

SCoT'Infos

2018 / NUMÉRO 1

LE VELO DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

Edito | DOCUMENTS D'URBANISME : *Comme à vélo, c'est la continuité qui compte*

Cette fiche co-éditée par l'Agence Ouest Cornouaille Développement (AOCD) et le Syndicat Intercommunaire Ouest Cornouaille Aménagement (SIOCA), est destinée, avant tout, aux élus, aux techniciens de l'ouest Cornouaille et leurs partenaires (bureaux d'études, architectes...).

Les élus et les habitants ont identifié la mobilité comme un enjeu crucial du territoire. C'est pourquoi, la mobilité active est un sujet récurrent dans les documents d'urbanisme et un des objectifs du Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille.

Dans ce cadre, il est opportun de clarifier les interdépendances entre les démarches vélo de l'échelle locale à l'échelle nationale. Cela se traduit notamment par une fiche dédiée à la traduction des objectifs vélo du SCoT dans les PLU.

Florence CROM (Présidente du SIOCA)
Pierre PLOUZENEC (Président de l'AOCD)

Des lois inspirées d'un intérêt citoyen grandissant

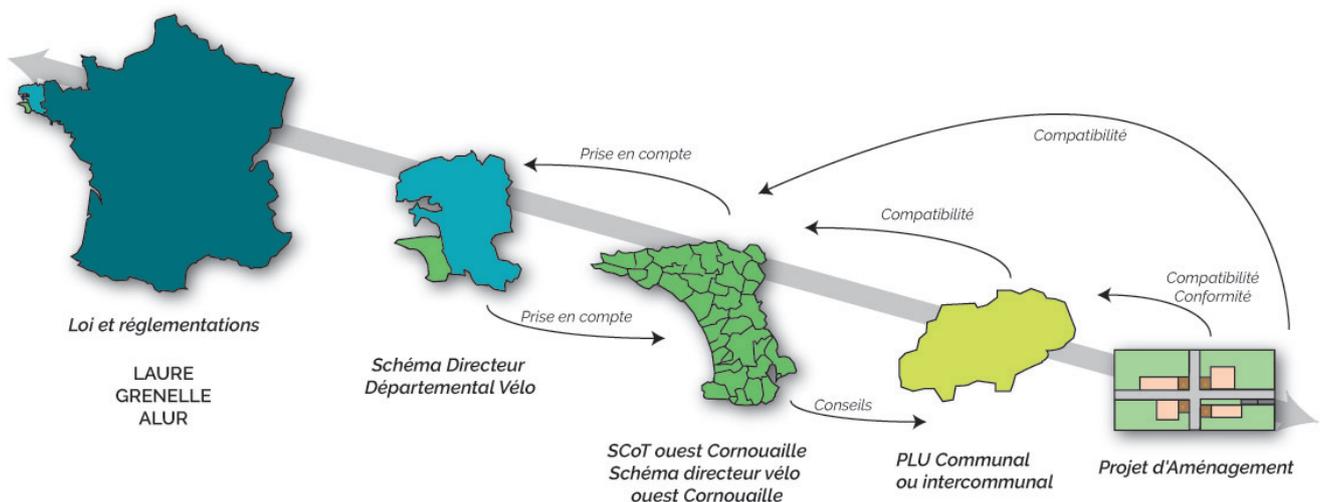
Les habitants et touristes manifestent de plus en plus l'intérêt d'utiliser leurs vélos pour leurs déplacements loisirs et utilitaires. C'est pourquoi le cadre législatif et la mise en pratique de l'aménagement du territoire évoluent vers une meilleure prise en compte des déplacements cyclistes. Cette volonté s'exprime à travers des lois nationales (retranscrites dans les différents codes : urbanisme, environnement, de la construction et de l'habitat) qui s'appliquent aux projets d'aménagement (permis de construire, permis d'aménager...).

Les outils à disposition des Collectivités Locales

L'objectif de la présente fiche est de répertorier les moyens à disposition des communes pour décliner la thématique vélo dans

leurs Plan Locaux d'Urbanisme. En effet, ce document permet de se donner les possibilités d'agir plus facilement en faveur du vélo, d'initier une prise en compte de ce mode de déplacement dans les projets concrets et de s'inscrire dans une démarche de planification qui permette une assimilation de la réglementation.

