

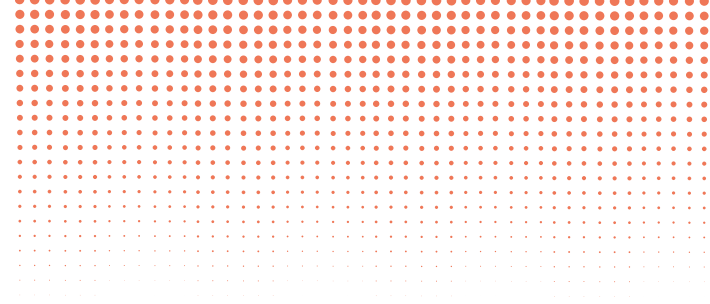
# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

3<sup>ème</sup> rencontre - Perpignan





4 novembre 2025

# ORDRE DU JOUR

- 09h00 **ACTUALITÉS**  
Point agenda - Cerema  
Productions Cerema (nouveau, à paraître ...) - Cerema  
Résultats du baromètre vélo – Étienne Demur, Mehdi Zainoune, CVO  
Actualités plan vélo – Hervé Ditchi, DREAL
- 10h15 **POINTS DIVERS**  
Présentation du référentiel du CD 66 - Muriel Llugany, CD 66  
Évaluation du besoin LOM article 62 – Jérôme Cassagnes, Godefroy Jolly, Cerema
- 11h00 **RETOURS D'EXPÉRIENCES**  
Les alternats sur ouvrage d'art
  - Rex Vénissieux – Thomas Lavour, Cerema
  - Rex CA. Terres de Montaigu (Vendée) – Jocelyn Guibert, CATMQualité de surface des pistes cyclables - Arnaud Mazars, Cerema  
Dépassement des vélos, présentation du « Dépavélo » – Jérôme Cassagnes, Cerema
- 12h30 **PAUSE DÉJEUNER** ***ESSAI DU CAMIGO***
- 14h30 **PROGRAMMATION PROCHAIN CLUB**  
Date, lieu, sujets
- 15h00 **LE COMITÉ DES USAGERS DU VÉLO DU DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES ORIENTALES**  
Règlement du CODUV et CR du 1er CODUV - Ph. Assens, CD 66  
Intervention des membres du CODUV – Mehdi Zainoune, CVO ; André Le Goff, CODEP 66 ; Victor Vantaux, CD 66 ; Brice Épailly, Caminade
- 16h00 **IDENTITÉ VISUELLE DU CLUB**  
Concours logo - présentation des logos et vote
- 16h30 **FIN DE LA JOURNÉE** ***ESSAI DU CAMIGO***



# Actualités

-  Agenda,
-  Nouvelles publications,
-  Baromètre Vélo  
*Etienne Demur, Mehdi Zainoune (CVO)*
-  Actualités plan vélo *Hervé Ditchi (DREAL)*

# AGENDA

## Évènements

- ✓ 4 au 6 novembre 2025 - **25° congrès du Réseau Marche et Vélo (RNTP)** - ORLÉANS
- ✓ 13 et 14 novembre 2025 - **journées européennes de la mobilité** - STRASBOURG
- ✓ 20 et 21 novembre 2025 - **Rencontre nationale de l'écomobilité scolaire** - MONTPELLIER
- ✓ 18 au 20 novembre 2025 - **Salon des maires et collectivités locales** – PARIS
- ✓ 2 décembre 2025 - **2<sup>e</sup> forum des solutions de mobilité** (Mobilité solidaire, autopartage, Véli) - RODEZ
- ✓ 4 décembre 2025 - **3<sup>e</sup> édition de la journée nationale de l'autopartage** - MONTPELLIER

## Rendez-vous mobilité du Cerema

- ✓ 27 novembre 2025 – **Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service** : enjeux, recommandations, Rex (en partenariat avec la FUB)
- ✓ 18 décembre 2025 – **Signalisation routière : les actualités 2025**

## Formations (Cerema)

- ✓ 12 et 13 mars 2026 – **Politique cyclable : planifier et concevoir des aménagements** – MONTPELLIER
- ✓ 31 mars et 1<sup>er</sup> avril 2026 – **Aménager la voirie urbaine et les espaces publics pour une ville apaisée** – MONTPELLIER
- ✓ Septembre / octobre 2026 - **Proposer des services et inciter à la pratique du vélo** – TOULOUSE (?)





# PUBLICATIONS / À PARAÎTRE / TRAVAUX EN COURS

## Brèves UVT (à paraître – mi novembre)

### ✓ Reprise et actualisation des brèves du PAMA

- Le cédez-le-passage cycliste aux feux - 2017
- Sens interdit, sauf cyclistes - 2017
- Zone de rencontre : piétons d'abord - 2017
- Zone 30 - 2017
- Stationnement très gênant - 2017
- Traversée piétonne - 2018
- Sas cycliste : une position avancée plus sûre - 2017
- Cyclistes, écartez-vous des véhicules en stationnement - 2017
- Chevaucher la ligne blanche pour dépasser un cycliste, c'est possible ! – 2017

### ✓ Nouvelles brèves

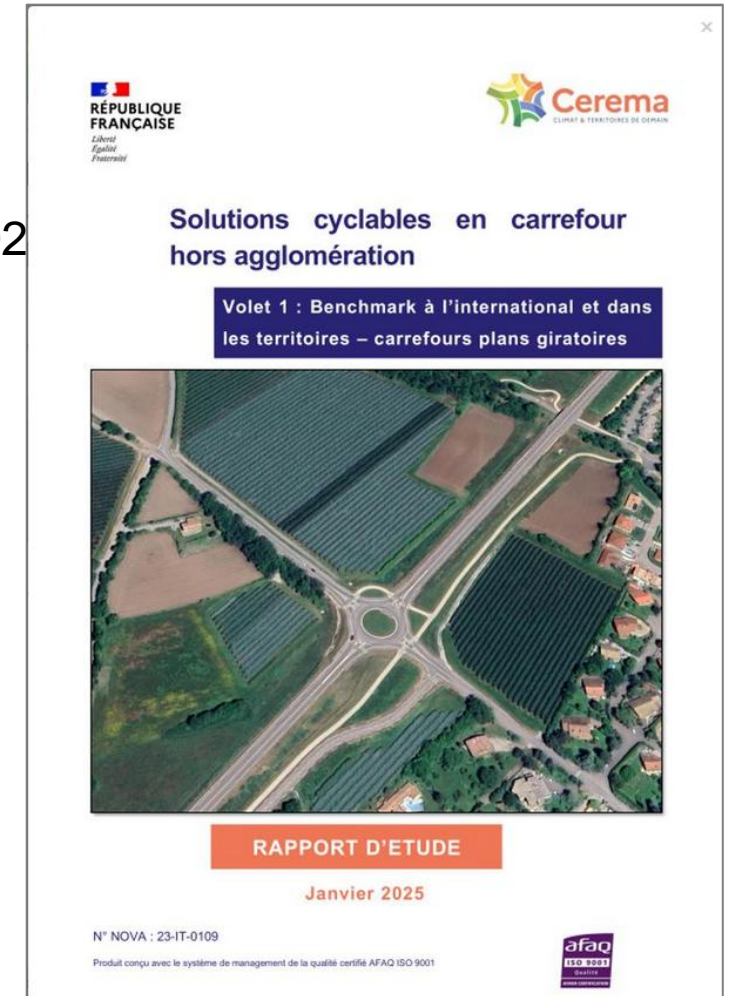
- Aires piétonnes
- Traversées piétonnes suggérées
- Trottoir traversant
- Ville à 30
- Voie verte
- Arrêt ou stationnement devant passage piéton
- Arrêt ou stationnement devant une BEV
- Engins de déplacement personnels motorisés (EDPM)
- Marquages d'animation



# PUBLICATIONS / À PARAÎTRE / TRAVAUX EN COURS

## Solutions cyclables en carrefours hors agglomération

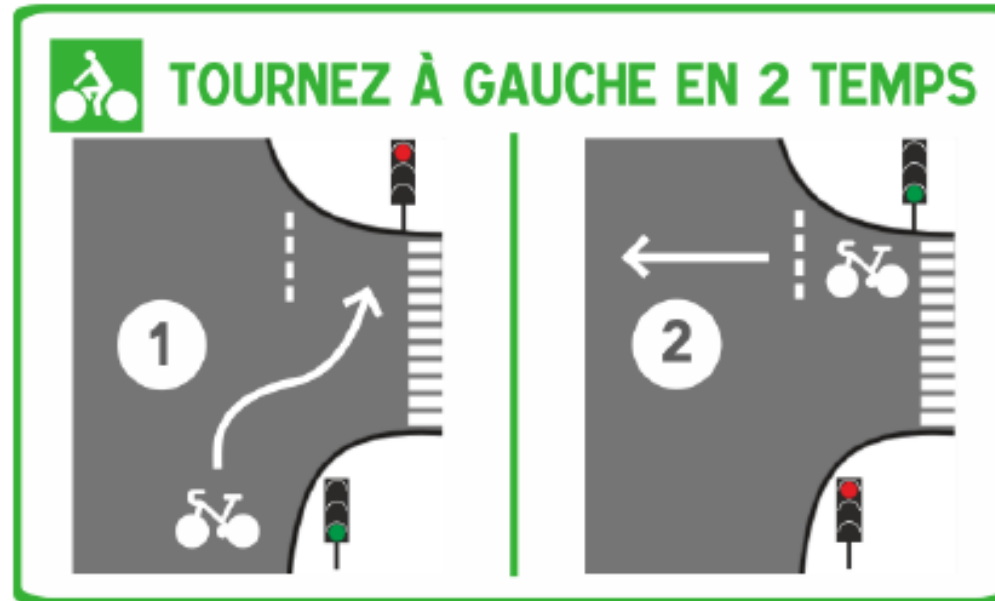
- ✓ Volet 1 benchmark international et dans les territoires (janvier 2025)
  - ✓ Carrefours plans ordinaires
  - ✓ Carrefours plans giratoires
- ✓ Évaluation sur carrefour giratoire (en cours)



# PUBLICATIONS / À PARAÎTRE / TRAVAUX EN COURS

## Gestion des intersection cyclables : expérimentation en cours (36 mois) avec la DSR et le Cerema

- ✓ Suite à l'appel à projet lancé par la DSR
- ✓ Plusieurs collectivités (Nantes, Strasbourg, le CD 92 et le CD 94) vont lancer des expérimentation sur ce sujet





# PUBLICATIONS / À PARAÎTRE / TRAVAUX EN COURS

## Cohabitation apaisée piétons-cyclistes

- ✓ Publication d'un livret suite aux ateliers réalisés depuis 2023 par Réseau vélo et marche, l'ADMA et le Cerema
- ✓ Ces ateliers se sont déroulés à : **Métropole Européenne de Lille** (janvier 2023), **Montpellier Méditerranée Métropole** (avril 2023), **Bordeaux Métropole** (juin 2023), **La Rochelle** (juin 2024), une session dans un format modifié a également été proposée à **Clermont-Ferrand** à l'occasion du congrès du Réseau vélo et marche (octobre 2023).





RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Cerema**  
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

**A paraître**

### Prévenir et résoudre les tensions entre piétons et cyclistes

Retour sur des ateliers immersifs et recommandations

Depuis 2023, le Réseau vélo et marche, le Cerema et l'Académie des mobilités actives (ADMA) se sont associés pour proposer des journées d'étude consacrées à la cohabitation entre usagers des modes actifs.





FUB  
Fédération des  
Usagers de la  
Bicyclette



CEE  
Les certificats  
d'économies  
d'énergie



adma  
Académie des  
Mobilités Actives






réseau vélo  
et marche



# PUBLICATIONS / À PARAÎTRE / TRAVAUX EN COURS

## Chaussée à voie centrale bidirectionnelle

✓ Révision du domaine d'emploi

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
<b>30</b> KM/H OU MOINS	< 2000	<b>CVCB ?</b>	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000		Piste ou bande cyclable	
<b>50</b> KM/H	< 1500	<b>CVCB</b> Trafic mixte	Piste ou bande cyclable	Piste cyclable
	1500 À 6000			
	> 6000			
<b>70/80</b> KM/H	< 1000	<b>CVCB ?</b>	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000		Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000		Piste cyclable	
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

A paraître

Les
ressources

AMENAGER POUR  
LES MODES ACTIFS



La chaussée à voie centrale bidirectionnelle

Domaine d'emploi et recommandations d'aménagement

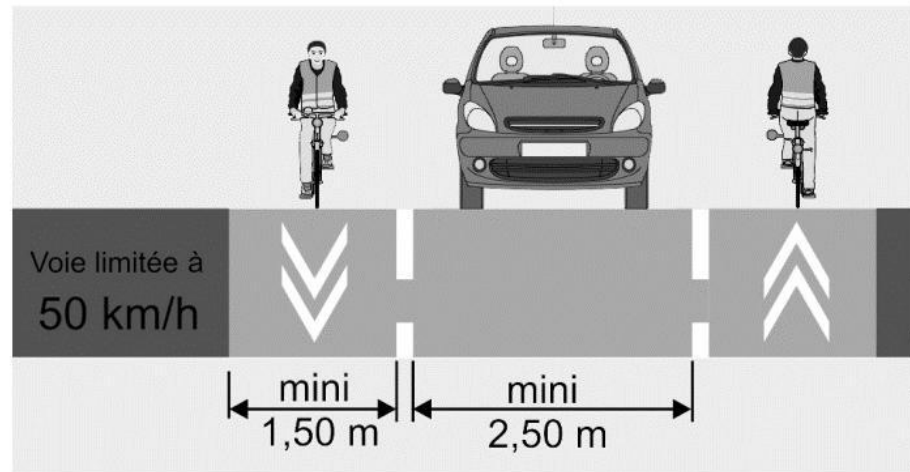
RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Cerema

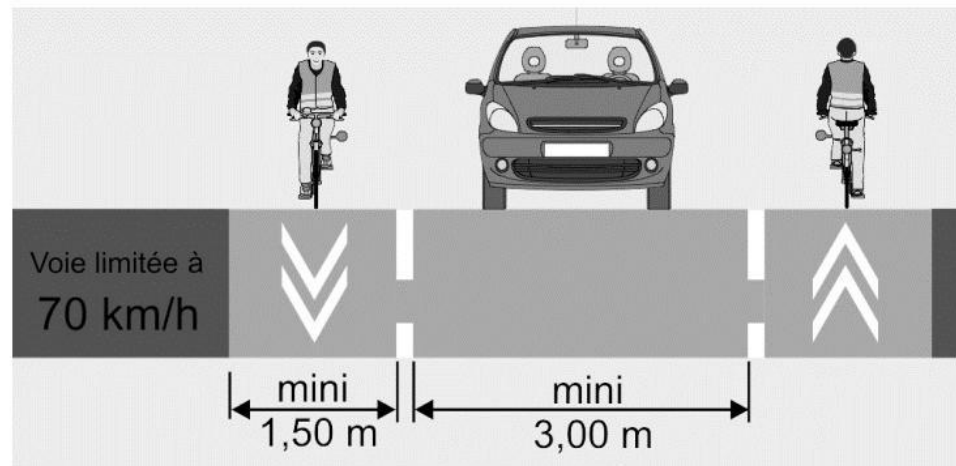
# PUBLICATIONS / À PARAÎTRE / TRAVAUX EN COURS

## Chaussée à voie centrale bidirectionnelle

- ✓ Révision du domaine d'emploi

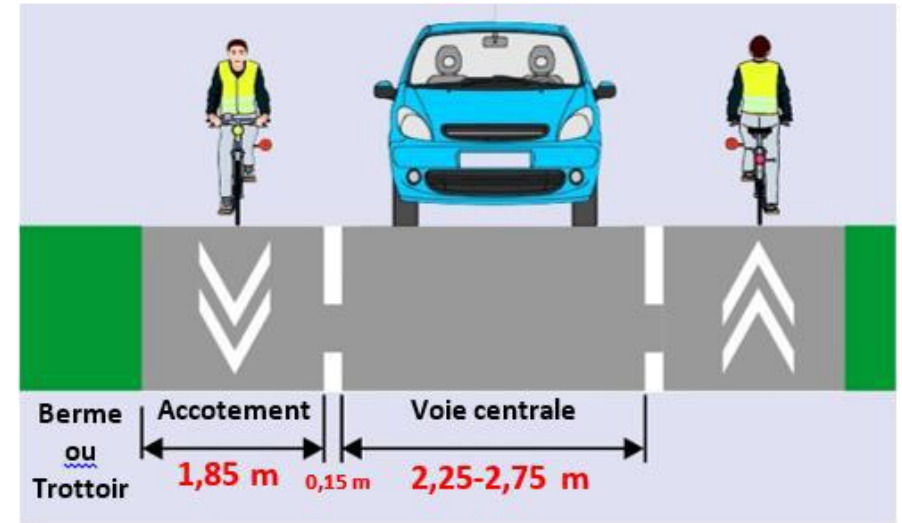


Source : Cerema Centre-Est

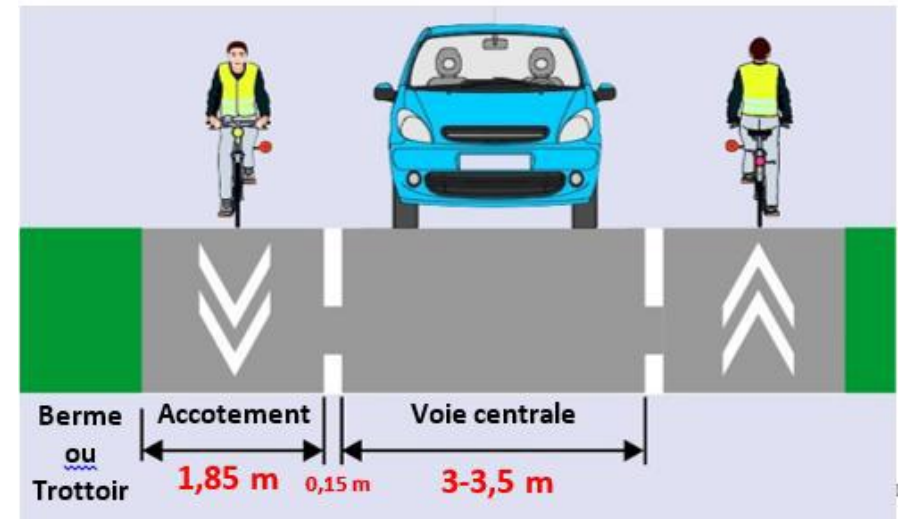


Source : Cerema Centre-Est

Profil en travers pour les voies aux vitesses pratiquées (V85) inférieures ou égales à 50 km/h :



Profil en travers pour les voies aux vitesses pratiquées (V85) inférieures ou égales à 70 km/h :





# PUBLICATIONS / À PARAÎTRE / TRAVAUX EN COURS

## Dispositif de séparation vélos-voitures

✓ Démarche locale >> disponible sur doc.cerema

Disponible sur doc.cerema




✓ Suite >> questionnaire national réalisé cet été (plus de 100 répondants)





## Les « instants vélo »

- ✓ Webinaire flash (30 minutes)
- ✓ RDV mensuel, lundi de 14h00 à 14h30
- ✓ Prochain Instant vélo : **données vélos, panorama et cas d'usage**

17	
NOVEMBRE 2025	VISIOCONFÉRENCE
14:00	30 MIN

### INTERVENANTS



**Mathilde CHAMANT**

Chargée d'étude projet LEVEL  
[CEREMA Dtec TV](#)



**Patrick GENDRE**

directeur de projet Données et Mobilités  
[CEREMA/DTecTV](#)



**Alexandre DEPETRIS**

Chef de projet Analyse de données de trafic & nouvelles sources de données  
DTEC TV/ DMEPS/ITSTR  
[CEREMA](#)



# Points divers

## BAROMÈTRE VÉLO

Etienne Demur,  
Mehdi Zainoune,  
*Collectif vélo Occitanie*

ORDRE DU JOUR

# BAROMÈTRE VÉLO



# Baromètre

# vélo

PORTÉ PAR



SOUTENU PAR



# BAROMÈTRE VÉLO

## ÉDITO

Le **Baromètre vélo**, créé par la FUB, est devenu le plus grand outil citoyen pour évaluer la place du vélo partout en France. Il donne la parole aux habitant·es, met en lumière réussites et difficultés, et offre aux collectivités des leviers concrets pour agir. C'est un véritable exercice de démocratie locale et ce succès est avant tout celui du réseau FUB et de ses milliers de bénévoles et salarié·es.

