



## **PLAN VELO**

**Plan de développement des circulations cyclables**



**Février 2007**



## SITUATION

Située à 5 km de Paris, dans le département des Hauts-de-Seine, la ville de Sceaux couvre 360 ha dont 243 de zone urbanisée. La ville fait apparaître, en plus de quartiers presque exclusivement résidentiels, trois quartiers d'activités : le centre-ville, le quartier Robinson à l'ouest, et le quartier des Blagis au nord. Son territoire est riche de nombreux équipements publics, de zones commerciales de qualité, ainsi que d'espaces de loisirs dont l'attractivité dépasse le cadre de la commune : le Domaine de Sceaux, la Coulée verte du sud parisien établie sur le tracé du TGV Atlantique, et de nombreux établissements d'enseignement qui accueillent en tout près de 15 000 élèves pour 19 850 habitants.

Sceaux bénéficie d'une desserte exceptionnelle par la ligne B du RER, avec 3 gares sur son territoire. Les lignes d'autobus sont également bien représentées. La RD920 qui longe la commune à l'est permet également une liaison routière rapide avec Paris. Plusieurs routes départementales traversent en outre la commune ou desservent Sceaux en limite communale.

## I. LE CONTEXTE LOCAL

L'étude d'un *plan de développement des déplacements cyclables* dit *plan vélo* à Sceaux s'inscrit dans une démarche entreprise de longue date par la Ville en faveur des circulations douces, traduite tout d'abord par l'établissement d'un *plan local de modération de la vitesse* en 1999, la signature de la *charte régionale des circulations douces* en 2001, puis par l'adoption du *plan de développement des circulations douces* en 2003.

Le *plan de développement des circulations douces* rappelait les efforts entrepris depuis les années 1970 pour améliorer les déplacements urbains et encourager les déplacements non motorisés : le réseau de sentiers piétonniers existant a été progressivement étendu, des aires piétonnes ont été créées, le partage des espaces publics pour tous les usagers a été favorisé par la création de zones 30 et cours urbaines. Il s'agissait, au travers des aménagements réalisés, de créer des liaisons cohérentes et sécurisées pour les modes doux de circulation, de desservir les équipements, de désenclaver les quartiers mal reliés au reste de la ville, tout en améliorant la qualité des espaces publics.

Le plan définissait également les objectifs visés par la Ville pour promouvoir les circulations douces, à savoir :

- établir une hiérarchisation des voies en étendant les zones trente ou cours urbaines à l'ensemble des voies communales (et des voies départementales à déclasser), les voies départementales étant réservées à la circulation de transit,
- penser chaque nouvel aménagement comme une opportunité pour réduire la vitesse, développer les circulations douces et la convivialité des espaces,
- créer pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes des itinéraires continus, sécurisés, confortables et identifiés permettant de répondre aux besoins de chacun en matière de déplacement,
- s'appuyer sur la concertation avec la population pour valider les projets d'aménagement (concertation par projet),
- favoriser l'interconnexion entre les modes doux de circulation et les transports en commun,
- engager une politique de stationnement favorable à la reconquête et au partage de l'espace public en faveur des usagers autres que les véhicules.

La programmation, chaque année, de travaux d'aménagements spécifiques de voirie inscrit cette volonté politique forte dans une action concrète, comme le montrent des aménagements récents, tels l'amélioration de la desserte de la gare de Sceaux (2004) ou la rénovation de la rue Lakanal (2005) avec création de cheminements piétons et cyclistes.



L'aménagement d'une liaison piétonne et cycliste rue Lakanal : la chaussée a été rétrécie de façon à réserver un espace élargi aux modes doux de circulation

L'engagement de la Ville pour aboutir à la reconquête des espaces publics par les « non-automobilistes » lui a ainsi valu d'obtenir en 2000 le « grand prix de l'environnement » des villes de la première couronne dans la catégorie des déplacements urbains.

Enfin, la création, au sein du *comité local du développement durable* installé en 2006 d'un groupe de réflexion spécifique sur les déplacements et regroupant des Scéens volontaires laisse augurer un enrichissement des débats sur le sujet, et de la concertation entre Ville et citoyens.

