

Approuvée par l'Assemblée départementale le 2 février 2009

Avec la participation de

Fédération pour les Circulations Douces en Essonne (FCDE), Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT), CODEP 91, Comité Départemental de Cyclisme de l'Essonne (CDC), Fédération Sportive et Gymnique du Travail (FSGT)







Le Département s'engage





Pourquoi cette charte	4
Le Principe de <b>Continuité</b>	7
2 Le Principe de <b>Confort</b>	. 19
3 Le Principe de Lisibilité	. 23
4 Le Principe de Stationnement et de l'Intermodalité	. 29
<b>5</b> Le Principe de <b>Concertation et de Communication</b>	. 33





### Pourquoi cette charte?

### Poursuivre l'action du Département pour un développement durable et maîtrisé du territoire

Favoriser les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun.

Améliorer la sécurité et le cadre de vie du territoire essonnien en permettant à chacun de se déplacer librement et de façon autonome à pied, à vélo.

Protéger l'environnement : réduire les nuisances de la voiture source de bruit, de pollution et de congestion de l'espace public.

### Rappeler la réglementation et les recommandations techniques en matière d'aménagement pour les cycles et les piétons

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996.

La loi sur l'accessibilité du 11 février 2005 stipule que chaque lieu public doit être accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) d'ici 2015.

Le Code de l'environnement (article L228-2) stipule qu'à « l'occasion des réalisations et des rénovations de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et des 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 des contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires doit tenir compte des orientations du Plan de Déplacements Urbains, lorsqu'il existe ».

Le code de la route considère le vélo comme un véhicule, ayant des droits et des devoirs sur la chaussée au même titre que les véhicules à moteur. Le trottoir reste un espace pour les piétons.

### Mettre à disposition un outil de référence pour les services départementaux et les collectivités

Lors de l'élaboration des documents de planification ou de programmation : Plan Local des Déplacements, Plan Local de l'Urbanisme, Schéma directeur des itinéraires cyclables et autres. Lors de chaque intervention sur la voirie et l'espace public.



#### Prendre en compte les différentes réflexions et évolutions menées dans le

**cadre du** « **Code de la rue** », qui se donne pour objectifs d'assurer un meilleur partage de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers, y compris les cyclistes, et d'offrir une plus grande sécurité des déplacements urbains aux usagers vulnérables et aux usagers des modes doux. Le projet de « Code de la rue » ne vise pas l'élaboration d'un nouveau code, mais cherche à adapter et simplifier les règles du Code de la route en particulier à promouvoir les principes de prudence, de généralisation des double-sens cyclables (sens unique voiture, double sens pour les vélos) et de priorité au piéton sur le point d'engager sa traversée.

La charte s'appuie sur les documents édités par le Centre d'Études sur les Réseaux de Transport et d'Urbanisme (CERTU), les cahiers techniques de l'Association des Départements Cyclables (ADC - à laquelle le Département adhère depuis 2006), le guide de la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) et le mémento de la Fédération pour les Circulations Douces en Essonne (FCDE).

La continuité
Le confort
La lisibilité
Le stationnement
La concertation

Ce document court et illustré est un résumé, ciblé sur les spécificités du Département de l'Essonne. Il présente les différents principes en matière d'aménagements cyclables et piétons que le Département appliquera lors de ses travaux et qu'il souhaite faire respecter pour tous les travaux qu'il subventionne.







L'itinéraire doit respecter le principe de continuité. A ce titre, il doit être le plus direct possible et le plus libre (dégagé).

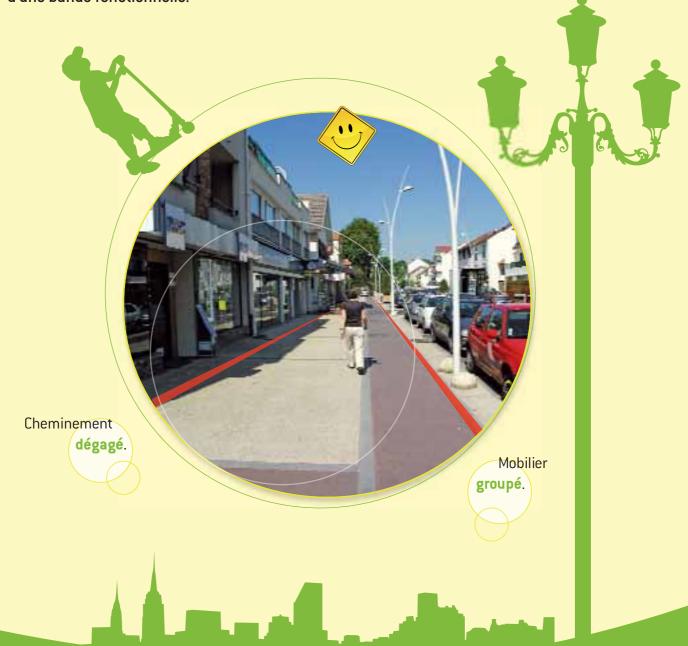
### **Assurer** des largeurs minimales et **supprimer** les obstacles

L'espace vital de chaque usager doit être pris en compte (Cf. annexe 1).