L'édition 2025 met l'accent sur de nouvelles voix avec une meilleure intégration des petites villes, bourgs et villages. Les réalités locales des territoires peu denses, longtemps invisibles, sont enfin pleinement représentées.

Partout, un même enjeu : proposer des alternatives crédibles à la voiture individuelle. Le vélo apporte une réponse immédiate, accessible et bénéfique pour la santé, tout en réduisant les coûts publics et individuels. À l'approche des municipales de 2026, l'appel est clair : **agir ensemble pour faire du vélo un véritable choix de société.**

Étienne Demur  
Co-président de la FUB & référent du Baromètre vélo

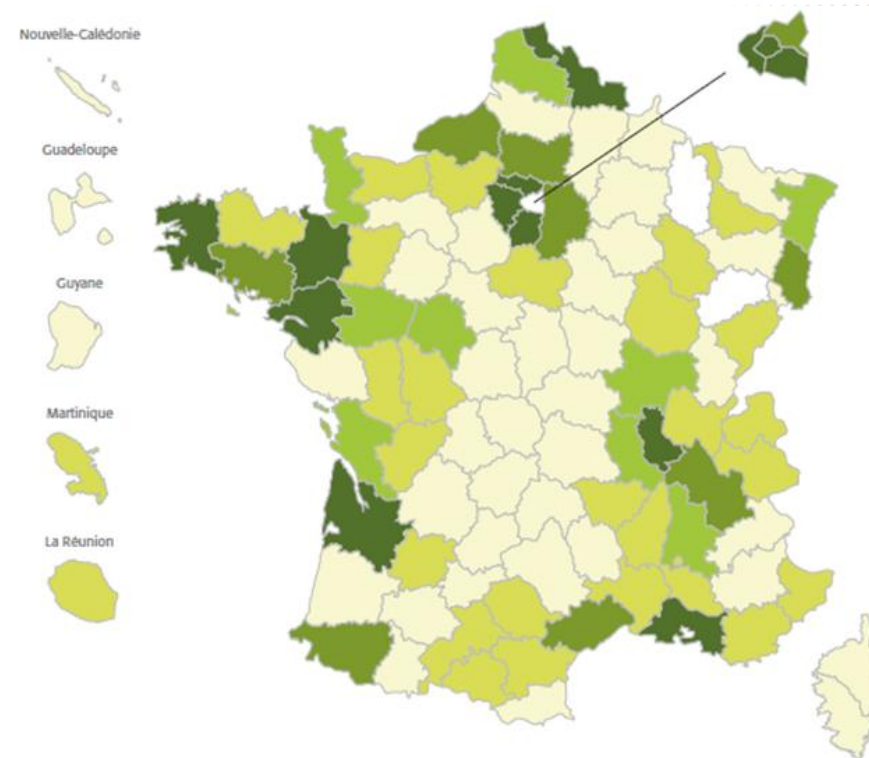
# BAROMÈTRE VÉLO



La Fédération des Usagers et Usagers de la Bicyclette (FUB) agit pour permettre aux Françaises et aux Français de **choisir le vélo et d'en faire une solution pour se déplacer au quotidien.**

Association d'intérêt général, la FUB organise son action autour de trois axes prioritaires :

1. l'animation d'un réseau de plus de **550 associations locales**
2. **l'accompagnement des acteurs locaux** dans le développement du système vélo
3. **la représentation du vélo** dans le débat public



**496 associations  
membres**



**228  
vélo-écoles**



# BAROMÈTRE VÉLO

## Présentation du Collectif Vélo Occitanie



## Présentation du Collectif Vélo Occitanie



Un interlocuteur privilégié au niveau régional pour **rendre la solution vélo accessible, attractive et sûre pour tous·tes partout.**

Nous fédérons les associations locales qui portent des **actions de plaidoyer** et développent **des services vélo.**

**44 structures** dans les  
**13 départements** de la Région

## Contexte et enjeux du Baromètre Vélo



**4<sup>ème</sup> édition** : 2017, 2019, 2021, 2025



Inspirée du Fahrradklima-Test allemand

Aujourd'hui, le Baromètre vélo est **la plus grande enquête citoyenne vélo au monde**



**Municipales 2026** : les résultats sont décisifs puisqu'ils alimentent les bilans de mandature et nourrissent les programmes des candidat·es

### À court-terme :

Analyser les points noirs

Mettre des stationnements (sécurisés)

Entretenir l'existant



### 2026-2032 :

Faire un schéma cyclable

Programmer et réaliser des aménagements

# BAROMÈTRE VÉLO

## La plus grande enquête citoyenne vélo au monde

Le **Baromètre Vélo**, réalisé par la FUB depuis 2017, invite les cyclistes et non cyclistes à s'exprimer sur leur ressenti afin d'améliorer les conditions de déplacement à vélo.

L'objectif final est de **réaliser un palmarès des communes selon leur degré de cyclabilité ressentie**.

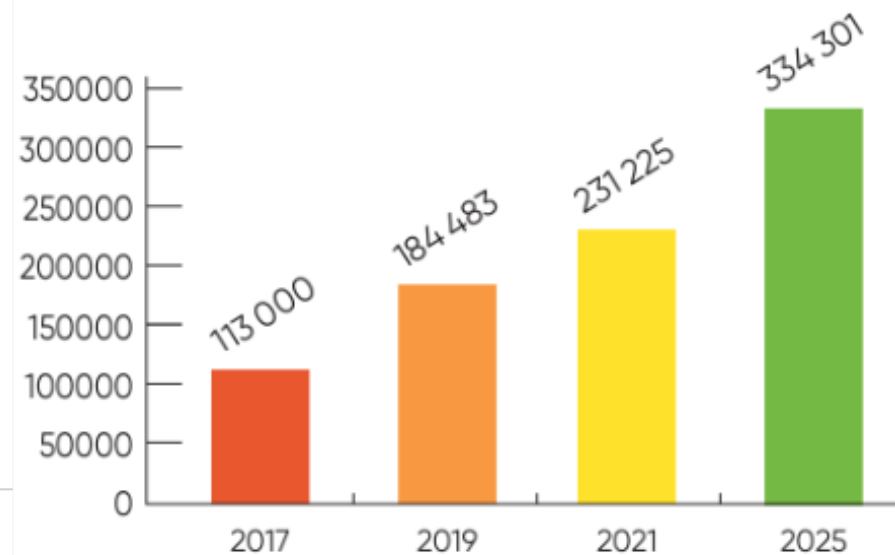


+ de 334 000 réponses



2 646 communes classées

L'évolution de la participation au cours  
des éditions du Baromètre vélo





## Méthodologie de l'enquête



**26 questions:** déplacements à vélo, profil du répondant et à ses pratiques de mobilité, perception des habitant·es **des efforts entrepris par la collectivité** dans le développement du vélo.



**Un module cartographique** permettant de récolter de la donnée propre au territoire.



Les communes sont classées selon **cinq catégories** : grandes villes / communes de banlieues / villes moyennes / petites villes / bourgs et villages.

## Une enquête de plus en plus représentative

### *Auprès de tous·tes les cyclistes*

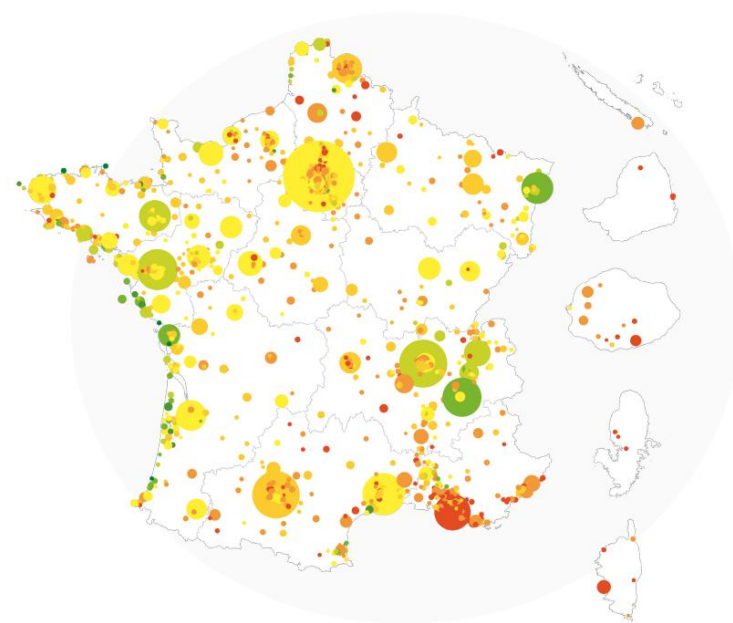
L'augmentation significative du nombre de contributions s'est accompagnée d'une diversification marquée des profils des répondant·es (âge et de genre).