Une bonne prise en compte des besoins des pratiques utilitaires et de randonnée vélo intègre à la fois les besoins en aménagements de circulation et de stationnement dans les habitations et dans les lieux générateurs de déplacements (lieux de travail, lieux d'achats, services, commerces, loisirs, etc.). Outre les effets positifs sur la pratique en elle-même, une bonne intégration des obligations légales donne plus de stabilité aux documents d'urbanisme et aux actes administratifs qui en découlent.



Contexte législatif : que disent les lois sur le vélo ?

Le cadre législatif évolue depuis une trentaine d'années pour mieux intégrer les modes de déplacements peu polluants, efficaces et sains. Les attentes des cyclistes concernant la circulation et le stationnement ont été intégrés dans les différents codes.

Circulation des cyclistes

La mise en place systématique d'aménagements cyclables a été introduite par la loi sur l'air (LAURE) en 1996, recodifiée depuis dans le code de l'environnement. Afin d'arriver à l'objectif de « diminution du trafic automobile et développement des modes économes et moins polluants notamment vélo et marche à pied », le gouvernement de l'époque souhaitait doter la France d'un réseau cyclable permettant de rattraper le retard du pays en la matière.

Pour tenir compte des ressources limitées des gestionnaires de voirie, le réseau cyclable se développera grâce aux itinéraires (marquage au sol, pistes cyclables ou couloirs indépen-

dants) mis en place obligatoirement au fur et à mesure des créations et rénovations des voies urbaines.

“ A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. ”

article L.228-2 Code de l'environnement

La jurisprudence des tribunaux administratifs a permis d'éclaircir certaines ambiguïtés du texte de loi. Ainsi différents tribunaux et cours d'appels ont clarifié que les « besoins et contraintes de la circulation » mentionnés dans l'article permettent un choix entre différents aménagements, mais ne dispensent pas d'un aménagement cyclable sur une voie créée ou rénovée.

Stationnement vélo

Le stationnement vélo dans des bâtiments est successivement traité par la loi Grenelle II, la loi ALUR, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte et leurs décrets d'application. Ces textes prévoient depuis 2012 la création de stationnements vélos sécurisés dans les nouveaux bâtiments dotés d'un parc de stationnement dédié. Ceci s'applique également aux interventions sur les parcs de stationnements voitures existants de ces bâtiments.

La dernière modification de 2017 précise pour chaque type de bâtiment les détails de localisation et d'équipement des parcs de stationnement à mettre en œuvre. Dans tous les cas, les supports de stationnement doivent être des « dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue ». Les supports ne retenant le vélo que par une roue ne sont pas conformes à cette exigence.

“ Exigence commune aux stationnements vélo régis par le code de la construction : « dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue ». ”

articles R111-14-4 à R111-14-8

Code de la construction et de l'habitat

Le SCoT ouest Cornouaille : Aménagement et modes doux

Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Au vu de la situation périphérique du territoire de l'ouest Cornouaille, l'accessibilité du territoire, qu'elle soit externe ou interne, est un enjeu majeur identifié par les élus dans le PADD du SCoT.

Dans le cadre de l'accessibilité interne du territoire, l'amélioration de la fluidité des mobilités entre les différents pôles constitue un objectif de premier plan. De plus, cette fluidité concerne tout particulièrement les mobilités douces dont les aménagements devront permettre un usage utilitaire et de loisirs.

Document d'Orientations et d'Objectifs

Le DOO (traduction du PADD) contient les

objectifs et les orientations qui devront être traduites dans les PLU.

En termes de circulations douces, l'objectif est bel et bien de favoriser les déplacements doux pour :

- Une optique de découverte et de loisirs ;
- Les usages quotidiens des habitants, pour l'accès aux commerces et services de proximité ou pour accéder aux transports collectifs ;

Les documents d'urbanisme devront pour être compatibles au SCoT :

- Inscrire les liaisons structurantes et celles qui permettront un maillage fin du territoire en veillant à la continuité avec les communes limitrophes ;

- Intégrer les aménagements favorisant les déplacements doux (bandes, pistes cyclables, espaces de stationnements...) dans les nouvelles opérations d'aménagement ;
- Elaborer des schémas de liaisons douces pour en assurer la continuité entre les pôles urbains et les espaces agricoles et naturels ;
- Développer les liaisons à vocation de tourisme et de loisirs ;
- Favoriser les liaisons douces des « derniers kilomètres » (aménagements cyclables, zones de rencontres, zone de partage...).