Dans ce cadre, le *plan de développement des déplacements cyclables* rappelle les enjeux liés à la spécificité de ce mode de circulation, dresse un état de l'existant en matière de stationnement et d'aménagements de voirie pour les cycles, et définit des orientations pour la réalisation d'actions destinées à dynamiser l'usage du vélo.

## II. LES ENJEUX

### II.1. Se déplacer

Le principal enjeu du développement des liaisons cyclables est de mieux répondre aux besoins des usagers en matière de déplacement : il convient d'augmenter les possibilités de déplacement pour les personnes ne disposant pas de voiture ou ne souhaitant pas l'utiliser de façon systématique dans le cadre d'une approche éco-citoyenne, et de faire en sorte que le déplacement cyclable devienne une véritable alternative à l'utilisation du véhicule, notamment pour les trajets courts.

Deux types de déplacements cyclables peuvent être distingués : le déplacement « utile » d'une part, et le déplacement de loisir d'autre part.

Le **déplacement « utile »** répond aux **besoins** en matière de déplacements : desserte des établissements scolaires, culturels ou sportifs, desserte des zones commerciales et des gares, liaisons entre les quartiers, liaisons avec les villes limitrophes. Les trajets les plus courts et les plus confortables sont alors recherchés.

A Sceaux, le cycliste est fortement contraint dans ce domaine par la présence de nombreux sens uniques dans certains quartiers, par des dénivélés particulièrement importants entre le centre-ville et le quartier des Blagis, le quartier des Chéneaux ou l'est du quartier du parc de Sceaux, enfin par des coupures urbaines isolant les différents quartiers : les deux branches du RER B, la RD 920, le lycée Lakanal...

L'encouragement du déplacement à vélo passe par le développement sur la ville d'un réseau de circulation dense, étendu, sécurisé et confortable qui vient s'articuler sur les axes d'intérêt départemental et d'intérêt régional définis par le *plan de développement des circulations douces dans le sud de l'agglomération* établi par le Conseil général des Hauts-de-Seine et l'IAURIF en 1995 :

- du nord au sud, la Coulée verte du sud parisien reliant Paris au département de l'Essonne, dont l'achèvement sur Sceaux est prévu pour la fin 2008,
- d'est en ouest, l'axe formé par l'allée d'Honneur et la rue Houdan sur la ligne de crête d'une part, l'avenue Jean Perrin sur le thalweg d'autre part.

Il convient également d'offrir des possibilités de stationnement sécurisé aux abords des pôles de la vie urbaine et points d'échange avec les transports en commun.

Le **déplacement de loisir** ou de promenade repose quant à lui davantage sur l'agrément et le confort des circulations proposées. Le territoire communal est particulièrement privilégié en la matière avec la présence de la coulée verte et du parc de Sceaux, dont certaines allées sont depuis 2005 ouvertes à la circulation des cycles. D'autres circuits de promenades locales pourraient être proposés dans le cadre d'une démarche de découverte de la ville (patrimoine communal, maisons d'architecte, etc...), en relation avec le projet de parcours buissonniers du Conseil général des Hauts-de-Seine.

## *II.2. Réduire les nuisances et freiner la consommation d'énergie*

Le plan de déplacements urbains de la région Ile de France, qui prévoit de favoriser l'essor des modes doux de circulation, s'inscrit dans le cadre de la loi sur l'air et de l'utilisation rationnelle de l'énergie. En tant qu'alternative à la circulation automobile, le développement des circulations cyclables permet de réduire les nuisances en matière de bruit et de pollution atmosphérique. Il contribue également à une meilleure maîtrise des dépenses énergétiques globales.

Le développement des circulations cyclables se situe ainsi en application de la « contribution de Sceaux au SDRIF » adoptée en juin 2006 et qui posait en préalable la question énergétique.

## *II.3. Améliorer la sécurité*

Entre 2001 et 2005, la direction départementale de l'Equipement relève 5 conflits impliquant des vélos ou cyclomoteurs à Sceaux. 2 sont des conflits piétons/cycle, et 3 des conflits véhicule léger/cycle. Ces conflits sont essentiellement dus à des vitesses excessives (en particulier sur les voies départementales), à des comportements à risques, ou à des traversées dangereuses. La politique de développement des circulations cyclables doit s'attacher à garantir la plus grande sécurité pour tous les usagers de la route.

## *II.4. Améliorer la qualité de l'espace public*

La réalisation d'aménagements en faveur des circulations cyclables ambitionne de contribuer à la qualité et la convivialité des espaces aménagés, propres à favoriser l'expression de la vie sociale et l'animation sociale des quartiers, notamment par le choix de matériaux, de mobiliers, de plantations et de revêtements adaptés.

### III. ETAT DE L'EXISTANT

#### III.1 Etat des circulations existantes

Les déplacements cyclables à Sceaux s'effectuent sur :

- **4,75 km de pistes ou bandes cyclables** sur chaussées aménagées spécialement, dont deux pistes à contresens (rue des Chéneaux dans sa partie comprise entre l'avenue des Quatre Chemins et la rue Eugène Maison, et boulevard Desgranges dans sa partie comprise entre la rue du Maréchal Joffre et la rue de Fontenay),



*Sur le boulevard Desgranges, une bande cyclable à contresens*



*Bande cyclable sur voie départementale : rue Houdan*

- **9,25 km de piste mixte piétons/cycle** sur la coulée verte,

- **3,40 km de sentiers piétonniers et d'aires piétonnes** ouverts à la circulation des cycles, sous réserve de ne pas gêner les autres usagers,



*Photo Bruno Wagner*

*Le quartier piétonnier du centre n'est accessible aux véhicules qu'à certaines heures, pour les livraisons*



*Le réseau ancien de sentes piétonnes a été maintenu dans le cadre des opérations de réaménagement urbains : Ici, le sentier des Torques.*

Le réseau de sentiers piétonniers constitue une trame verte sur l'ensemble de la ville et permettent de réduire les coupures urbaines et de relier les quartiers, notamment grâce aux passerelles situées au dessus de la ligne du RER B : sentier des Coudrais, sentier Lakanal, sentier de la Station. D'autres sentiers permettent de désenclaver le quartier des Blagis (allée des Acacias, cheminement de la place des Ailantes).

Une des caractéristiques de Sceaux est également l'étendue d'aires piétonnes de qualité, notamment dans le centre ville. Après la réalisation de la **première rue piétonne d'Ile de France** en 1975 entre la place du général de Gaulle et les rues de Penthièvre et Florian, une grande partie du centre fut progressivement piétonnisée entre 1981 et 1985, notamment dans le cadre de la réalisation d'un premier contrat régional et d'une ZAC de rénovation urbaine dans le quartier Charaire. Cette politique s'est enfin poursuivie plus récemment en 1998, par la pose de bornes rétractables, interdisant totalement l'accès des véhicules à la zone piétonne en dehors des heures de livraison, exception faite naturellement des riverains et des véhicules de secours. La réflexion sur la piétonnisation, éventuellement temporisée, d'une partie de la rue des Imbergères ou de la rue des Ecoles se poursuit aujourd'hui.

- **11,30 km de zone 30**, en voies partagées avec les véhicules légers,
- **0,65 km de cour urbaine**, en voies partagées avec les piétons et les véhicules légers circulant au pas, comprenant un contresens cyclable,



*Les cours urbaines : rue de Penthivière...*



*... et avenue de la République*

- **quelques mètres de bandes cyclables sur trottoir élargi** (rue Raymond Gachelin), rendu accessible aux cyclistes sous réserve de ne pas gêner les autres usagers.



*Le trottoir élargi ouvert à la circulation des cycles rue Raymond Gachelin, aux abords de la gare de Sceaux*

- quelques mètres de circuit pour petits vélos dans la cour de l'école du Centre !

Pour mémoire, le nombre de kilomètres de voies sur le territoire communal s'élève à 35 km, compris voies départementales.

### III.2 Définitions

Les définitions de ces différents types d'aménagement sont rappelées ci-après :

- **Bande cyclable** : espace de circulation exclusivement réservé aux cycles définie au moyen d'un marquage au sol, de largeur minimale préconisée 1,20 m. La visibilité de la bande cyclable peut être renforcée au moyen de séparateurs, plots, balisettes, etc..
- **Piste cyclable** : espace de circulation réservé aux cycles, inaccessible aux véhicules automobiles, dont il est séparé par des obstacles infranchissables.
- **Contresens cyclable** : un « contresens cyclable » s'effectue dans une rue à double sens dont un sens est réservé aux cycles. La faisabilité des contresens cyclables dans une rue jusque-là à sens unique est conditionnée par :
  1. le gabarit, la vitesse et le débit de la voie,
  2. le mode de stationnement autorisé,
  3. les intersections et les sorties des riverains,
  4. l'entrée et la sortie de la voie.
- **Aires piétonnes/sentiers piétonniers** : les aires piétonnes sont accessibles aux vélos « sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons » ( décret n° 98-828 du 14 septembre 1998 modifiant le code de la route).
- **Zone 30** : Introduites dans le code de la route par le décret du 29 novembre 1990, les zones 30 délimitent des secteurs de la ville où les véhicules ne peuvent dépasser la vitesse de 30 km/h. L'objectif est de permettre un usage plus équilibré de la rue entre tous les usagers tout en assurant pleinement la sécurité des déplacements de chacun.
- **Cour urbaine** : L'aménagement est conçu de façon à donner à l'automobiliste le sentiment d'être un intrus, toléré s'il roule particulièrement lentement. Les piétons et cyclistes s'y sentent en sécurité et n'ont pas besoin d'y trouver des équipements spécifiques. Les trottoirs peuvent même y être supprimés. La circulation est limitée à 15 km/h ou s'effectue au pas.
- **Trottoirs partagés** : Le décret n°98-828 stipule que la circulation des cyclistes de moins de 8 ans est autorisée sur trottoirs « sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons ». On peut toutefois donner à un trottoir large le statut d'aire piétonne ouverte aux cyclistes dans certaines conditions.

### *III. 3 Etat des emplacements de stationnement existants*

Les espaces publics sont équipés d'une cinquantaine d'appuis vélos répartis sur l'ensemble de la ville, avec une forte concentration dans le centre-ville et des secteurs encore sous équipés, tels que le quartier Robinson et le quartier des Blagis.

Des abris vélos sécurisés ont été installés par la Ville en 2005 dans les groupes scolaires des Clos-saint-Marcel et des Blagis, ainsi que des abris dans le jardin de l'hôtel de ville. Des abris vélos sont également proposés par la RATP aux abords immédiats des gares RER, et par certains établissements d'enseignements (cité scolaire Marie Curie, IUT...)



*Des appuis vélos sont installés aux abords des zones d'activité*



*Dans le groupe scolaire des Clos-saint Marcel, un abri vélo accueille les bicyclettes des élèves. L'emplacement dans une cour « intermédiaire », accessible uniquement aux heures d'entrée et sorties de classe ; limite les risques en matière de vol ou dégradation.*

Un inventaire des besoins en terme de stationnement réalisé en septembre 2006 révèle toutefois la nécessité de renforcer l'offre en terme de stationnement vélos, notamment aux abords des commerces et des équipements, et d'améliorer leur visibilité.

#### *III.4 Etat de la réglementation en matière d'urbanisme*

Les sentes piétonnes, que peuvent emprunter les cycles, sont répertoriées dans le rapport de présentation du plan d'occupation des sols, et des réserves pour mise à l'alignement figurent notamment pour une partie du sentier des Milans, l'allée Jean Barral, le passage Renaudin.

Le POS prévoit également que lors de toute opération de construction ou de transformation de locaux dans le cas d'établissements d'enseignement secondaire, il doit être réalisé des aires de stationnement pour deux roues dont la surface est de 1m<sup>2</sup> pour deux élèves. En revanche, rien n'est prévu pour les immeubles collectifs.

## IV. PERSPECTIVES

Dans les années à venir, la Ville doit continuer à s'attacher à faciliter l'usage des cycles en renforçant la sécurité et l'attractivité des trajets. Les orientations sont les suivantes :

### IV. 1 En matière de déplacements :

→ **Classement en zone 30 de l'ensemble de la voirie communale** (24 km) début 2007;

Compte tenu des contraintes financières qui s'imposent à la ville, le principe d'aménagement des zones trente repose dans un premier temps sur le rétrécissement des voies et la modification de l'environnement en entrée de zone (signalisation notamment), ainsi que sur la disposition des emplacements de stationnement en chicanes. Ce dispositif a en effet l'avantage d'être à la fois efficace et peu coûteux, puisqu'il se traduit par la simple mise en place de signalisation, de jardinières, et la réalisation du marquage au sol.



