



L'Isle-Adam

Mairie de L'Isle-Adam

**Elaboration d'un schéma directeur cyclable
communal**

Sommaire

- 1/ Présentation de l'équipe
- 2/ Schéma de liaisons
- 3/ Schéma d'aménagement



1/ Présentation de l'équipe Inddigo

Une présence nationale

CABINET CONSEIL
& INGÉNIERIE
EN DÉVELOPPEMENT
DURABLE

2015



200

collaborateurs



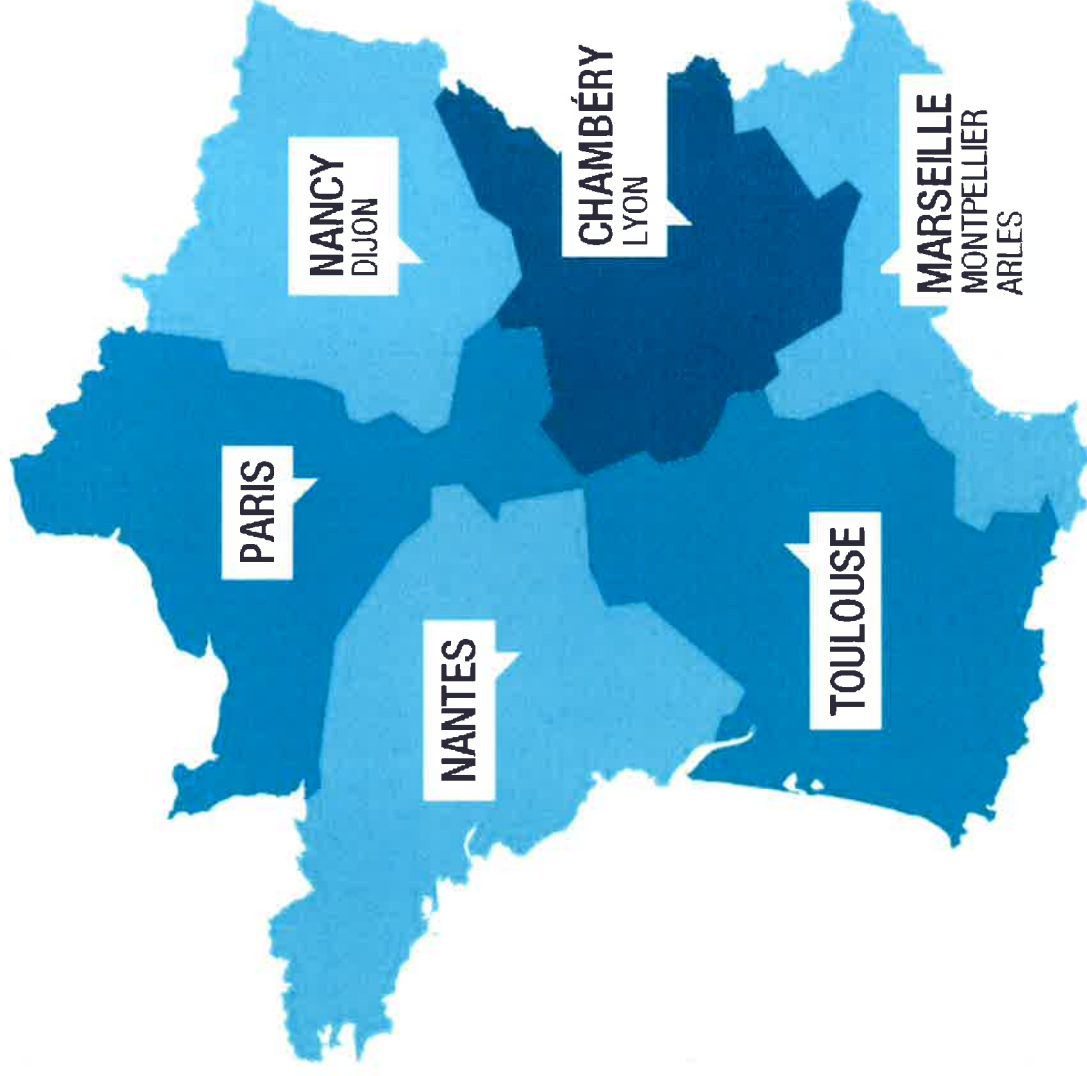
1000

missions

14 M€

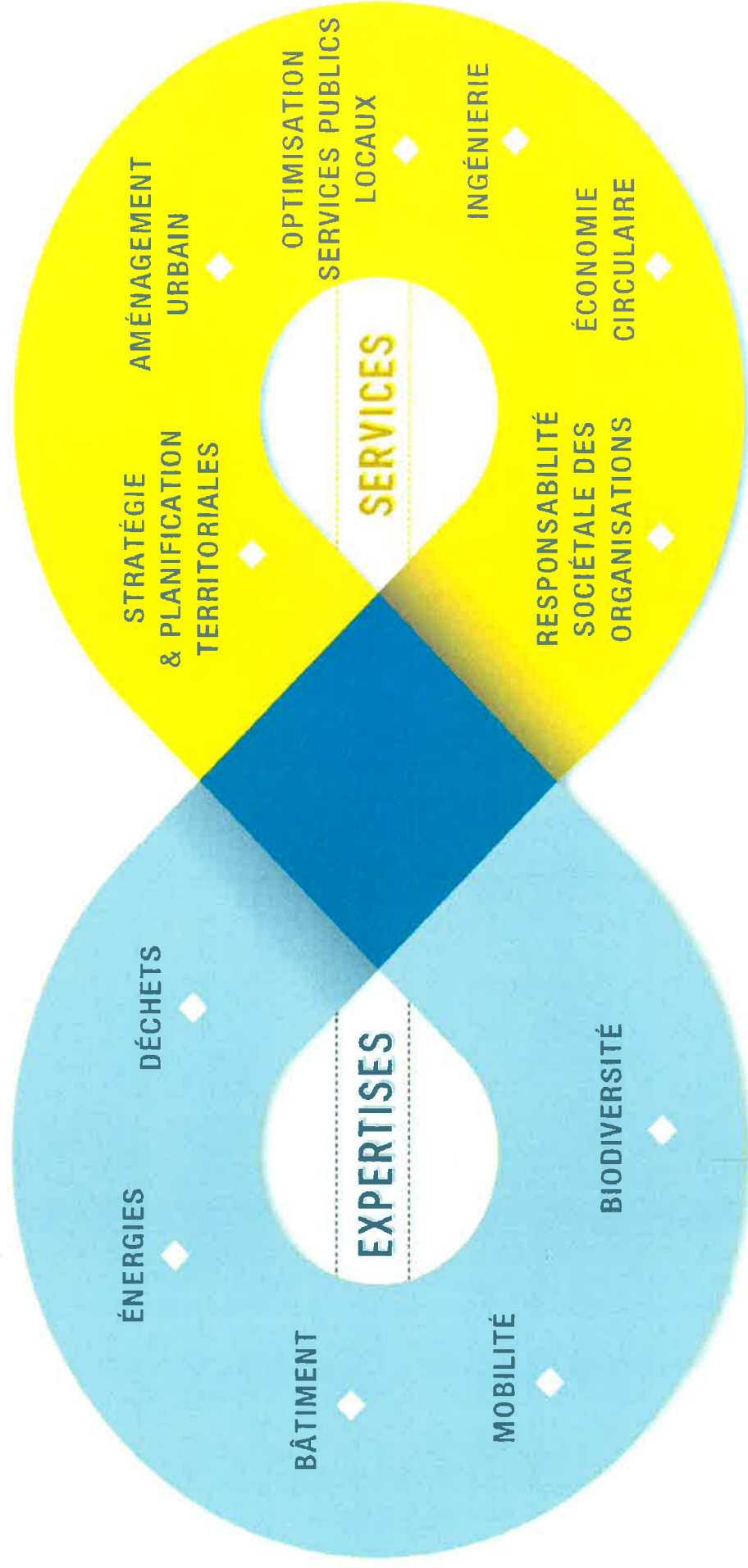


de CA



1/ Présentation de l'équipe Inddigo

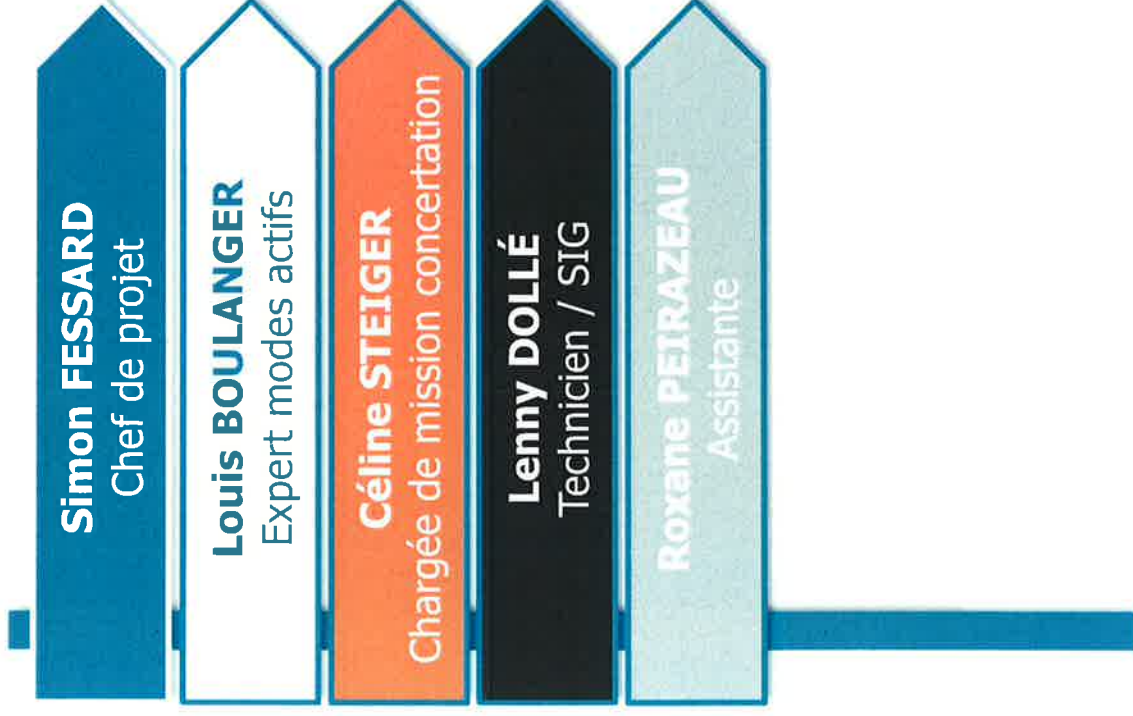
Des compétences partagées pour une approche transversale





