Obser' Vallées

LA LETTRE de l'observatoire de Oise-les-Vallées

n°17
avril 2023

Les mobilités actives dans les vallées de l'Oise

les identifier pour mieux les relier

« Mobilités actives » : serait-ce encore une nouvelle expression à la mode ? Peut-être un peu, mais pas seulement.
Avec la montée des enjeux climatiques et de santé, s'est imposée une nouvelle classification des nombreux modes de transport alternatifs à la voiture ; de plus, la réglementation a accordé une place croissante aux itinéraires piétons et cyclables, notamment dans la Loi d'Orientation des Mobilités puis la Loi dite Climat & Résilience.

Les modes actifs désignent les modes de déplacements faisant appel uniquement à l'énergie musculaire comme la marche à pied, le vélo qu'il soit ou pas à assistance électrique, la trottinette, etc.
Les déplacements en modes actifs sont non seulement plus économiques, plus écologiques mais participent aussi à une meilleure santé pour les habitants tout en produisant moins de bruit et de pollution.

Bon nombre d'initiatives sont à l'œuvre ou en projet dans les territoires, pour permettre des « déplacements actifs ».
Pour l'Agence d'urbanisme Oise-les-Vallées, il est apparu important d'en partager la connaissance et d'en suivre l'évolution dans le territoire.

C'est pourquoi, depuis plusieurs années, l'Agence collecte et capitalise les données géographiques des itinéraires et des aménagements, notamment cyclables, à l'échelle du département de l'Oise, pour une meilleure mise en cohérence des projets des intercommunalités et des communes.
En 2022, une actualisation et une structuration de cette base de données a été effectuée, formalisant la création de l'observatoire des mobilités actives. Avant qu'une nouvelle étape ne soit franchie dans la constitution de cet observatoire, à savoir celle de l'identification des itinéraires piétons, ce nouveau numéro d'obser'***Vallées*** revient sur la méthode retenue par l'Agence pour suivre l'évolution des itinéraires et aménagements cyclables et dresse un premier état des lieux qui sera complété au fil du temps.

Bonne lecture !

Philippe MARINI
Président. - *Maire de Compiègne*

Jean-Claude VILLEMAIN
1er vice-Président. - *Maire de Creil*

OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS ACTIVES

Premier état des lieux : Les itinéraires et aménagements cyclables

OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS ACTIVES et observation des itinéraires et aménagements cyclables

Observer les itinéraires et aménagements cyclables constitue une première étape dans la mise en place de l'observatoire des mobilités actives de Oise-les-Vallées.

Pour que ce dernier propose une vue d'ensemble, il conviendra dans un second temps de mettre en place un suivi des itinéraires piétons pour permettre à tous les acteurs d'avoir une meilleure mise en cohérence des projets.

OBSERVER LES ITINÉRAIRES ET LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES, pour quoi faire ?

Cette première étape consiste à identifier les itinéraires cyclables présents dans le département de l'Oise et les aménagements cyclables qui composent ces itinéraires.

Cette observation participe à rendre compte de l'existant, afin de mettre en évidence les avancées et les atouts des territoires dans ce domaine, ainsi que les besoins de cohérence, de liaisons ou d'aménagements complémentaires.

ITINÉRAIRES ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES, de quoi parle-t-on ?

Un **itinéraire cyclable** correspond à une liaison identifiée et continue entre des pôles générateurs de déplacements. A ce titre les véloroutes sont des itinéraires cyclables de moyenne ou longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou encore européen.

Pour chacun des itinéraires, ont été identifiés les **aménagements cyclables** qui le composent dans la base de données capitalisée par Oise-les-Vallées. Ces différents types d'aménagement s'appuient notamment sur les critères établis par le Cerema et sont les suivants :

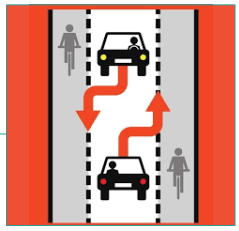
Bande cyclable : voie de 1.50 m à 2 m de large, exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies. Elle est délimitée sur la chaussée par une ligne blanche discontinue ou exceptionnellement par une ligne continue (virage, manque de visibilité, etc.).

Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues. Elle peut être unidirectionnelle (soit de 2 m à 2.50 m de large) ou bidirectionnelle (soit de 3 m à 3.50 m de large). Elle est délimitée de la chaussée par une séparation physique infranchissable.

Couloir mixte bus vélo : voie réservée aux bus et ouverte aux cycles à deux ou trois roues, voire aux taxis. Généralement délimité par un marquage continu ou par un séparateur (bourrelet ou bordure), sa largeur peut aller de 3 m à 6.30 m s'il s'agit d'un couloir de bus ouvert ou bidirectionnel ou pas.

Double sens cyclable : voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles. Sur les voies dont la vitesse est limitée à 30 km/h ou moins, il est instauré de fait et ne nécessite pas d'arrêté de circulation spécifique.

Chaussée à voie centralisée banalisée (ou chaucidou) : chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe, le principe étant que la circulation des véhicules motorisés se fait sur une voie centrale bidirectionnelle tandis que celle des cyclistes se fait sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive d'1.50 m de large minimum.