*Aménagements simples dans les zones 30 : matérialisation des emplacements de stationnement en chicane, mise en place d'obstacles*



*Dans l'attente d'un aménagement définitif à l'occasion de la rénovation de la voirie, le caractère particulier de la zone 30 du quartier des Chéneaux-Sablons est signifié au moyen d'un simple marquage au sol, et par la mise en place de jardinières et d'un stationnement en chicanes*

→ **Mise à jour de la réglementation municipale** en matière de circulation des cycles sur l'ensemble des sentiers piétonniers et des aires piétonnes ;

Dans certaines voies, des aménagements plus lourds sont jugés nécessaires. Il s'agit de signifier clairement à l'automobiliste qu'il se situe dans une zone où il n'est plus prioritaire. La généralisation des plateaux surélevés en entrée de voie, la mise en place de coussins berlinois, le rétrécissement de la chaussée et la constitution de zones de croisement constituent alors une réponse adaptée.



*L'entrée de la zone 30 rue Gaston Levy est matérialisée par un plateau surélevé.*



*La mise en place de coussins berlinois permet de réduire la vitesse sans nécessiter de remaniements importants de la chaussée : ici la rue Charles Peguy (2006)*

Dans certains secteurs, et dans le cas où l'état de la chaussée suppose une rénovation profonde, des aménagements encore plus élaborés sont étudiés notamment pour ce qui concerne le revêtement, le mobilier urbain, les plantations et l'éclairage public.



*A l'occasion d'une opération de rénovation lourde de la voirie, la rue Jacqueline et la rue Marguerite sont réaménagées de façon à leur donner un caractère pacifié, propice à la limitation de la vitesse. L'entrée de zone, légèrement surélevée, est réalisée en pavés*



*Des jardinières en pavés délimitent les emplacements de stationnement en chicanes et des zones de croisement, qui permettent aux véhicules de se croiser dans ces voies maintenues à double sens.*



*La réalisation d'une placette agrémentée d'une jardinière plantée et d'un lampadaire de style, l'enfouissement des réseaux aériens et la rénovation de l'éclairage public donnent au quartier un aspect plus convivial, propice aux échanges, où l'automobiliste est perçu comme un « intrus ».*

→ **Développement des « contresens cyclables »**, lorsque cela est possible en fonction de la configuration des voies, de façon à réduire la longueur des parcours et faciliter les déplacements ; dans ce cas, il conviendra de s'attacher à pallier les difficultés de ce type de dispositifs : tourne-à-gauche dangereux pour les cyclistes en entrée de piste cyclable, articulation du contresens avec les voies adjacentes, visibilité pour les autres usagers qui n'oublie pas de regarder à gauche avant de s'engager sur la chaussée ou de sortir d'un emplacement de stationnement. Si dans certains cas, la réalisation du contresens ne reste pas possible pour des raisons de sécurité, des aménagements ou une signalisation appropriée peuvent résoudre une grande partie de ces difficultés, comme le montre l'étude réalisée par le CERTU sur la présentation de 73 cas réalisés dans des villes françaises telles que Strasbourg, Grenoble, Nantes, Rennes...

→ **Amélioration de la signalétique** et de son entretien, avec notamment la perspective de gérer, moyennant une convention avec le Conseil général, certains marquages sur les voies départementales ;



→ **Amélioration de l'information** sur les circuits et itinéraires cyclables, par le biais des différents moyens de communication existants (newsletter, magazine, tracts) et auprès de ses différents partenaires (office du tourisme, associations) ;

→ **Incitation des établissements publics et des entreprises** à établir des plans de déplacements cyclables ;

Le plan ci-contre dresse l'état des différents aménagements existants en matière de circulations douces à Sceaux au mois de novembre 2006 et esquisse le futur programme d'aménagements.

#### *IV.2 En matière de stationnement :*

- du **renforcement systématique de l'offre communale en terme de stationnement**, avec la création d'abris sécurisés dans l'ensemble des groupes scolaires et la mise en place d'une cinquantaine d'appuis vélos supplémentaires d'ici 2009, notamment aux abords des établissements sportifs ;
- de **l'amélioration de la visibilité des emplacements** de stationnement ;
- du **renforcement de l'information** sur la présence d'appuis ou d'abris vélos, par le biais des moyens de communication existants ;

Le plan ci-contre inventorie les espaces de stationnement existants et définit des orientations pour la mise en place de futures installations.