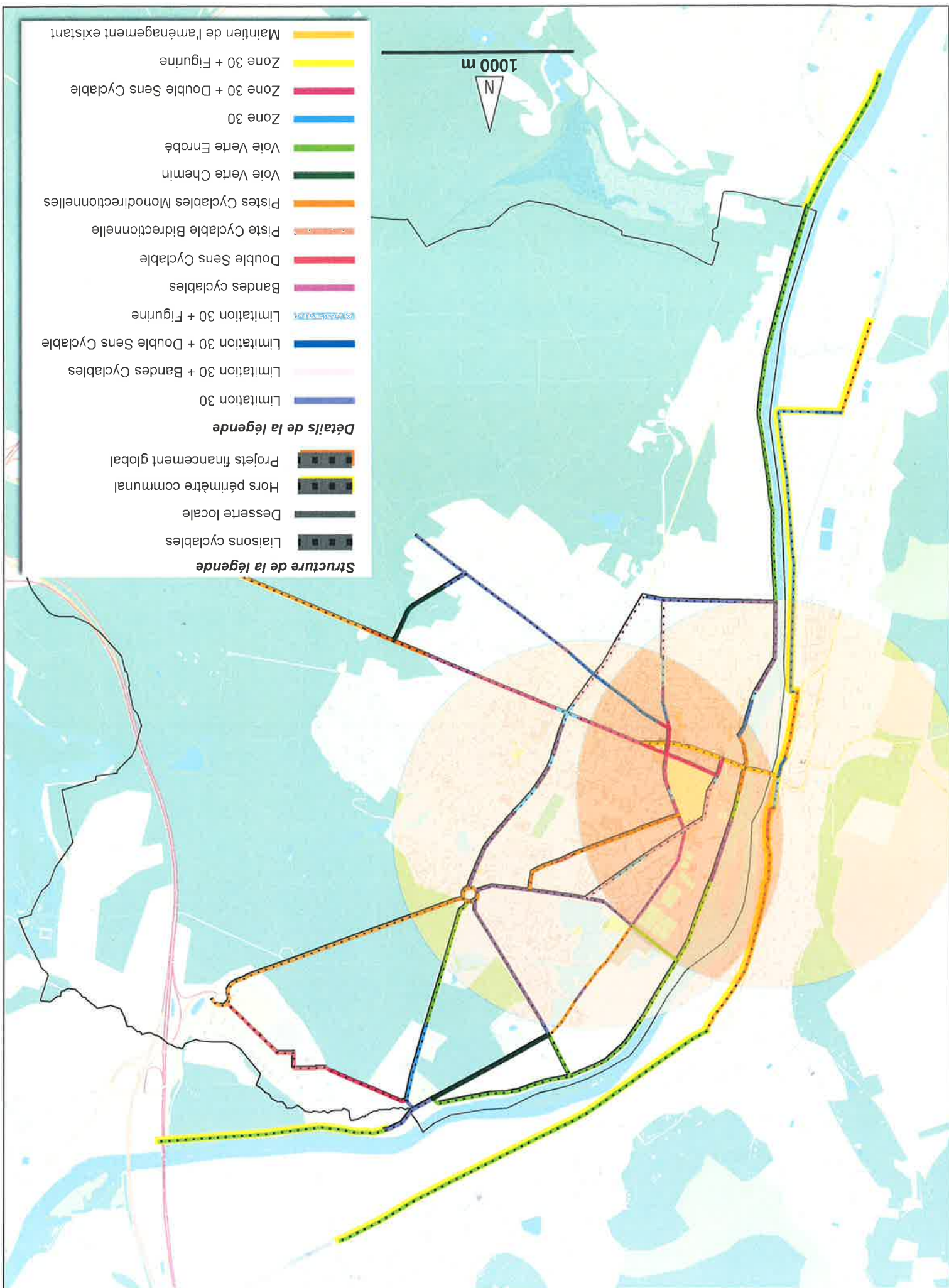
1/ Présentation de l'équipe

L'équipe projet sur l'étude



Sommaire

- 1/ Présentation de l'équipe
- 2/ Schéma de liaisons
- 3/ Schéma d'aménagement

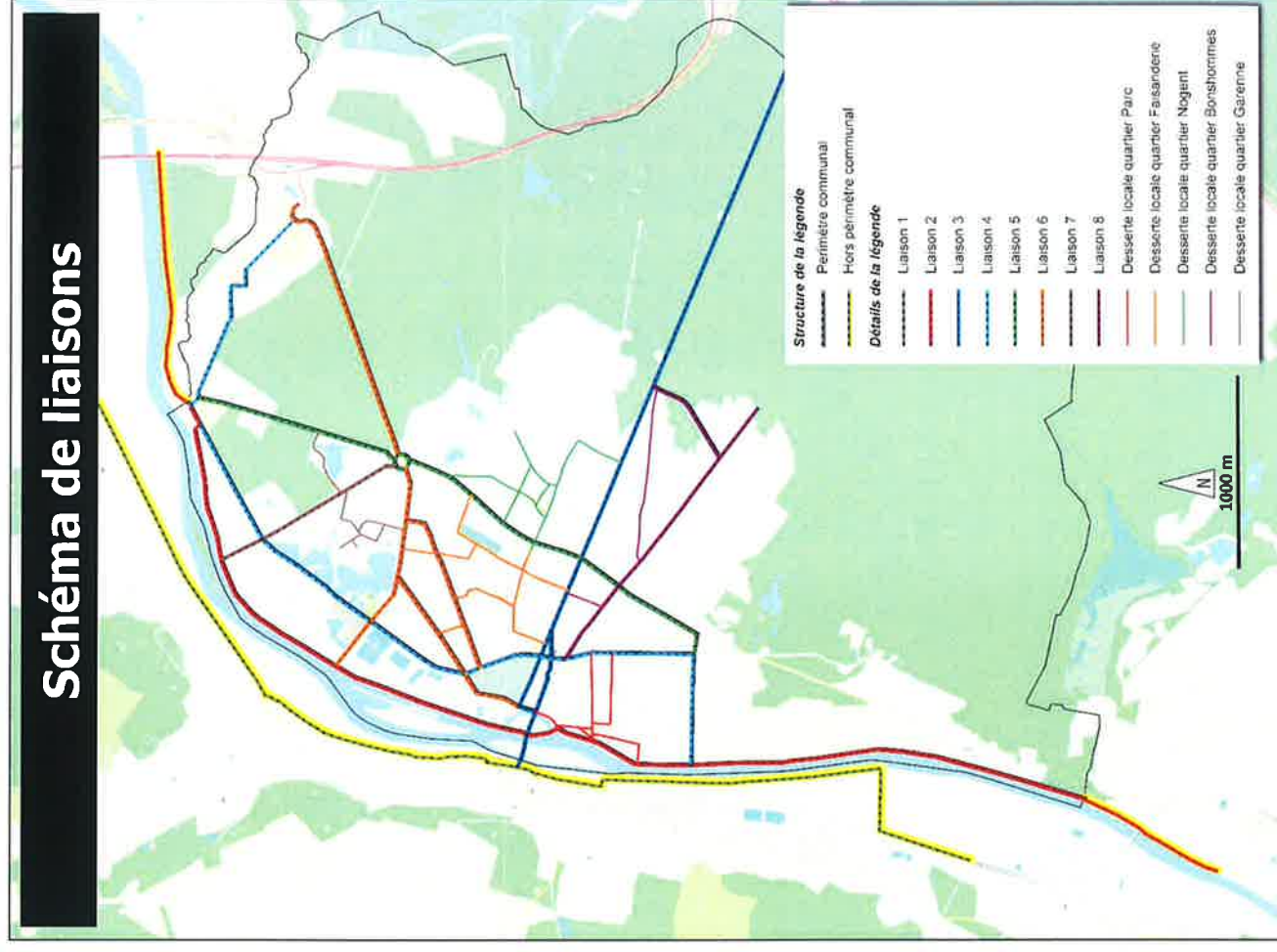




2/ Schéma de liaisons

Liaisons

- Réalisation du schéma de liaisons
 - Aboutissement d'un **travail collaboratif**
 - > Des enquêtes terrain
 - > Des ateliers de concertation
 - > Du travail de mise en forme [INDDIGO]
- Intégration au schéma directeur d'aménagements hors périmètre communal
 - Enquête **terrain**
 - > « poursuite de l'aménagement des Bords de l'Oise, pour permettre à tous les usagers de cohabiter (piétons, promeneurs, joggers, cyclistes...) »
 - **Ateliers de concertation**
 - > Forte volonté de développer les liaisons vers Beaumont-sur-Oise, Mériel et Pontoise
 - **Logique de réseau**
 - > Développement de la Véloroute Paris-Londres
 - > Création des continuités cyclables sur l'existant