Voie verte : route de 3 m à 5 m de large, bidirectionnelle exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons voire des cavaliers définie dans le Code de la route par l'article R. 110-2.

Zone de circulation apaisée : zone de rencontre ou aire piétonne.

Aucun aménagement : dans le cas où un tronçon de l'itinéraire ne présente pas d'aménagement spécifique à l'exception d'un jalonnement.

PAROLES D'EXPERT

Philippe COTREBIL

géomaticien – cartographe - infographiste
à Oise-les-Vallées, en charge de l'observatoire des mobilités actives

La mise en place de l'observatoire des mobilités actives à Oise-les-Vallées est-il lié à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) **de 2019 ?**

Non, son origine est bien plus ancienne ! Mais il a effectivement démarré dans un contexte réglementaire particulier, celui des lois dites Grenelle 1 puis Grenelle 2 « *portant engagement national pour l'environnement* » de 2009 et 2010. Dans les années qui ont suivi l'adoption de ces lois, les collectivités des vallées de l'Oise ont fait évoluer leurs Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), devenus des documents pivots pour mettre en œuvre un projet de développement durable.
Certaines d'entre elles ont aussi élaboré des Agendas 21, qui prônaient des modes de déplacements dits « doux », non polluants, alternatifs à la voiture.
C'est dans ce contexte, qu'en 2014, le programme partenarial de l'Agence d'urbanisme contenait une mission consistant à compléter les inventaires des itinéraires de déplacements doux réalisés alors par les collectivités et surtout à procéder à un recollement des itinéraires dispersés dans les territoires. Il s'agissait de disposer d'une lecture d'ensemble des itinéraires, réalisés et en projet, à l'échelle des vallées de l'Oise, et d'une cohérence entre ces projets.
En parallèle, l'Agence menait une réflexion en vue de la mise en valeur des berges de l'Oise. Le sujet des pistes cyclables y tenait une place particulière, car les aménagements cyclables étaient (et restent) un moyen de tourner le regard des habitants et usagers vers les rivières Oise, Thérain, Brèche, Aisne, Automne…

L'observatoire s'appuie donc sur une longue capitalisation de l'information !

Effectivement, comme pour beaucoup de missions réalisées par l'Agence, c'est un travail de longue haleine dont l'aboutissement n'est pas valorisable immédiatement.
C'est aussi un travail qui s'appuie en partie sur une connaissance de terrain, qu'elle soit due à des déplacements professionnels ou à ma pratique dominicale du vélo ou à celle d'un de mes collègues !

Justement, comment avez-vous amorcé ce travail à l'Agence ?

Nos premières bases de travail étaient les inventaires des linéaires de « modes de déplacements doux » des territoires de SCoT, ainsi que les plans de la Trans'Oise transmis par le Conseil Général de l'Oise (CD60 aujourd'hui) qui recensaient les projets négociés avec les collectivités.
Nous avons donc procédé à la numérisation des linéaires existants et futurs des aménagements cyclables.
Mais pour cela, il a fallu comprendre la donnée à disposition, la trier, la hiérarchiser, l'organiser.
Par exemple, nous avons dû nous familiariser avec les différents types d'aménagements, distinguer les linéaires cyclables des autres cheminements, tels que pédestres ou équestres. Concernant le strict réseau cyclable, il a fallu aussi différencier d'une part les aménagements linéaires, d'autre part les aménagements ponctuels.
Par ailleurs, le département de l'Oise étant à la croisée d'itinéraires plus vastes, il fallait comprendre que la Trans'Oise est en grande partie la traduction départementale des Véloroutes nationales et internationales.
Et, pour « corser » le tout, la Trans'Oise emprunte des aménagements et itinéraires locaux !

