



PROMOUVOIR LES MOBILITÉS ACTIVES EN ZONES RURALES ET PÉRIURBAINES : un levier essentiel de promotion de lutte contre la sédentarité et de promotion de la santé environnementale

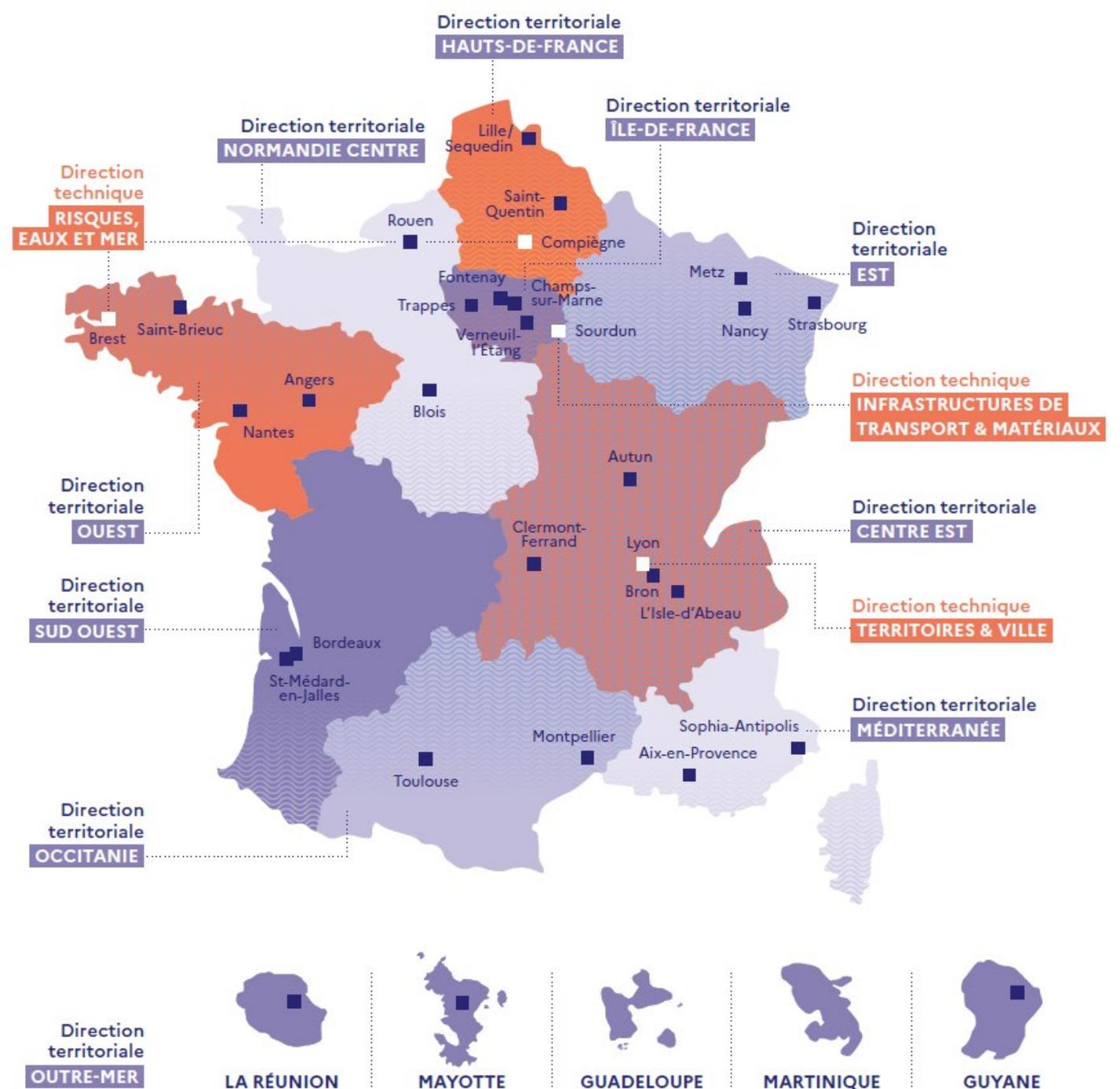
Le Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Le Cerema intervient auprès de l'État, des collectivités et des entreprises pour les aider à réussir le défi de la transition écologique de leur territoire.

6 domaines d'intervention :

- Expertise et d'ingénierie territoriale
- Infrastructures de transport
- Environnement et risques
- Mobilités
- Mer et littoral
- Bâtiment



Zones rurales et périurbaines : de quoi parle-t-on?

Le périurbain c'est quoi ?

- d'un point de vue morphologique, le périurbain désigne une forme urbaine caractérisée par l'éloignement et la discontinuité du bâti vis-à-vis de l'agglomération,
- toute chose qui se situe dans les environs d'une ville, entre rural et ville,
- banlieue d'une métropole



Zones rurales et périurbaines : de quoi parle-t-on?

Le périurbain c'est quoi ?

- d'un point de vue morphologique, le périurbain désigne une forme urbaine caractérisée par l'éloignement et la discontinuité du bâti vis-à-vis de l'agglomération,
- toute chose qui se situe dans les environs d'une ville, entre rural et urbain,
- banlieue d'une métropole,

Conséquences en termes de mobilités :

- volume important du trafic car lien fort avec la ville centre
- vitesses autorisées 70 à 90 km/h
- **dépendance forte à l'automobile,**



Zones rurales et périurbaines : de quoi parle-t-on?

Zone rurale (territoire peu dense) :

- faible densité de population
- rase campagne mais aussi villages et bourgs



Zones rurales et périurbaines : de quoi parle-t-on?

Zone rurale (territoire peu dense) :

- Faible densité de population
- Rase campagne mais aussi villages et bourgs

Conséquences en termes de mobilités :

- Trafic très variable suivant le type de route
- Vitesses autorisées RC : majoritairement 80/90 km/h
- Traversées de bourgs (vitesses 50, 30 km/h ...)
- **Dépendance forte à l'automobile,**



Comment se déplace-t-on en milieu peu dense

En milieu urbain on estime à + de 70% la part des déplacements de moins de 5 kilomètres



En milieu rural, 55 % des déplacements font moins de 5 kilomètres, 43% en milieu péri-urbain



60% des déplacements compris entre 1 et 3 km sont réalisés en voiture

Comment se déplace-t-on en milieu peu dense

Parts modales :

La marche

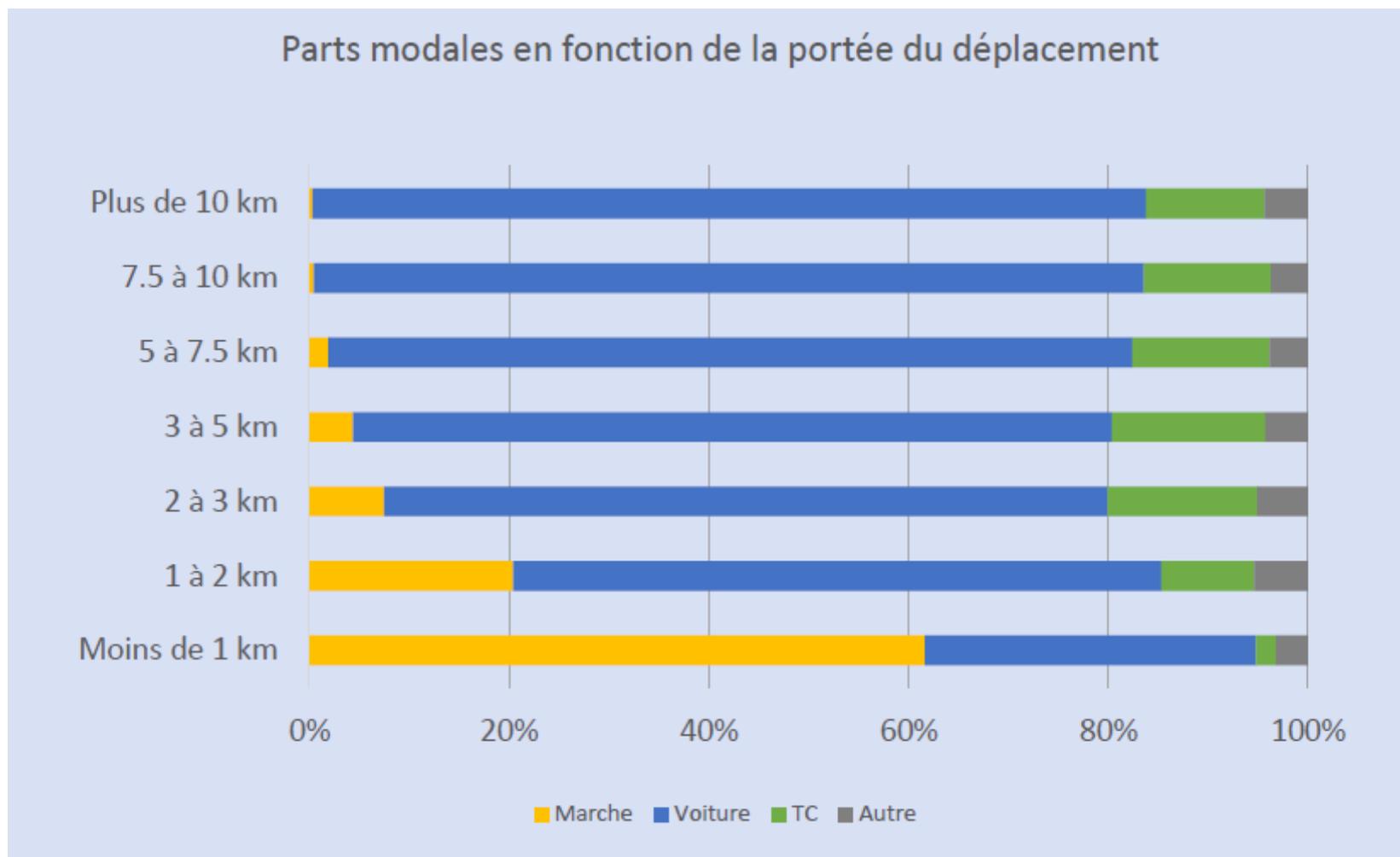
- Rural : 12,7%
- Agglo < 20 000 hab : 18,9%
- Agglo entre 20 000 et 100 000 hab : 25,5%
- Agglo > 100 000 (hors paris) : 25,9%