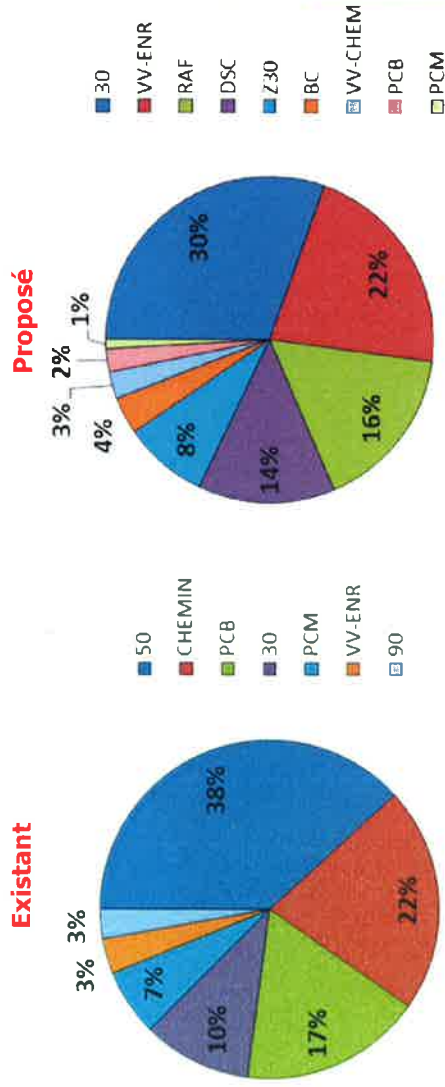
Sommaire

- 1/ Présentation de l'équipe
- 2/ Schéma de liaisons
- 3/ Schéma d'aménagement

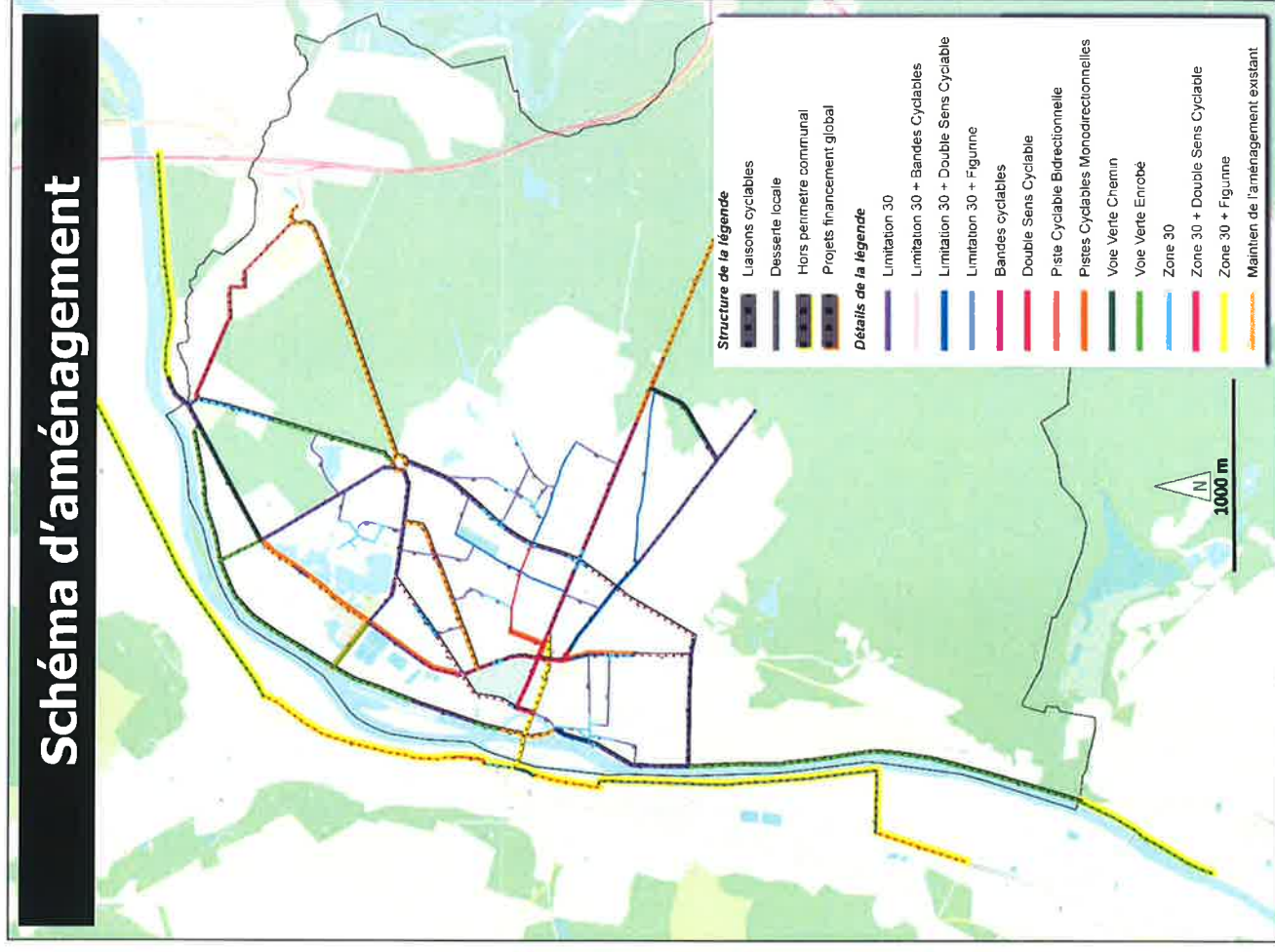


3/ Schéma d'aménagement

Aménagements sur l'ensemble du schéma directeur *% de ml*



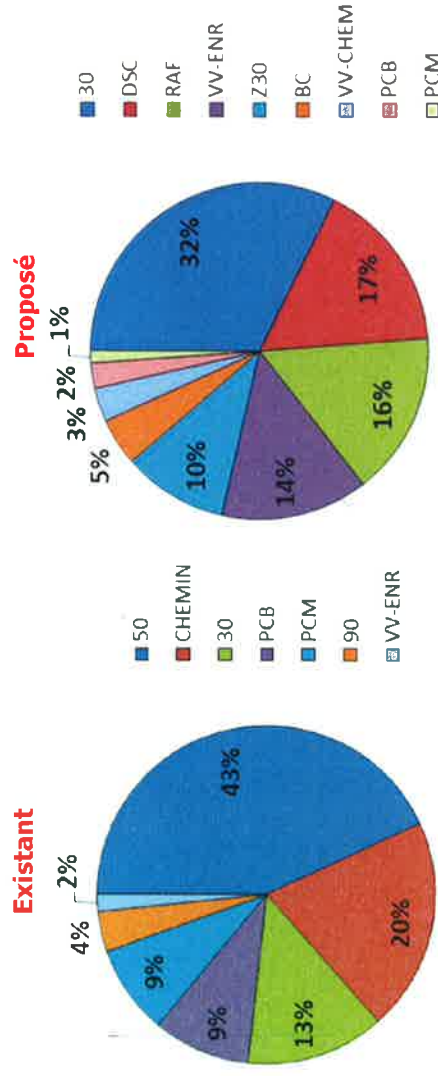
- **30/** Section limitée à 30 km/h
- **50/** Section limitée à 50 km/h
- **Z30/** Zone 30
- **DSC/** Double Sens Cyclable
- **BC/** Bande Cyclable
- **PCB/** Piste Cyclable Bidirectionnelle
- **PCM/** Piste Cyclable Monodirectionnelle
- **VV-CHEM/** Voie Verte sur stabilisé
- **VV-ENR/** Voie Verte sur enrobé
- **RAF/** Aucune intervention prévue
- **CHEMIN/** Chemin rural



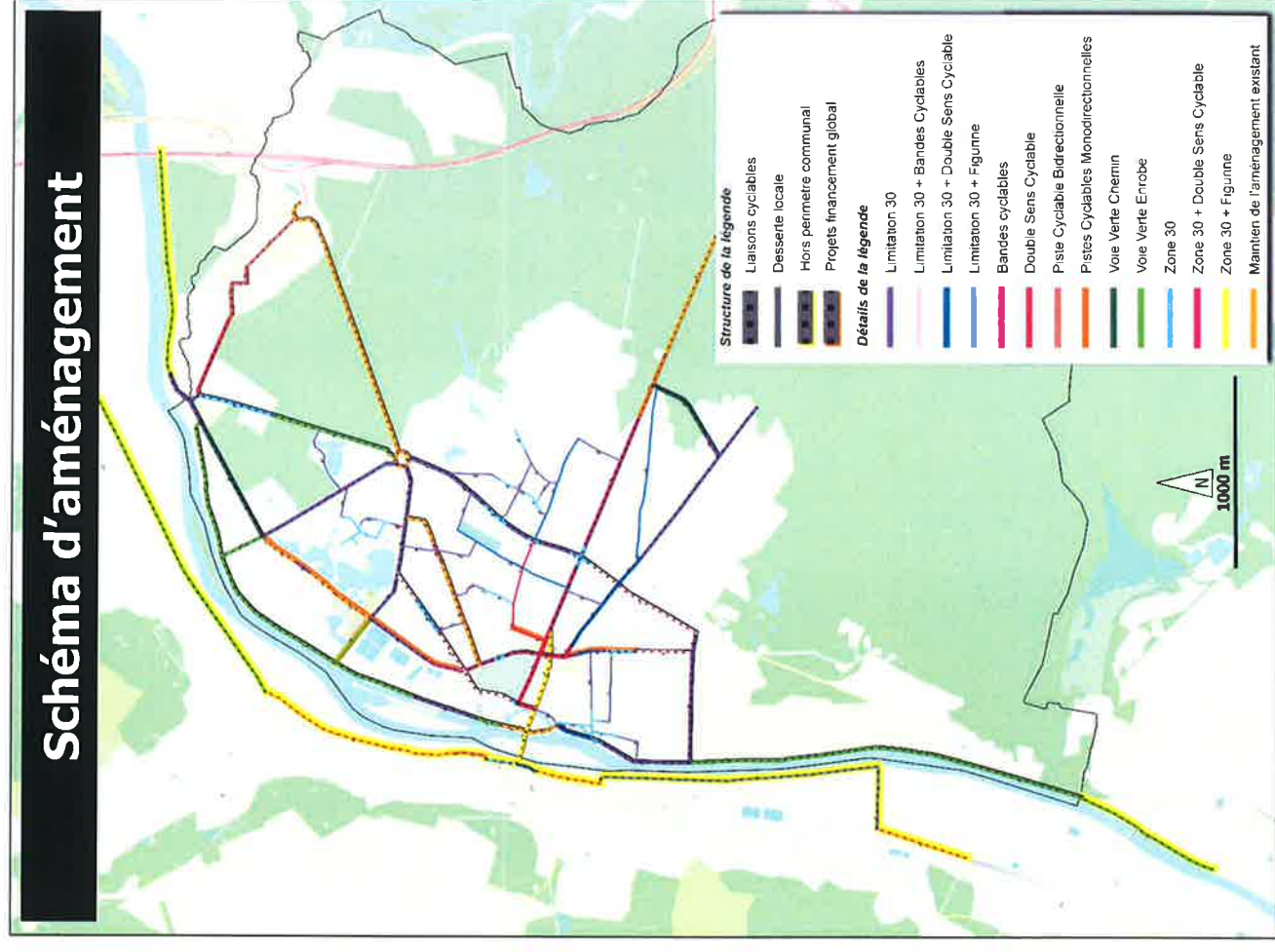


3/ Schéma d'aménagement

Aménagements sur le territoire de la commune *% de ml*



- **30/** Section limitée à 30 km/h
- **50/** Section limitée à 50 km/h
- **Z30/** Zone 30
- **DSC/** Double Sens Cyclable
- **BC/** Bande Cyclable
- **PCB/** Piste Cyclable Bidirectionnelle
- **PCM/** Piste Cyclable Monodirectionnelle
- **VV-CHEM/** Voie Verte sur stabilisé
- **VV-ENR/** Voie Verte sur enrobé
- **RAF/** Aucune intervention prévue
- **CHEMIN/** Chemin rural



3/ Schéma d'aménagement

Aménagements proposés [suggestions aménagement ponts, rue de Conti]

- Conditions de départ
 - **Hypothèses** dimensionnantes
 - > Profil minimum chaussée **4,40 m** (au niveau du Pont du Cabouillet)
