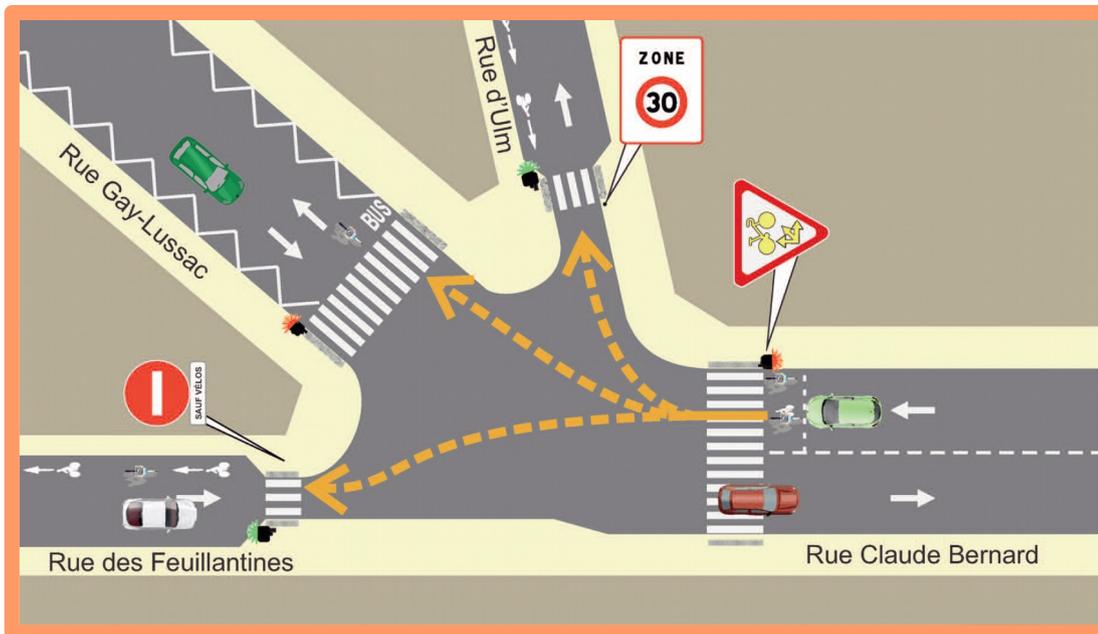


- Nouveaux mouvements autorisés



L'Arrêté PAMA du 23 septembre 2015

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





Je suis automobiliste, et m'arrête sur une bande cyclable 1 minute pour acheter mon pain. Je risque :

- A. Rien, l'arrêt minute est autorisé sur les bandes cyclables**
- B. Une amende de 35 €**
- C. Une amende de 135 €**

Création du stationnement « très gênant »

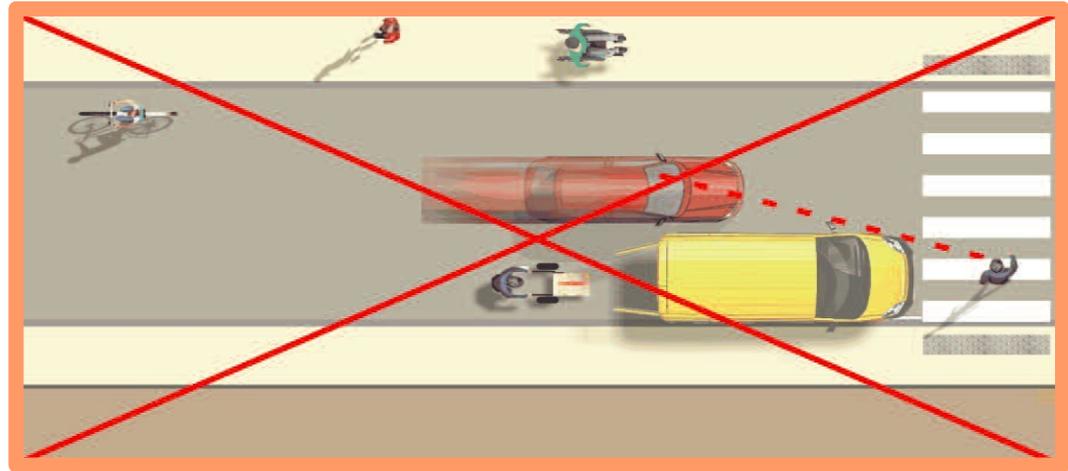


Je suis automobiliste, et m'arrête sur une bande cyclable 1 minute pour acheter mon pain. Je risque :