### *Pour tous les usages*

Cette édition a aussi montré une grande diversité des usages et des fréquences de la pratique, des plus occasionnelles (vacances, loisirs) aux plus quotidiennes (« vélotaf »).

### *Au cœur d'une grande diversité de territoires.*

Grandes métropoles, petites villes, zones rurales comme péri-urbaines, le Baromètre s'exporte partout en France de la presqu'île de Crozon au centre-ville de Nice en passant par l'île de la Réunion.



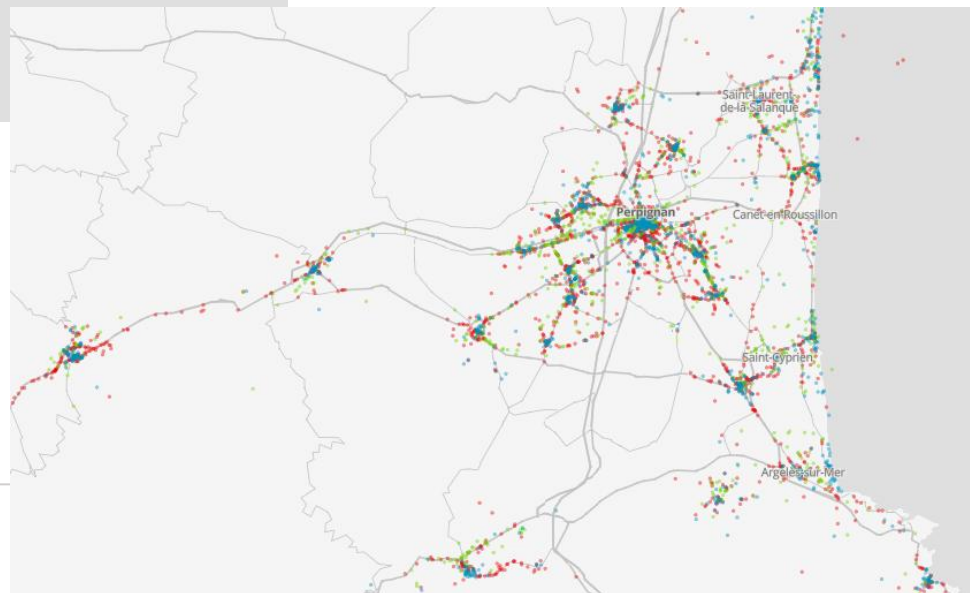
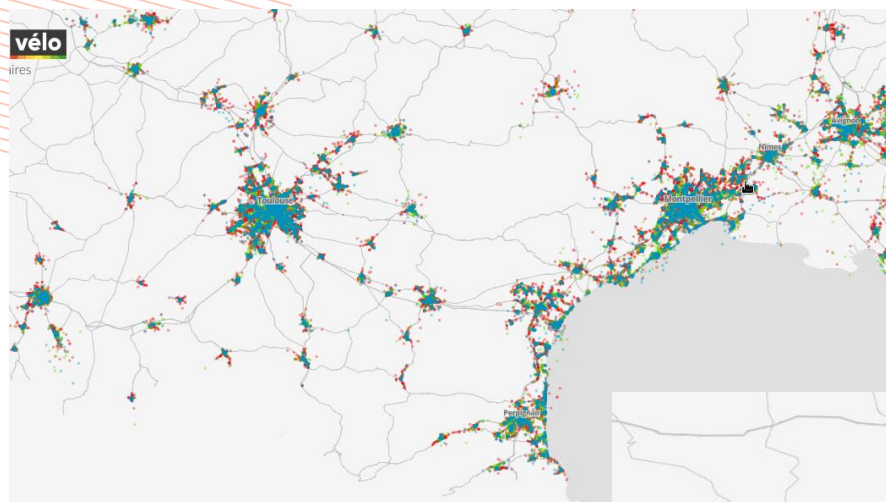


## La cartographie nationale

- **1,1 million** de points identifiés
- Identification de **5 000 « lieux-clés »** de réponses via un algorithme géospatial
- Un « cluster » est identifié à partir d'un minimum de 14 points à proximité immédiate
- **Nouveauté : les commentaires !**

# BAROMÈTRE VÉLO

## Les principaux clusters locaux



### PRIORITÉS

Les points en rouge indiquent les sites à améliorer en priorité.

**2554**

POINTS

LIEUX-CLÉS

### PROGRÈS

Les points en vert indiquent les améliorations perçues depuis 2 ans.

**930**

POINTS

LIEUX-CLÉS

### STATIONNEMENTS

Les points (en bleu) indiquent les souhaits de stationnements vélo.

**1334**

POINTS

LIEUX-CLÉS



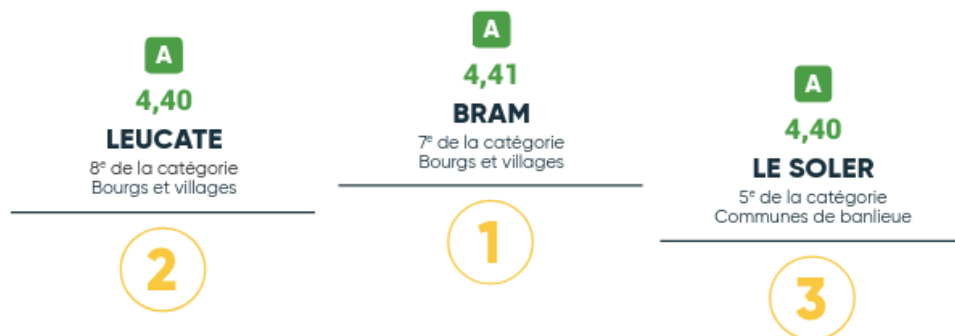
# BAROMÈTRE VÉLO

## Une ressource précieuse pour notre région

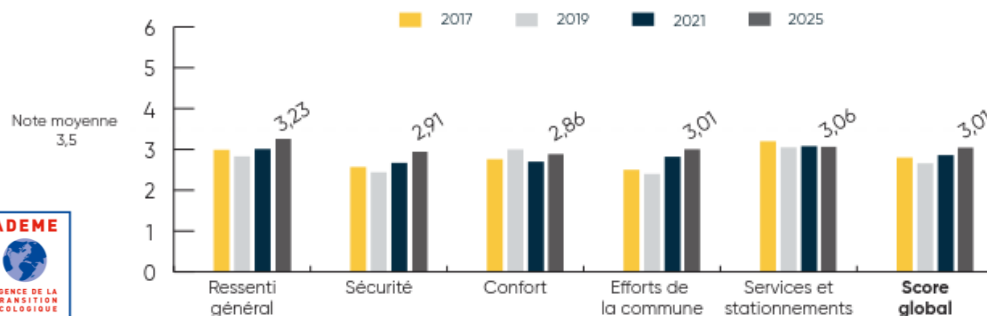
**Occitanie** / 34 403 participations  
Augmentation par rapport à 2021 : + 21 %

### Top 3 des communes de la région

Découvrez l'intégralité des communes qualifiées de votre région dans notre index en page 92.



### Notes par thématique sur les 4 éditions



### Profil des répondant·es cyclistes

Répartition par genre



49 % de femmes  
51 % d'hommes

Tranches d'âge qui ont le plus répondu

**45-54 ans**

27 % de 45-54 ans  
22 % de 55-64 ans

Motifs d'usage principaux



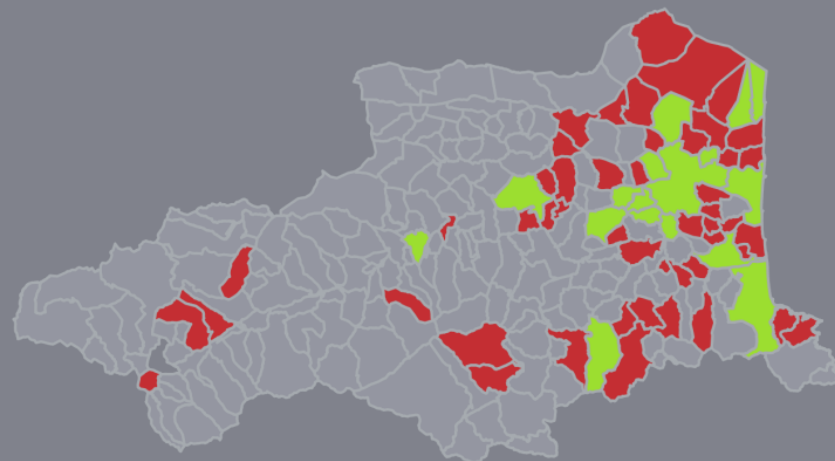
• Aller au travail ou à l'école  
• Déplacements utilitaires

