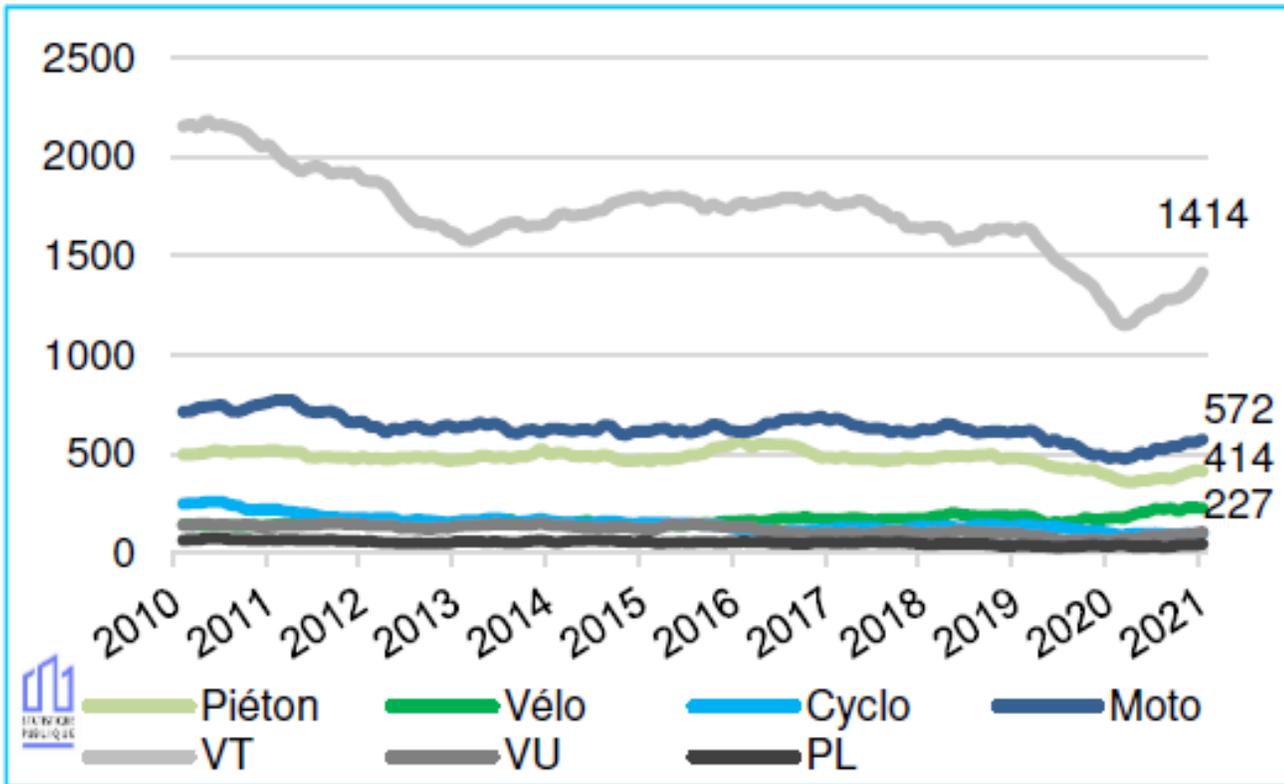


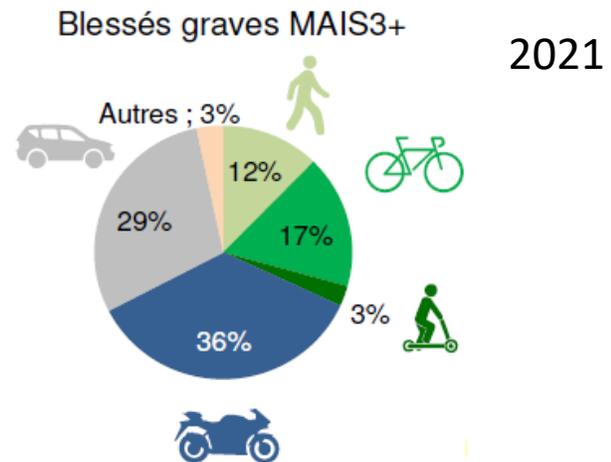
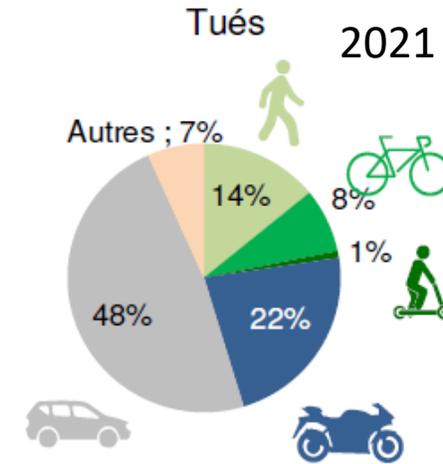
AMÉNAGEMENT POUR LES MODES ACTIFS EN FRANCE : DES RECOMMANDATIONS QUI EVOLUENT

Evolution de l'accidentalité en France

Évolution de la mortalité par type d'usagers 2010-2021 (en cumul 12 mois)



Source Bilan de l'accidentalité 2021, ONISR

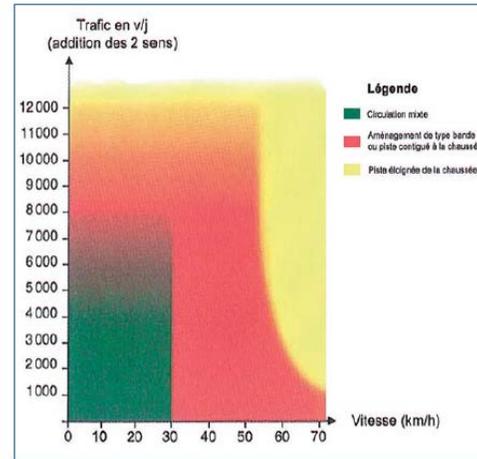
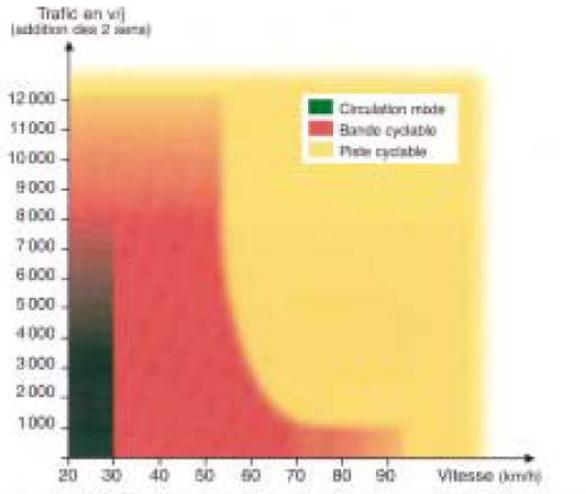


+27% cyclistes tués de 2010 à 2019 et +21% cyclistes tués entre 2019 et 2021

1990-2016 1ers coups de pédale

- Fin des années 70, le vélo disparaît du paysage : le solex, la moto puis la voiture se « démocratisent » l'image du vélo du quotidien est celui du déclassé (chute des accidents et de la part modale)
- 1995 Paris, grandes grèves, transports publics à l'arrêt plusieurs semaines, les vélos redeviennent une solution. Pourtant qq villes ont pris le virage (Strasbourg, Grenoble)
- 1996 Loi LAURE (qualité de l'air et utilisation rationnelle de l'énergie) : obligation de faire des itinéraires cyclables si aménagements neufs ou requalification d'une voirie en milieu urbain. Plusieurs condamnations avant mise en œuvre progressive.
- 2005 Vélo'v à Lyon puis véli'b à Paris, les vélos en libre service accélèrent la pratique du vélo en centre des grandes villes