- A. Rien, l'arrêt minute est autorisé sur les bandes cyclables
- B. Une amende de 35 €
- C. Une amende de 135 €

Création du stationnement « très gênant »

- sur les passages piétons
- sur les 5 m précédant les passages piétons
- sur les trottoirs
- sur les bandes et pistes cyclables, ou sur les voies vertes
- devant les bouches d'incendie
- devant les bandes d'éveil et de vigilance
- devant les feux ou panneaux, lorsque le gabarit peut les masquer
- sur les voies bus, sur les places de stationnement réservées aux personnes porteuses de handicap ou aux transports de fonds



Création du stationnement « très gênant »

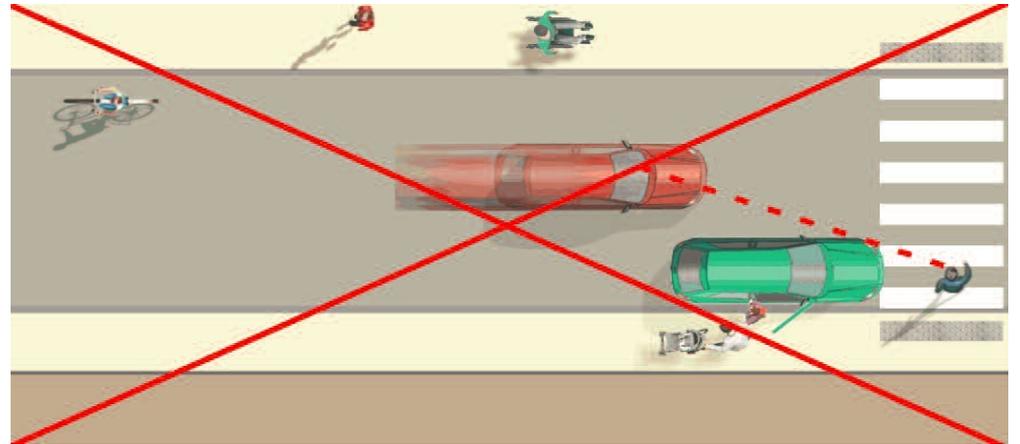


Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 à 10 m en amont du passage piéton

- Pleine chaussée (dans les 5m)

