



## → LES ACTEURS POUVANT VOUS ACCOMPAGNER DANS LA DÉMARCHE

- **Direction Départementale des Territoires**  
DDT Ardennes : 03 24 37 51 17  
DDT Aube : 03 25 71 18 00  
DDT Marne : 03 26 70 80 00  
DDT Haute-Marne : 03 25 30 79 79
- **Région Grand Est** Site de Châlons  
5rue de Jéricho - Châlons-en-Champagne - 03 26 70 31 31  
► [www.grandest.fr](http://www.grandest.fr)
- **DREAL** Service Transport - Pôle Mobilité  
14 rue du Bataillon de Marche n°24 - 67070 Strasbourg  
03 88 13 05 00  
► [www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr](http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr)
- **ADEME** 116 avenue de Paris - 51000 Châlons-en-Champagne  
03 26 69 20 96  
► [www.grand-est.ademe.fr](http://www.grand-est.ademe.fr)

## → LA RÉGLEMENTATION

- *La Loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (août 2015)* permet l'élaboration d'un plan de mobilité rurale, avec l'objectif de veiller à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules et les modes de déplacements non motorisés. Ce document permet de mettre au cœur de l'action publique des mesures en faveur des cyclistes et des piétons.
- *La Loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010* introduit l'obligation de mettre en place, dans les nouveaux logements, un parc de stationnement vélo sécurisé.

## → LES DOCUMENTS D'URBANISME

- Le schéma directeur vélo ou cyclable s'inscrit dans le PDU, afin de favoriser le report de la voiture sur les modes doux. La réalisation de ce schéma se fait avec l'aide de différents services comme l'État et l'ADEME. Il vise à cartographier les pistes déjà existantes, et met en évidence les actions à mener. C'est un document cadre à long terme sur la politique cyclable, qui contribue à promouvoir de manière concertée l'usage du vélo. Ce schéma comporte trois phases :
  - Le diagnostic
  - L'élaboration d'un plan d'actions et la rédaction du schéma
  - L'approbation du schéma

## → POUR ALLER PLUS LOIN

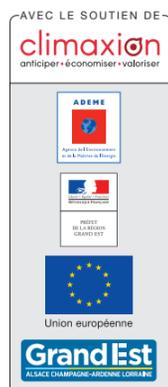
- *Fiche de la Boîte à outils urbanisme durable* ARCAD  
**Densification, Vacance, Dent Creuse**
- *Fiche de la Boîte à outils urbanisme durable* ARCAD  
**Comment organiser les déplacements doux ?**
- *Certu Vélo Aménagements - fiches 01-02-04-05-07-09-10-11-12-23-26-27-28-29-31-33-34-35*
- *Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain juillet 2007 - Etd Entreprises Territoires et Développement*
- *Pratiques intermodalités vélo-transports collectifs*  
*Etude GART Août 2015*



Cette fiche fait partie de la **Boîte à Outils de l'urbanisme durable**, éditée par l'ARCAD, Agence Régionale de la Construction et de l'Aménagement Durables en Champagne-Ardenne. Retrouvez l'ensemble des fiches sur [www.arcad-ca.fr](http://www.arcad-ca.fr)



Agence Régionale de la Construction et de l'Aménagement Durables  
CHAMPAGNE-ARDENNE



Et le soutien de ses adhérents

BP 20099  
105 rue Denis Mougeot  
52103 Saint-Dizier cedex  
Tel : 03 25 94 41 18  
fax : 03 25 94 40 68  
[info@arcad-ca.fr](mailto:info@arcad-ca.fr)

# Les aménagements au service des DÉPLACEMENTS DOUX



**4%** DE CYCLISTES QUOTIDIEN  
EN FRANCE  
23 % au Danemark  
36 % aux Pays-Bas

C'est en réalisant des aménagements spécifiques que l'on favorise le développement des déplacements doux. Pour optimiser leur mise en place, ces aménagements doivent être pensés dès la conception de tout nouveau projet d'aménagement, permettant ainsi une meilleure considération de l'espace, et donc un gain sur d'éventuels travaux d'adaptation.

C'est notamment le cas des éco-quartiers, qui favorisent l'usage du vélo grâce à des pistes cyclables, les déplacements doux avec des voies piétonnes, et qui créent d'autres aménagements de qualité facilitant l'utilisation des modes doux.

## LES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DOIVENT PRENDRE EN COMPTE L'INTÉGRATION DES MODES DE DÉPLACEMENTS DOUX POUR RÉPONDRE À DIFFÉRENTS ENJEUX :

- Le confort du cadre de vie
- La préservation de l'environnement
- La lutte contre le réchauffement climatique
- La gestion alternative des déplacements
- La sécurisation des déplacements
- La santé publique





## Quelles solutions apporter ?

### → DÉVELOPPER LES MODES DOUX EN MILIEU URBAIN

Ces zones urbaines se caractérisent par un habitat dense, il faut choisir les aménagements adéquats en fonction du lieu et des objectifs attendus.

#### Se connecter au réseau existant

L'enjeu en milieu urbain est d'étoffer le maillage existant et de le rendre cohérent. Il est nécessaire de réaliser un diagnostic des aménagements existants pour connaître son réseau, les zones dangereuses, et les zones à prolonger.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) doit favoriser le développement des modes doux pour le milieu urbain.