Le vélo

- Objectif du plan vélo national **12%** de part modale en 2030
- Moyenne nationale : de l'ordre de **3%**
- Quelques villes entre 5 et 15%



Comment se déplace-t-on en milieu peu dense



QUELS LEVIERS ? (pour développer les mobilités actives)

SÉCURISER



- **Planifier** (schéma cyclable)
- **Aménager** (aménagements séparatifs ou en cohabitation)
- **Stationner des vélos**

ACCOMPAGNER AU CHANGEMENT DE PRATIQUE



- **Communiquer**
- **Eduquer (SRV) ***
- **Inciter (FMD) ****
- **Plan mobilité employeur**
- **Management mobilité**

(*) *Savoir Rouler à Vélo*
(**) *Forfait Mobilité Durable*

DÉVELOPPER DES SERVICES



- **Aide à l'achat**
- **Location** (courte, moyenne, longue durée)
- **Réseau vélocistes** (vente et réparation)

Comment aménager pour les modes actifs?

Deux grands principes :

Cohabitation des modes sur le même espace



Espaces séparatifs



Comment aménager pour les modes actifs?

Deux grands principes :

Cohabitation des modes sur le même espace



Espaces séparatifs



Développer la cohabitation entre les modes

Cohabitation avec les modes motorisés : les 3 critères principaux à considérer



le volume de trafic motorisé



**la vitesse réellement pratiquée par
les automobilistes**



le trafic vélo

Développer la cohabitation entre les modes

Cohabitation avec les modes motorisés : Les 3 critères principaux à considérer

Agir sur la vitesse



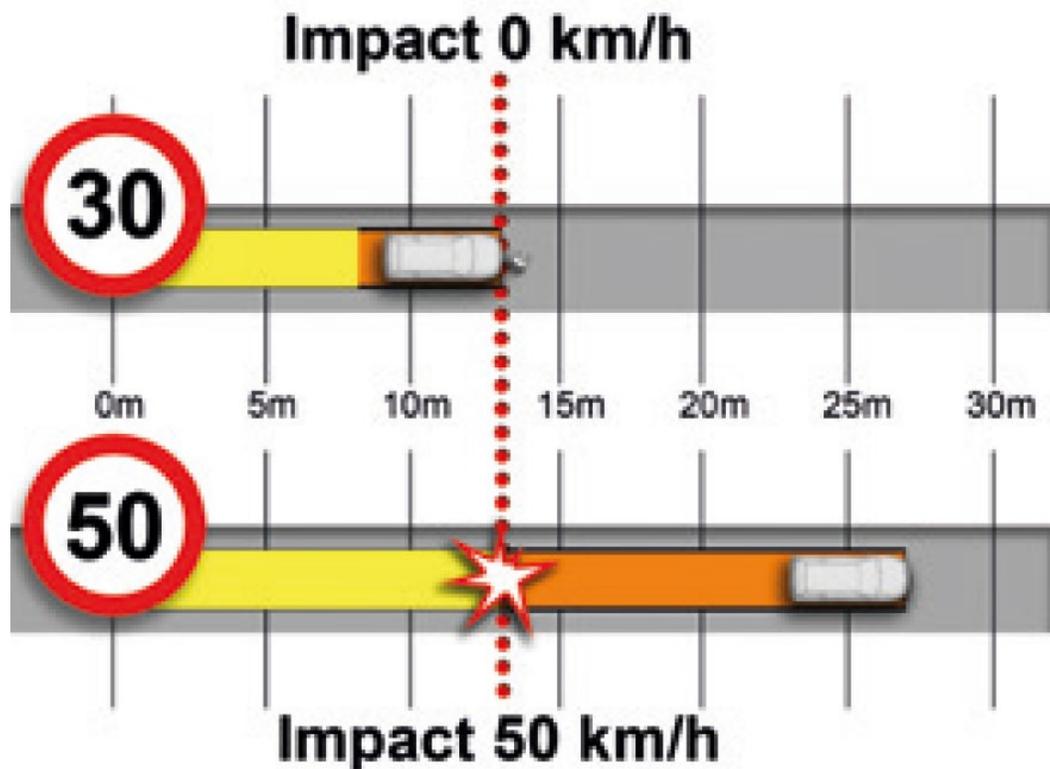
Développer la cohabitation entre les modes

Généraliser les zones de circulation apaisée et le partage de la voirie



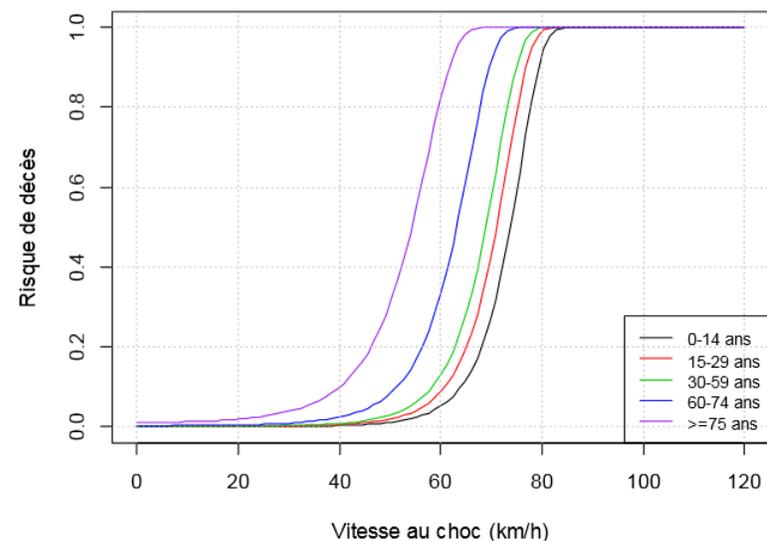
Apaiser la circulation en ville, pourquoi?