#### *IV.3 En matière d'urbanisme :*

- de la **prise en compte dans le cadre de l'élaboration du plan local d'urbanisme de l'obligation de créer des locaux spécifiques** sécurisés pour deux roues dans le cadre d'opérations immobilières de logement collectif, à l'instar de ce qui a été programmé dans l'opération de construction d'un immeuble de 16 logements sociaux rue des Filmins, où sont prévus dès l'origine un local spécifique vélos dans chacun des deux bâtiments. (environ 0,90 m<sup>2</sup> par logement).

#### *IV.4 Perspectives au niveau des axes d'intérêt départemental et d'intérêt régional*

- **Amélioration du confort et de l'agrément des circulations sur la Coulée verte** avec l'achèvement prévu par le Syndicat mixte d'études et de réalisation de la coulée verte en 2008 du tronçon situé entre la rue des Chéneaux et la rue des Clos-saint-Marcel,
- **Prise en compte des circulations et des échanges multimodaux** dans le cadre des réflexions du comité de pôle d'échange des gares Robinson et Bourg la Reine, ainsi que du comité d'axe de la RD920 identifiés au PDU d'Ile-de-France,
- Etablissement par le Conseil général des Hauts-de-Seine des **Parcours buissonniers**, visant à créer des circuits mettant les usagers à moins d'un quart d'heure à pied des espaces de nature à créer des itinéraires de promenades et à développer des circuits cyclables de loisir.

## V. FINANCEMENT

Le programme de travaux projeté peut bénéficier sous certaines conditions d'aides financières du Conseil général des Hauts-de-Seine et du Conseil régional d'Ile-de-France.

### *V.1 Aides départementales*

Dans le cadre de son agenda 92 et de son programme climat, le Conseil général des Hauts-de-Seine a décidé le 24 mars 2006 la mise en place d'une aide financière à certains investissements concourant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment les émissions dues aux transports et déplacements.

L'aide est fixée à 20% du coût HT des travaux pour la création de dispositifs de stationnement de bicyclettes, plafonnée à 1000 € par installation, et dans la limite de 5 installations par commune.

Des aides, non définies à ce jour, pourront peut-être être également recherchées à terme dans le cadre des parcours buissonniers des Hauts-de-Seine pour la création de promenades.

### *V.2 Aides régionales*

Dans le cadre de sa politique en faveur des circulations douces, la Région apporte un concours financier aux collectivités locales pour les études de faisabilité et la réalisation de « réseaux verts », de liaisons cyclables d'intérêt régional (desserte des gares et des établissements scolaires, itinéraires départementaux et intercommunaux) et de sites de stationnement pour vélos.

- **Réseaux verts** : Les travaux des opérations d'intérêt local prévues au titre des réseaux verts sont subventionnées jusqu'à 30% de leur montant HT, après contractualisation avec la Région sur une durée de trois ans. Dans le cas d'itinéraires d'intérêt intercommunal, le taux peut être porté à 40%.

La dépense subventionnable est plafonnée :

- à 80 € HT par mètre linéaire pour une bande cyclable,
- à 320 € HT par mètre linéaire pour une piste cyclable,
- à 640 € HT par mètre linéaire pour des voies piétonnes ou situées à l'intérieur de zones 30.

- **Les liaisons cyclables d'intérêt régional** sont financées jusqu'à hauteur de 50 % de leur coût HT, plafonnés
  - à 40 000 € HT par km de voie jalonnée (véloroute),
  - à 80 000 € HT par km de bande cyclable,
  - à 310 000 € HT par km de piste cyclable,
  - à 480 000 € HT par km de voie en site propre (zone 30, voie verte).
  
- **L'installation d'espaces de stationnement des vélos** est financée à hauteur de 50 % du coût HT avec un plafond de 2300 € par place aménagée, dans certaines conditions.

## **Annexe**

### **Etat de la réglementation**

### **1° - La loi sur l'organisation des transports intérieurs (LOTI du 30 décembre 1982)**

- article 28 : faciliter l'insertion des piétons et deux roues,
- formaliser le concept de plan de déplacements urbains (PDU).