Fiche sur **Comment organiser les déplacements doux ?**

#### Créer des continuités pour les déplacements intra et inter quartiers

Les déplacements en vélo ne s'effectuent pas seulement à l'intérieur d'un quartier, mais aussi entre quartiers. Il est important d'avoir une continuité des pistes cyclables, afin de permettre une circulation en toute sécurité pour les utilisateurs.

La création d'axes avec un minimum de contraintes permet aux cyclistes de circuler rapidement, tout en étant séparés de la circulation automobile. Ces axes permettent de relier les quartiers entre eux de façon sécurisée.

#### Densifier aux abords des axes de transport en commun

Afin de privilégier les modes doux, ou l'utilisation des transports en commun, la densification doit permettre une meilleure utilisation des services publics mis à disposition.

Le développement d'une stratégie urbaine autour des gares, pôles d'échanges multimodaux, arrêts de transport en commun, incite les individus à utiliser les transports à proximité.

### → DÉVELOPPER LES MODES DOUX EN MILIEU RURAL ET PÉRIURBAIN

Ces zones se caractérisent par un habitat peu dense (hormis les centres bourgs), des bassins d'emplois vastes et un faible taux d'équipements et de services. La voiture est largement utilisée et tous les aménagements sont destinés à ce mode de transport.

Les acteurs publics ont des cartes à jouer dans le développement des modes doux, par une combinaison d'actions :

- une approche globale de la place des modes doux dans l'organisation des mobilités en zone peu dense (mise en place du Plan de Mobilité Rurale) ;
- des aménagements attractifs pour les modes doux (des zones sécurisées exclusivement réservées à l'utilisation des modes doux et l'élaboration d'un schéma cohérent de territoire cyclable) ;
- la sensibilisation et l'information auprès des citoyens.

### → IDENTIFIER LES PARCOURS

Afin d'identifier le parcours le plus adapté, il est nécessaire de connaître les lieux recevant du passage, et les différents pôles d'attractivité. Cela permet de définir les points d'arrivée ou de départ. Il reste à identifier le tracé le plus rapide pour rejoindre ces différents points d'intérêts. Pour ce faire, des enquêtes auprès des ménages peuvent être menées, comme l'Enquête Ménage Déplacement (EDM) destinée aux villes.



### → PROPOSER DES ÉQUIPEMENTS ADAPTÉS

#### Gérer le stationnement et la sécurité des véhicules motorisés

Il faut clarifier les zones de stationnement voitures, afin de préserver les cheminements piétons.

Pour inciter à marcher, une commune peut installer des signalétiques claires et simples avec une estimation de la distance/temps de marche jusqu'aux principales destinations.

#### Organiser le stationnement pour les cyclistes

La question n'est pas anodine : où vais-je déposer mon vélo ? En ville, certaines personnes sont réticentes à l'idée d'accrocher leur vélo aux arceaux, si tant est qu'il y en ait aux endroits où l'on se rend.

De fait, il est nécessaire d'aménager des espaces de stationnement sécurisés pour vélos, à proximité immédiate de services, de lieux de destinations attractifs, ou de lieux aux abords desquels le stationnement en voiture est contraint. On doit trouver des équipements de qualité dans ces espaces pour offrir un confort aux usagers (consignes pour laisser les équipements complémentaires...).

#### LES TYPES DE STATIONNEMENT

<b>ARCEAU SIMPLE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Peu coûteux</li> <li>✓ Efficace si bon antivol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Ne protège pas des aléas et intempéries</li> </ul>
<b>ARCEAU COUVERT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Protège des intempéries</li> <li>✓ Bonne intégration paysagère</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Plus coûteux que les arceaux classiques</li> <li>✗ L'accès est libre</li> </ul>
<b>BOX COLLECTIF (accès par badge)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Plus sûr pour l'usager</li> <li>✓ Le vélo est protégé des intempéries</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Plus coûteux (avec caution)</li> <li>✗ Une gestion (en temps) de la part de la collectivité</li> </ul>
<b>CONSIGNES INDIVIDUELLES (sécurisation par cadenas)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Sûr pour l'usager</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Coûteux (entretien)</li> <li>✗ Demande une place plus importante sur l'espace public</li> <li>✗ Veiller à l'intégration paysagère</li> </ul>

#### Sécuriser les pistes cyclables

Il s'agit d'un enjeu majeur pour inciter l'utilisation du vélo. En séparant les pistes cyclables de la route, en créant un itinéraire de qualité, sécurisé et visible, ces aménagements pourront potentiellement inciter à franchir le pas. Aujourd'hui, de nombreuses bandes cyclables se situent le long de la route, et le sentiment d'insécurité y est très fort.

### → LA SENSIBILISATION DES CITOYENS

Créer des aménagements ne suffit pas, mais informer non plus. L'adhésion des usagers sera facilitée par leur participation dans la mise en œuvre.

Il convient d'informer et de diffuser largement les informations sur les accès possibles en vélo et à pied par des documents simples, et accessibles à tous.

Des aides pour favoriser l'achat d'un vélo peuvent être mises en place et/ou un système de prêt à long terme.

Les Pédibus sont abordés dans la fiche **Comment organiser les déplacements doux ?**

**3 min**

pour prendre et détacher son vélo.

**12 min**

pour rejoindre sa voiture en ville et partir.

**52%**

des déplacements en voiture font moins de 3km, alors que ce choix n'est pas nécessairement le plus rapide. Il est donc nécessaire de s'interroger sur les raisons du « tout » voiture.

Source : Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART)