



→ LES ACTEURS POUVANT VOUS ACCOMPAGNER DANS LA DÉMARCHE

– Associations de personnes handicapées

APF, LAEDA, la SEVE et le Rameau

– Direction Départementale des Territoires

DDT Ardennes : 03 24 37 51 17

DDT Aube : 03 25 71 18 00

DDT Marne : 03 26 70 80 00

DDT Haute-Marne : 03 25 30 79 79

– DREAL Service Transport - Pôle Mobilité

14 rue du Bataillon de Marche n°24 - 67070 Strasbourg
03 88 13 05 00

► www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr

– ADEME

116 avenue de Paris - 51000 Châlons-en-Champagne
03 26 69 20 96

► www.grand-est.ademe.fr

– Région Grand Est Site de Châlons - 5 rue Jéricho

51037 Châlons-en-Champagne - 03 26 70 31 31

► www.grandest.fr

→ LA RÉGLEMENTATION

● Le Schéma Régional d'Intermodalité (SRI) est élaboré par la Région en concertation avec l'État, et l'ensemble des Autorités Organisatrices de Transports (AOT) pour coordonner les politiques de transports sur le territoire régional. Ce schéma est approuvé par arrêté préfectoral, afin de lui conférer une opposabilité vis-à-vis des autres AOT.

● Le SRI est intégré dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Ce schéma doit être approuvé par le Conseil Régional avant le 28 juillet 2019 ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016.

● La Loi TEPCV et le Plan Mobilité Rurale

→ LES DOCUMENTS D'URBANISME

● Le SCoT et le PLU peuvent favoriser les courtes distances en réfléchissant à un développement urbain à proximité des équipements.

● Le PLUi permet une meilleure intégration, car les politiques d'aménagement sont pensées au niveau intercommunal, et donc les dispositions prises par les AOM dans le cadre du PDU peuvent être mieux intégrées.

● Le PLUi HD est la forme la plus intégrée, prenant en compte les politiques d'habitat et de transport.

→ POUR ALLER PLUS LOIN



Fiche de la Boîte à outils urbanisme durable ARCAD

Les autorités organisatrices de transports

● Le plan de déplacements urbain pour une intégration des politiques de mobilité, Certu Septembre 2012

● Zones de circulation apaisée, Certu, fiche n°2 Août 2009

● Réseaumillepattes.org pour des fiches sur le pédibus

● Le Plan de Mobilité Rurale, Elaboration, mise en œuvre et évaluation - CEREMA, juillet 2016



Cette fiche fait partie de la **Boîte à Outils de l'urbanisme durable**, éditée par l'ARCAD, Agence Régionale de la Construction et de l'Aménagement Durables en Champagne-Ardenne. Retrouvez l'ensemble des fiches sur www.arcad-ca.fr



Agence Régionale de la Construction et de l'Aménagement Durables
CHAMPAGNE-ARDENNE

AVEC LE SOUTIEN DE
climaxion
anticiper • économiser • valoriser



Et le soutien de ses adhérents

BP 20099
105 rue Denis Mougeot
52103 Saint-Dizier cedex
Tel : 03 25 94 41 18
fax : 03 25 94 40 68
info@arcad-ca.fr

Organisation et réglementation pour les DÉPLACEMENTS DOUX



2,7%

DE DÉPLACEMENTS À VÉLO EN FRANCE

22,3% pour la marche à pied

Source : Centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme (CERTU)

Les déplacements dits « doux » tels que le vélo, la marche à pied, le roller, la patinette, le skate-board... se caractérisent par une émission quasi inexistante de pollution ou de gaz à effet de serre.

La part d'utilisation du vélo s'est dégradée dans les villes où aucune volonté politique ne se manifeste.

La prise en compte du piéton comme usager à part entière réclame des infrastructures adaptées.

Après un diagnostic des besoins et des dysfonctionnements existants, les aménagements les plus adaptés en fonction des lieux et des attentes doivent être imaginés.

LES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DOIVENT PRENDRE EN COMPTE L'ORGANISATION ET LA RÉGLEMENTATION DES MODES DE DÉPLACEMENTS DOUX POUR RÉPONDRE À DIFFÉRENTS ENJEUX :

- Le confort du cadre de vie
- La préservation de l'environnement
- La lutte contre le réchauffement climatique
- La gestion alternative des déplacements
- La sécurisation des déplacements
- L'atout touristique
- La santé publique



Quelles solutions apporter ?



A noter

Le périmètre du PDU correspond au périmètre du ressort territorial ancien PTU (Périmètre de Transport Urbain) modifié par la Loi NOTRe.

Le PDU du Grand Troyes, adopté en 2000

Le Grand Troyes a mis en place avec ATMO-Champagne-Ardenne un partenariat pour quantifier les gains attendus liés au PDU. Dans son ensemble, le PDU permettrait de diminuer de 15% les émissions de CO₂. Les objectifs sont de diminuer l'usage de la voiture, d'adapter le réseau de transport aux personnes à mobilité réduite, et aux besoins des usagers. Par exemple, pour atteindre ces objectifs, l'Agglomération a multiplié les zones limitées à 30 km/h et a procédé à la piétonisation du centre historique.

→ LE PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN (PDU), UN OUTIL D'INTÉGRATION ENTRE MOBILITÉ ET URBANISME

Outil de planification de la mobilité, créé par la *Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (Loti)* de 1982, le PDU détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement et vise à l'amélioration du cadre de vie.

Les Lois sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) et Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) et Grenelles 1 et 2 ont accentué l'importance du PDU.