1- enjeu de sécurité



Probabilité d'être tué pour un piéton heurté par un VL en choc frontal / Vitesse au choc

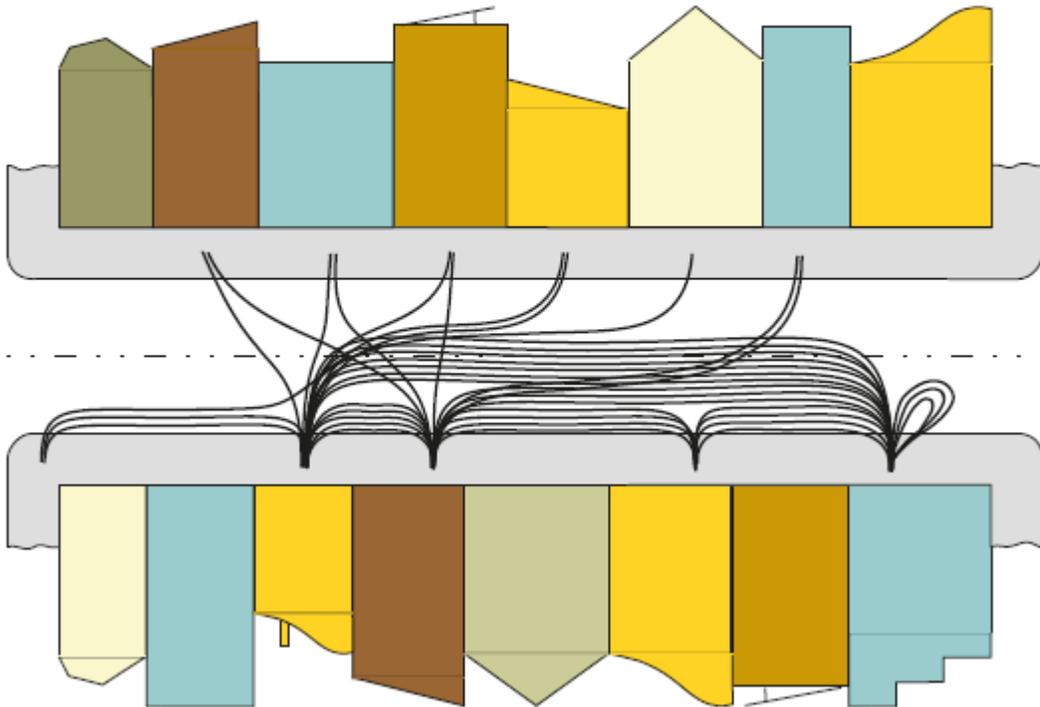
➤ Modèle Cloglog, avec carré de la vitesse, selon l'âge



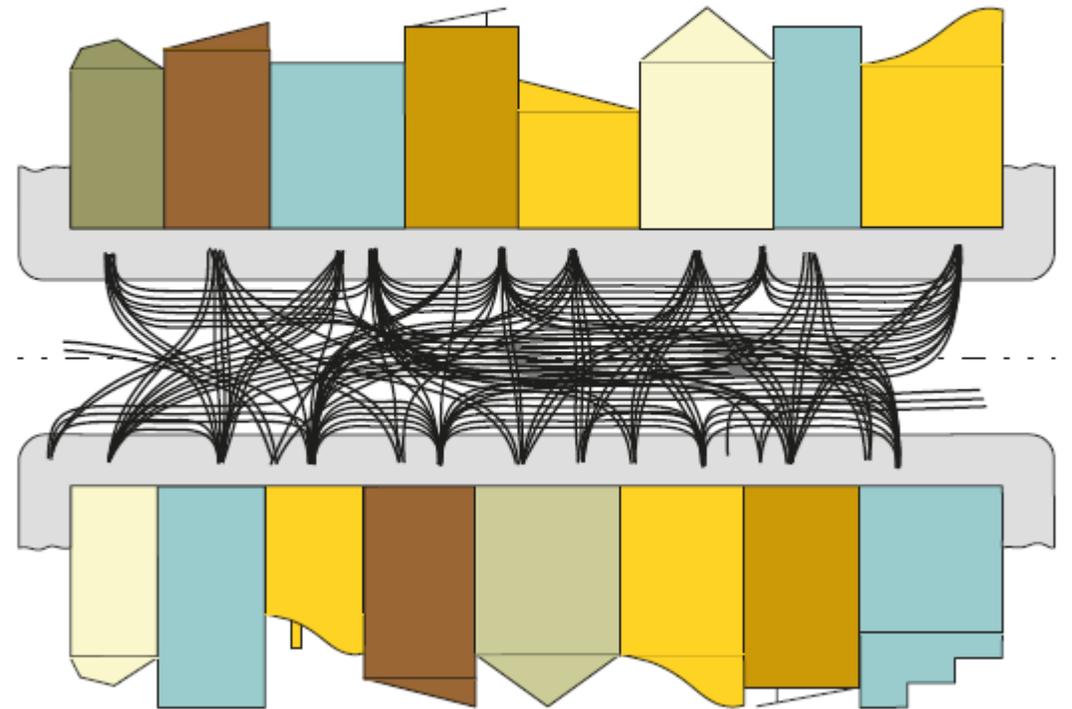
Apaiser la circulation en ville, pourquoi?

2 – enjeu de convivialité

Trafic élevé : maximum de 900 véh/h en heure de pointe - vitesses mesurées entre 50 et 80 km/h



Trafic léger : maximum de 200 véh/h en heure de pointe - vitesses mesurées entre 15 et 55 km/h



- 3 x plus d' amis
- Relations équivalentes de l'autre côté de la rue
- Résident + longtemps

Apaiser la circulation en ville, pourquoi?

3 - enjeu de bien-être

En zone de rencontre

51 %

des habitants déclarent s'attarder dans l'espace public.*

Dans une rue à 50 km/h

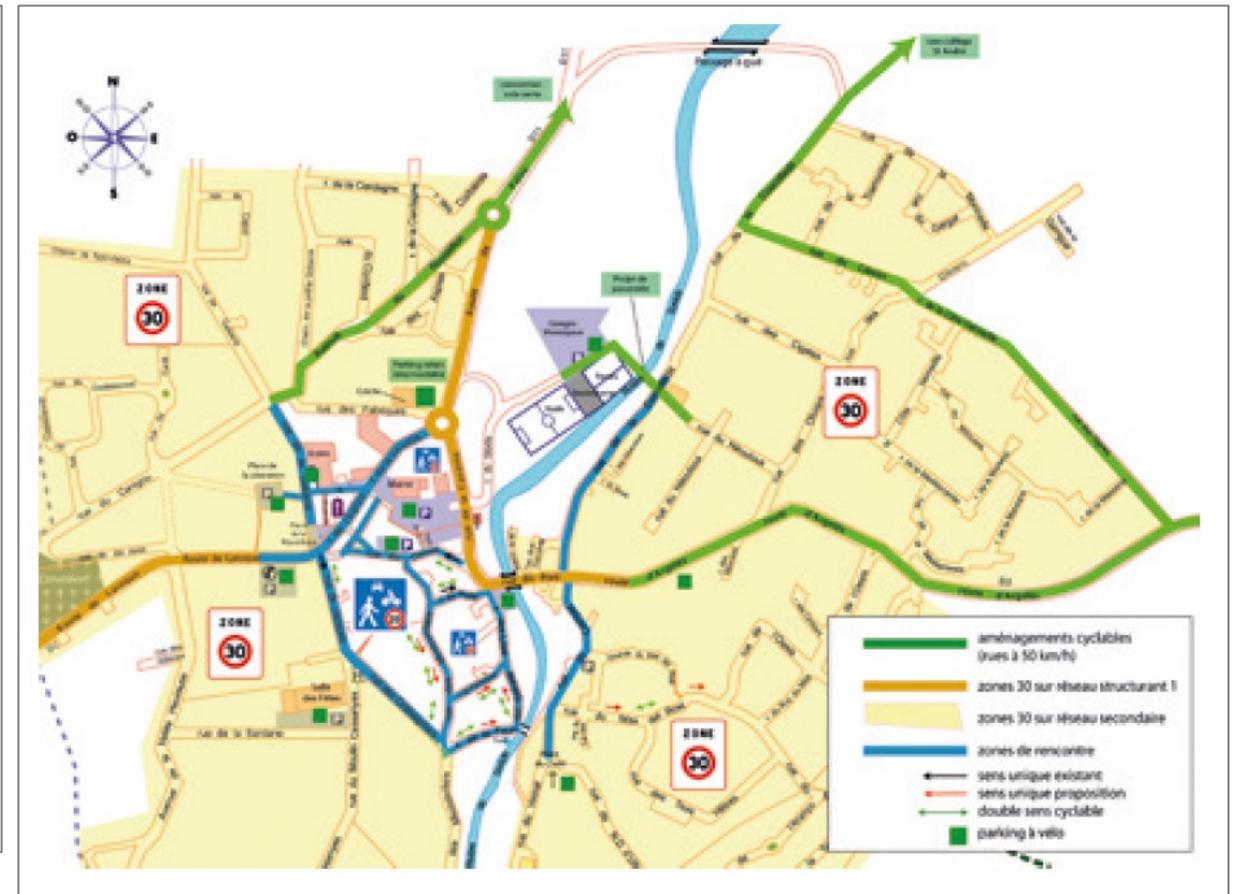
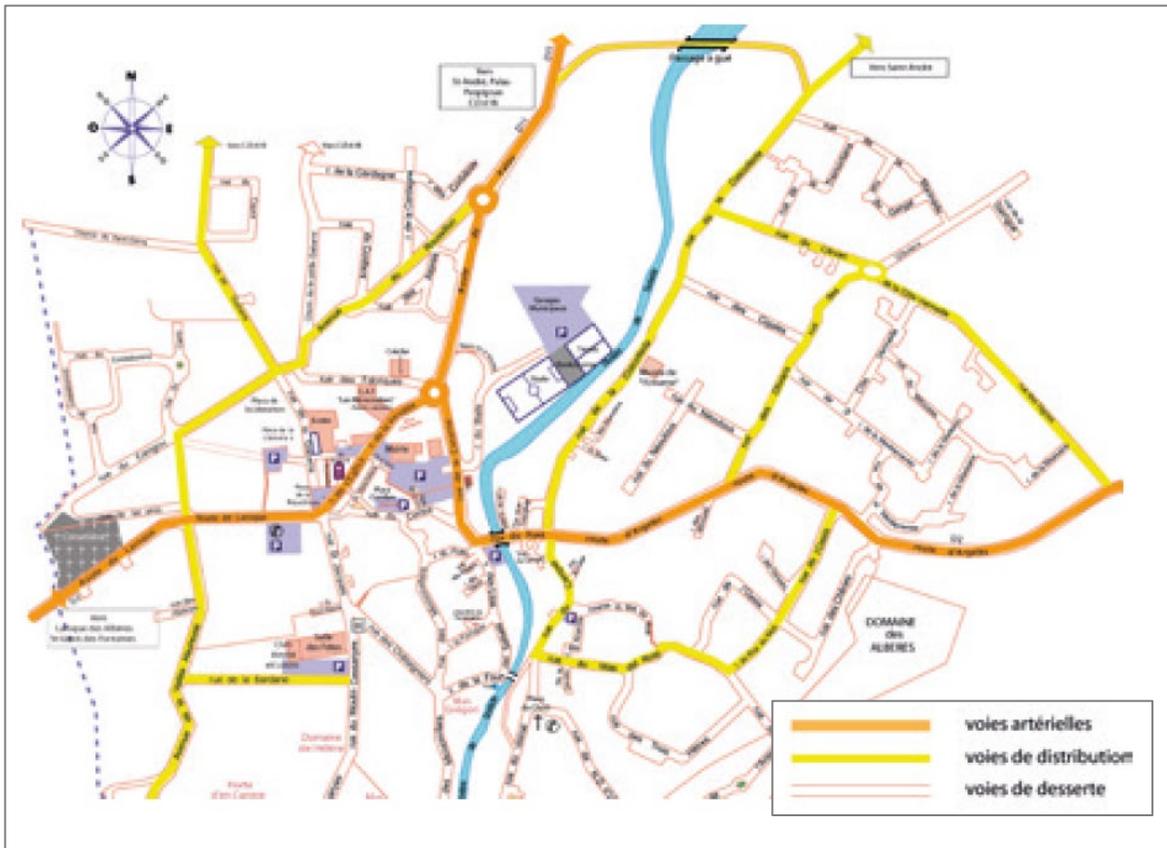
24 %