Sur les trottoirs, le principe de continuité doit permettre une circulation croisée des piétons. Le cheminement doit être dégagé de tout obstacle, le mobilier doit être groupé sur le principe d'une bande fonctionnelle.

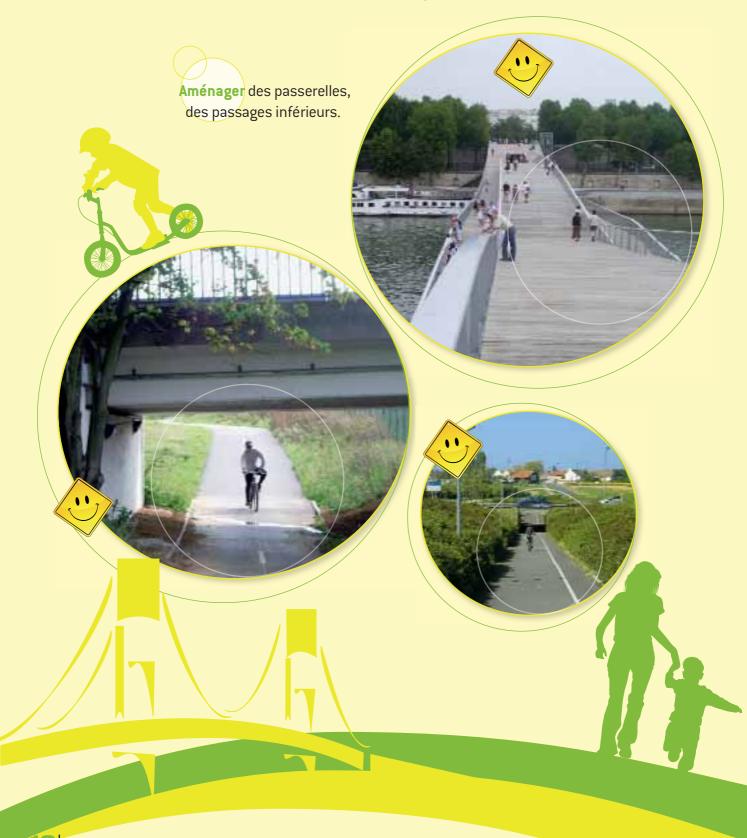


### **Aménager** les carrefours, les intersections et les traversées





### Limiter les effets de coupures







### **Assurer** de bonnes conditions de cohabitation entre usagers

La continuité des itinéraires cyclables impose souvent la mixité des usages (des usagers). Aussi, les aménagements routiers doivent prendre en compte les besoins des usagers les plus vulnérables.



Favoriser les zones 30 en agglomération.





Les aménagements routiers doivent garantir la sécurité des cyclistes. Pour rappel, la distance latérale de dépassement d'un cycliste est de 1 mètre en agglomération et de 1,5 mètre hors agglomération.

