

## L'aménagement d'itinéraires cyclables

Les Collectivités sont régulièrement amenées à s'interroger sur les réponses à apporter à l'essor des modes de déplacement durable. A cet égard, elles participent activement au développement de réseaux cyclables complémentaires à l'offre de transport automobile, que ce soit pour des raisons touristiques ou dans le cadre de trajets de courtes distances. Afin de répondre à ces enjeux, le Syndicat de la Voirie accompagne les Collectivités sur la conception et la réalisation des aménagements susceptibles de faciliter et de sécuriser les déplacements à vélo.

### I – Identification et conception d'itinéraires cyclables

L'aménagement d'itinéraires cyclables constitue une composante clé de déclinaison de la politique issue des outils de planification d'ordre réglementaire (PLU(i), PDU, SCOT) ou volontaires (schémas directeurs ...) à la disposition des Collectivités. Il peut également répondre à des obligations faites aux Collectivités, notamment dans le cadre des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (article L228-2 du Code de l'environnement). Le Syndicat de la Voirie propose aux Collectivités d'intervenir, en premier lieu en matière d'ingénierie afin de concrétiser ces objectifs et obligations.

#### **a) Missions d'études**

Ces missions d'études peuvent comprendre une mission de diagnostic portant notamment sur l'analyse de l'état initial des sites (analyse des déplacements, repérage des pôles d'attractivité, identification des atouts patrimoniaux, inventaire des diverses contraintes, synthèse des atouts et des contraintes fonctionnelles) ; sur la production d'une série de fiches descriptives caractérisant chaque typologie de rue et découpant le plan global des itinéraires ; sur la réalisation de notice, de plans et de croquis.

Ces missions d'études peuvent également comprendre des missions de maîtrise d'œuvre portant sur la production de séries de fiches de propositions, à partir de fiches descriptives établies lors de diagnostics ; sur la réalisation d'épreuves graphiques par fiches de propositions ; sur la production de plans de synthèse destinés à proposer une vue d'ensemble des projets ; sur le contrôle de faisabilité des opérations au regard des contraintes financières des Collectivités ; sur la déclinaison des études au stade avant-projet, projet ... ; sur le chiffrage des travaux souhaités.

#### **b) Typologie des aménagements réalisables**

Outre les zones « 30 », zones de rencontre ou aires piétonnes, qui privilégient les modes doux de circulation, plusieurs types d'aménagements dédiés aux cycles sont envisageables, en fonction de la cohabitation souhaitée entre les différents usagers ; ces solutions invitent ces derniers à considérer l'usage du vélo comme une alternative viable et complémentaire au transport automobile.

**La voie verte** : c'est un aménagement en site propre, indépendant du réseau routier, réservé exclusivement aux circulations douces (véhicules non motorisés, piétons, cavaliers). Les voies vertes sont souvent aménagées sur d'anciennes voies ferrées ou sur des chemins de halage, de même certaines allées de parcs urbains, lorsqu'elles ne sont pas créées de toutes pièces.

**La véloroute** : c'est un itinéraire de moyenne et longue surface, aménagé à destination des cyclistes, et sur laquelle le type d'aménagement cyclable va varier afin de s'adapter aux usages, contextes locaux et aux diverses protections de l'environnement des sites.

**Les pistes cyclables** : c'est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.

**Les bandes cyclables** : ce sont des voies exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.

**La bande multifonctionnelle** : elle désigne une surlargeur revêtue, adjacente à la chaussée et dégagée de tout obstacle. Elle permet la circulation des cycles mais sert également à la récupération des véhicules déviant de leur trajectoire et à leur arrêt provisoire.

**La chaussée à voie centrale banalisée** : elle désigne une chaussée 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 les accotements revêtus appelés « rives ». La largeur de la voie centrale oblige les véhicules motorisés à emprunter la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes. Cet aménagement répond aux cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossibles le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

**Le double sens cyclable** : c'est une voie à double sens dont l'un est réservé aux cycles à deux ou trois roues, avec ou sans marquage, selon la largeur disponible et le trafic.

Le Syndicat de la Voirie est présent à vos côtés autant pour appréhender la faisabilité de vos aménagements d'itinéraires cyclables que pour réaliser les travaux afférents.

## II – La réalisation d'aménagements variés favorisant le développement d'itinéraires cyclables en Charente-Maritime

Le Syndicat de la Voirie pourra réaliser les travaux correspondants soit par le biais de sa régie de travaux ou bien par le biais de ses marchés à bons de commande.