# BAROMÈTRE VÉLO

## Une ressource précieuse pour chaque département

### Participation au Barometre Vélo : Pyrénées-Orientales

2021

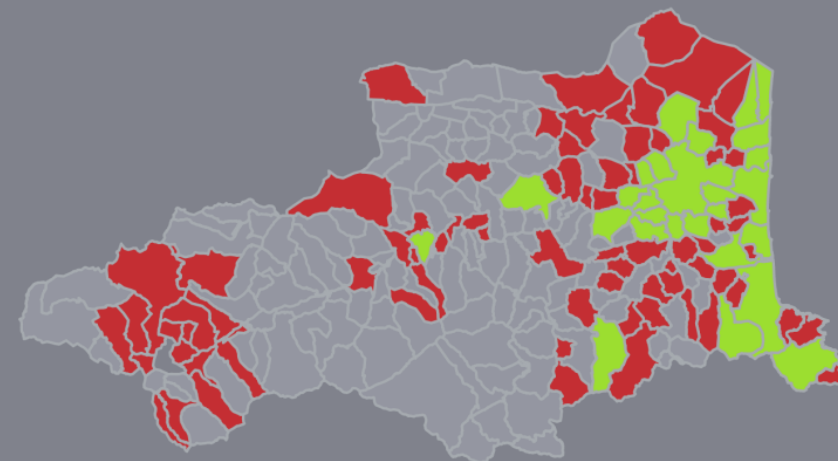


Communes : 226

■ qualifiées : 17

■ au moins une réponse : 66

2025



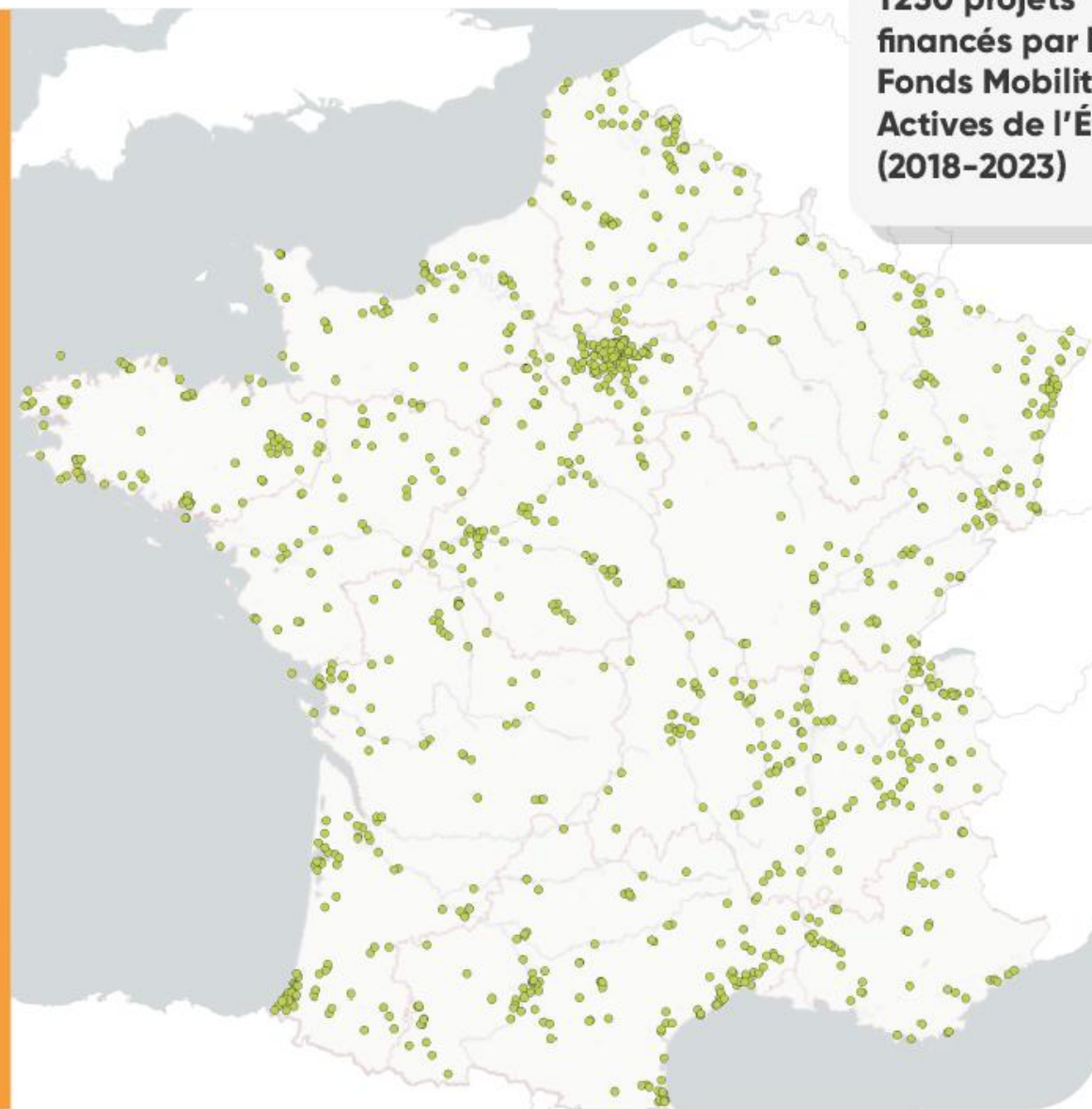
Communes : 226

■ qualifiées : 27

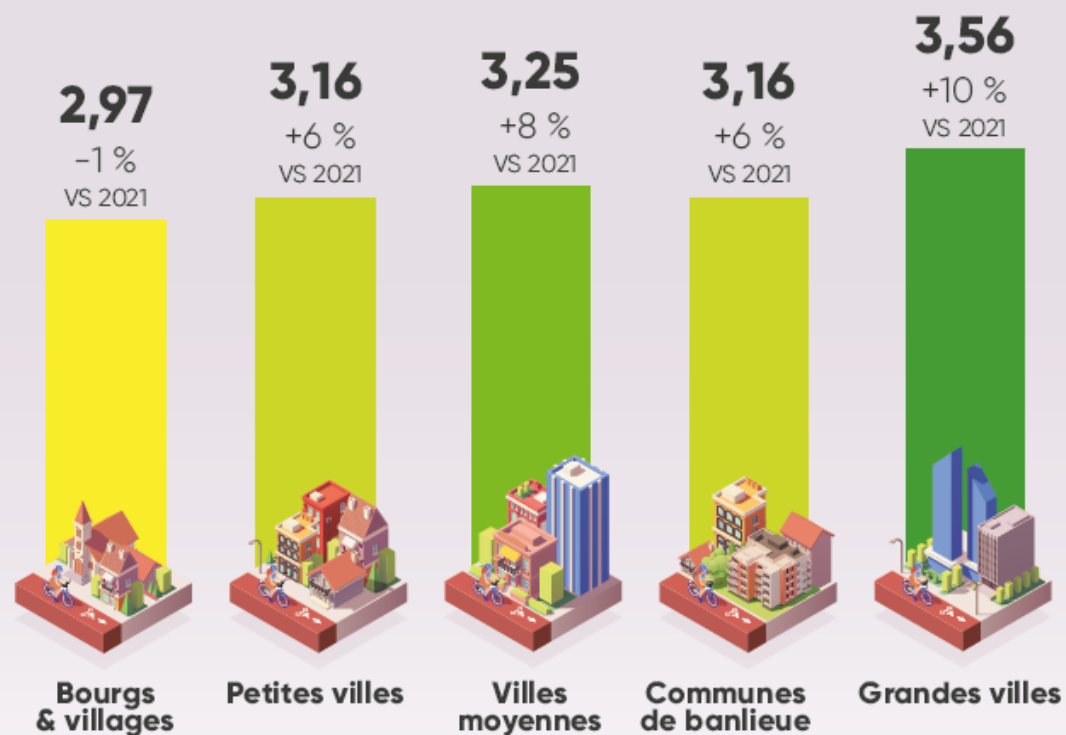
■ au moins une réponse : 103

# Le Baromètre : révélateur de l'efficacité de l'action engagée par l'État

1230 projets  
financés par le  
Fonds Mobilités  
Actives de l'État  
(2018-2023)