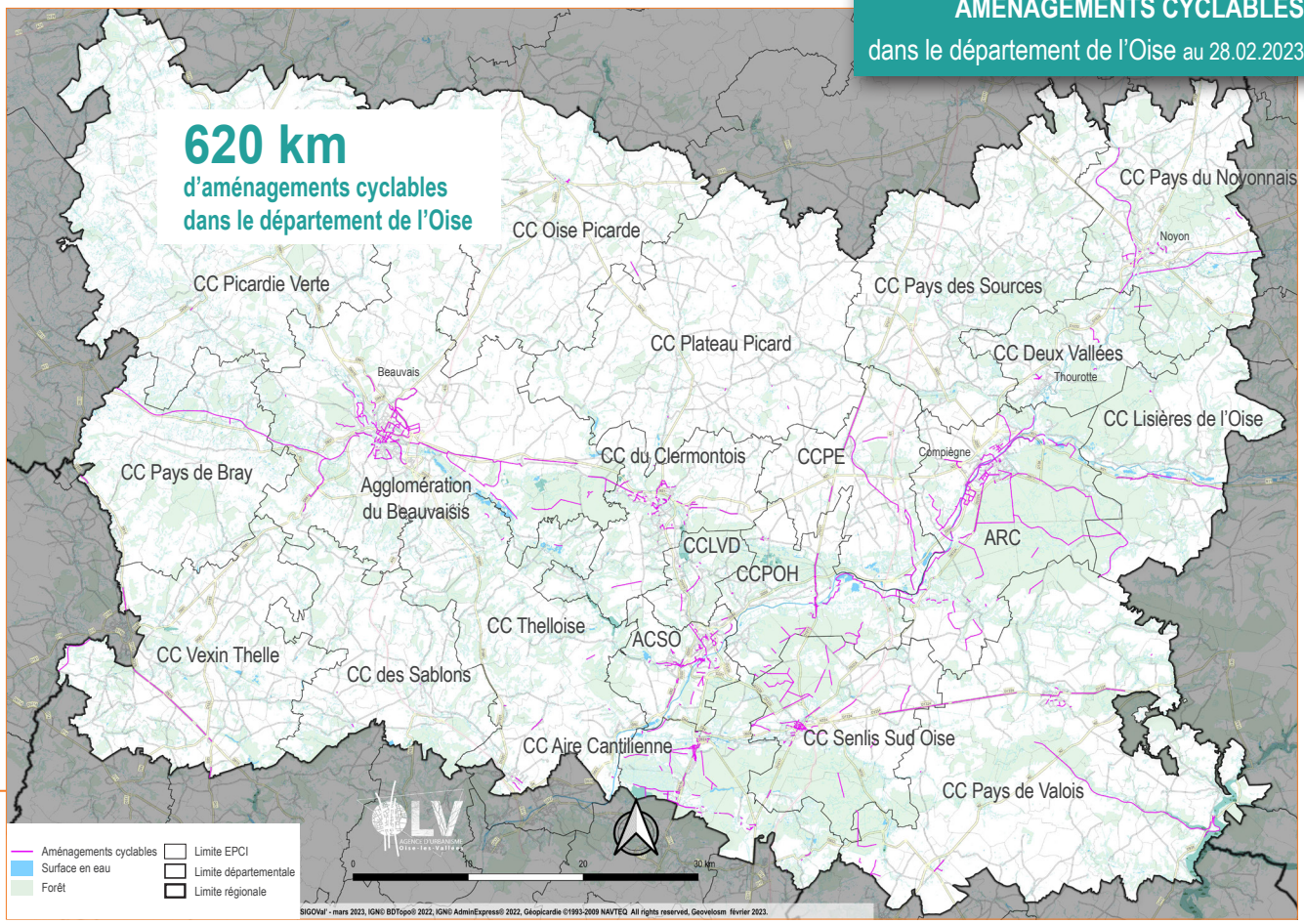
Et ensuite, comment avez-vous procédé ?

Nous avons fait un grand pas lorsque nous nous avons eu connaissance de la sortie d'un référentiel informatique, le standard COVADIS, qui s'appliquait au SIG des Véloroutes et Voies Vertes. Nous nous sommes inspirés de cette norme en l'appliquant aux informations jusqu'ici collectées.
Cela nous a permis aussi de centraliser des bases de données diverses dans une seule, même si initialement, et comme évoqué précédemment, nous avons commencé par éclater la base de données des « modes doux », pour isoler le réseau cyclable.
Mais, dans un deuxième temps, il est apparu indispensable, sur la base d'un standard unique, de fusionner les éléments reçus de diverses sources : des collectivités territoriales, de la base de données IGN BDTopo, de la base de données OpenStreetMap ou traces GPS collectées sur le terrain avec un smartphone.

Cet observatoire : qu'est-ce qu'on y trouve et comment comptez-vous le faire vivre ?

L'observatoire présente et renseigne pour le moment les aménagements cyclables existants, sur la base d'une information qui se veut la plus récente possible.
En 2022, cette connaissance s'est affinée : chaque tronçon d'aménagements cyclables a été classifié selon une typologie.
A titre d'exemple, s'agit-il d'une bande cyclable, d'une piste cyclable ?... Ce travail s'appuie sur les images de Google Street View, de l'IGN et d'Open Street map.
Jusqu'ici, le rendu de ce travail d'observation se concrétisait à l'Agence par la production ponctuelle d'une carte papier.
A l'avenir, l'information sera disponible sur webSIGoval accessible depuis le site internet de l'Agence pour partager l'information, la visualiser, la modifier si besoin, la faire vivre en tant que support de projet.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
dans le département de l'Oise au 28.02.2023



Au regard de cette carte, le département de l'Oise apparaît comme assez bien équipé avec près de 620 km recensés d'aménagements cyclables. Une grande partie de ces aménagements se situe en milieu urbain avec un maillage plus ou moins important à l'intérieur des communes comme Beauvais, Chantilly, Clermont, Compiègne, Creil, Senlis...
Des tronçons plus importants peuvent être observés dans certaines intercommunalités qui ont fait le choix de transformer d'anciennes lignes de chemin de fer en piste cyclable. C'est le cas notamment le long de la vallée de l'Aisne ou encore à partir d'Estrées-Saint-Denis dans la CCPE sur plus d'une dizaine de kilomètres ou en Pays de Bray où la piste cyclable se confond avec la véloroute 16, ou dans le Valois sur près de 18 km ....

Toutes ces initiatives montrent que les acteurs de l'aménagement se sont emparés de la problématique des mobilités actives tout en mettant en valeur le passé ferroviaire des territoires.
Malgré tout le maillage de ces aménagements cyclables est perfectible notamment le long de la vallée de l'Oise pour rendre le cheminement non discontinu.

Même si cette carte se veut être exhaustive quant aux aménagements cyclables existants en centralisant des données multiples, il s'agit d'une photographie à un moment donné (fin février 2023). Ces aménagements sont amenés à évoluer en nombre dans le temps. La mise en place d'un observatoire des mobilités actives tel que Oise-les-Vallées le réfléchit permettra de prendre en compte ces évolutions via une mise à jour régulière.

ET L'USAGER DANS TOUT ÇA ?

Pour se balader occasionnellement ou se déplacer quotidiennement, les ménages français ont fait l'acquisition de plus de 10 millions de bicyclettes au cours des cinq dernières années. [1] L'usage du vélo quant à lui aurait progressé de 39 % entre 2019 et le premier semestre 2022. En milieu urbain, la progression serait de 42 % et de 27 % en périurbain et en milieu rural.[1] Interrogés sur ce qui pourrait les inciter à utiliser davantage leur vélo, les Français qui n'en font jamais ou rarement répondent à 25 % qu'ils attendent « des pistes cyclables plus nombreuses et plus sécurisées».[2]
Parallèlement en complément de ce que propose google ou openstreetmap, de nombreuses applications (geovelo, komoot, hexlplo...) permettent aux cyclistes de configurer leurs parcours en empruntant des aménagements sécurisés. Il arrive même que ces outils proposent aux usagers de contribuer à leur recensement ce qui enrichie ces plateformes avec des informations contributives basées sur la pratique.

Cela pose la question de l'usage de ces outils à la fois par les cyclistes et par les producteurs officiels de données. Ceci dans une perspective de les améliorer mais aussi d'adapter les nouveaux aménagements. Pour ce faire les autorités compétentes peuvent aussi se faire accompagner par des structures partenariales comme les agences d'urbanisme pour mutualiser les informations, les coordonner et réfléchir à la meilleure façon de s'en saisir.

[1] Source : Vélo et Territoires, Plateforme nationale des fréquentations, juin 2022
[2] Source : CGDD/SDES, Plateforme Environnement, 2021

LES ITINÉRAIRES CYCLABLES,
dans le département de l'Oise

Le département de l'Oise est traversé par :

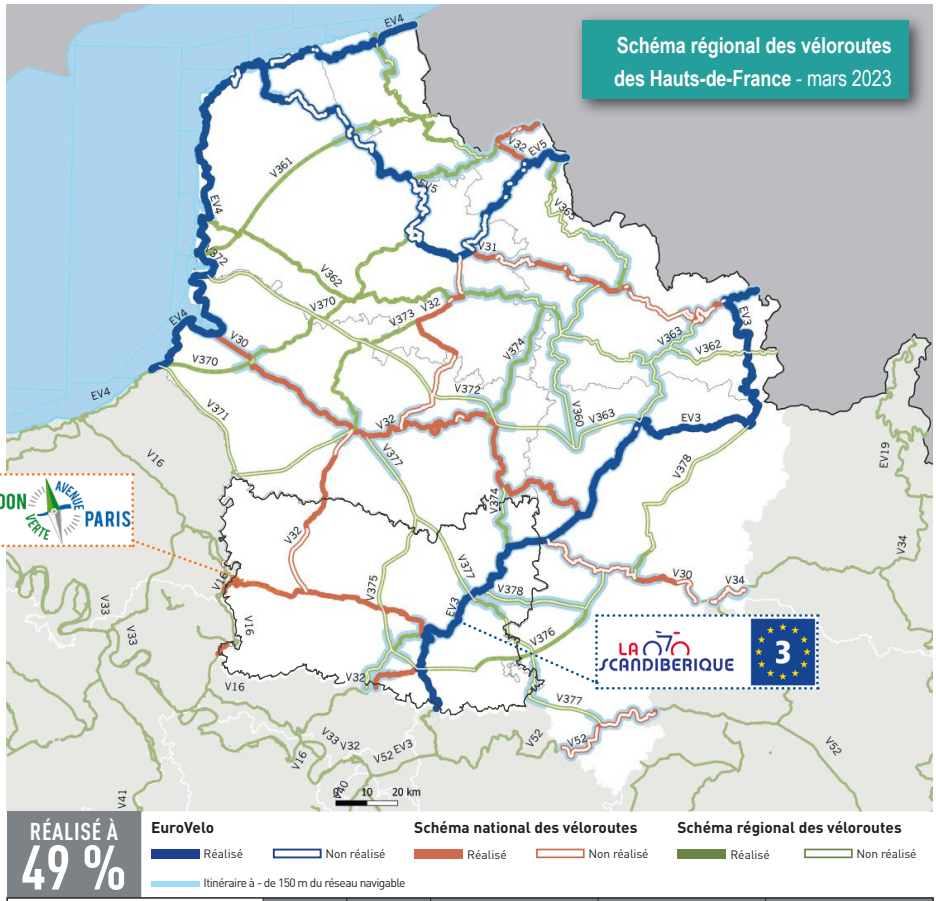
- une eurovéloroute, la n°3 dite la Scandibérique reliant Trondheim en Norvège à Saint-Jacques de Compostelle en Espagne ;
- deux véloroutes nationales : la V16 dite Avenue Verte London Paris et la V32 véloroute du Nord ;
- cinq véloroutes régionales (V374, V375, V376, V377 et V378) ;
- des véloroutes départementales comme la Trans'Oise ;
- des itinéraires cyclables locaux aménagés par les différentes intercommunalités et le Département.

D'UNE CARTE PAPIER À UNE APPLICATION INTERRACTIVE

Dans le cadre du portail de connaissances des vallées de l'Oise, webSIGoval, Oise-les-Vallées souhaite mettre en place une carte interactive afin de rendre accessible à tous l'observatoire des mobilités actives de l'Agence d'urbanisme et ceci depuis le site internet www.oiselavallee.org.

LE POINT SUR LA QUESTION...

Une véloroute est un itinéraire de moyenne et longue distance pour les cyclistes, d'intérêt départemental, régional, national ou européen. Cet itinéraire doit être linéaire, continu, jalonné, adapté à la pratique des cyclistes, sûr et incitatif. Les véloroutes se trouvent implantées en général sur des itinéraires agréables, sans dénivelé excessif (pas supérieur à 3 %) et doivent pouvoir être utilisées par tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés.
Ainsi elles peuvent emprunter des voies vertes ou bien des voies à faible trafic, des bandes cyclables, pistes cyclables et autres aménagements.



AVANCEMENT 2023 (Schéma validé en 2020)	Total	Taux de réalisation	Réalisé site propre		Réalisé site partagé		Non réalisé	
Schéma régional SRV (SRV + SNV)	**3 143 km**	**49 %**	**868 km**	**28 %**	**664 km**	**21 %**	**1 611 km**	**51 %**
Dont Schéma national SNV (SNV+EuroVelo)	1 581 km	75 %	796 km	50 %	390 km	25 %	395 km	25 %
Dont EuroVelo	773 km	88 %	466 km	60 %	211 km	27 %	96 km	12 %
À moins de 150 m du réseau navigable	1 013 km	51 %	382 km	38 %	135 km	13 %	495 km	49 %

Extrat de *Schéma national des véloroutes - version 2023* publié par Vélo & Territoires en mars 2023

Et le code de la route dans tout ça ?

Piste ou bande cyclable obligatoire

Le panneau B22a signifie l'obligation pour les cyclistes de circuler sur la piste cyclable ou la bande à l'entrée de laquelle ce dernier est placé. Il décrit en outre l'interdiction implicite pour les autres véhicules et les piétons d'utiliser cette voie.

Piste ou bande cyclable conseillée

Le panneau C113 indique aux cyclistes qu'il est conseillé d'utiliser la piste ou la bande cyclable introduite par cette signalisation. Il indique comme le panneau B22a que cette voie leur est réservée. Il est donc interdit aux piétons et aux autres véhicules de l'utiliser.

Double-sens cyclable

Ce panneau autrement appelé "sens interdit sauf vélos" indique qu'il y a un sens unique classique pour les autres véhicules alors qu'il est bi-directionnel pour les vélos. Dans les zones de rencontre et les zones 30, toutes les rues à sens unique sont à double sens pour les cyclistes à moins d'une indication contraire.

Zone de rencontre

Le panneau B52 indique une zone de rencontre entre véhicules à moteur (voitures, cyclomoteurs), piétons et cyclistes. Dans cette zone la priorité est donnée aux piétons et la vitesse maximale est de 20km/h.

Panneau d'entrée de voie verte

Le panneau C115 indique le début d'une voie verte réservée aux véhicules non motorisés : vélos, piétons, rollers et parfois des cavaliers.

DES RÉFLEXIONS DE OISE-LES-VALLÉES MENÉES À TOUTES LES ÉCHELLES
pour favoriser les mobilités actives

L'Agence d'urbanisme Oise-les-Vallées œuvre depuis plusieurs années aux côtés de ses partenaires et adhérents pour promouvoir les modes alternatifs en repensant notamment les liens entre mobilités actives et urbanisme. En effet, contrairement aux **A**utorités **O**rganisatrices des **M**obilités (AOM) dont les champs d'actions se limitent à leurs périmètres d'intervention, l'Agence Oise-les-Vallées propose à travers ses programmes partenariaux, son expertise et les outils qu'elle développe, une démarche transversale permettant d'inscrire ces réflexions dans une vision plus large et partagée, en voici quelques exemples.

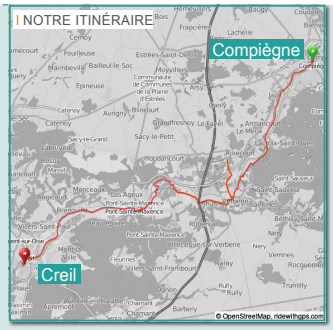
-accompagnement-
-vision globale-expertise-
-mise en cohérence-suivi-
-anticipation-
- vision multiscalaire -transversalité-

LES BERGES DE L'OISE : le lieu propice au développement des mobilités actives

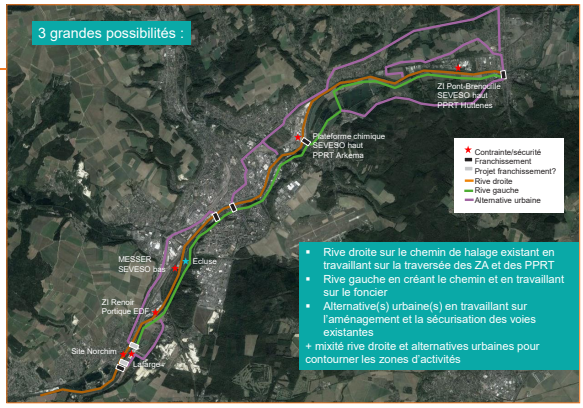
L'Oise, comme beaucoup de cours d'eau en France, a été longtemps investie pour répondre principalement aux besoins économiques. Cela s'est traduit par des aménagements des berges peu propices aux activités de loisirs et encore moins à la pratique des modes actifs. Depuis 2010, l'Agence se penche sur cette problématique et mène plusieurs réflexions visant à fournir à ses partenaires et aux acteurs du territoire des pistes d'actions et des leviers pour les mettre en œuvre.

A titre d'exemple, cela a été traité dans le cadre de l'étude sur « *La valorisation des rives de l'Oise : nouvel enjeu de développement pour la vallée* » menée en 2011, et actualisée les années suivantes. L'un des objectifs de cette réflexion consistait en la qualification de ces espaces et l'étude des possibilités d'aménagement pour reconquérir les berges de l'Oise et de favoriser la pratique des modes actifs le long de la vallée.
Cette réflexion a permis d'anticiper les questionnements sur le partage de ces espaces quand ils sont situés dans des zones d'activités. Ainsi l'Agence a réalisé en 2019 une analyse de ces enjeux le long de l'Oise entre Creil et Saint-Leu-d'Esserent.

Parallèlement à ces réflexions, en partenariat avec l'Association des Usagers du Vélo, des Voies Vertes et Véloroutes des Vallées de l'Oise (AU5V), d'Ecomobiz (expert isarien en Eco-mobilité), et de Green On, Oise-les-Vallées proposait à ses partenaires le 9 septembre 2016 une journée pour découvrir le tracé de l'EuroVélo 3 et de la Trans'Oise le long de la vallée de l'Oise. L'occasion, au guidon d'un vélo pendant 50 km, d'aller sur le terrain se rendre compte des potentialités du territoire.

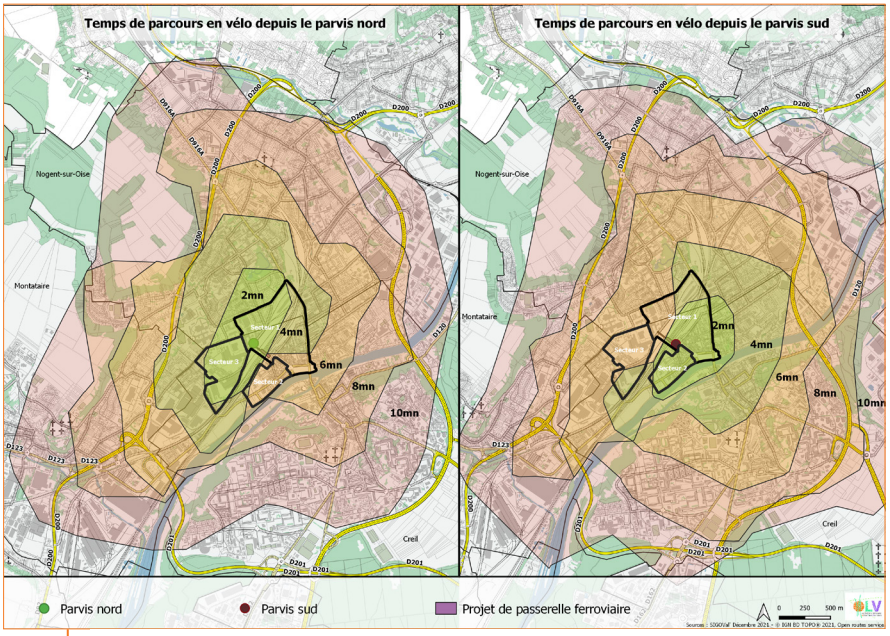


Proposition de 2019 pour faire cohabiter mobilités actives et zones d'activités le long de la vallée de l'Oise



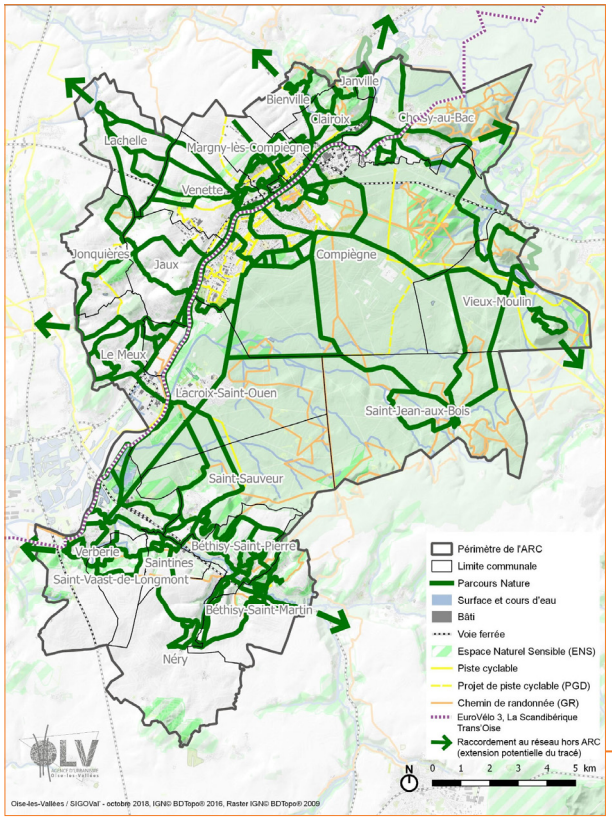
VILLE DE PROXIMITÉ : un concept propice aux mobilités actives

Pour assurer le maillage de ces parcours avec les centres urbains, l'une des échelles mobilisées pour ces réflexions est celle du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui permet de disposer de plusieurs outils et orientations pouvant participer à l'amélioration de la pratique des modes actifs. En témoigne le travail mené par Oise-les-Vallées dans le cadre du SCoT du Syndicat Mixte du Bassin Creillois et de la Vallée Bréthoise qui fait des enjeux climatiques le fil conducteur de toutes les réflexions transversales. Ainsi, le concept de la ville de proximité y est central par exemple. Ceci va de pair avec la mise en place des conditions de mobilités adaptées pour accéder facilement aux aménités de ce territoire. L'échelle intercommunale est tout aussi pertinente pour assurer une cohérence dans les aménagements favorables à la pratique des modes actifs.
A l'occasion de l'élaboration du Programme Local d'Urbanisme Intercommunal de l'Agglomération de la Région de Compiègne, l'Agence Oise-les-Vallées a introduit le principe d'un parcours nature en ville pour assurer les liaisons « modes actifs » entre les différentes communes, avec une logique d'accessibilité aux berges de l'Oise.



Exemple de cartes isochrones réalisées afin de déterminer la distance pouvant être parcouru à pied depuis la gare SNCF de Creil.

A une échelle plus fine, Oise-les-Vallées accompagne ses partenaires pour réfléchir à des aspects plus opérationnels pour conforter les maillages des modes actifs et favoriser leurs pratiques dans les centres urbains. Dans le cadre du projet Gare Cœur d'Agglo (CGA) sur les communes de Creil, Montataire et Nogent-sur-Oise, l'Agence joue un rôle d'accompagnement technique, depuis le démarrage du protocole impliquant plusieurs acteurs, et de suivi dans le temps.
En 2021, il lui a été confié une mission sur l'ajustement des « corridors verts » convergeant vers la gare de Creil, c'est-à-dire le réseau des cheminements modes actifs autour de la gare. Cette étude avait pour objectif de réexaminer les premiers tracés du plan guide afin d'estimer la pertinence de leur maintien ou la nécessité de les compléter avec d'autres axes plus pertinents. Ce travail a également permis d'affiner les vocations des segments retenus afin de mieux orienter les aménagements futurs.



Proposition de tracé pour un Parcours Nature sur le territoire de l'ARC en 2018

mobilités actives
skateboard — **trottinette**
marche à pied — vélo
modes actifs
roller — bicyclette

POUR ALLER PLUS LOIN...

Retour sur quelques dates et réglementations liées aux aménagements cyclables

1818
Invention de la drasière par Drais

1861
Invention du vélocipède par Michaux

1870
Invention du Grand Bi Ariel

1884
Invention de la bicyclette de sécurité Rover

1897
Recensement des aménagements cyclables sur des cartes routières destinées aux cyclistes

1960
Entretien délaissé et premières suppressions d'aménagements cyclables existants

1974
Promotion par le Ministre de l'équipement des aménagements favorisant les déplacements à bicyclette
Circulaire ministérielle 74-209 du 6 novembre 1974

1976
Apparition des premiers vélos en libre service à La Rochelle

1978
Subventions de la part du Ministère pour la réalisation de pistes cyclables

30 décembre 1982
Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) qui précise que les Plans de Déplacements Urbains portent en partie sur le développement [...] de l'usage de la bicyclette...

1985
Définition de la piste cyclable, de la bande cyclable et de l'aire piétonne dans le code de la route

5 juillet 1994
Annonce de la mise en œuvre d'une politique nationale en faveur du vélo par les ministres de l'Equipement et de l'Environnement

1995
Premiers vélos à assistance électrique commercialisés en France

30 décembre 1996
Publication de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) dont un des objectifs est le développement de l'usage de la bicyclette

13 décembre 2000
Loi Solidarité et Renouvellement Urbain qui renforce la prise en compte du vélo dans les aménagements à travers les plans locaux d'urbanisme

2006
Institution d'un coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo

2008
Décret instituant que toutes les chaussées en zone 30 sont à double sens pour les cyclistes et définissant la voie verte et la zone de rencontre

24 décembre 2019
Loi d'Orientation des Mobilités, qui vise à améliorer la mobilité du quotidien, en portant des ambitions fortes en matière de développement des mobilités actives et de réduction des émissions de gaz à effet de serre

22 août 2021
Loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

22 avril 2022
Décret n°2022-635 qui généralise le double sens cyclable sur les voies dans la vitesse maximale est inférieure à 30 km/h comme règle de principe

5 mai 2023
1er Comité interministériel sur le Plan Vélo et Marche 2023-2027

PLAN VÉLO & marche 2023-2027

Plus d'info sur : www.ecologie.gouv.fr

Extraits du communiqué de presse :

3 AMBITIONS

1. **Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.**
2. **Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combinée aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.**
3. **Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant les acteurs français de la filière.**

MESURES PHARES

1. **1,5 milliard d'euros pour développer les infrastructures cyclables partout en France et ainsi doubler notre réseau cyclable d'ici 2030.**
2. **Prolongation des aides à l'achat jusqu'à la fin du plan vélo et marche, en 2027, ainsi que l'ouverture de ces aides aux vélos d'occasion vendus par des professionnels.**
3. **Formation de l'ensemble d'une classe d'âge au « Savoir Rouler à Vélo », soit 850 000 enfants en 2027.**

Développer un réseau cyclable adapté et sécurisé

Priorité au développement des infrastructures cyclables

Le 20 septembre 2022, la Première ministre a annoncé la reconduction du fonds mobilités actives augmenté à **250 millions d'euros pour l'année 2023** dont 200 millions d'euros dédiés aux infrastructures.

- Le 21 janvier, le Gouvernement a lancé le **nouvel appel à projets fonds mobilités actives - aménagements cyclables,** doté d'une enveloppe de 100 millions d'euros pour financer des projets d'aménagements cyclables sécurisés. 610 dossiers ont été reçus à la clôture de l'appel à projets fin avril, témoignant de la forte attente des collectivités pour cet appel. Les lauréats seront annoncés en septembre.
- Un **appel à territoires cyclables** sera lancé sous forme expérimentale dans les prochains jours pour accompagner dans la durée des territoires peu ou moyennement denses et accélérer la mise en œuvre de leur schéma cyclable, pour un montant de 100 millions d'euros.

Sur la durée du plan, le fonds mobilités actives sera pérennisé à hauteur de 1,25 milliard d'euros, soit 250 millions d'euros par an, pour accélérer le développement des aménagements cyclables partout en France. C'est un effort sans précédent et inédit de l'État.

Le réseau des véloroutes constitue le réseau structurant au niveau national et régional. Permettant le déplacement sécurisé sur de longues distances, ce réseau répond à une attente forte des usagers qui plébiscitent de plus en plus le tourisme à vélo, en même temps qu'il propose des solutions sécurisées pour les déplacements du quotidien ou de loisir. À travers les **contrats de plan État-Régions (CPER) 2023-2027, l'État aidera pour la première fois à compléter le maillage territorial de ces réseaux et sera prêt à contractualiser jusqu'à 200 million d'euros.** Il contribuera ainsi à rendre le territoire national accessible et renforcera l'économie locale.

À la suite de sa mise à jour par les acteurs locaux, un **arrêté ministériel du 5 mai 2023 officialise le schéma national des véloroutes.** Les maîtres d'ouvrage d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales sont notamment tenus de le prendre en compte dans leurs projets.

OBJECTIF
Fin 2022, 57 000 km d'aménagements cyclables sécurisés sont déployés sur le territoire. L'objectif est d'atteindre **80 000 km en 2027** et 100 000 km en 2030.

Soutenir les villes et collectivités engagées dans le développement de la marche et du vélo

Le programme **ID-Marche – initiative pour le développement de la marche** –, lancé en 2023, est le premier programme national de soutien aux mobilités piétonnes. Son objectif est **d'intensifier l'appui aux collectivités** pour favoriser la politique de la marche des villes et villages, pendant une durée de 4 ans. Pour accompagner les politiques locales, 4 millions d'euros sont investis sur 4 ans par le ministère des Transports, le Cerema et l'Ademe qui piloteront ce programme.

Le fonds d'accélération de la transition écologique des territoires, aussi appelé Fonds vert, vise notamment à accompagner le déploiement des zones à faibles émissions mobilités (ZFE-m). Parmi les projets de nature très variés pouvant bénéficier d'un soutien, nombreux sont ceux visant à développer le vélo : aides à l'utilisation du vélo, développement de la cyclologistique, aménagements cyclables.

Le programme Avélo3 sera lancé d'ici fin 2023. Porté par l'Ademe, il succède aux programmes Avélo1 et 2, ayant permis de soutenir 600 territoires peu denses dans le développement d'une stratégie vélo. Cette nouvelle édition permettra de soutenir 350 nouvelles collectivités, notamment des territoires peu et moyennement denses dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable. L'objectif est que 100 % du territoire national soit couvert par un politique cyclable en 2030, ainsi que des départements et régions pour le développement de l'accessibilité des collèges et lycées à vélo. Le programme est doté de 30 millions d'euros financés par des certificats d'économies d'énergie et sera complété de 7 millions d'euros de fonds propres de l'Ademe. Cette enveloppe globale de 37 millions d'euros et l'investissement de l'Ademe soulignent l'importance accordée pour rendre l'intégralité du territoire national cyclable.

AGENCE D'URBANISME Oise-les-Vallées

Directrice de la publication : Pascale POUPINOT

Rédaction : Barbara DASILVA SANTOS, Imane FEDAILI, Laurence BIVILLE

Cartographie : Philippe COTREBIL

Conception - Réalisation : Virginie MORIN-MAUBOUSSIN

N° ISSN : 1760-1215

crédit photos (hors crédit spécifique) : ©Oise-les-Vallées