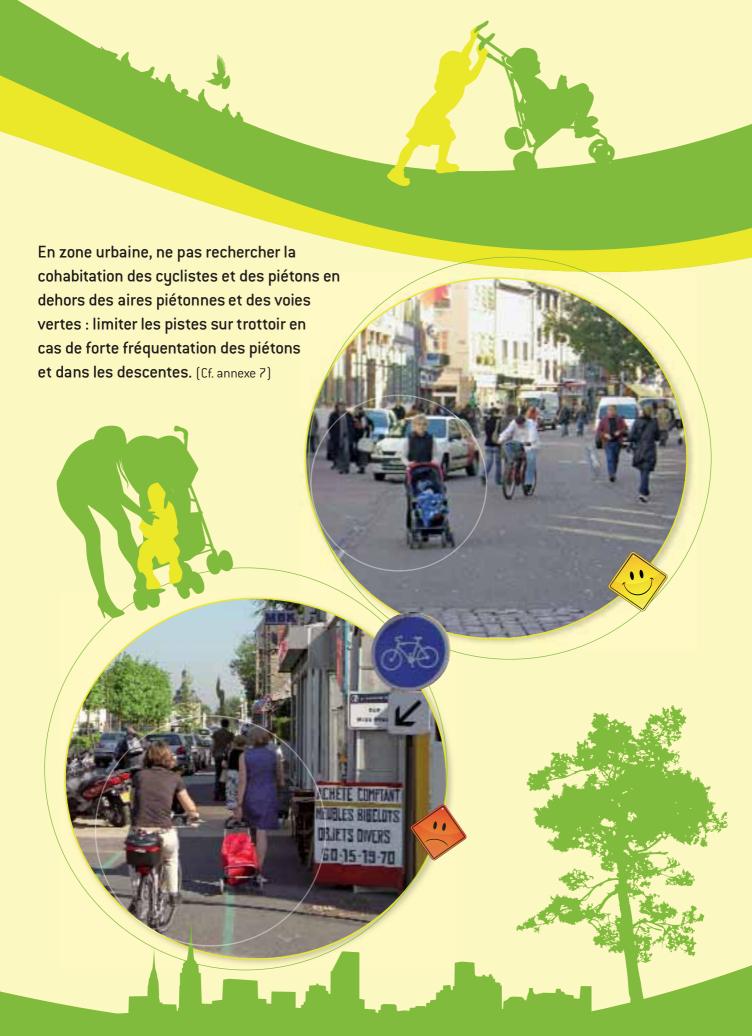
On veillera notamment à réaliser des systèmes « compensatoires » pour les cyclistes en cas de fortes contraintes de type rétrécissements de chaussée avec obstacles physiques (GBA, terre-plein central...) : des by-pass par exemple (passage latéral entre une chicane et la bordure de la chaussée d'au moins 1,5 mètre) qui permet au cycliste de continuer à rouler tout droit et ainsi d'éviter tout conflit avec les voitures à

hauteur des chicanes.















Le Département s'engage sur le principe de confort





Le confort de l'itinéraire repose sur l'ambiance générale (incitative) et sur son aspect pratique.

#### Les itinéraires doivent être incitatifs

Privilégier les revêtements confortables comme l'enrobé 0/6 ou 0/10 (classique ou

coloré), les stabilisés ou le béton.

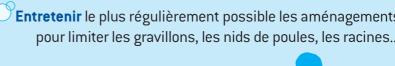
Minimiser l'effort des cyclistes et permettre l'accès aux PMR: pentes inférieures à 5 % quand cela est possible et dévers inférieurs à 2%.

**Éviter** les surfaces pavées notamment pour le confort des PMR.

Créer du stationnement vélo à proximité des équipements (gares, écoles, collèges... et des commerces.

**Favoriser** l'éclairage spécifique sur les

Entretenir le plus régulièrement possible les aménagements pour limiter les gravillons, les nids de poules, les racines...

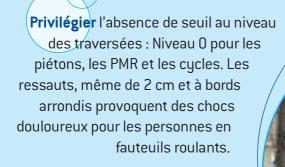








Les carrefours et traversées doivent être aménagés sans ressauts





**Indiquer** au mieux les espaces réservés à chaque usager.





Le Département s'engage sur le principe de lisibilité





La lisibilité repose sur la perception et la compréhension de l'itinéraire ou du cheminement proposé. Ce postulat repose sur :

#### La signalisation horizontale et verticale





















Dans chaque projet d'aménagement, il est prévu le stationnement des véhicules motorisés. La valorisation des itinéraires cyclables est dépendante du niveau de service offert à l'usager lorsqu'il utilise son vélo.

Tout projet d'aménagement cyclable doit **prévoir le stationnement des vélos** et celui-ci doit répondre aux attentes des usagers.

### Les **critères** pour l'aménagement des stationnements vélos sont :





### Les principes d'aménagement

Les parkings vélos doivent être :

- **bien situés** (à l'intérieur des établissements scolaires, à proximité des zones commerçantes, des entrées / sorties des gares...),
- à la vue de tous pour plus de dissuasion,
- Déventuellement gardiennés,
- Oprotégés des intempéries,
- Oéclairés la nuit si nécessaire,
- **Oéquipés d'arceaux** permettant l'attache du vélo par le cadre, sans effort de manutention.

#### L'intermodalité

Les cyclistes peuvent être amenés à faire leur trajet ou voyage avec un moyen de transport en commun. Pour favoriser les déplacements utilitaires, il convient de développer les solutions intermodales vélo + transports en commun.