Arrêt ou stationnement très gênant

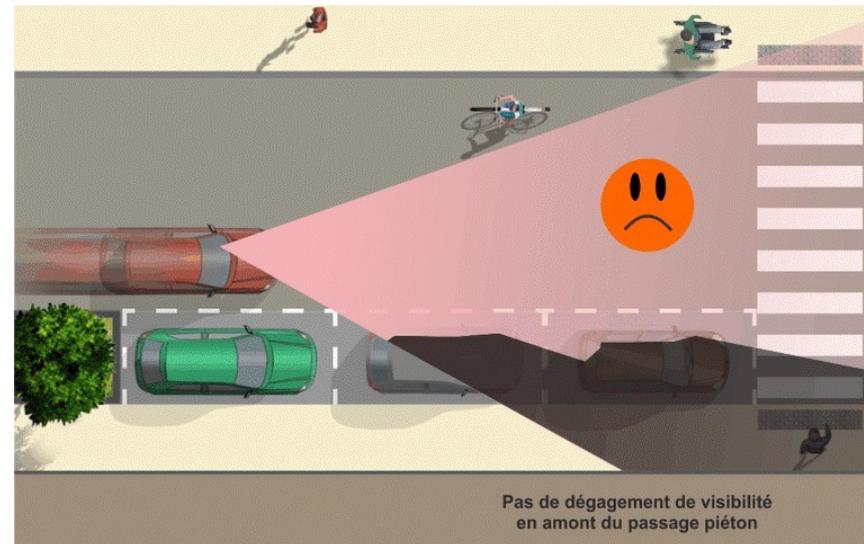
↪ Sanction 135 €



- Place de stationnement aménagée

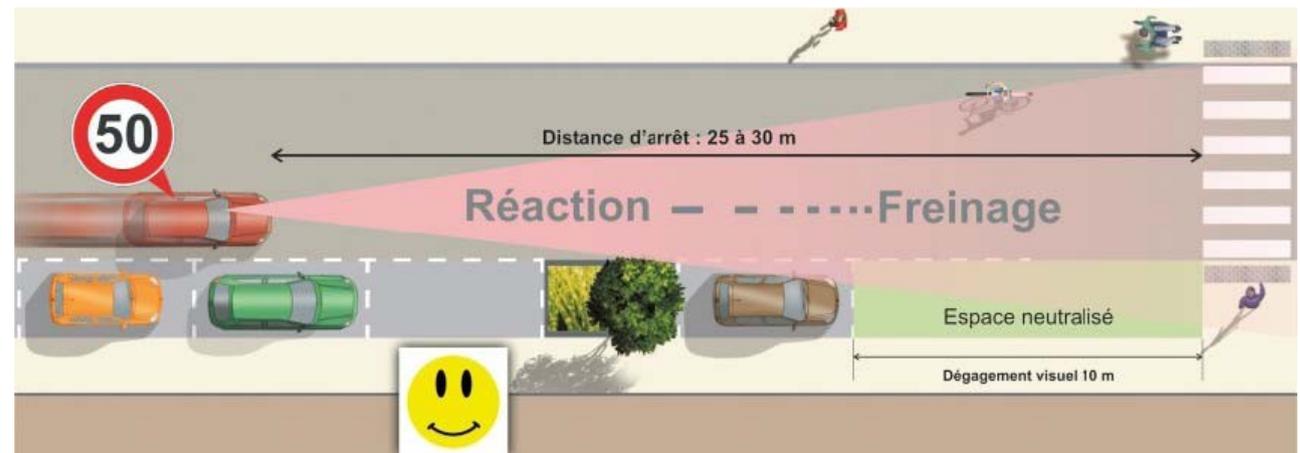
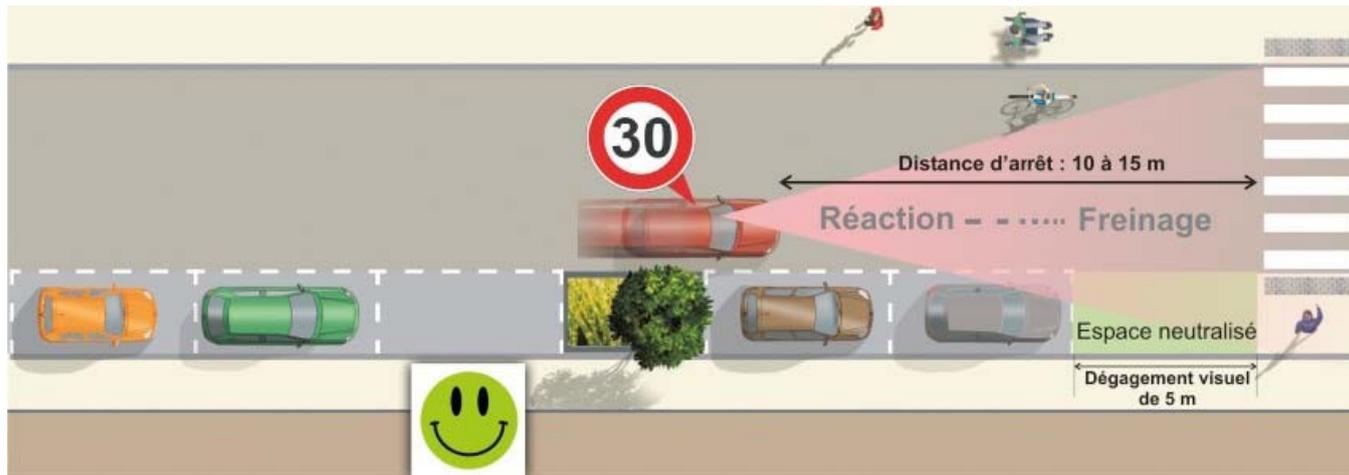
Action sur l'aménagement pour améliorer la visibilité

Neutralisation très recommandée des places aménagées dans les 5m à 10m en amont du passage piétons



Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 à 10 m en amont du passage piéton

- Espace neutralisé pour améliorer la visibilité : le triangle de visibilité



Le Décret PAMA du 02 juillet 2015 - Création du stationnement « très gênant »

- Attention à l'implantation de masque à la visibilité dans l'espace neutralisé pour améliorer la visibilité

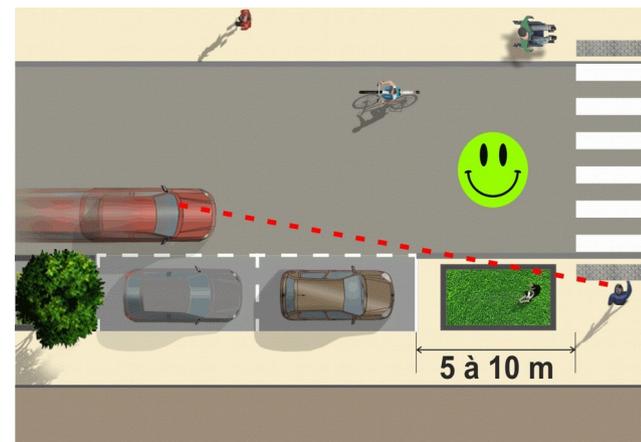
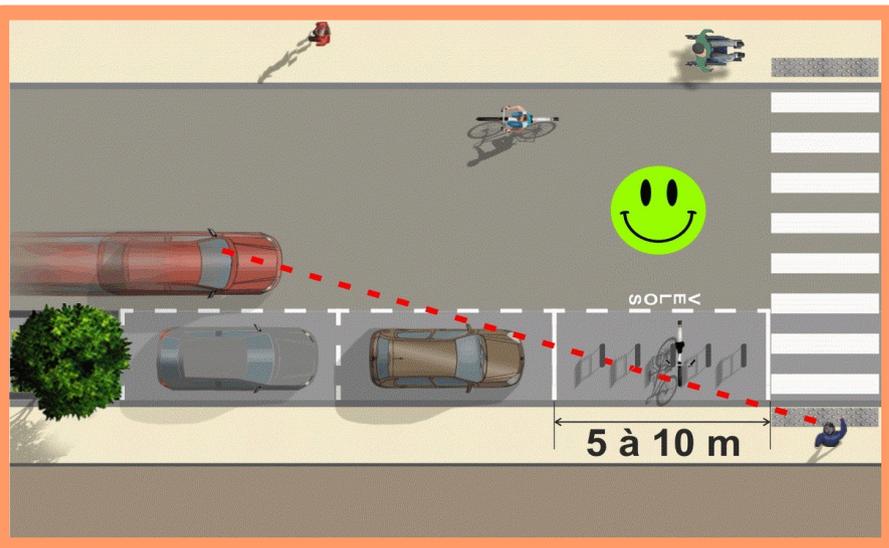


Le stationnement vélo ménage une meilleure visibilité ...