 - > Profil minimum trottoir **1,20 m** (entre les numéros 2 et 8 de la rue)



3/ Schéma d'aménagement

Aménagements proposés [suggestions aménagement ponts, rue de Conti]

• Vélorue

- Aménagement rendu possible par les **évolutions réglementaires** du plan d'actions pour les mobilités actives

> Décret du 2 juillet 2015 n° 2015-808 modifiant l'article R.412-9 du code de la route

« un conducteur de cycle peut s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une trajectoire matérialisée pour les cycles [...] le permet »

> Arrêté du 23 septembre 2015 modifiant l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (article 118-1-C)

« [...] sur toutes les chaussées, en section courante [...] l'utilisation, dans le sens de circulation des cyclistes, de double chevrons ou de figurines ou de flèches ou d'une association de ces éléments, est possible pour matérialiser une trajectoire à l'intention des cyclistes »

- **Règles de circulation**
 - > Vitesse limitée à 30 km/h
 - > Cyclistes prioritaires
- **Principes d'aménagement**
 - > Aménagement adapté en secteur contraint sur réseau cyclable principal
 - > Inciter les cyclistes à circuler au milieu de la chaussée
 - > Améliore la sécurité, réelle et ressentie, des cyclistes en permettant un positionnement central sur la chaussée (emportière, perception des cyclistes par les automobilistes)

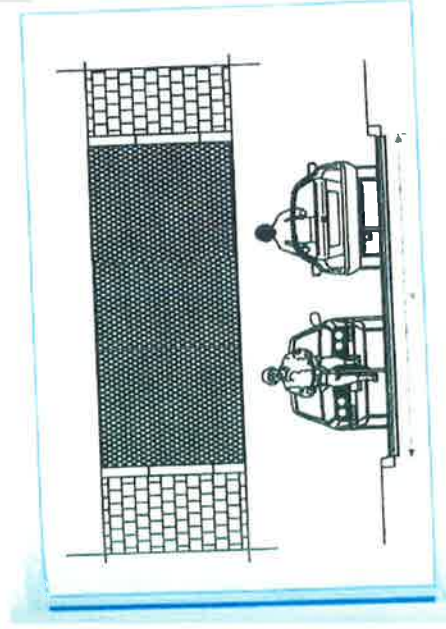


3/ Schéma d'aménagement

Aménagements proposés [suggestions aménagement ponts, rue de Conti]

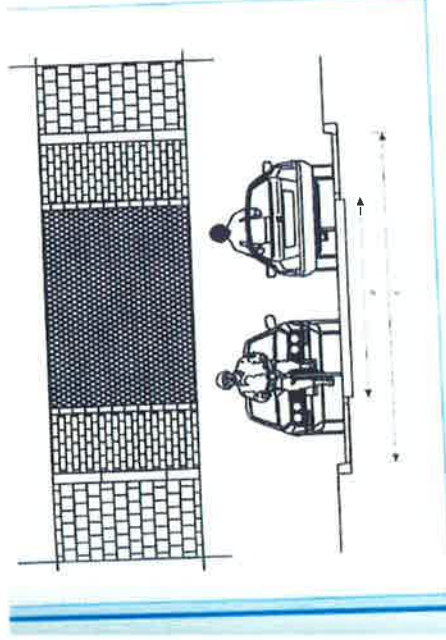
Possibilité 1

- > Préconisé si circulation vélo = double circulation VL
- > Préconisé si TV < 2000 UVP/jour
- > Adapté en présence de stationnement latéral



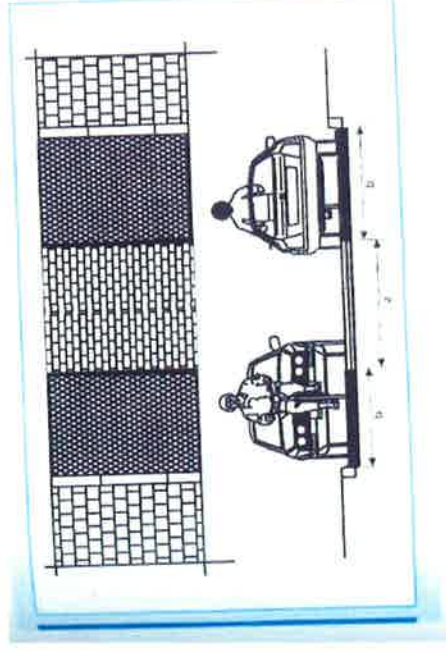
Possibilité 2

- > Préconisé si circulation vélo = double circulation VL
- > Préconisé si TV < 500 UVP/jour
- > Adapté en présence de stationnement latéral



Possibilité 3

- > Préconisé si circulation vélo faible par rapport à la circulation automobile
- > Inadapté entre présence de stationnement latéral



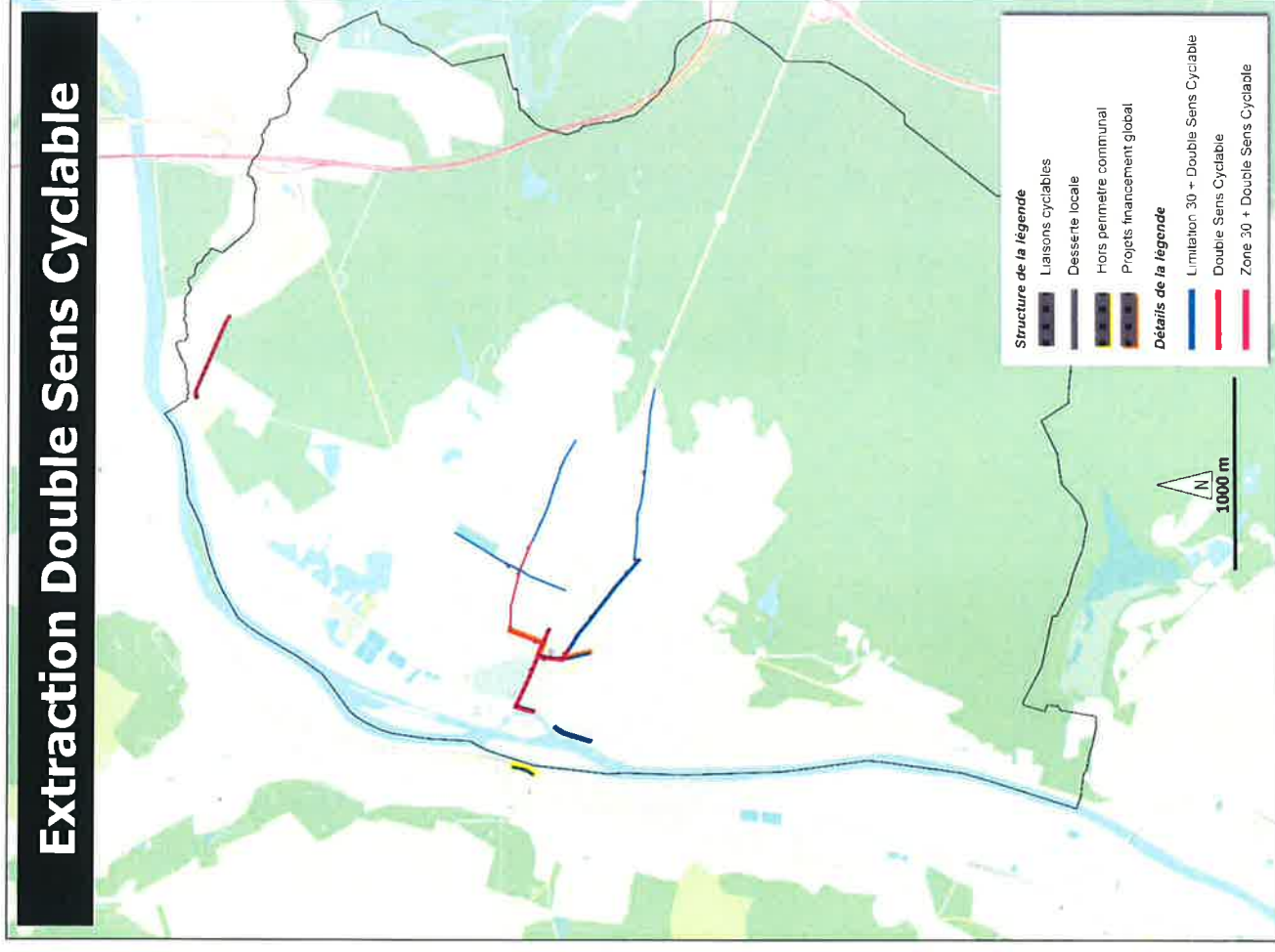


3/ Schéma d'aménagement

Aménagements proposés

[**double-sens cyclable**]

- **Article R.110-2 [code de la route]**
 - Par défaut, les rues limitées à 30 km/h
 - > « Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police »
- **Mise en œuvre des DSC**
 - En Zone 30
 - > *Chemin du Pommier*
 - > *Rue Chantepie Mancier* + **Feu RD922**
 - > *Avenue des Ecuries*
 - > *Grande rue*
 - > *Rue de la Capitainerie*
 - Sur rue limitée à 30 km/h
 - > *Avenue des Bonshommes* + **Feu RD922**
 - > *Rue August Giroille*
 - > *Rue Louvet*
 - > *Vieux Chemin de Paris*
 - > *Quai de l'Oise*
 - > *Rue Renet Tener* ?





3/ Schéma d'aménagement Cédez-le-passage cycliste

• Fonctionnement

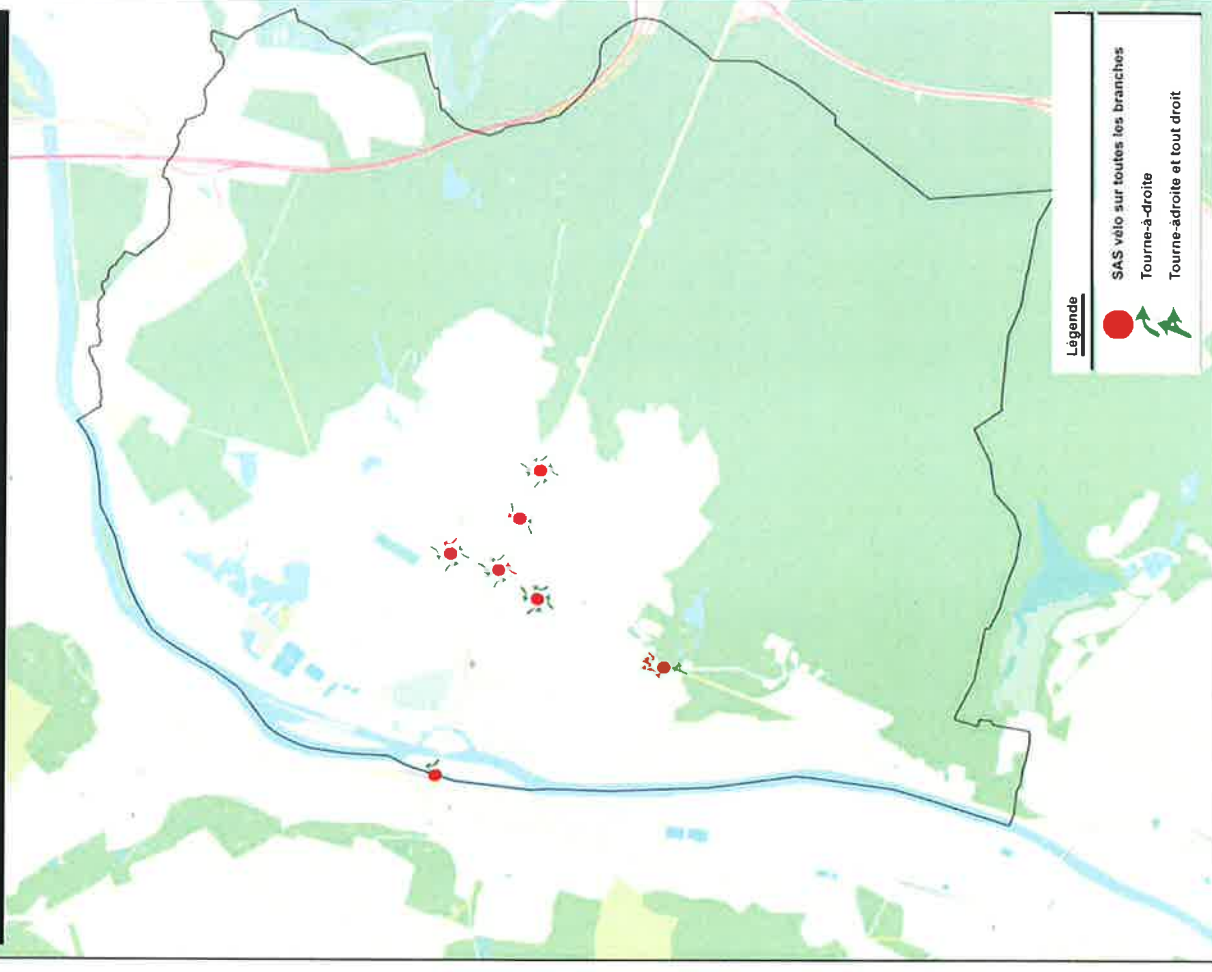
- Permet aux cyclistes de franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt sous réserve de céder le passage à tous les usagers
> *en particulier les piétons, bénéficiant du « vert »*
- Le feu rouge devient un cédez-le-passage pour les cyclistes pour la (ou les) direction(s) indiquée(s) par le panneau
> *les cédez-le-passage peut être mise en œuvre par feu R19 par exemple dans le cas de franchissement d'une voie de tramway ou de bus à haut niveau de service*

• Enjeux et objectifs de l'action

- Faciliter les déplacements à vélo
- Assurer une continuité de parcours aux usagers
- Formaliser une pratique existante



Carrefours à feux



3/ Schéma d'aménagement

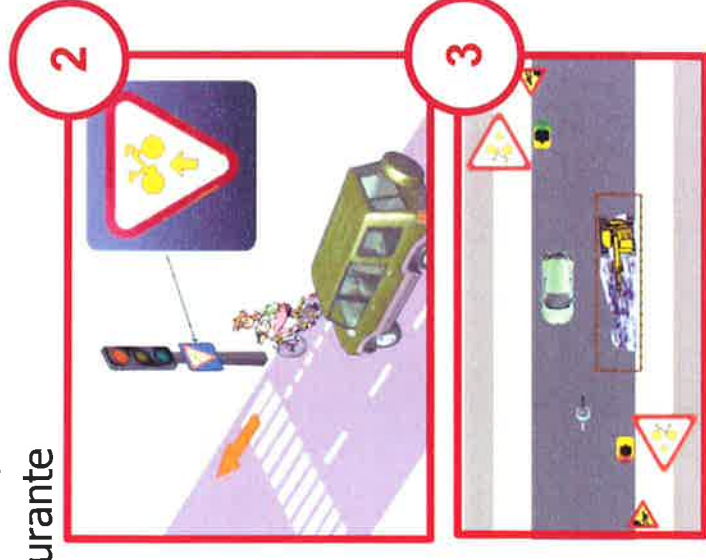
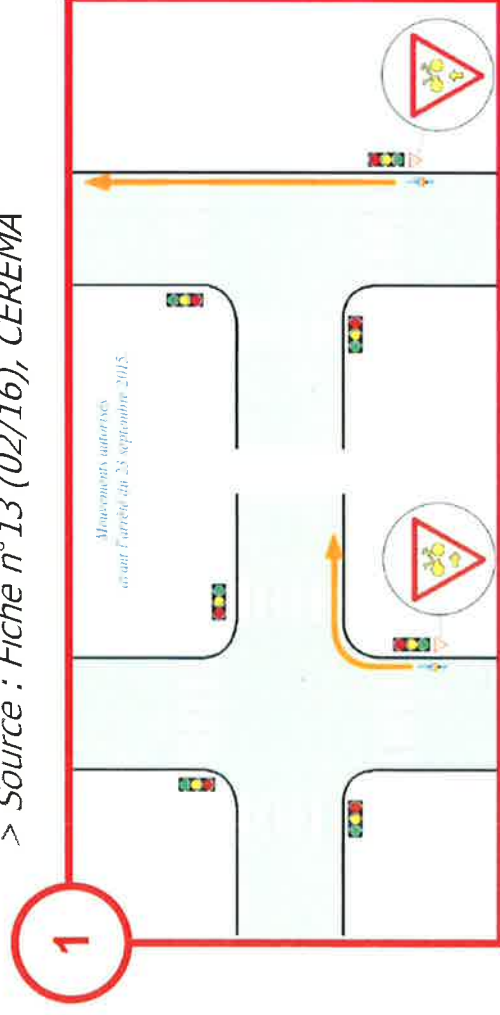
Cédez-le-passage cycliste [préconisations]

Pouvoir de police du maire

- La réglementation donne l'autorisation aux autorités investies du pouvoir de police de mettre en place un CPC à la place de l'arrêt au feu rouge.
 - > Un seul arrêté municipal peu suffire pour l'ensemble des carrefours de la commune