des habitants déclarent s'attarder dans l'espace public.*



La vie riveraine déborde sur l'espace public et se rend visible.

Nécessaire planification des zones de circulation apaisée



Nécessaire planification des zones de circulation apaisée



► Répartition que l'on retrouve dans de nombreuses agglomérations qui n'ont pas encore travaillé sur la hiérarchisation et la modération de leur réseau.

Modération actuelle : répartition courante des statuts de voirie, des vitesses limites



► Répartition que l'on retrouve dans les agglomérations ayant déjà engagé une réflexion.

Modération future : répartition possible des statuts de voirie, des vitesses limites

La zone 30



La zone de rencontre



L'aire piétonne

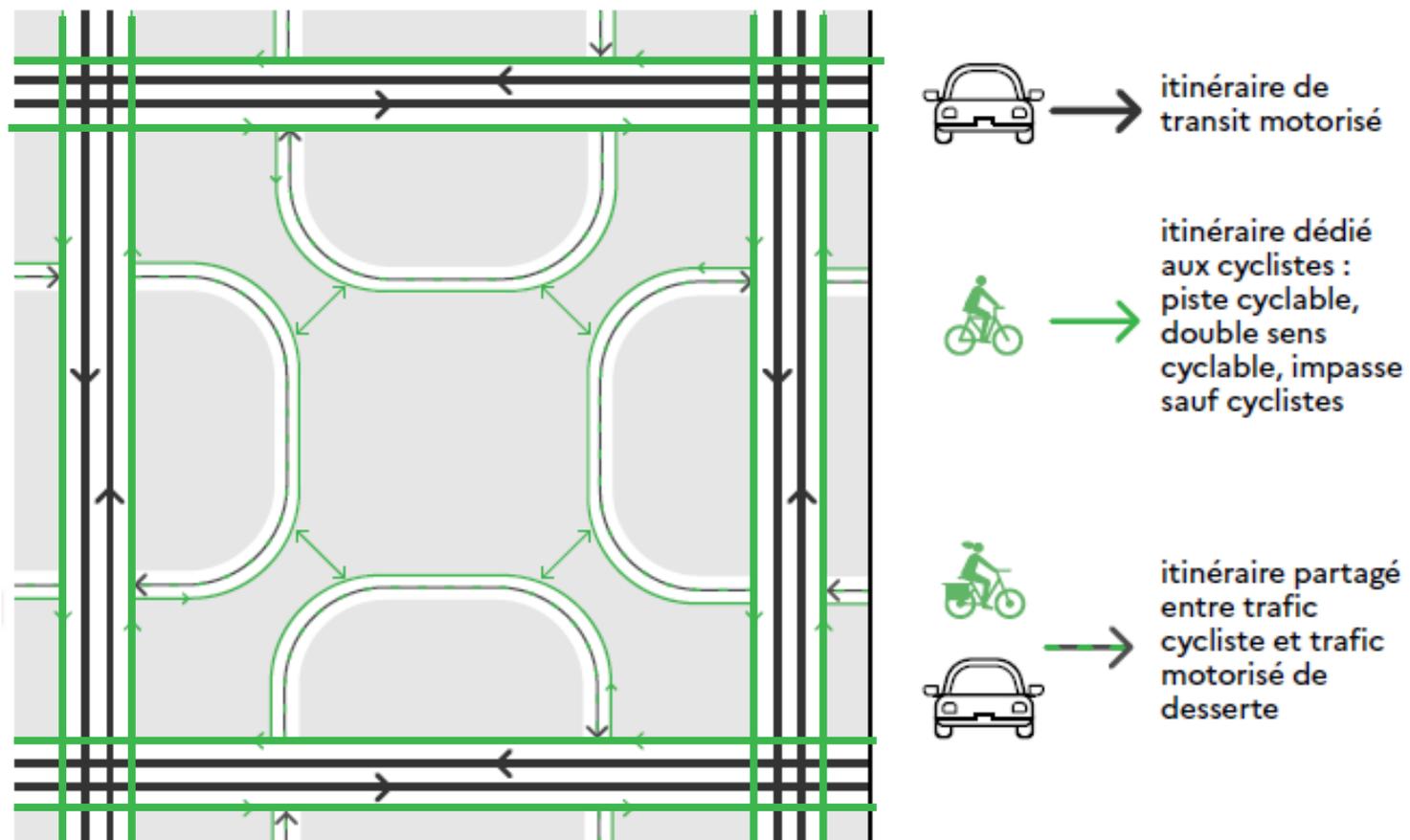


Le double-sens cyclable

OBLIGATION de généraliser le double-sens cyclable en zone de circulation apaisée



Concevoir un plan de circulation favorable au vélo

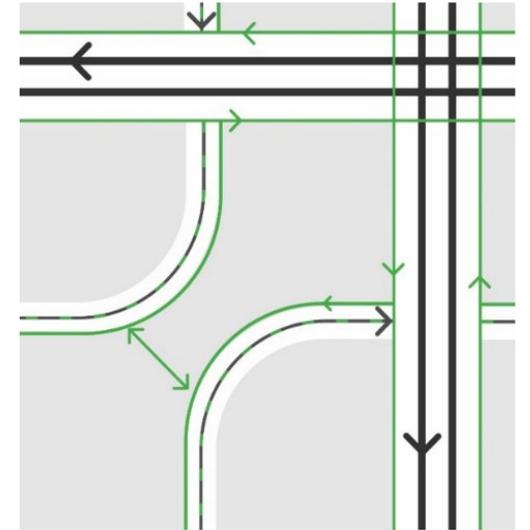


Le schéma ci-dessus illustre les grands principes d'un plan de circulation favorable au vélo, aux piétons et à la vie locale :