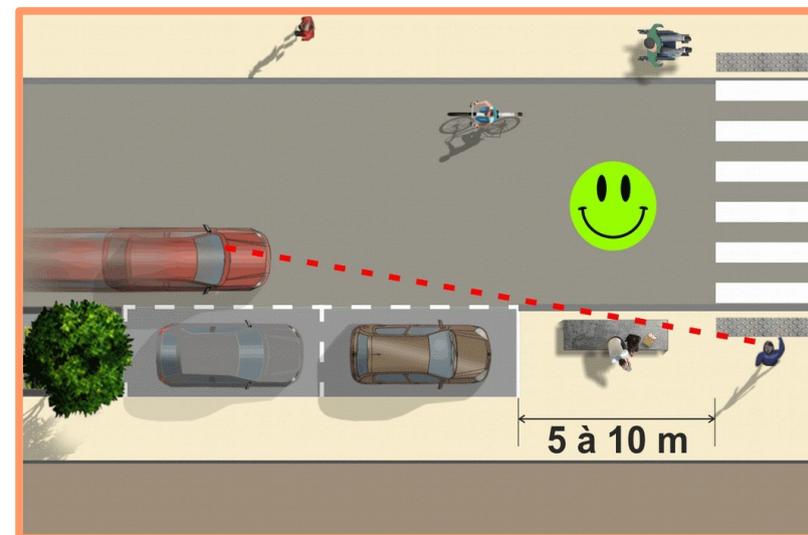
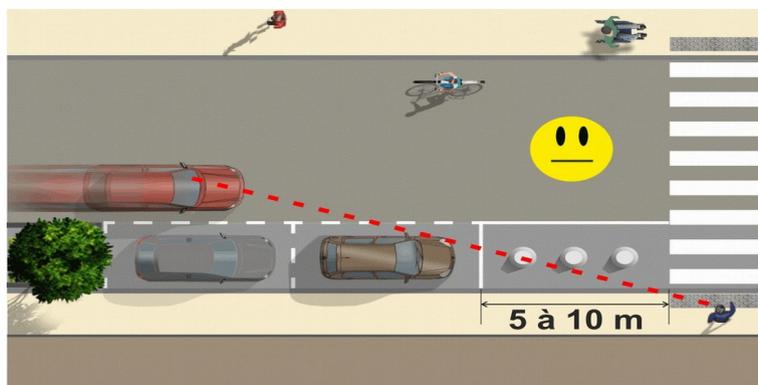
Le Décret PAMA du 02 juillet 2015 - Création du stationnement « très gênant »

- Comment aménager les emplacements neutralisés en amont du passage piétons ? Quelques exemples ...



Intérêt de donner une fonction à l'espace neutralisé

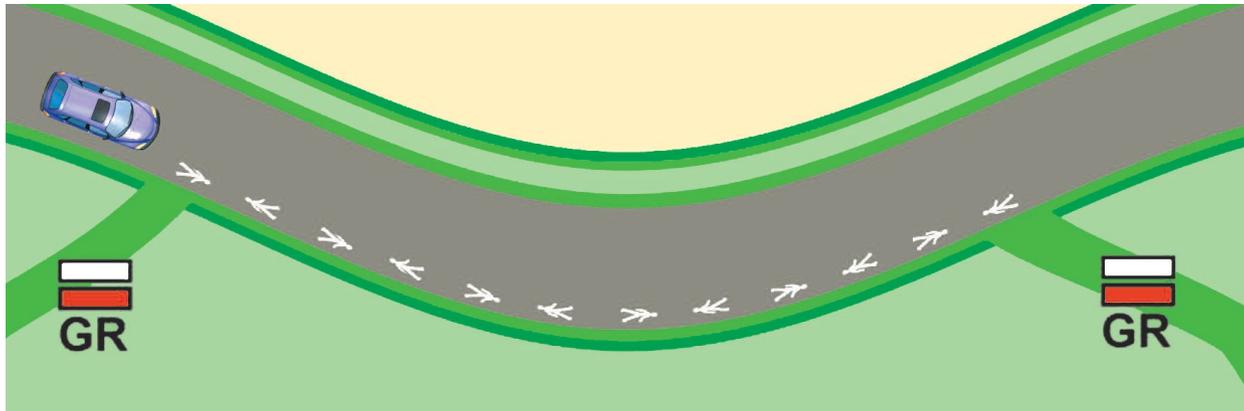
Interventions plus ou moins lourdes, avec maintien de l'existant ou reprise de bordures