Conseil Départemental du Finistère : Schéma Directeur Vélo Départemental

Le schéma départemental vélo du Finistère est issu d'une démarche volontariste du Conseil Départemental d'agir dans ce domaine.

Il a pour objectif de poursuivre la réalisation des Véloroutes et voies vertes du schéma national et contribue aux projets cyclables locaux via une assistance technique (guide des aménagements, conseils de l'ATD¹) et les aides départementales.

L'objectif du schéma est d'encourager les collectivités locales à intégrer leurs projets cyclables dans une logique d'itinéraire à l'échelle des communes et des communautés de communes. En adéquation avec le SCoT, il vise aussi à développer la pratique du vélo en facilitant son articulation avec différents modes de déplacement.

Le schéma départemental, dans sa phase de programmation 2016-2020, répond à l'engagement du Conseil Départemental de territo-

rialiser ses politiques. Ainsi, les enjeux, définis à l'échelle du Finistère, sont déclinés localement en fonction des enjeux locaux identifiés par les territoires.

Le schéma constitue une feuille de route opérationnelle, définissant pour le Département, en collaboration avec les EPCI, les priorités d'aménagement à l'horizon 2020.

Pour participer à l'animation de son schéma, le Département a réalisé un guide à destination des collectivités territoriales et leurs bureaux d'études. Il a pour ambition de les guider dans la formalisation de leur politique cyclable et d'assurer la continuité, la sécurité, la qualité et le confort des aménagements réalisés. Ce guide donne la définition et les modalités de réalisation d'aménagement ou de mesures en faveur du vélo (voies vertes, pistes cyclables, zone 30...). Ce document est consultable sur le site internet du Département.

¹ Antenne Technique Départementale (Conseil Départemental du Finistère)

Démarche volontariste : Le Schéma Directeur Vélo de l'Ouest Cornouaille

L'Ouest Cornouaille présente un grand potentiel pour l'utilisation du vélo de loisir et du vélo utilitaire par les habitants et les visiteurs. Le schéma directeur vélo de l'Ouest Cornouaille, lancé en 2017 cherche à identifier les points forts du territoire et les axes de progression prioritaires dans le cadre d'une démarche partenariale et ouverte. Les communes, communautés de communes et les utilisateurs sont associés dès la première phase à l'élaboration du schéma.

Une offre existante orientée sur le vélo loisir et inégalement répartie

L'Ouest Cornouaille dispose actuellement d'un certain nombre d'aménagements et d'itinéraires cyclables majoritairement orientés vers la

pratique du vélo de loisir (Véloroute V5, boucles VTT, voies vertes, etc.).

Les aménagements existants sont le fruit des actions d'un grand nombre de collectivités agissant sur leur territoire. Ceci freine les connexions entre les aménagements et le développement d'itinéraires cohérents en connectant le littoral et l'arrière-pays.

Une mission avec des objectifs multiples

Pour valoriser et développer les différentes pratiques du vélo, le schéma directeur vélo poursuivra les objectifs suivants :

- Développer des itinéraires structurants et des liaisons intercommunales ;
- Inciter à l'aménagement de boucles locales



Lien pour télécharger le guide du Département :

<https://www.finistere.fr/Publications>

connectées aux itinéraires structurants :

- Connecter l'Ouest Cornouaille aux territoires voisins ;
- Intégrer le vélo dans une approche multimodale ;
- Intégrer le vélo dans l'aménagement des bourgs/villes ;
- Promouvoir et valoriser les grands itinéraires de vélo du Département.

Les leviers pour développer et faciliter l'usage du vélo

ACTIONS DIRECTES, LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

La création d'aménagements cyclables dédiés permet de répondre à des attentes de sécurisation de la part des cyclistes en identifiant les espaces dédiés aux différents modes de déplacement. Plus la circulation est importante, plus un aménagement doit être séparé et protégé de la circulation motorisée. Afin d'être pleinement efficace un aménagement cyclable s'inscrit dans une logique d'itinéraire et permet aux différents profils de cyclistes de rouler en sécurité dans des bonnes conditions. Il rend les trajectoires des cyclistes prévisibles pour les autres usagers.

Voie verte et chaussée interdite à la circulation motorisée : Ces chaussées distinctes des routes ouvertes à la circulation générale, sont

dédiées à la circulation des usagers non motorisés. Sous réserve que les intersections avec d'autres routes soient soignées et que l'aménagement soit réalisé selon les règles de l'art, cet aménagement peut satisfaire des profils d'usagers différents (vélo, piéton, rollers,...), y compris les déplacements avec enfants.