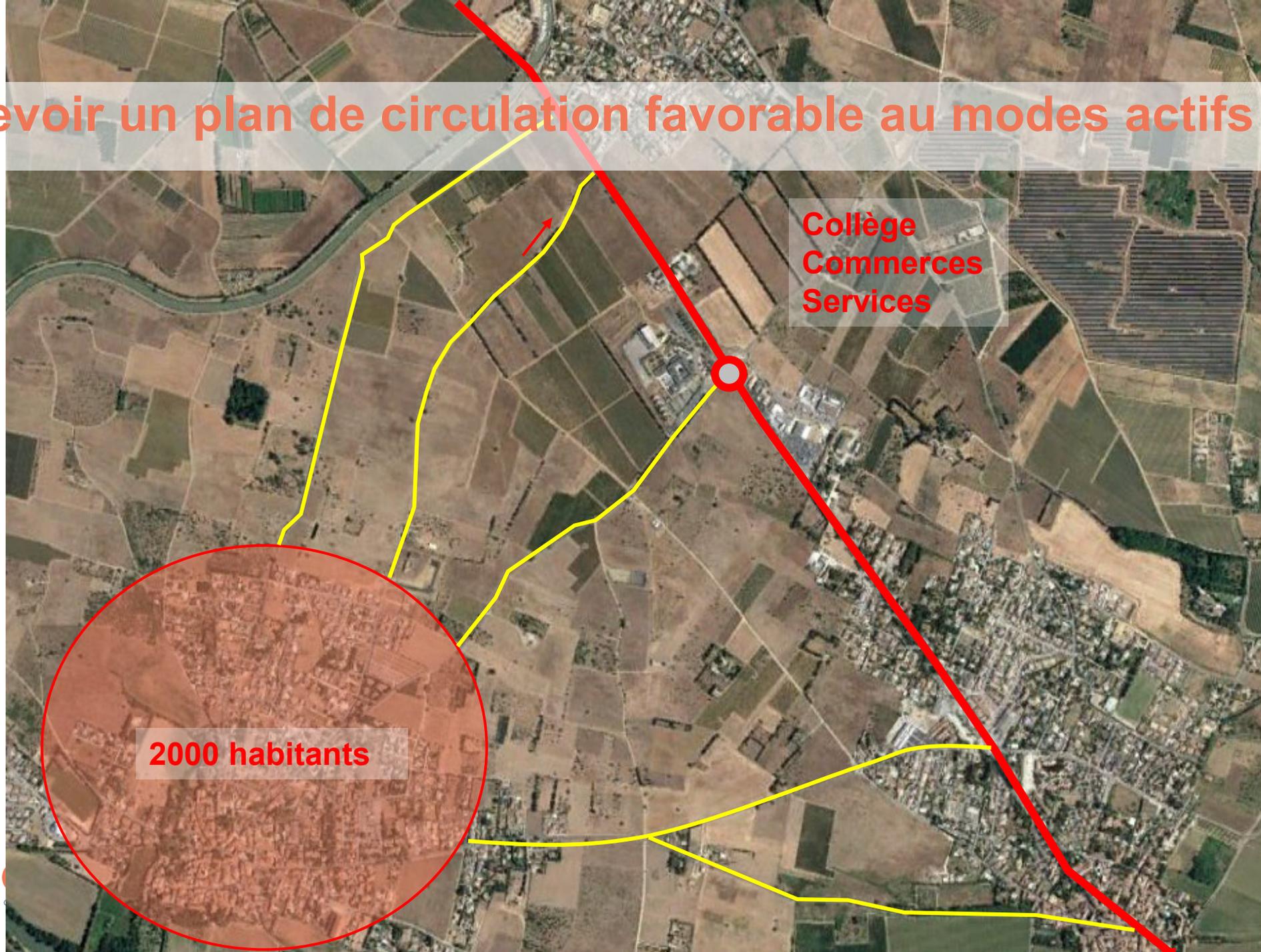
- le transit motorisé est réservé à quelques axes pourvus d'aménagements cyclables séparatifs ;
- la desserte motorisée se fait dans des rues apaisées, à double-sens cyclable ;
- le maillage poursuit un objectif de porosité exclusivement pour les modes actifs.

Concevoir un plan de circulation favorable au modes actifs

Filtre modal

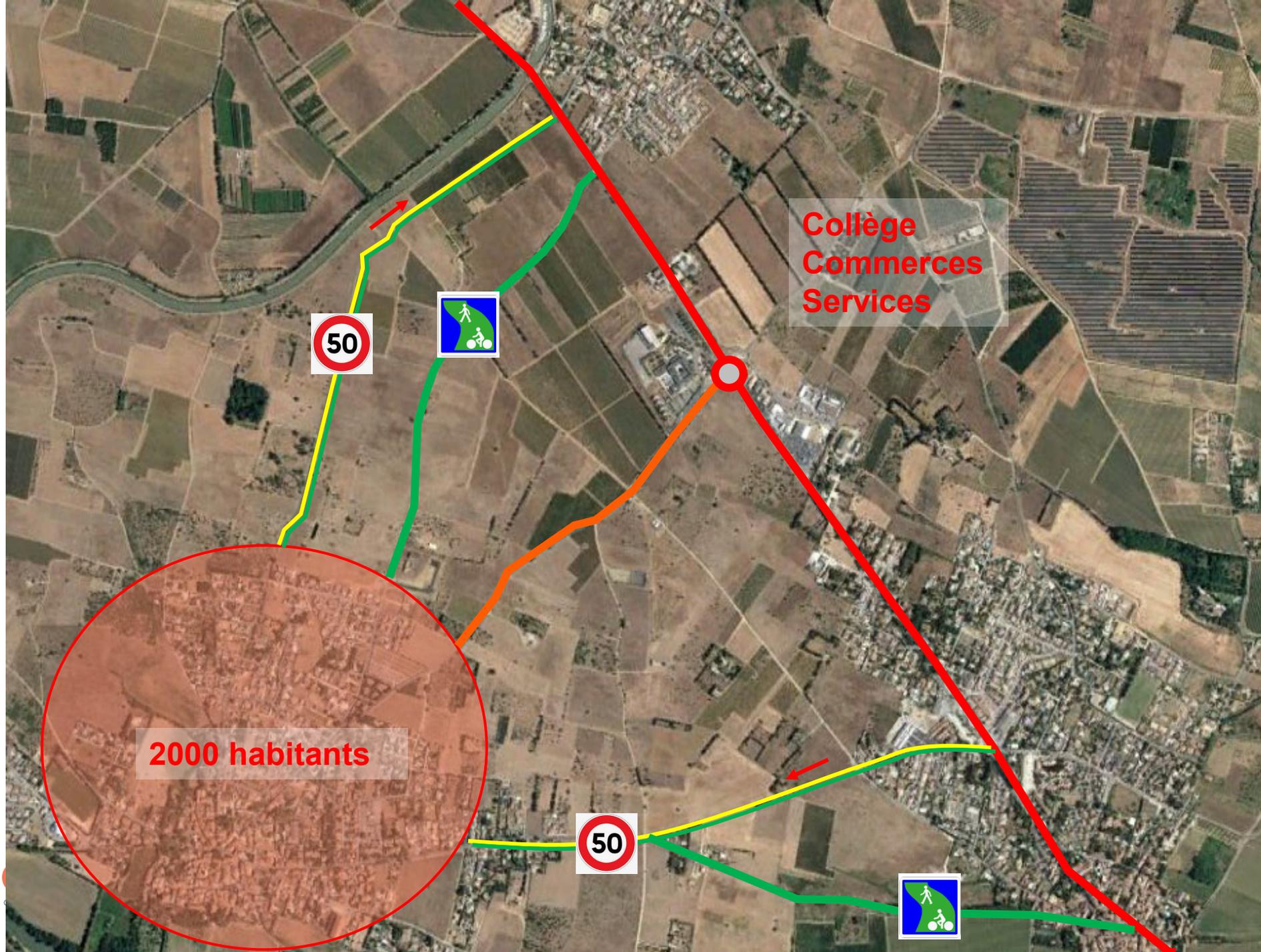


Concevoir un plan de circulation favorable au modes actifs

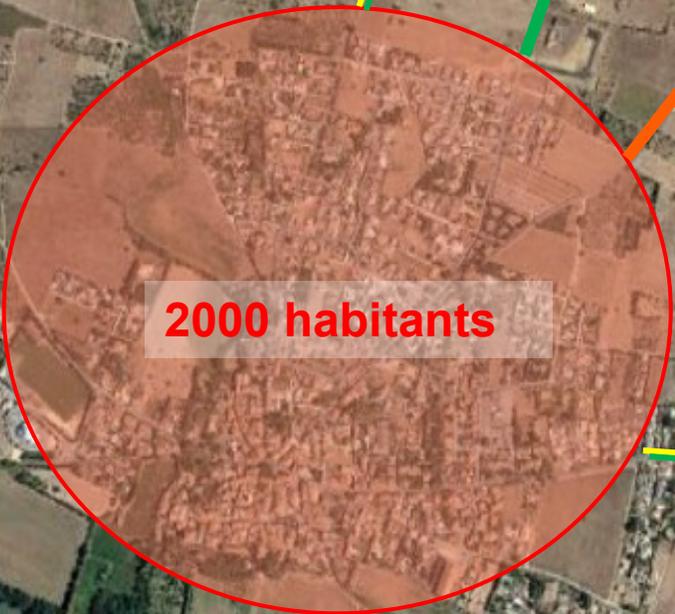


Collège
Commerces
Services

2000 habitants



Collège
Commerces
Services



2000 habitants



Concevoir un plan de circulation favorable au modes actifs

Filtre modal



Développer la cohabitation entre les modes

Les routes à faible trafic

- Trafic < 1000 véhicules / jour
- Pas de signalisation spécifique
- Jalonnement



Comment aménager pour les modes actifs?