Possibilités d'implantation

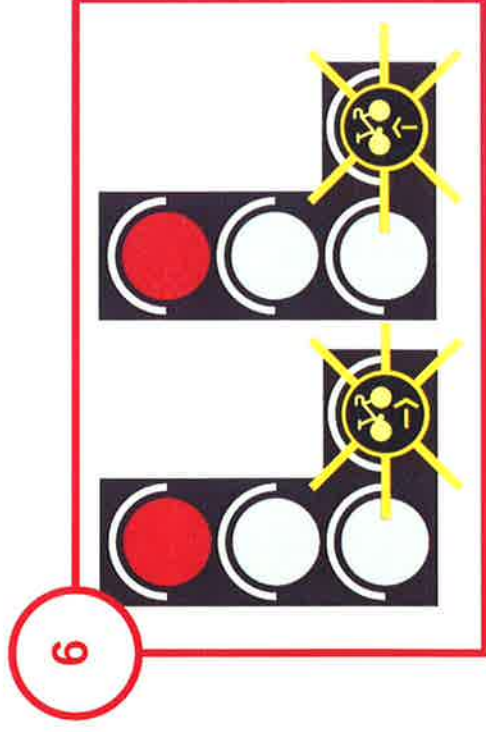
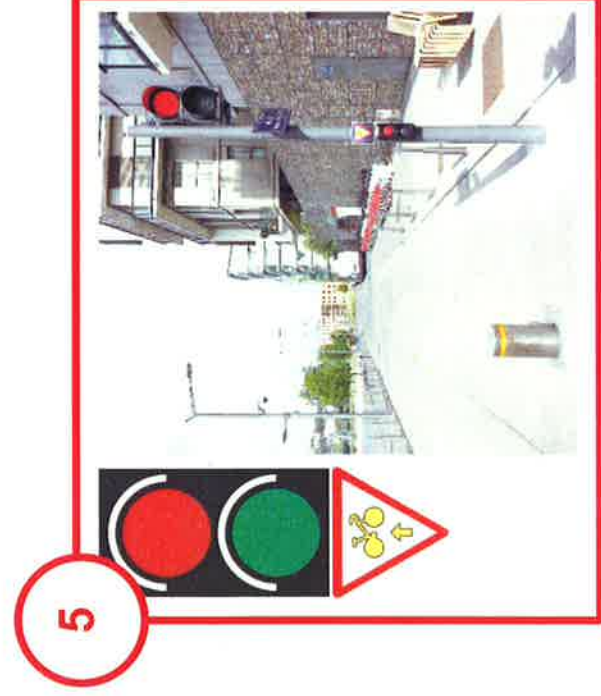
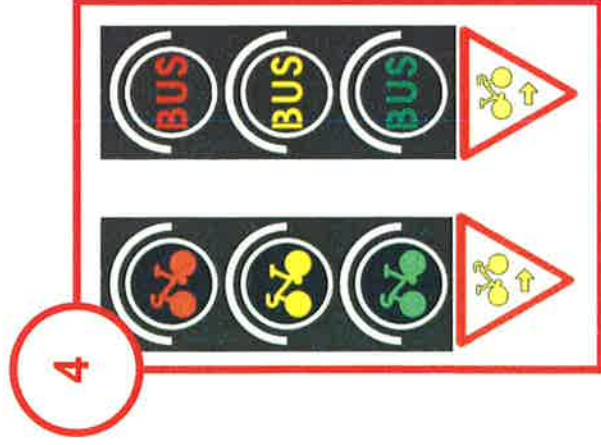
1. Tourne-à-droite et mouvement direct (dans les carrefours en T)
 - > Source : Observatoire national des cédez-le-passage cycliste au feu rouge (ONCPC)
2. Mouvement direct aux passages piétons équipés de feu en section courante
 - > Source : Fiche n° 13 (02/16), CEREMA
3. Mouvement direct aux feux d'alternats (voie contrainte, chantier, etc)
 - > Source : Fiche n° 13 (02/16), CEREMA





3/ Schéma d'aménagement Cédez-le-passage cycliste [préconisations]

- Possibilités d'implantation
4. Sur les feux tricolores modaux
> Source : Fiche n° 13 (02/16), CEREMA
 5. Sur les feux bicolores de contrôle individuel (accès aux aires piétonnes, etc)
> Source : Fiche n° 13 (02/16), CEREMA
 6. Sur feu R19 (franchissement d'une voie de tramway ou de BHNS)
> Source : Fiche n° 13 (02/16), CEREMA





3/ Schéma d'aménagement Cédez-le-passage cycliste [préconisations]

- Visibilité (IISR 1^{ère} partie)
 - Pour améliorer le contraste qu'il réalise avec son support, la panonceau de type M12 peut-être posé sur un supportile carré à fond noir ou marron
 - Le panonceau est posé au niveau du répétiteur (juste au-dessous ou juste au-dessus) auquel il est associé
 - > de manière à être lisible par les usagers auxquels il s'adresse
 - Les panonceaux M12 peuvent ne pas être rétro-réfléchissants.
- Dimensions (IISR 1^{ère} partie)
 - Côté minimum compris entre **150** et **300** mm
 - Exceptionnellement, lorsque la lisibilité n'est pas jugée suffisante et exclusivement en l'absence de panneaux de type AB, ce côté nominal peut être porté à **500** mm.



3/ Schéma d'aménagement SAS vélo

• Objectifs

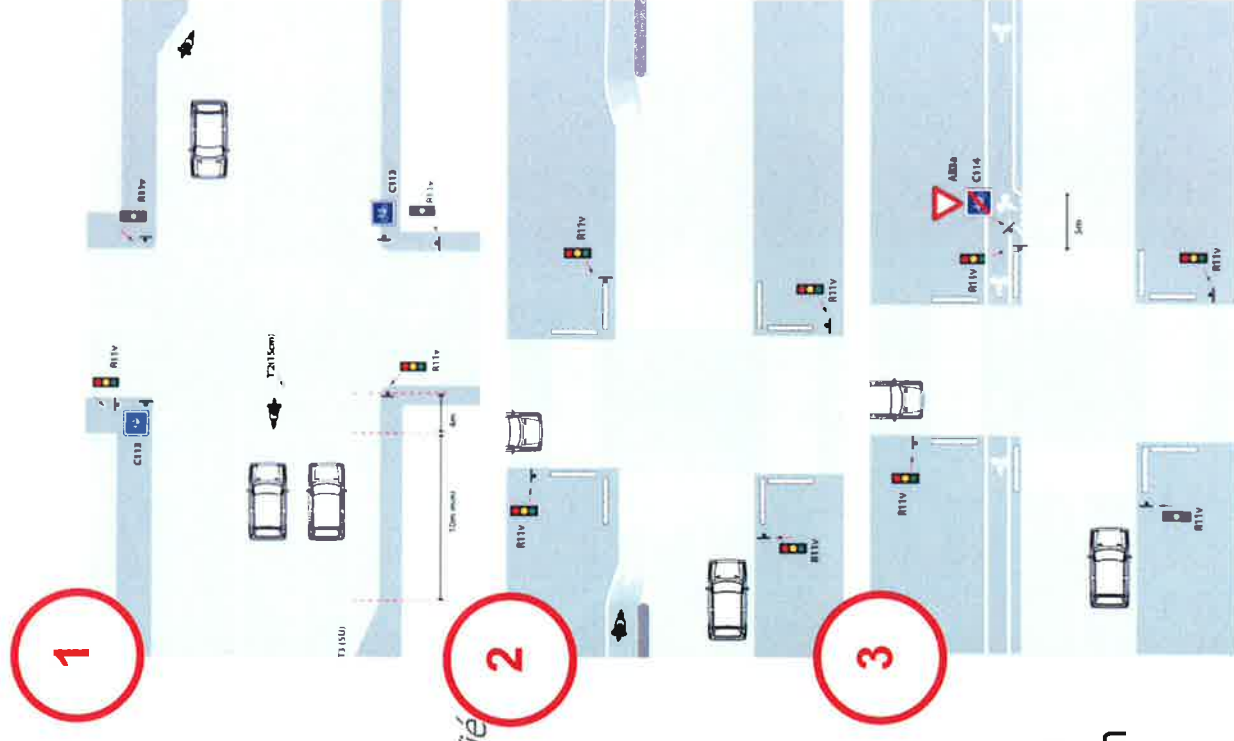
- Assurer **visibilité** du cycliste
- Permettre de sécuriser notamment les **tourne-à-gauche**
- Aménagement à systématiser sur tous les **carrefours à feux**
 - > *En privilégiant les axes équipés de bandes ou de pistes cyclables*
 - > *Dans les autres cas, ils sont installés lorsqu'il existe un trafic cycliste identifié*
- Impossible dans le cas où tourne-à-gauche est géré par feux tricolores indépendamment du mouvement direct