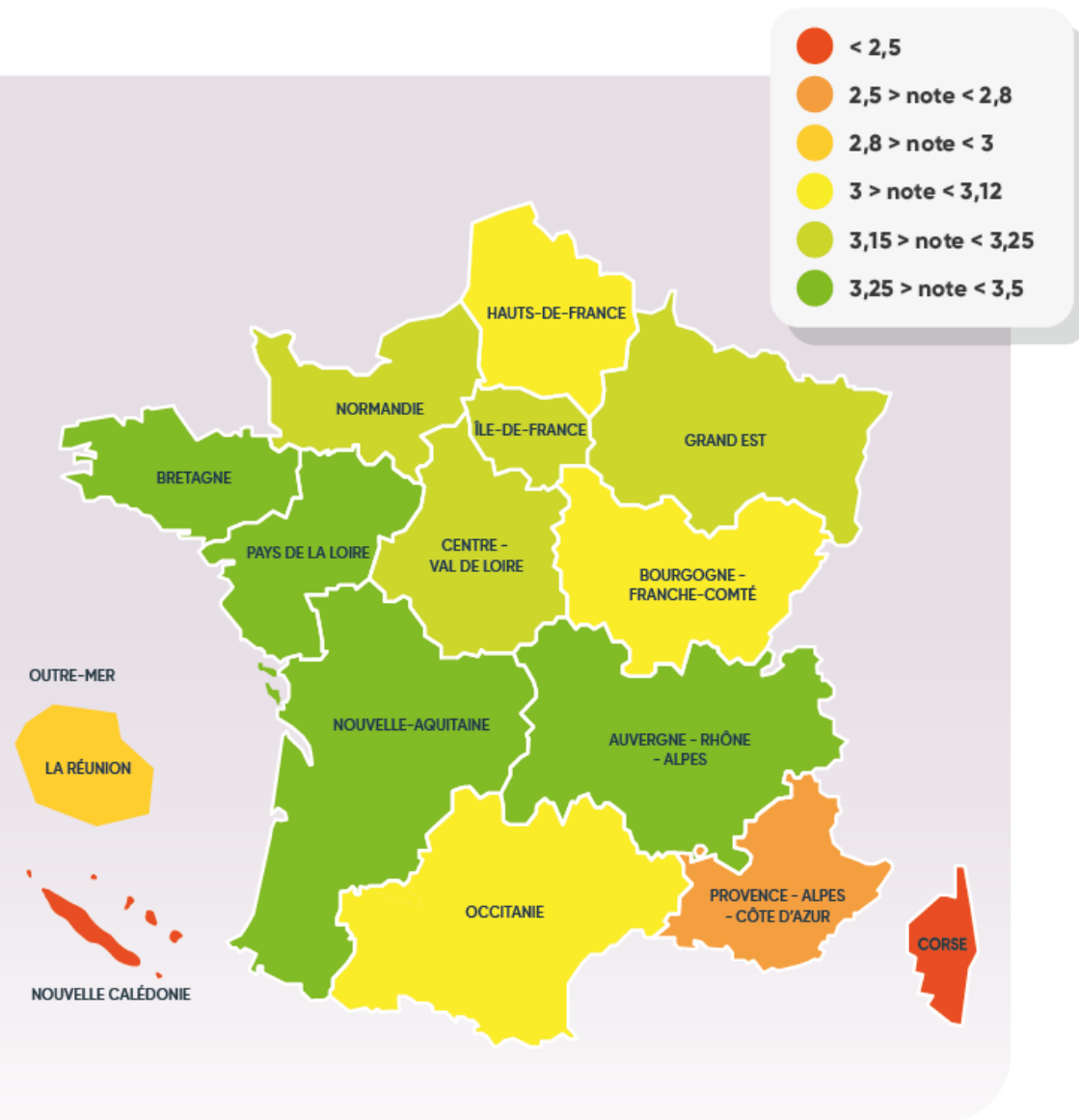
## CLIMAT VÉLO MOYEN PAR CATÉGORIE EN 2025



# Des territoires qui n'avancent pas à la même vitesse



# Atlantique VS Sud-Est : la carte inégale du climat vélo



# Les attentes citoyennes pour demain



## Les cyclistes

- 1 Un réseau cyclable complet et sans coupure
- 2 L'entretien des pistes et bandes cyclables
- 3 La modération de la vitesse des véhicules motorisées en ville



## Les freins à la pratique des non-cyclistes

- 1 Ne pas se sentir en sécurité
- 2 Un manque d'aménagements cyclables
- 3 La vitesse trop élevée des véhicules motorisées

# Agir demain



## 1<sup>re</sup> action

Repenser la circulation  
et requalifier les routes  
existantes



## 2<sup>e</sup> action

Abaissier la vitesse à  
30 km/h en ville



## 3<sup>e</sup> action

Adapter et entretenir  
les aménagements  
cyclables

# BAROMÈTRE VÉLO



## DES RESSOURCES POUR ALLER PLUS LOIN





## DES FORMATIONS POUR ALLER PLUS LOIN

## Nous contacter

Questions générales sur la campagne : [barometre@fub.fr](mailto:barometre@fub.fr)

Contacts associations : [contact@collectif-velo-occitanie.fr](mailto:contact@collectif-velo-occitanie.fr)



# Points divers

## ACTUALITÉ DU PLAN VÉLO

Hervé Ditchi,  
*DREAL*

ORDRE DU JOUR





# FONDS VERT : MESURE AMÉNAGEMENT CYCLABLE

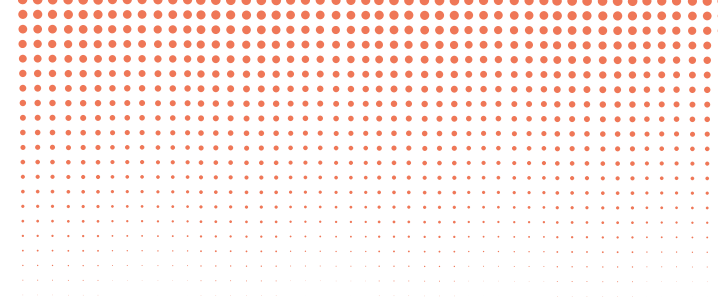
## Lauréats 2025





**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
OCCITANIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

9	[CC] Portes Ariège Pyrénées	aménagement avenue Rijole et route de Villeneuve	410 850,30 €
11	[C] Narbonne	aménagement carrefour des plages	154 500,00 €
30	[CA] Alès Agglomération	axe St-Julien-les-Rosiers - St-Martin-de-Valgagues - Alès	578 597,75 €
31	[CA] Sicoval	piste cyclable avenue des Pyrénées à Lacroix-Falgarde RD 4	87 207,00 €
31	[M] Toulouse Métropole	piste cyclable à Pibrac route de Léguevin - avenue du Balardou (REV 11)	526 636,85 €
34	[C] Pomerols	liaison cyclable Pomérols - Marseillan	136 941,25 €
34	[C] Clermont-l'Hérault	voie verte gare routière - rue Descartes	524 633,75 €
65	[C] Tarbes	aménagement avenue St-Exupéry	194 466,60 €
66	[CC] Sud Roussillon	piste cyclable chemin des douaniers - zone Becquerel à St-Cyprien	128 000,00 €
66	[C] Latour-Bas-Elne	requalification entrée sud (RD40)	101 887,00 €
66	[CU] Perpignan Méditerranée	piste cyclable Torreilles - ZA Florette	101 887,00 €
66	[CU] Perpignan Méditerranée	piste cyclable RD62 Saleilles	39 064,50 €
82	[CA] Grand Montauban	aménagement boulevard Doumerc - phases 1 et 2	33 762,00 €



# Points divers

-  Présentation du référentiel du CD 66  
*Muriel Llugany, CD 66*
-  Évaluation du besoin LOM article 62  
*Jérôme Cassagnes, Godefroy Jolly, Cerema*

# Points divers

## PRÉSENTATION DU RÉFÉRENTIEL DU CD 66

**Muriel Llugany,**  
*Conseil départemental des Pyrénées-Orientales*

# Élaboration concertée d'une charte technique départementale des aménagements cyclables

Club Aménagements Cyclables d'Occitanie  
Perpignan, le 4 novembre 2025





- Plan Vélo 2024-2030 voté en novembre 2023
- Constat du besoin
- Méthodologie d'élaboration et d'animation
- Avancement et préconisations actées collectivement

OBJECTIFS	MOYENS	SERVICES ASSOCIES
Planifier pour développer les infrastructures et sécuriser les déplacements du quotidien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PPI 2025-2031</li> <li>• Charte technique</li> <li>• Exemplarité</li> </ul>	Direction Infrastructures et Déplacements
Faciliter la mobilité solidaire des usagers et promouvoir une culture vélo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADRE, ASE</li> <li>• SRAV</li> <li>• Suivi de la fréquentation</li> <li>• PDES/ PPI Collèges</li> </ul>	Direction de la Solidarité Direction Jeunesse et Sports
Accompagner l'écosystème vélo pour la création d'emploi, l'insertion et la formation aux nouveaux métiers de la filière	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutien aux ateliers solidaires</li> <li>• Soutien aux services écologistiques</li> <li>• Construire une offre de service de patrouillage et d'entretien</li> </ul>	Direction de la Solidarité
Poursuivre l'appui au développement du cyclotourisme et des pratiques sportives	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AAP Cyclotourisme</li> <li>• PDESI</li> <li>• Programmes transfrontaliers</li> </ul>	Service Tourisme Direction Eau et Environnement
Labelliser le conseil départemental comme employeur provélo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Labellisation Employeur ProVelo</li> <li>• Plan de Déplacements</li> <li>• Forfait Mobilité Durable</li> <li>• Groupe Vélo Interne</li> </ul>	Mission Développement Durable
Définir et coordonner le plan vélo départemental	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comité de pilotage</li> <li>• CODUV</li> </ul>	Direction de la Communication Cabinet de la Présidence

MISSION TRANSVERSALE DE  
COORDINATION DU PLAN VELO

## PPI Infrastructures Cyclables, Intermodalité et Gestion Innovante du Trafic 2025-2031

OPÉRATIONS		MONTANT
Études		2,0 M€
Développement du réseau cyclable	Montant indicatif	33 M€
Développement réseau structurant Dont financement projets autres maîtres d'ouvrages à hauteur de 2,5 M€	15 M€	
Sécurisation du réseau d'intérêt départemental et suppression des discontinuités	8 M€	
Développement d'un maillage territorial complémentaire qui irrigue les sites d'intérêt départemental et des pôles de mobilité	10 M€	
Développement de la multimodalité	Montant indicatif	5 M€
Aires de covoiturages	1,5 M€	
Pôles d'échanges multimodaux	2,5 M€	
Adaptation des infrastructures pour inciter au report modal	1 M€	
TOTAL PROGRAMME PLURIANNUEL		40 M€

# RÉSEAU STRUCTURANT DES VOIES CYCLABLES DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

- La Méditerranée à vélo : Véloroute Européenne (EV8)
- La VéloSud, Piémont des Pyrénées : Véloroute Nationale (V81)
- Pirinexus : Véloroute Régionale et Catalane
- Véloroute de la Vallée de la Têt : Véloroute Régionale
- Véloroute de l'Agouille de la Mar
- Véloroute du Roussillon
- Véloroute des Aspres-Ribéral
- Véloroute de la Cerdagne, du Capcir et du Haut-Confient
- Véloroute de la Côte Vermelle
- Tronçons en cours de réalisation ou en projet
- Train Jaune





La moitié des réalisations cyclables départementales sont des réalisations communales ou intercommunales, avec ou pas, cofinancements départementaux

- Hétérogénéité des aménagements
- Non conformité aux recommandations du CEREMA (beaucoup de voies vertes en agglo sur trottoirs)
- Méconnaissance des évolutions du Code de la Route (DSC, CVCB, VV réglementaire,..)
- Absence de réglementation/ambiguïté sur les modalités d'exploitation pouvant conduire à des conflits d'usage
- Remontées d'usagers en nombre : sécurisation des intersections/giratoires, défaut de signalisation, présence d'obstacles, manque de visibilité, défaut d'entretien,..)
- Agents en interne peu formés