Dans ce sens, le stationnement dans ou près des gares doit être une préoccupation majeure de tous les aménageurs.

#### Encouragement au stationnement des vélos

La promotion des déplacements en vélo passe également par une offre en stationnement satisfaisante. Pour cela, le Département de l'Essonne s'engage autant que faire se peut à intégrer le stationnement des vélos dans tout nouveau projet : bâtiment (construction de collèges...) et routier (requalification en section urbaine...).

Par ailleurs, le Département s'engage à promouvoir le stationnement des vélos dans le cadre des avis donnés aux collectivités lors de l'élaboration de leur Plan Local d'Urbanisme, de leur Schéma de Cohérence Territorial, de leur Plan Local de Déplacements et lors de l'attribution de demande de subvention. Il sera proposé que «chaque construction devra permettre un stationnement vélos facilement accessible depuis l'espace public, sécurisé et équipé».

Concrètement, il sera proposé la mise en place d'un stationnement pour les cycles dans les conditions suivantes :

Opour les bâtiments de logements collectifs, une surface de 2 m² pour 3 logements,

pour les bâtiments à usage de commerces, bureaux, services une surface de 2 m² pour 60 m² de surface hors œuvre nette.







La mise en œuvre de la politique départementale des circulations douces doit être la plus transversale possible. Pour ce faire, le Département s'engage à organiser une concertation et une communication spécifique sur cette thématique.

#### Organisation de la concertation avec les usagers



Dans le cadre de leurs projets (espaces publics, infrastructures...), les collectivités sont soumises à l'organisation d'une concertation et / ou d'une enquête publique. Les différents textes fixant les modalités et les conditions d'organisation de ces procédures sont les suivants :

- Le Code de l'Urbanisme (articles L300-2, R300-1 et R300-2) qui instaure une procédure de concertation préalable pendant toute la durée des études pour tout aménagement d'un coût supérieur à 1 900 000 euros dans les parties urbanisées d'une commune.
- Le Code de l'environnement (articles L123-1 et suivants et R123-1) pour les opérations susceptibles d'affecter l'environnement.
- Le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (articles L11-1 et suivants et R11-1 à R11-14 relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique) pour les projets nécessitant des expropriations.

#### 2 Concertation complémentaire organisée par le Département

Dans le cadre de cette charte, le Département s'engage à organiser une concertation. Celle-ci s'organisera en amont de chaque projet conséquent, c'est-à-dire sur les projets modifiant de manière considérable le profil global de la chaussée et les fonctionnalités de la voie. Cette concertation devra s'organiser tant pour les projets hors agglomération qu'en agglomération. Sont exclus de la concertation, les aménagements ponctuels de voirie.

Le Département invite les collectivités essonniennes à organiser leur propre concertation avec les usagers dans un souci de cohérence des aménagements.



# Les objectifs de la concertation sont :

- Définir les besoins des modes doux sur la section de route ou de chemin concernée par le projet de requalification
- Présenter les choix d'aménagements retenus dans le cadre d'un projet
- Garantir la prise en compte de chaque usager et de ses besoins (cyclistes et piétons y compris les PMR)

Les futurs usagers potentiels (associations d'usagers, associations de parents d'élèves, riverains,...) constituent les interlocuteurs privilégiés pour cette concertation.

Dans la forme, cette concertation préalable pourra s'organiser autour de réunions de travail, organisées entre techniciens et membres associatifs. Dans ce cas, le Département présentera les projets en phase avant-projet. Sur la base des plans remis, les associations s'engagent à remettre leurs observations et/ou propositions dans un délai de 15 jours.

Cette concertation ne se substitue pas à la concertation au titre du Code de l'urbanisme et aux procédures d'enquête publique.

#### Communication sur l'intérêt des déplacements doux

Le Département s'engage à promouvoir, autant que faire se peut, l'usage du vélo et la pratique de la marche à pied, tant sur ses bienfaits sur la santé, l'environnement et le cadre de vie, sur ses avantages économiques que sur son intérêt pour la sécurité routière.

#### Avis sur les documents d'urbanisme

Dans le cadre de son rôle de personne associée lors de l'élaboration des documents d'urbanisme (Plan Local d'Urbanisme, Schéma de Cohérence Territoriale) ou liés aux déplacements (Plan Local des Déplacements) des communes et des Établissements Publics de Coopération Intercommunale, le Département s'engage :

- à promouvoir les principes de continuité, de confort et de lisibilité des itinéraires,
- à garantir le maillage du territoire et la qualité des équipements notamment de stationnement.