• Caractéristiques du SAS vélo

- Longueur de **4 m**
- Logo vélo dans l'axe de chaque file de circulation
- **Délimitation**
 - > A l'avant par *passage piéton* ou ligne T'2-15 cm
 - > A l'arrière par ligne T'2-15 cm

• Cas de figure

- **1/** Amorce d'une bande cyclable en amont d'une intersection à feux
- **2/** Transformation d'une piste en bande en amont d'une intersection à feux
- **3/** Continuité de la piste et insertion dans le SAS vélo





3/ Schéma d'aménagement

Jalonnement

- **Objectifs**
 - Améliorer l'orientation des usagers
 - Promouvoir et valoriser le réseau cyclable
 - Rappeler aux automobilistes la présence de cyclistes (communication)
- **Principes de fonctionnement**
 - **1/ Réaliser un schéma de jalonnement**
 - > a – Recensement des pôles à jalonner
 - > b – Classification des pôles par poids (fonction du rayonnement)
 - > c – Définition des libellés exacts
 - > d – Définition des itinéraires à jalonner et des intersections à équiper
 - > e – Définir les principes de mise en œuvre (la charte de jalonnement)
 - > f – Définition d'implantation des panneaux par intersection (piquetage)
 - **2/ Mettre en œuvre le projet de jalonnement**
- **Éléments financiers**
 - Etude de **définition**
 - > ~ 10 000 euros
 - **Mise en œuvre**
 - > ~ 130 000 euros (déduction RIDF 50%; plafond 150 €/ml)
 - **Entretien**
 - > ~ 26 000 euros (20 % du montant d'investissement)





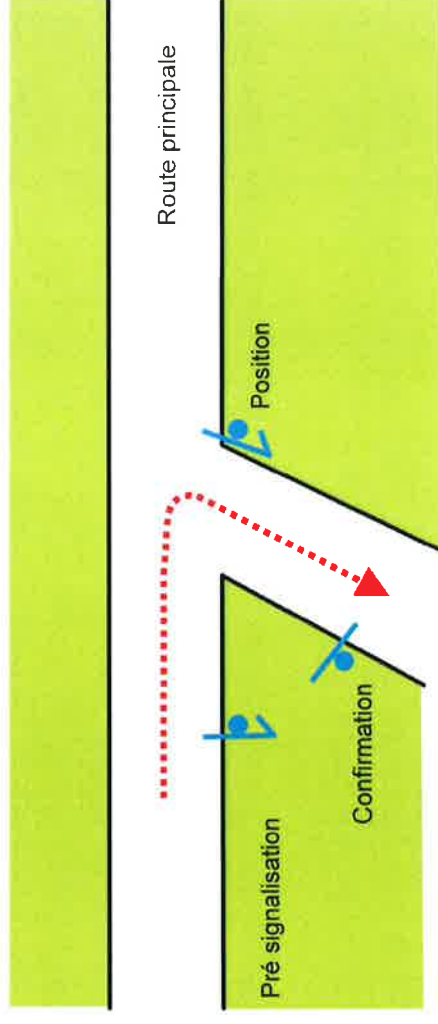
3/ Schéma d'aménagement

Jalonnement

- **Jalonnement** = éléments majeur du succès d'un itinéraire cyclable
 - Longue distance
 - > *Orientation des usagers sur un territoire méconnu*
 - Courte distance
 - > *Proposition d'itinéraires sécurisés et directs en ville pour les utilisateurs*
- Critère de **qualité** indispensable pour les usagers
 - Infrastructure discontinue non pénalisante
 - Revêtements souples acceptables
 - Mais absence totale ou partielle de jalonnement génère des niveaux d'insatisfaction très élevés
- **Rapport coût / efficacité** optimal
 - Coût budgétaire limité avec impact majeur sur la satisfaction des usagers
 - Investissements faibles par rapport aux coûts des infrastructures
- **Indication de durée**
 - Les indications de durée de parcours ne sont pas réglementaires
 - > *Source/ Instruction Interministérielle sur la signalisation routière (5ème partie : signalisation d'indication, des services et de repérage)*

3/ Schéma d'aménagement Jalonnement

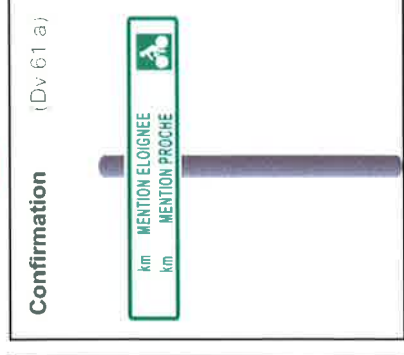
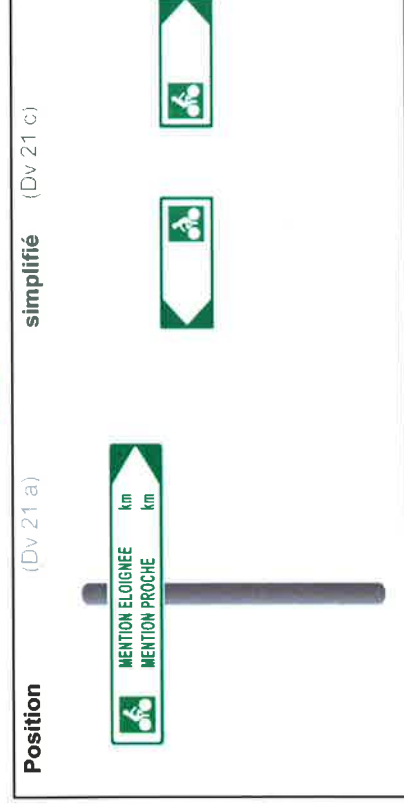
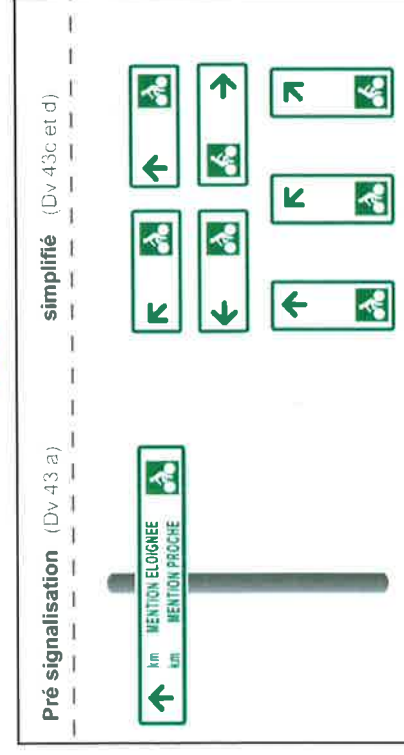
- Mise en œuvre **opérationnelle**
 - Panneau normé
 - > Couleur verte, Logotype vélo, Lettrage en fonction du type de pôles, etc.
 - Acteur(s)
 - > **Pilote**/ CC Vallée de l'Oise et des Trois Forêts
 - > **Partenaires**/ Communes, Département



1

2

3





3/ Schéma d'aménagement

Stationnement vélo

- Stationnement **courte durée** (<2h)

- Dans le centre bourg de manière diffuse, à proximité des pôles générateurs
 - > Arceaux classiques sans abri
 - > **85 arceaux** (170 places) répartie du 17 localités (préférentiellement sur une place de parking en amont de passage piéton)



- Stationnement **moyenne durée**

- Les lieux d'emplois, les établissements scolaires et la gare pour le stationnement diurne
 - > Arceaux abrités
 - > Une offre de 10 places par aire
 - > **70 arceaux** (140 places) répartie sur 7 localités



- Stationnement **longue durée**

- Concerne la gare (de jour et de nuit pour les usagers quotidiens) et le domicile
 - > Box individuel, consigne collectives
 - > Entre **20 et 40 places** (Véligo Gare)





3/ Schéma d'aménagement

Stationnement vélo

- Stationnement sur **espace public**

- Rappel réglementation PAMA 2015

- > « il est recommandé de neutraliser les places de stationnement délimitées dans les 5 à 10 m en amont du passage piéton »

- Avantages

- > Solution peu coûteuse optimisant la surface disponible et répondant aux besoins des cyclistes
 - > Une traversée piétonne sécurisée



Exemple Rue Chaponnay Lyon

2008 : 1 place voiture



2015 : 10 places vélo



Sources : CEREMA