**Le Département souhaite diffuser un savoir faire technique, faire comprendre les enjeux liés à la sécurité et au confort des cyclistes au maximum d'acteurs publics et privés, en associant les associations locales d'usagers**

## Document basé sur

Les recommandations CEREMA

L'expérience locale du terrain (exploitation, retour usagers, concepteurs, typologies du territoire)

3 études de cas concrets et locaux :

Une voie communale reconvertie en voie verte

Un giratoire hors aggro très circulé

Accessibilité et abords d'un collège

**Document synthétique, simple d'utilisation, illustré et CONCERTÉ " VOLET ANIMATION IMPORTANT »**

**Commande via la centrale d'achat CATP (Action prévue dans Programme AVELO 3 de l'ADEME)**

**Coût : 71 000€TTC**

**Bureau d'études ITER**

## Faits marquants

Oct.24	<b>Création d'un réseau technique départemental</b> : 55 personnes environ, réparties sur tout le territoire et programmation de 7 réunions techniques en présentiel
Janv.25	<b>Parangonnage</b> : Présentation des référentiels français récents
Fév.25	RT1 Réunion de lancement sur les <b>attendus et la méthodologie de travail en commun</b>
Avr.25	RT2 <b>Choix du type d'aménagement</b>
Mai.25	RT3 <b>Aménagements séparatifs</b>
Juil.25	RT4 <b>Aménagements non séparatifs</b>
Sept 25	RT5 <b>Gestion des carrefours</b>
Nov.25	RT6 <b>Stratégies d'apaisement du trafic</b>
Dec.25	PRÉSENTATION TECHNIQUE AUX AGENTS DID ET DIRECTION GENERALE ADJOINTE → COMITE PILOTAGE RT7 <b>Franchissements, ouvrages, gestion en phase chantier, signalisation</b>
T1 2026	VALIDATION INTERNE/RELECTURE CEREMA/MISE EN FORME <b>Livraison de la charte</b> - Diffusion

Grille décisionnelle du type d'aménagement

Enjeu de la concertation avec les associations d'usagers

Etude de cas : Voie verte réglementaire Villemolaque – Saint Jean Lasseille

Etude de cas : Giratoire de l'Ulrich au Boulou (RD115)

Etude de cas : Accessibilité au collège du Ribéral -Saint-Estève

Enjeu de la réflexion systématique sur la végétalisation

Enjeu de la coloration des enrobés

Réglementation des voies vertes sur trottoir

M Muriel

GÉNÉRAL

# #PlanVelo

# #Route

# #Charte

+ 1

## Charte Départementale des Aménagements Cyclables

Accueil

Membres

Fichiers

Forum

Calendrier

Tâches

À propos

Véloroutes départementales  
Fréquentation

Bilan 2024

Bilan-comptage-velo-2024-1

Modifié hier, 10h25

CEREMA 2021 rendresavoiriecyclable

Modifié le 5 mars

CYCLABLES

Planifier un réseau cyclable complet, continu et attractif

CEREMA 2023 le\_schema\_directeur\_...

Modifié le 5 mars

Décret Mai 2022 relatif à la circulation sur les voie...

Modifié le 5 mars

Rapport d'intégration des aménagements cyclables

Département Pyrénées Orientales

GEOVELO\_rapport\_intégration

Modifié le 16 avril

Note aux adhérents

Avril 2025

Note\_Avril\_2025\_Ville30

Modifié le 29 avril

Fichiers

Ressources tech...

RT1 - Atelier lanc...

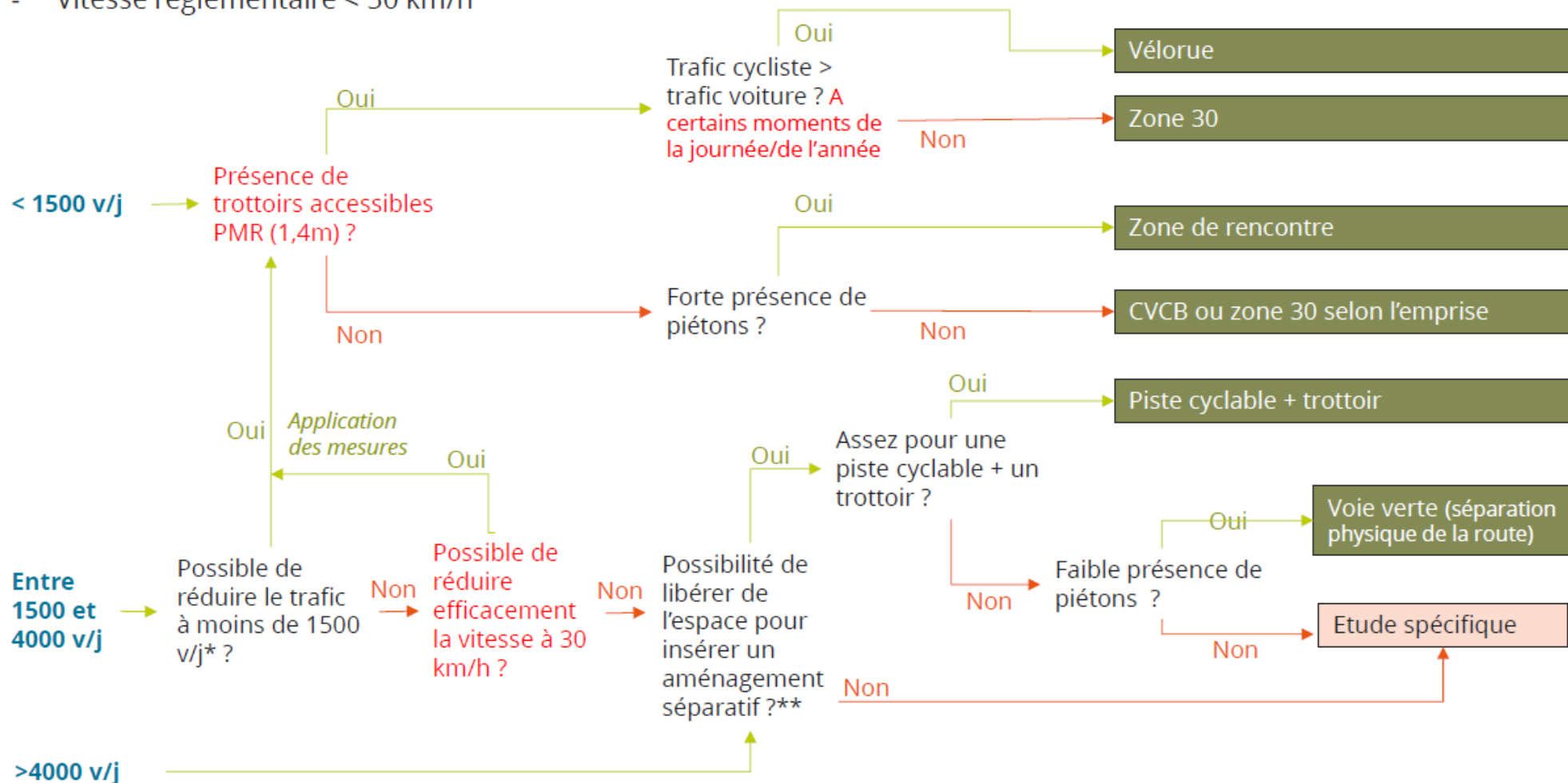
RT2 - Processus ...



## Contexte urbain

Postulat :

- Vitesse réglementaire < 50 km/h



### \*Stratégies possibles pour limiter le trafic :

- Alternance de sens uniques le long de l'axe
- Suppression de tous les shunts automobiles via le plan de circulation
- Mesures physiques de réduction de vitesses (écluses, coussins berlinois, ...)

### \*\* Stratégies possibles pour libérer l'espace :

- Supprimer du stationnement automobile
- Passer du stationnement en épi en longitudinal
- Changer le plan de circulation pour supprimer une voie ou un sens
- Réduire de la taille des files voiture à 2,5m (3m si des bus se croisent)
- Réduire l'espace piéton sous réserve d'une faible affluence