Pistes cyclables : La piste est physiquement séparée de la circulation générale et du trottoir. A condition que les intersections avec d'autres routes soient soignées et que l'aménagement soit réalisé selon les règles de l'art, cet aménagement peut satisfaire différentes pratiques, y compris les déplacements avec enfants.

Bandes cyclables : Ces voies de circulation sont réservées à la circulation des seuls cyclistes.

Cependant, elles ne sont séparées des autres voies que par un simple marquage. Le confort d'utilisation dépend du respect des règles de conception (notamment la largeur), de l'entretien et du respect de la réglementation par les usagers de la route.

Trajectoire suggérée sur une chaussée de circulation générale : le simple marquage de la trajectoire des cyclistes par des pictogrammes cyclistes permet d'affirmer qu'ils ont leur place sur la chaussée et qu'ils sont tenus de s'écarter suffisamment du bord de la chaussée et des véhicules stationnés ; l'absence de séparation de l'espace dédié aux vélos limite ces chaussées aux cyclistes à l'aise dans la circulation

ACTIONS INDIRECTES, LA CONCILIATION DES USAGES

Pour encourager la pratique du vélo, il est intéressant de repenser la place des différents usagers de la route et plus particulièrement celle de l'automobile. Des moyens pour concilier les usages ont surtout été développés pour les déplacements en agglomération, espaces où la question foncière rend plus compliquée la réalisation d'aménagements cyclables en site propre.

Les zones limitées à 30 km/h : L'objectif est d'instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire en abaissant la vitesse. La délimitation de «zones 30» s'ins-

crit dans un projet de hiérarchisation des voies à l'échelle communale. De manière générale, les cyclistes et les usagers motorisés se partagent la chaussée sans nécessité de réaliser des voies dédiées. De plus, les rues avec une limitation de vitesse à 30 km/h maximum sont à prévoir à double sens pour les cyclistes.

La zone de rencontre : Espace de circulation ouvert à tous les modes de déplacements, néanmoins les piétons sont prioritaires. Tous les usagers sont amenés à cohabiter dans un respect mutuel. Tous les usagers sont au même niveau, il n'y a pas besoin de délimitation entre

la chaussée et les trottoirs. En zone de rencontre la circulation des cyclistes est à prévoir dans les deux sens.

La chaussée à voie centrale banalisée : Sur ce type de voie il n'y a pas de marquage axial. En marche normale les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle (dite banalisée) et les cyclistes sur les accotements revêtus. Lors des croisements entre véhicules circulant sur la voie centrale ceux-ci se déportent ponctuellement sur l'accotement. Cette configuration permet d'améliorer la circulation de piétons et réduit les vitesses pratiquées.

ACTIONS COMPLEMENTAIRES, LES STATIONNEMENTS

L'existence d'un support de stationnement vélo qualitatif peut être décisive dans le choix du mode de déplacement et des commerces/services fréquentés. L'intégration systématique du stationnement vélo dans les projets de construction et rénovation ainsi que la création de petites unités de stationnement à proximité

des générateurs de déplacements sont des éléments clés pour le développement de l'usage du vélo.

L'importance du stationnement vélo qualitatif gagnera en importance avec la montée en gamme des vélos (notamment les vélos à assistance électrique).

Pour avoir une bonne qualité globale du stationnement vélo, des supports fixes permettant d'attacher le cadre et au moins une roue réduisent le risque de vol et de dégradation des vélos stationnés. De plus, des abris vélos fermés et sécurisés sont nécessaires pour l'accueil des cyclistes itinérants notamment.

www.sioca.fr - www.pro-aocd.fr

Plus d'infos ?

Justine FONTAINE
Syndicat Intercommunautaire
Ouest Cornouaille Aménagement

Michael HÄUSLE
Agence Ouest Cornouaille Développement

Rond Point de Kermaria 29120 Pont-l'Abbé
Tél. 02 98 82 30 30 | Fax 02 98 82 32 18
sioca@ouest-cornouaille.com | www.sioca.fr
michael.hausle@ouest-cornouaille.com | www.pro-aocd.fr



SIOCA
SYNDICAT INTERCOMMUNAUTAIRE
OUEST CORNOUAILLE AMÉNAGEMENT



AOC
AGENCE OUEST CORNOUAILLE
DEVELOPPEMENT