Les recommandations 1ere génération



- Jusqu'en 2019 en général peu de cyclistes, sauf qqs hypercentres

- constats réalisations :
Pistes reprises sur le trottoir (pour ne pas réduire la chaussée tous véhicules et le stationnement motorisé)

Bandes cyclables privilégiées parfois étroites

Zone 30 sans aménagement cyclables, car trafic routier anticipé comme faible tout comme trafic vélo



2016-2019 la pression monte

- Arrivée du concept de réseau vélo à haut niveau de service (Réseau express vélo, ou autoroute à vélo) : but étendre les distances d'utilisation du vélo
- Possibilité légale de la ville à 30 en 2015, Grenoble se lance en 2016. Pb de plus en plus d'axes à trafic élevé en Zone 30...
- Association Paris en Selle milite fortement pour la séparation physique: les piste contre les bandes, remise en cause des recommandations nationales

- Le confinement COVID une opportunité de rebattre les cartes. Les riverains redécouvrent leurs espaces publics sans trafic routier
- Mouvement international : corona-pistes : Berlin, Bogota etc... Les villes françaises embrayent, le Cerema fonce, rappelle les recommandations non appliquées et en co-construction accélérée avec les villes élargit les espaces cyclables en s'inspirant de l'international !



Recommandations 2^{ème} génération

- **2019 Loi LOM** (orientation sur les mobilités), itinéraire cyclable exigible en milieu urbain dès qu'on refait un « tapis »
- **2021 Nouveau tableau d'aide à la décision**
Le vélo sur la chaussée mieux séparé du trafic y compris en zone 30
 - Seuil 4000 UVP/jour et
 - Notion de niveau de service

Accélération plan mode actif Etat 2022

Plan modes actif Etat 350 ME 2017-2022

Plan modes actif Etat 250 ME pour 2023

Recommandations pour les largeurs incomplètes :

Pas de seuil au-delà de 1500 vélos/jours.

D'autres évolutions à venir (57% des blessés graves en agglo)

L'interurbain (57% des cyclistes tués)?



TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION				
Voici un tableau d'aide à la décision qui propose, en fonction de ces trois critères, le type d'aménagement cyclable à envisager :				
Vitesse limite réellement pratiquée	Trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (dans les deux sens)	Débit cycliste souhaité (en nombre de vélos par jour)		
		Réseau cyclable secondaire (trafic inférieur à 750 cyclistes/jour)	Réseau cyclable principal (trafic compris entre 500 et 2000 cyclistes/jour)	Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic >2000 cyclistes/jour)
30 km/h ou moins	< 2000	Trafic mixte	Vélorse ou trafic mixte	Vélorse ou piste cyclable
	2000 à 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 km/h	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 à 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 km/h	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande déssais de droite	Piste cyclable
	1000 à 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande déssais de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