Deux grands principes :

Cohabitation des modes sur le même espace



Espaces séparatifs



Développer les aménagements séparatifs

Les voies vertes

La voie verte est 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.

- Voies ferrées déclassées, chemins forestiers, traversées de parcs, chemins de halage...
- Largeur variable entre 3 m et 5 m
- Vigilance sur densité d'usages piétons/cycliste
- **Nouveau décret voie verte du 22 avril 2022**, il permet à l'autorité détentrice du pouvoir de police d'autoriser également par dérogation certains véhicules motorisés à y circuler pour accéder aux terrains riverains

[décret n° 2022-635 du 22 avril 2022](#)



Panneaux C115 et C116



C115 + M4y

Développer les aménagements séparatifs

Les pistes cyclables

Pistes bidirectionnelles

- mini 3m
- 3,50m à 4 m en fonction du trafic attendu

Piste unidirectionnelle

- mini 2 m à 2,50 m



Développer les aménagements séparatifs

Les pistes cyclables

Pistes bidirectionnelles

- mini 3m
- 3,50m à 4 m en fonction du trafic attendu

Piste unidirectionnelle

- mini 2 m à 2,50 m



Développer les aménagements séparatifs

Les bandes cyclables

Largeur préconisée :

- De 1,5m à 2 m hors marquage
- Domaine d'emploi :
 - Trafic max **6000** véh/j si vitesse 50 km/h
 - Trafic max **4000** véh/j si vitesse 70/80 km/h



Développer les aménagements séparatifs

La chaussée à voie centrale banalisée

La **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**.



Développer les aménagements séparatifs

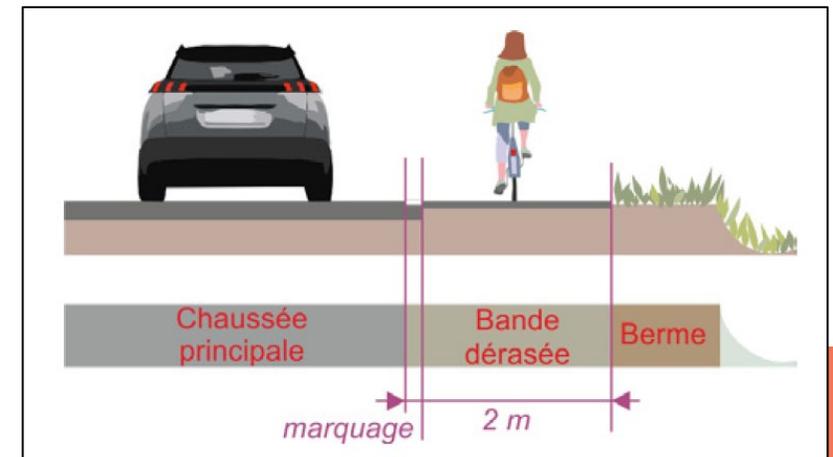
La chaussée à voie centrale banalisée



Développer les aménagements séparatifs

L'accotements revêtu

- Zone de récupération d'urgence de tous les véhicules
- Surlargeur revêtue >> largeur de 2 m recommandée
- Bande de rive classique (T2 3u)
- Pas signalisation (piste cyclable)



Soigner les carrefours

Les 7 règles d'or d'un carrefour cyclable

1. assurer la **visibilité réciproque** des usagers
2. réduire la **vitesse** des véhicules
3. rendre le carrefour **lisible**
4. préserver la **continuité** de l'itinéraire
5. offrir des **trajectoires les plus efficaces** possibles aux cyclistes
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

Focus sur le schéma directeur des aménagement cyclables (SDAC) de la communauté de communes de Conflent Canigò

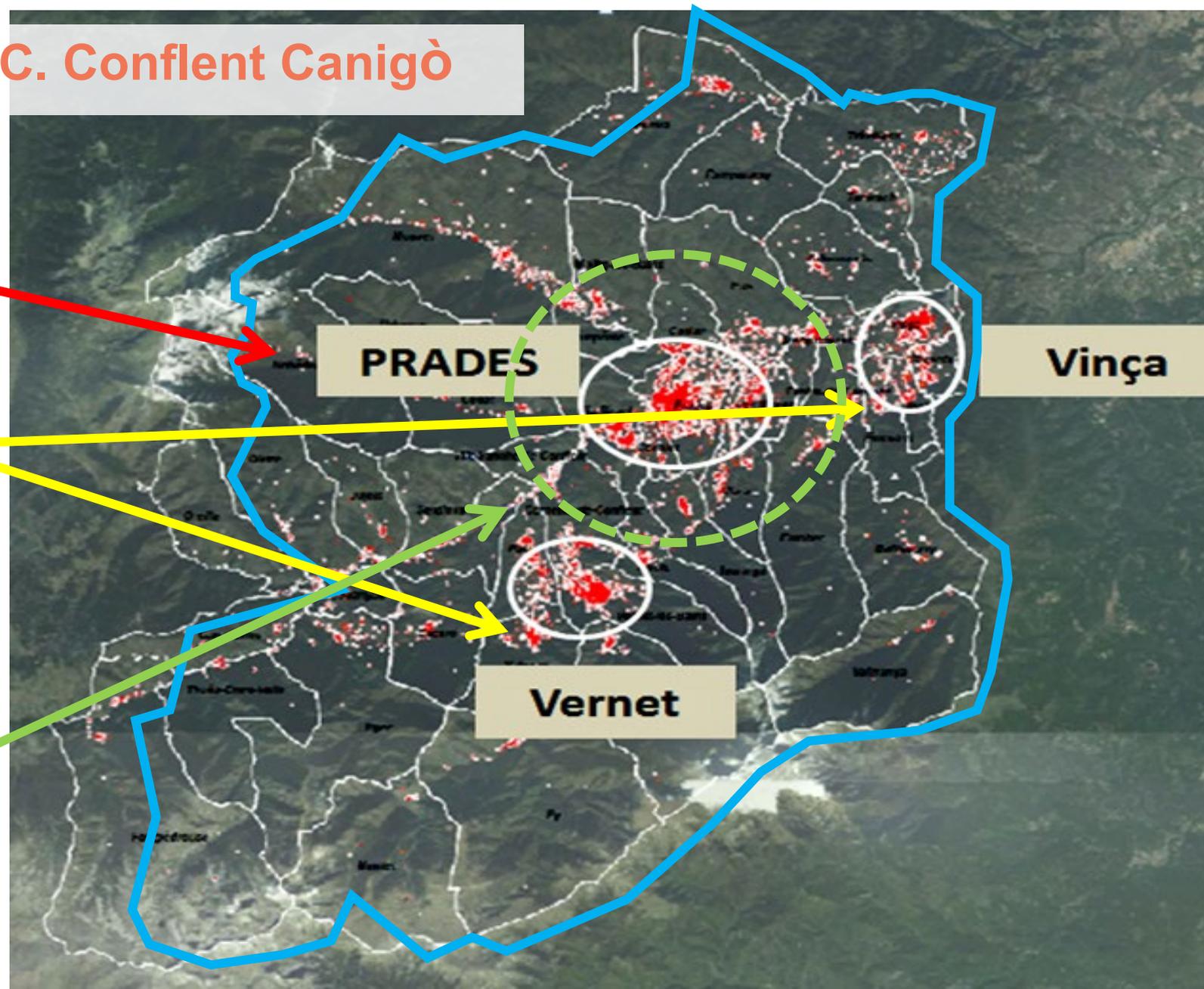


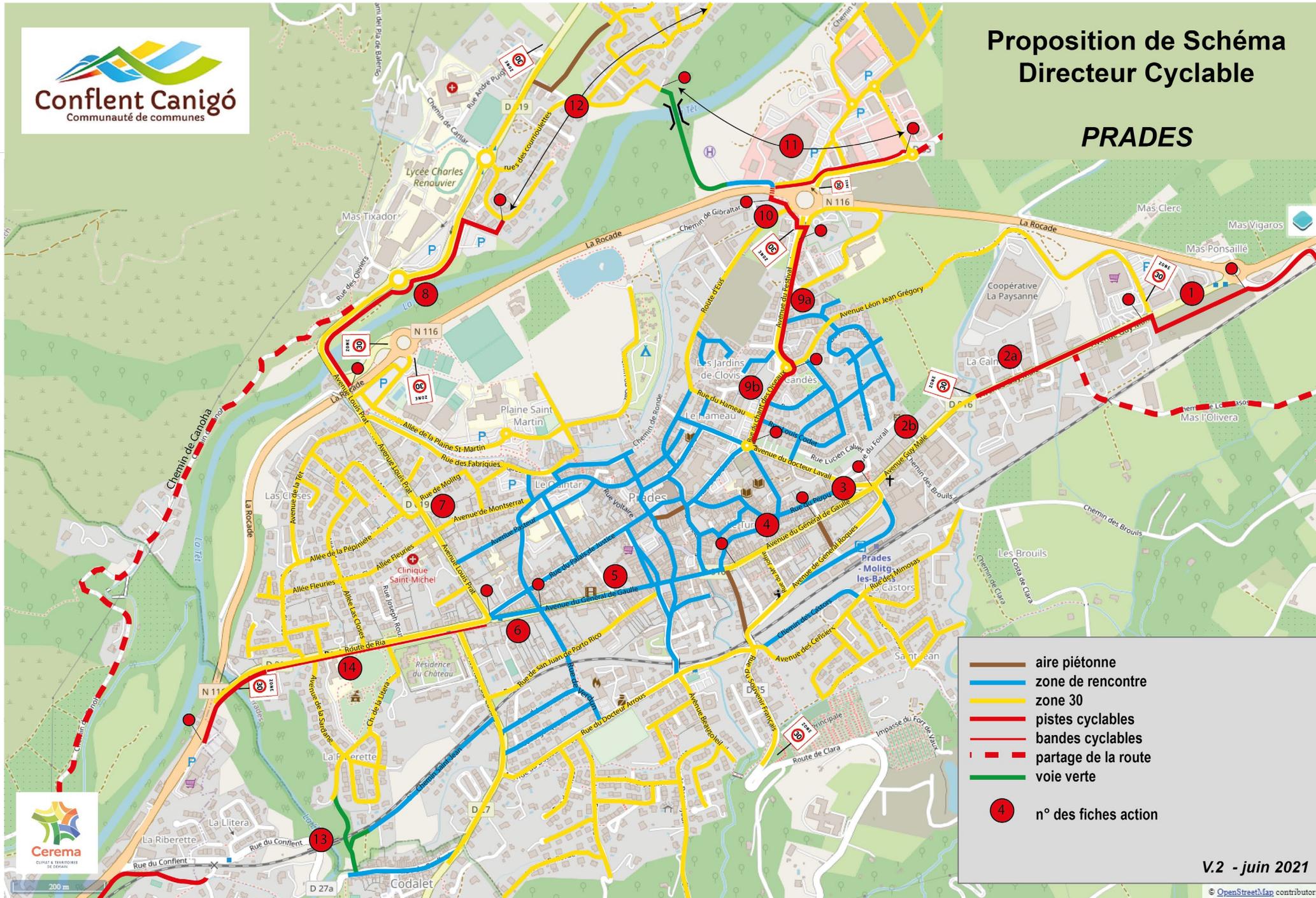
Schéma cyclable de la C.C. Conflent Canigò

Étape N° 1 :
Prades = 6500
hab.

Étape N° 2 et 3 : démarche //
sur les autres pôles urbains
– Vinça + Vernet

Étape N° 4 : villages du
bassin de Prades à plus
de 4 km





- aire piétonne
- zone de rencontre
- zone 30
- pistes cyclables
- bandes cyclables
- partage de la route
- voie verte

4 n° des fiches action

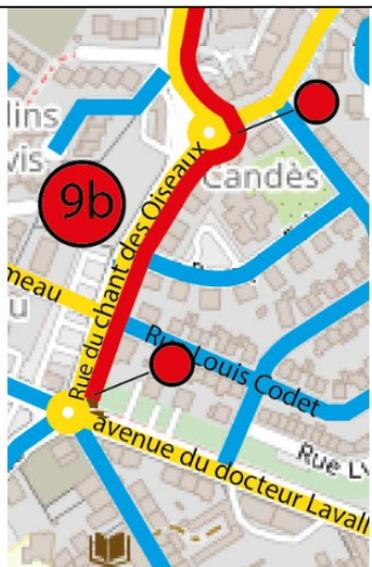
ijklj

Schéma cyclable de la C.C. Conflent Canigò

FICHES ACTION

FICHE ACTION N° P9b

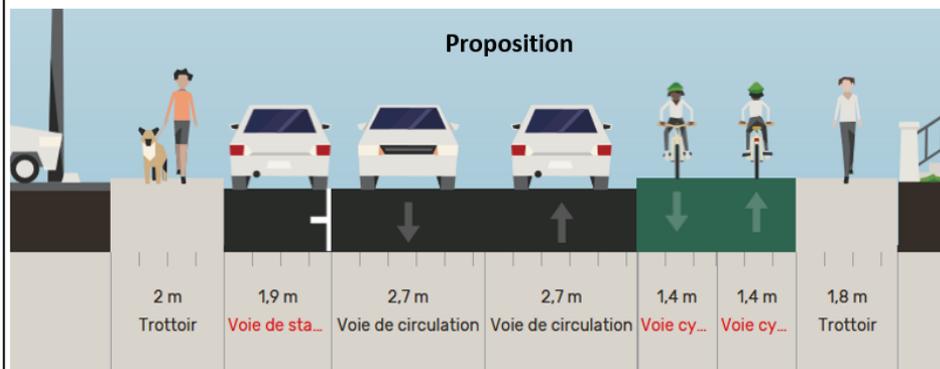
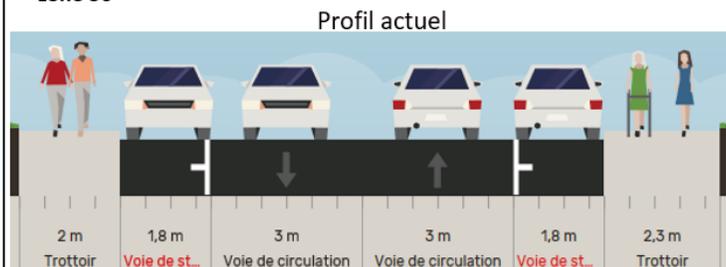
avenue du chant des oiseaux
zone 30



37

FICHE ACTION N° P9b

avenue du chant des oiseaux
zone 30



Le profil de l'avenue du Chant des Oiseaux permet une cohabitation sereine entre voitures et vélos dans la zone 30. La modification du profil est nécessaire pour apaiser réellement les vitesses. Les trottoirs seront élargis ainsi que les stationnements. La voie est proposée à 5,50 m de large.

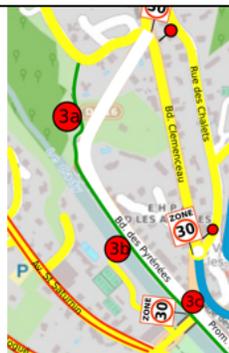
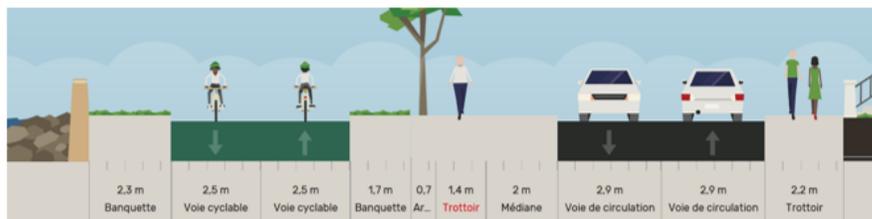
ESTIMATION

Aménagement	Longueur	Cout unit. /ml	Coût (€ ht)
Piste bidirectionnelle	200,00 m ²	300,00	60 000,00

Schéma cyclable de la C.C. Conflent Canigò

FICHE ACTION N° 3B

Voie verte – Boulevard des Pyrénées



L'espace se trouvant entre le Cady et la voirie permet de proposer la mise en place d'une voie verte.