### **2° - La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie**

**(LAURE du 30 décembre 1996)** Elle réaffirme l'objectif de diminution du trafic automobile, de développement des transports en commun, des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied...

- article 14 : rend obligatoire les PDU pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants avec pour objectif le développement des moyens de déplacement économes et moins polluants (bicyclette),
- article 20 : à l'occasion des réalisations et rénovations des voies urbaines, des itinéraires cyclables doivent être définis (à compter du 1/01/1998).

### **3° - Le plan de déplacements urbains de région Ile de France (PDUIF approuvé le 15 décembre 2000)**

Trois objectifs à atteindre : réduire la circulation automobile, doubler le nombre de déplacements à vélo et réduire l'insécurité routière, relancer les circulations douces. Moyens : partage de la voirie en retraitant l'espace public (zones 30), mise en place d'un réseau principal vélo permettant, en zone dense, des déplacements protégés.

### **4° - La loi solidarité et renouvellement urbains**

**(Loi SRU du 13 décembre 2000)** La loi SRU renforce la prise en compte du vélo dans l'aménagement à travers les documents de planification, notamment les plans locaux d'urbanisme :

- Article L 123-1 du code de l'urbanisme : les PLU (...) peuvent (...) préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation (...) y compris (...) les itinéraires cyclables,
- Article L 123-2 - le PLU peut instituer des servitudes consistant à (...) indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies y compris les pistes cyclables en délimitant les terrains concernés. Elle instaure la mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton et un cycliste.

### **5° - Le code de la route**

Il réaffirme que les cyclistes sont soumis aux mêmes règles élémentaires que tout usager (respect des feux tricolores - des "stop" - des régimes de priorité).

**Le décret n°2004-998** du 16 septembre 2004 introduit dans le code de la route la définition de la voie verte. Une réglementation précise pour ce type de voies en réserve la circulation exclusivement aux véhicules non motorisés, aux piétons et aux cavaliers. Des sanctions et une signalisation spécifique en interdiront l'usage aux véhicules motorisés. Quelques précisions extraites du communiqué de presse du ministre de l'Équipement du 23/09/04 : "Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation d'usagers non motorisés, à savoir les piétons au sens large (pratiquants de rollers, personnes en fauteuil roulant...), les cyclistes et les cavaliers. Actuellement au nombre de 84, ce sont des aménagements en site propre, destinés aux déplacements quotidiens et de loisirs, et souvent réalisés sur une ancienne voie de chemin de fer désaffectée, un chemin de halage ou un chemin rural. Jusqu'à présent, les autorités de police concernées veillaient à ce que ces voies ne soient empruntées que par les véhicules autorisés à y circuler. Elles devaient cependant motiver leur décision d'exclusion des autres catégories d'usagers. Ce décret officialise la voie verte dans le code de la route et crée des sanctions pour les véhicules motorisés qui empruntent ces voies : - circulation : contravention de 4ème classe d'un montant de 135 Euros - arrêt ou stationnement : contravention de 2ème classe d'un montant de 35 Euros Il prévoit enfin la création d'une signalisation spécifique qui permettra l'identification de ces voies".

**Le décret n°2003-283** du 27 mars 2003 traite de la circulation des cycles et modifie le code de la route.

Trois nouvelles dispositions sont adoptées ; certaines régularisent des pratiques souvent adoptées par les cyclistes : Pour tourner à gauche, les cyclistes sont autorisés, hors agglomération, à serrer d'abord à droite. Les cyclistes peuvent, hors agglomération, circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier. Les cyclistes circulant sur une piste cyclable qui jouxte un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, doivent respecter les feux de signalisation réglant la traversée des piétons.

**Le décret n° 98-828** du 14 septembre 1998 modifie le code de la route en matière d'usage des aménagements cyclables ou de règles essentielles de sécurité. Les principales modifications sont les suivantes : pistes cyclables interdites aux 2 roues motorisés (sauf décision contraire de la commune), aires piétonnes accessibles aux vélos circulant à allure réduite, cyclistes de moins de 8 ans autorisés sur les trottoirs, instauration possible de feux décalés pour cyclistes - de sas de protection, obligation pour l'automobiliste doublant un cycliste de s'écarter d'au moins 1 m en agglomération et 1,50 m hors agglomération.