Le PDU porte sur le territoire de compétence de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) qui l'élabore. Il est d'ailleurs obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Suite à la *Loi Grenelle 1*, le PDU peut être intégré dans le PLUi HD (Habitat et Déplacement). Ce dernier permet une transversalité des thèmes, ainsi qu'une approche globale et non sectorisée.

Pour sa réalisation, l'EPCI doit posséder la compétence transport.

→ LE PLAN DE MOBILITÉ RURALE

La *Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV)* d'août 2015 permet à l'établissement public porteur du SCoT l'élaboration volontaire d'un Plan de Mobilité Rurale, sur tout ou partie de son périmètre. L'objectif de ce plan est de développer une approche intégrée de la mobilité (tous modes confondus) via une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés (population, collectivités...).

Le Plan de Mobilité Rurale doit être coordonné avec les autres documents de planification. Il complète le Schéma Régional d'Intermodalité (SRI).

Le projet de plan arrêté est soumis pour avis au Conseil Régional, aux Conseils Départementaux et aux AOM concernés.

Le Plan de Mobilité Rurale suit 6 étapes pour une durée d'environ 22 mois :

- Le cadrage de la démarche et de l'organisation
- Le diagnostic du territoire et ses mobilités
- L'identification des enjeux et objectifs
- La définition du programme
- L'approbation du plan
- La mise en œuvre, le suivi, et l'évaluation

→ DES OUTILS RÉGLEMENTAIRES

Afin de faciliter leurs déplacements, les piétons et les cyclistes ont besoin :

- de liberté : les déplacements de courtes distances, se font dans toutes les directions ;
- de liaisons pratiques : les piétons se déplacent lentement (3 à 4 km/h), et tout comme les cyclistes, ils cherchent à atteindre leur destination au plus vite. Ils acceptent mal les détours et les temps d'attentes ;
- de sûreté : les itinéraires dangereux en termes d'agressions ou de sécurité routière (traversé de chaussée, fin de pistes, ...) sont à proscrire.



L'exemple de la commune de Novion-Porcien (08)

La commune a souhaité engager une réflexion sur les déplacements, et notamment sur la mobilité à l'école. Pour cela, des journées d'animation ont été menées par le biais d'une concertation. A l'école, les enfants ont formulé diverses propositions : réduire la vitesse, mettre en place un plateau ou chicane, créer un parking à vélo dans l'école, mettre en évidence le passage piéton : autant de pistes pour protéger et sécuriser les zones piétonnes près d'établissements scolaires. Après deux semaines de tests, la commune s'est engagée à mettre en place les mesures les plus efficaces.

Cette démarche fut l'occasion d'associer de multiples acteurs (enfants, parents, élus, enseignants, gendarmes...) et de faire prendre conscience aux enfants des dangers de la route.

Exemple de la Voie Verte des Ardennes

La Voie Verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers, avec un usage principal de loisirs. Longeant la Meuse entre Charleville-Mézières et Givet, la Voie Verte Trans-Ardenne est aménagée sur l'ancien chemin de halage. Avec 200 000 personnes par an qui l'empruntent, c'est un atout touristique majeur révélant le patrimoine. La Voie Verte s'inscrit dans le PDU d'Ardennes Métropole qui souhaite consolider son réseau cyclable et réaliser des connexions avec la voie verte pour développer les loisirs.

→ DES OUTILS RÉGLEMENTAIRES AU SERVICE DES MODES DOUX

L'insertion des piétons, des cyclistes et tout autre mode doux demeure une préoccupation des collectivités qui doivent trouver l'équilibre entre les besoins de la circulation des véhicules motorisés et la sécurité des habitants.

AIRE PIÉTONNE



- piéton prioritaire, véhicules motorisés autorisés au pas
- signalisation minimale : matérialisation de l'entrée et de la sortie de la zone
- espaces privilégiés : quartiers historiques, rues commerçantes...

ZONE DE RENCONTRE



- piéton prioritaire ne pouvant pas stationner sur la chaussée
- vitesse limitée à 20km/h
- espaces privilégiés : quartiers historiques pour maintenir une desserte, rue résidentielle, rue étroite, rue commerçante...

ZONE 30



- piéton non prioritaire
- espace qui favorise l'équilibre entre vie quotidienne et circulation des véhicules
- espaces privilégiés : quartiers résidentiels, secteurs scolaires, traversées de commune...

BANDE CYCLABLE



PISTE CYCLABLE



Largeur recommandé (Certu)

1,50 m
Mini 1m, max 2m

Unidirectionnelle : mini 1,5m
Bidirectionnelle : 2,5 à 3m

Avantages

Peu coûteux
Peu consommateur d'espace

Bonne sécurité
Peu coûteux lors d'une création de voirie

Inconvénients

Sentiment d'insécurité
Souvent trop près du stationnement

Couteux à réaliser sur aménagement existant
Exige beaucoup d'espace

→ AUTRE AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUE

Pédibus et vélobus

Ce sont des modes de ramassage scolaire à pied ou à vélo, encadrés par des parents d'élèves. Le but est de diminuer la présence des voitures à l'entrée de l'école. Chaque matin, les enfants attendent l'accompagnateur, devant un panneau signalétique visible, avec son gilet fluorescent. Le trajet peut compter plusieurs arrêts afin de récupérer ou déposer d'autres enfants en cours de route.

C'est souvent l'association des parents d'élèves qui organise et qui prend en charge les élèves bénévolement.

Pour une réelle efficacité du dispositif, il est nécessaire d'avoir l'adhésion de tous (parents, enfants, enseignants, mairie) au projet.