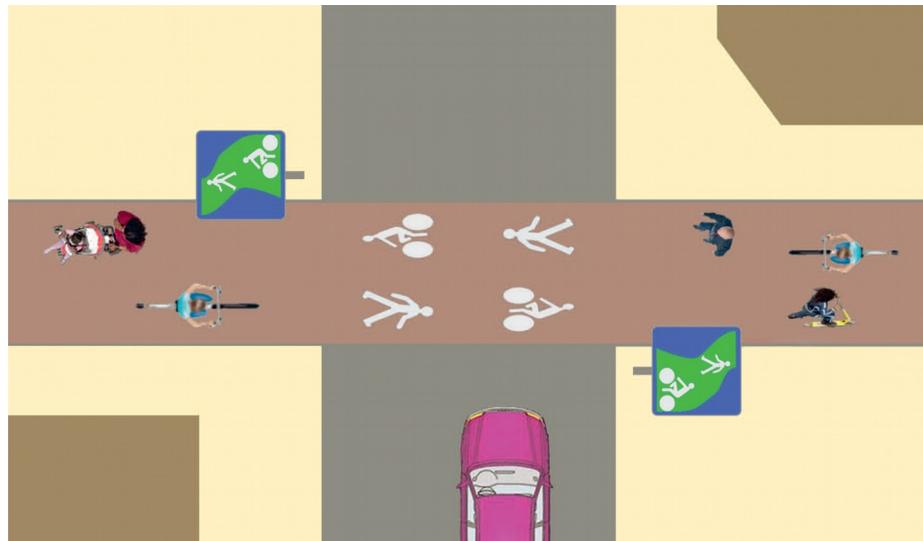
Marquage de la figurine piéton



- Pour indiquer la présence de piétons lorsqu'il n'y a pas de trottoir



- Pour indiquer une traversée de voie verte (combinée avec la figurine vélo)

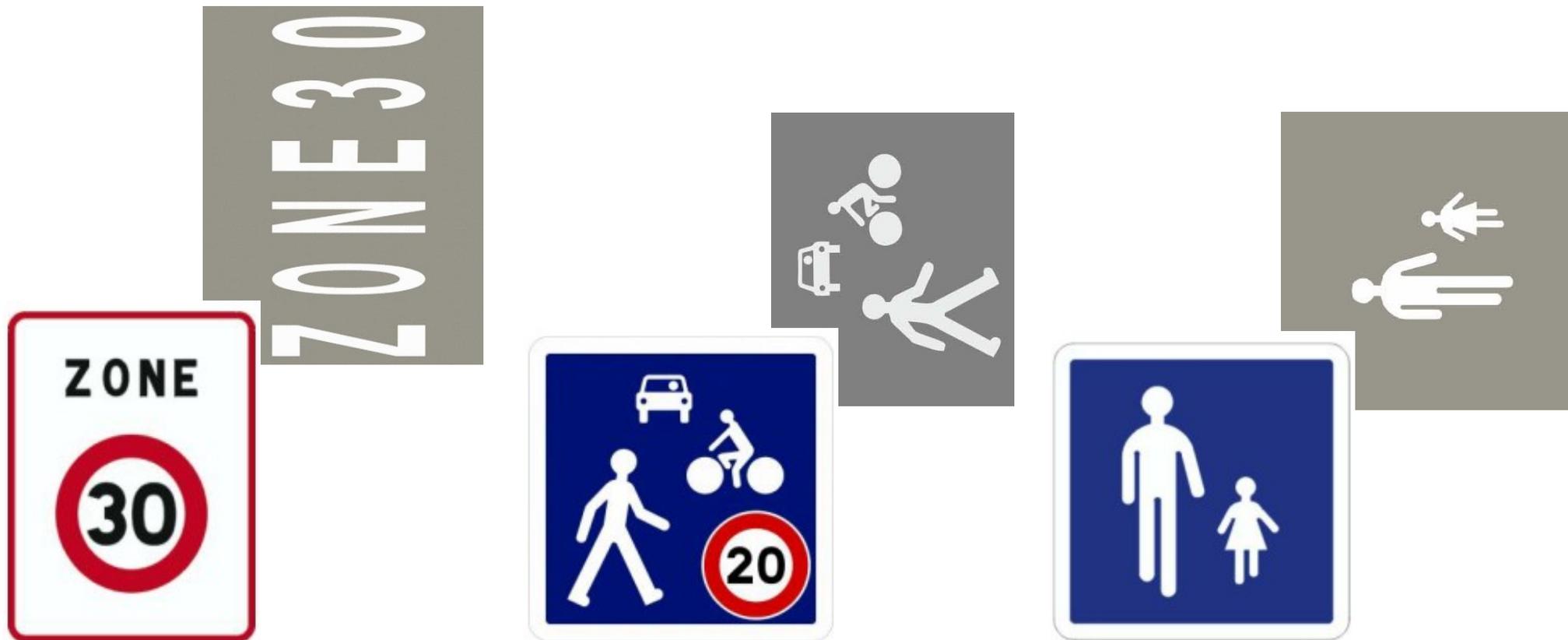




Améliorer la perception des zones de circulation apaisée

Marquage relatif aux zones de circulation apaisée

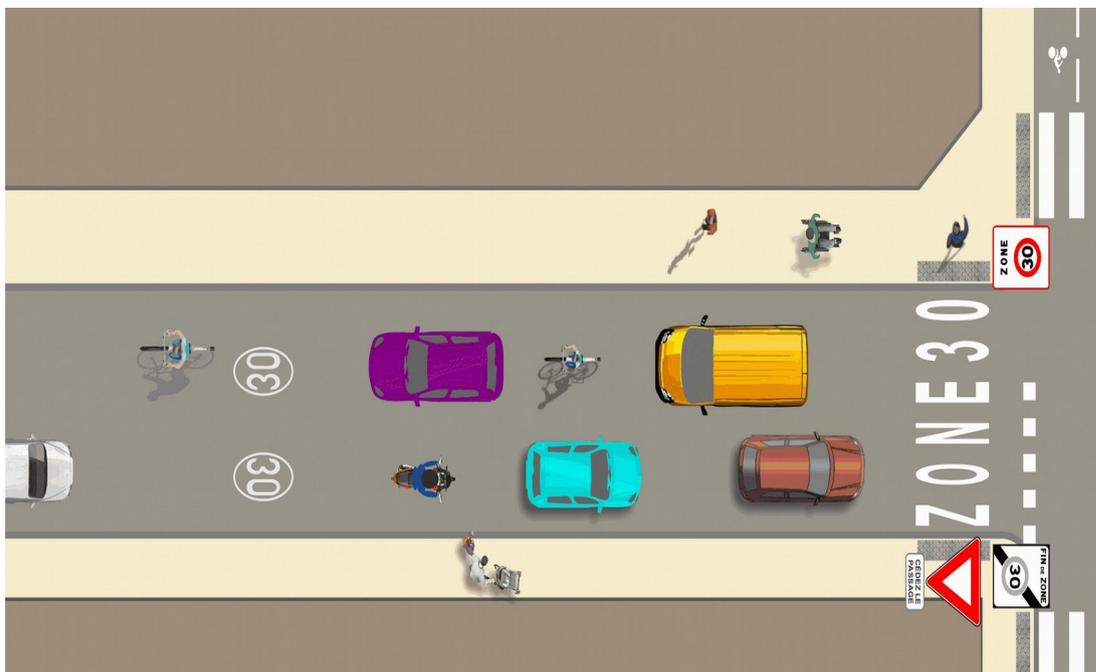
- Améliorer par le marquage la perception des zones apaisées



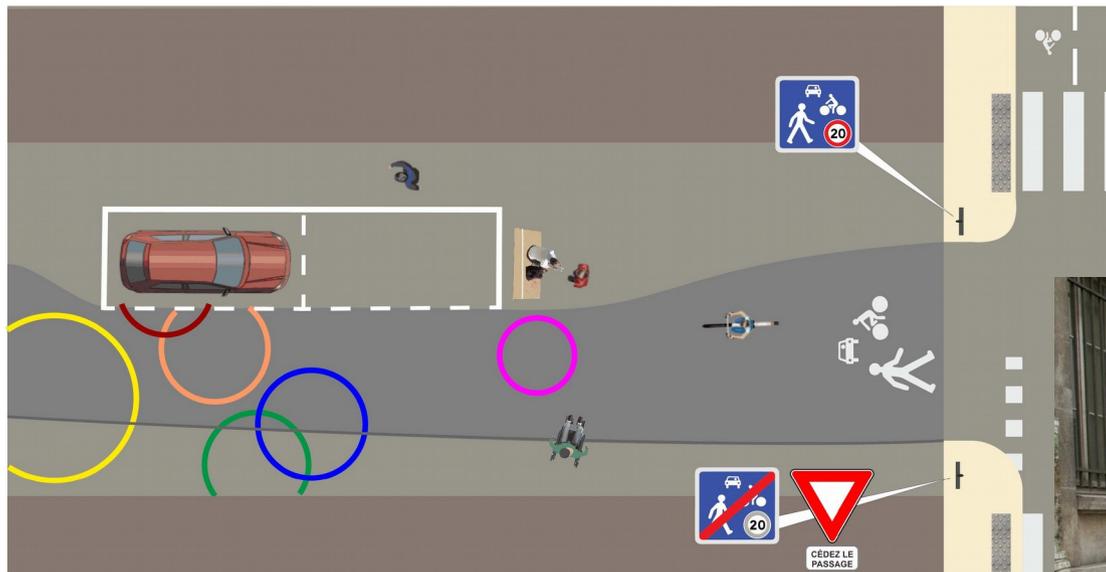
Marquage relatif aux zones de circulation apaisée : la zone 30



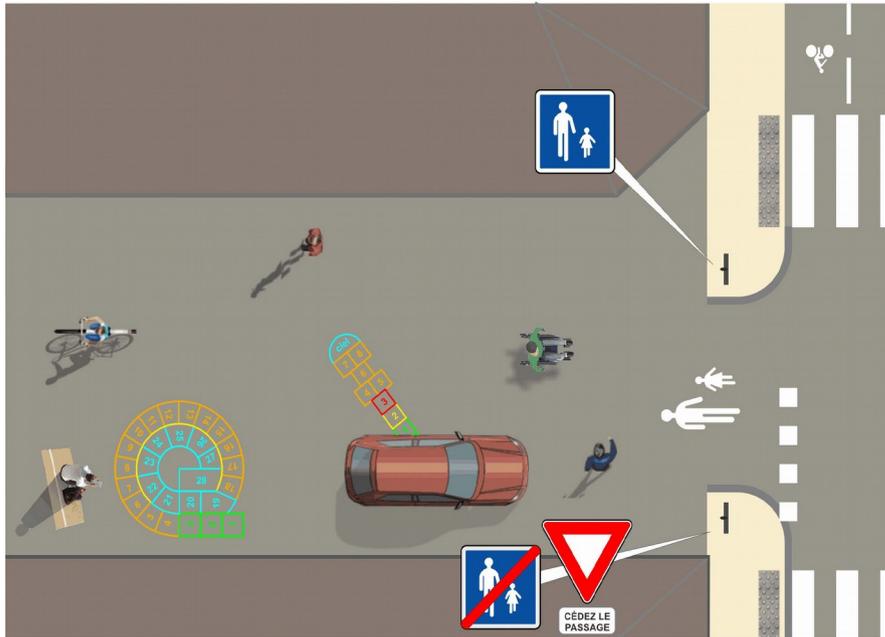
ZONE 30



Marquage relatif aux zones de circulation apaisée : la zone de rencontre



Marquage relatif aux zones de circulation apaisée : l'aire piétonne



Apaisement généralisé de la vitesse en agglomération

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

30

**BIENVENUE
DANS UNE
MÉTROPOLE
APAISÉE**

Une initiative pour mieux partager l'espace public

POUR PARTAGER LA ROUTE,
TRAVERSER LA RUE
EN TOUTE CONFIANCE,
MIEUX CIRCULER À VÉLO.
FACILITER TOUS
LES DÉPLACEMENTS,
ALLER À L'ÉCOLE
TRANQUILLEMENT.

GRENOBLE-ALPES
MÉTROPOLE



Quelques références

Pour en savoir plus sur le PAMA

[Fiches Cerema de présentation du PAMA](#)

[Brèves « code de la route »](#)

Autres sites de références

[Cerema - Rubrique Voirie-Espaces publics](#)

[Une Voirie pour Tous](#)

[CoTITA Centre-Est](#)

[Videos sur le DSC, Cédez-le-passage](#)



Contact pour aller plus loin

Nicolas Merle – Responsable de l'unité Usagers et partage de la voirie (Cerema Centre-Est)
04 74 27 51 31 – nicolas.merle@cerema.fr