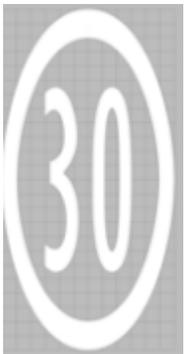
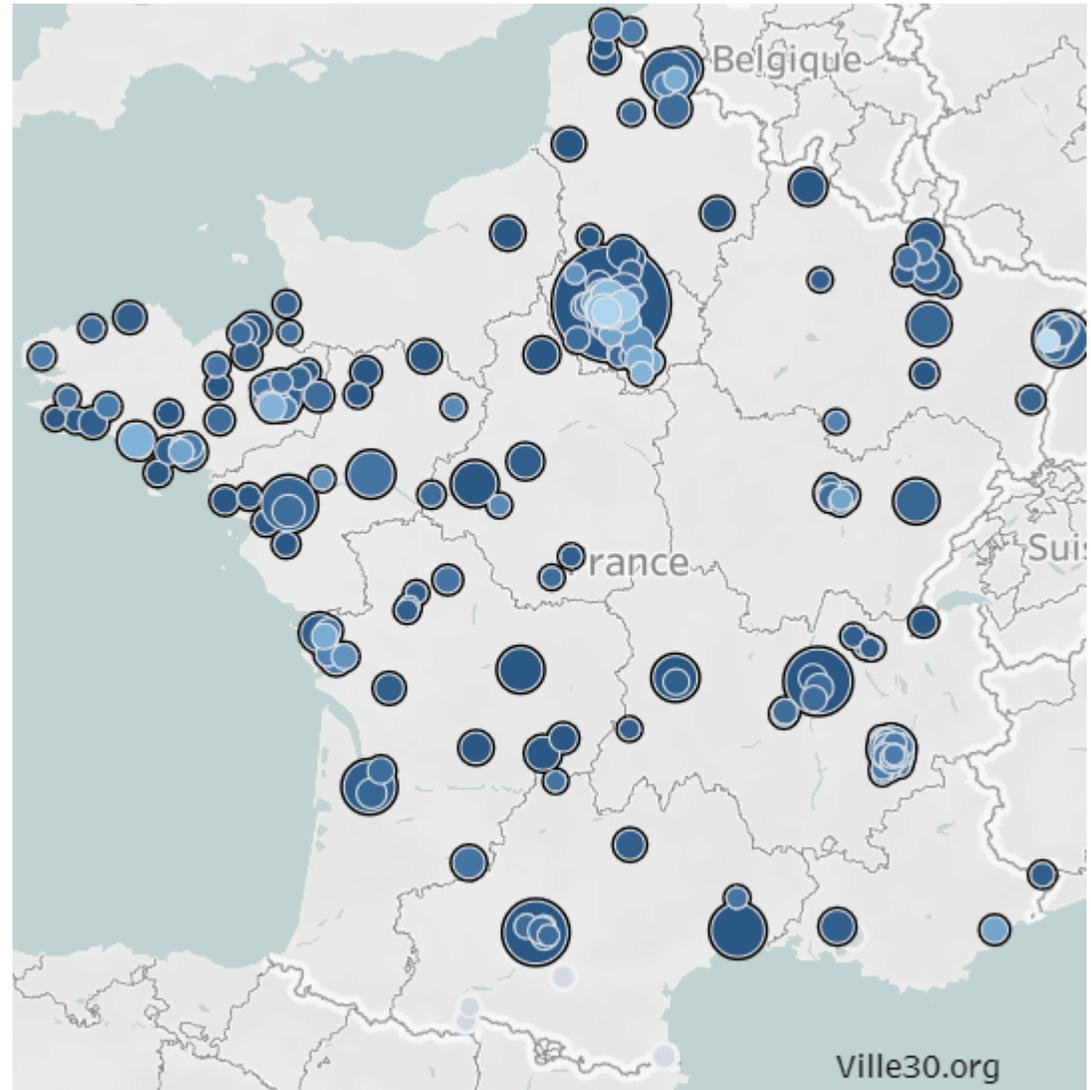
Réalisation 2eme génération Lyon et Paris



ratio

Accélération depuis 2019, ville apaisée

- **2022 plus de 28 villes préfectures :**
Agen, Alençon, Angers, Besançon, Blois, Bordeaux, Chartres, Charleville Meyziere, Clermond Ferrand,, Laon, La Rochelle, Lille, Limoges, Lyon, Metz, Montpellier, Nancy, Nantes, Paris, St Brieuc, Strasbourg, Toulouse, Tours, Tulle, Rennes, Rodez
- **Mais aussi les villes de la périphérie des métropoles** (Reze, Begle, Ecully, Bilschheim, Roubaix, Tournefeuille ...)



Mais aussi côté piétons dans les grandes villes

Reconquêtes de rues pour les piétons en s'appuyant sur la présence d'écoles