Pour relier le square et la partie basse où se trouvera la voie verte, un cheminement en pente douce devra être travaillé entre le cours d'eau et la chaussée car la pente topographique se présente comme trop raide en son état. La même logique devra être appliquée à l'extrémité de la voie verte afin de remonter au niveau du pont Noqueres.

Schéma cyclable de la C.C. Conflent Canigò

FICHES ACTION Liaisons interurbaines : 14 sections

FICHE ACTION N° LI.5 : PRADES – MARQUIXANES (S4, S5)

Des acquisitions foncières sur des parcelles agricoles devront impérativement être réalisées pour les sections 1, 3, 5, 7 et 9 en site propre dans le cadre d'un dossier de DUP si nécessaire.

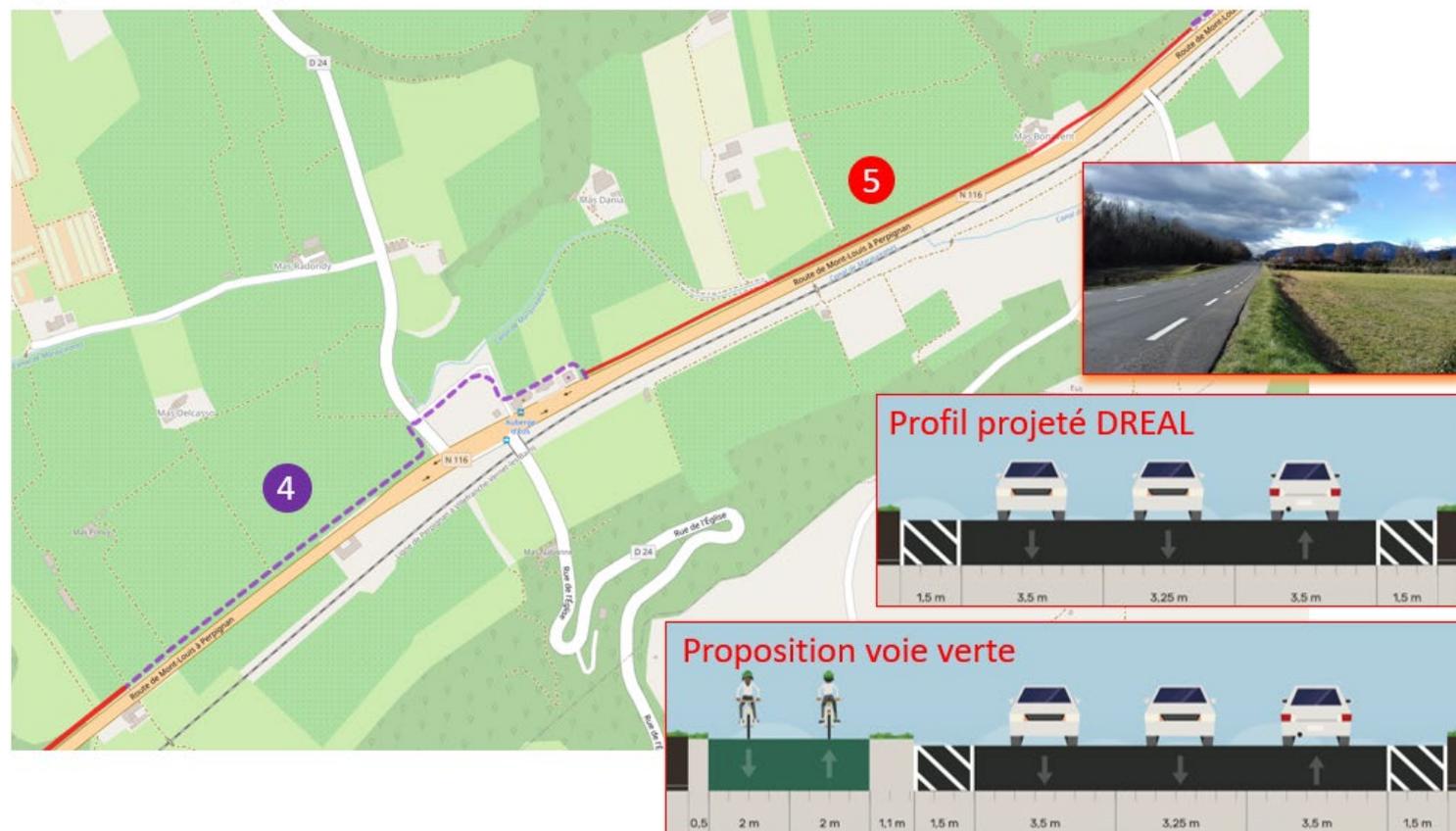
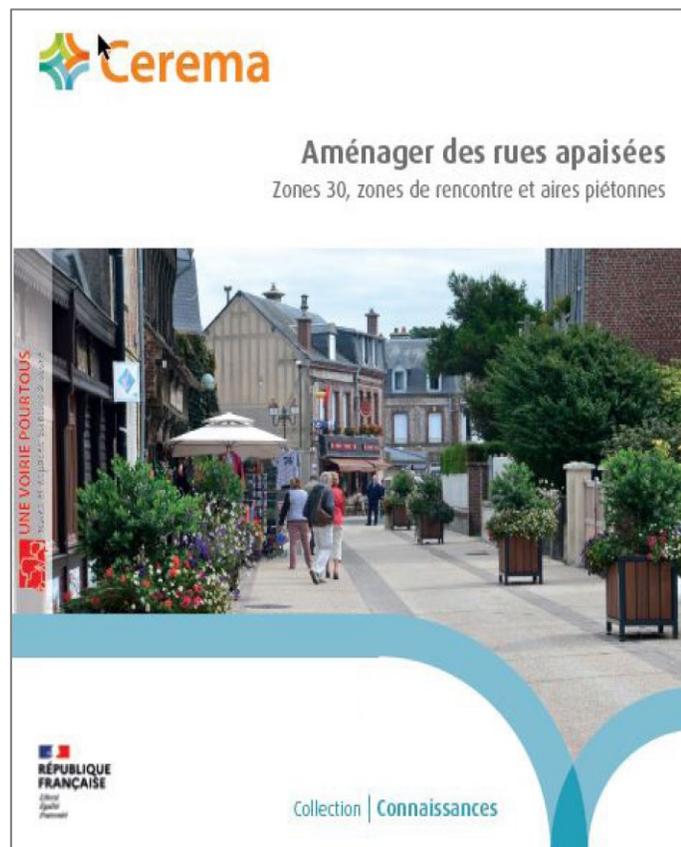


Schéma cyclable de la C.C. Conflent Canigò



Ouvrages de référence



Lien vers nos documents de référence

<https://doc.cerema.fr/>

100% ressources, 100% Cerema

Le Cerema sur le web

Nous contacter

Se connecter

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Plateforme documentaire

Thématiques

Produits

Veilles

A propos

NOUVELLE ÉDITION

Le schéma directeur des aménagements cyclables. Planifier un réseau cyclable complet, continu et attractif

Cet ouvrage propose une méthodologie pour mettre en oeuvre le schéma directeur des aménagements cyclables (SDAC) tout en examinant les obligations légales.

DÉCOUVRIR

Partout

Tapez votre recherche

RECHERCHE AVANCÉE

The image shows a screenshot of the Cerema document platform website. At the top, there is a navigation bar with a logo for '100% ressources, 100% Cerema', a globe icon for 'Le Cerema sur le web', an envelope icon for 'Nous contacter', and a user icon for 'Se connecter'. Below this is a header section with the French Republic logo and 'Liberté Égalité Fraternité', the Cerema logo 'CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN', and the title 'Plateforme documentaire'. To the right of the title are navigation links: 'Thématiques', 'Produits', 'Veilles', and 'A propos'. The main content area features a large banner for a new edition of a document titled 'Le schéma directeur des aménagements cyclables. Planifier un réseau cyclable complet, continu et attractif'. The banner includes a description: 'Cet ouvrage propose une méthodologie pour mettre en oeuvre le schéma directeur des aménagements cyclables (SDAC) tout en examinant les obligations légales.' and a 'DÉCOUVRIR' button with a right arrow. To the right of the text is a 3D rendering of the document cover, which shows a group of people cycling on a path. Below the banner is a search bar with a dropdown menu set to 'Partout', a search input field containing 'Tapez votre recherche', a search icon, and a link to '+ RECHERCHE AVANCÉE'.



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Merci de votre attention

Jérôme Cassagnes

jerome.cassagnes@cerema.fr