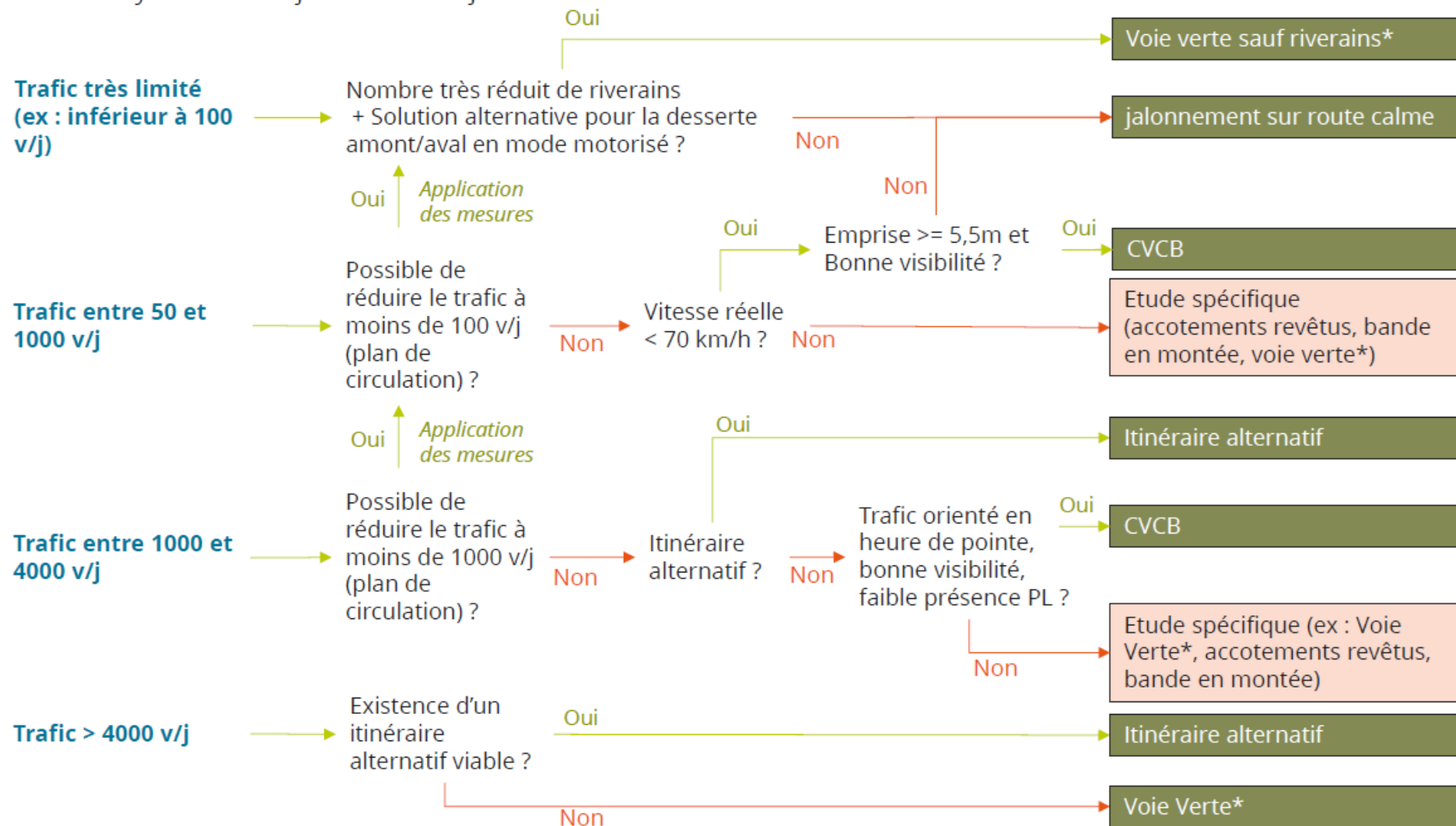
# Ce qui est acté collectivement

## Contexte Rural

Postulat :

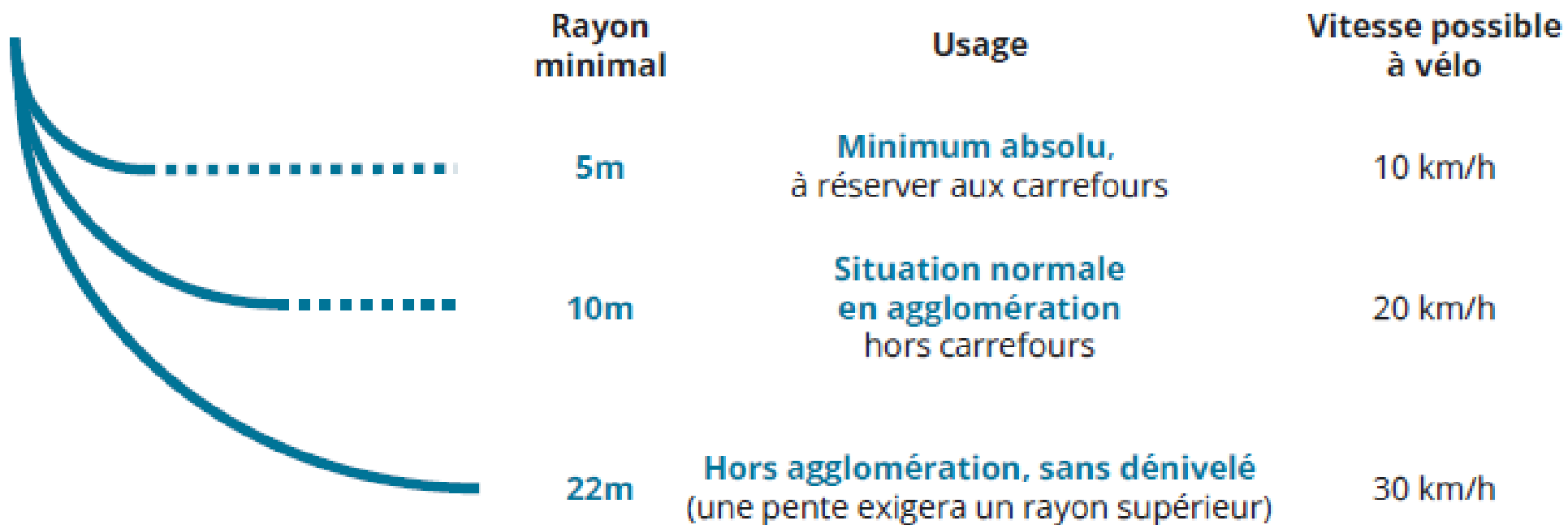
- Vitesse réglementaire > 50 km/h
- Débit cycliste < 750/j mais avec enjeu de liaison identifié

Cas spécifiques : zone de montagne et zone sensible ?



\*Aménagement de voie verte : vigilance pour permettre un accès des pompiers

## Rayons de courbure



## Revêtements à privilégier

### N°1 : Enrobés

*matériau le moins générateur de GES*



### N°2 : Bétons



### Revêtements drainants



Béton



Enrobé

→ En cas de difficulté pour gérer le ruissellement des eaux ?

- Quel intérêt du béton balayé ?
- 10 \* plus générateur de GES que l'enrobé → Dans quel cas de figure faut-il privilégier le béton ? (passage d'engins agricoles, gestion paysagère, etc.)



## La coloration du revêtement : ne pas l'imposer



### Objectifs :

- Lisibilité de l'aménagement et des itinéraires
- Éveil de la vigilance
- Légitimité du vélo



### Contraintes :

- Coût additionnel
- Insertion paysagère/patrimoniale
- Cohérence à l'échelle du département
- Disponibilité du matériau pour des reprises
- La coloration ne doit pas remettre en cause l'adhérence du revêtement (pas de peinture)

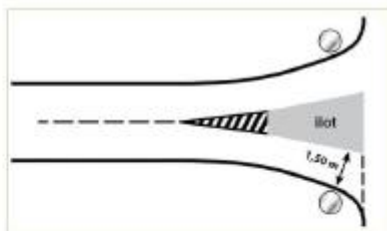
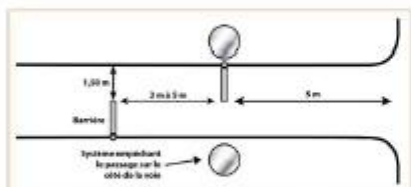
### → Quand/où ?

- Obligatoire dans le cas d'une piste cyclable à hauteur de trottoir et recommandée sur une piste à mi-hauteur
- **Zones de danger (carrefour, intersection, etc.) ?**
- **Également en section courante pour des axes structurants en agglomération ?**

### → Quelle couleur ?

	Contraste	Intégration paysagère	Déjà présent	Remarque
<b>Pourpre</b>	Fort	Moyenne	Oui	Parfois déjà utilisé sur l'espace piéton
<b>Ocre</b>	Fort	Bonne	Non ?	
<b>Vert</b>	Moyen la nuit et par temps de pluie	Moyen	Oui	Peu visible la nuit, plutôt sur les anciens aménagements
<b>Bleu</b>	Fort	Mauvaise	Non ?	Couleur proche PMR

## Dispositifs anti-véhicules motorisés



Par défaut,  
**éviter d'implanter des dispositifs  
limitant la taille de la piste ou de la voie verte.**

**Si une implantation est indispensable** (constat d'usage détourné récurrent par des véhicules motorisés à 4 roues, sécurité aux abords de carrefours), **3 types de dispositifs peuvent être envisagés :**

- Potelet central
  - Amovible par les services de secours et de sécurité.
  - Avec un matériau qui se déforme en cas de choc (pas de métal ou de bois),
  - Avec des bandes réfléchissantes + peinture antidérapante en amont (pour la visibilité de nuit)
- Succession de 2 barrières espacées de 3 à 5 mètres, amovibles pour l'accès des secours
- Ilot central franchissable par les secours, visible de nuit et laissant un passage suffisamment large pour les cyclistes (1,50m)

## Gestion des carrefours

Arbitrage	Solution préconisée par Iter	Choix	Commentaire
Condition de priorité aux cyclistes	<ul style="list-style-type: none"> <li>sur les chemins ruraux</li> <li>Lorsque trafic cycliste est supérieur au trafic motorisé tout au long de l'année, si la visibilité le permet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hors agglo : Cyclistes non prioritaires, hors chemins ruraux</li> <li>En agglo : priorité vélo en première intention mais nécessite une bonne covisibilité, la présence d'un passage piéton surélevé, vitesse motorisée à 30 km/h, ralentissement des cycles en amont</li> </ul>	
Vigilance	Panneau + changement de revêtement pour les cyclistes Changement de revêtement autour du carrefour pour les motorisés, mais pas de figurine vélo hors agglo	<ul style="list-style-type: none"> <li>En agglo : plateau + continuité du revêtement si cycliste prioritaire</li> <li>Hors agglo :               <ul style="list-style-type: none"> <li>A21 en amont, CLP vélo, matérialisation avec ligne en pointillé (mais réserve exprimée par les usagers sur la lisibilité) + pictos vélos + bandes d'éveils en amont (option) + changement de revêtement sur l'aménagement cyclable en amont de la traversée passage en enrobé si béton)</li> </ul> </li> </ul>	
Seuil refuge avec ou sans chicanes	Sur les routes avec plus de 4000 v/jour, ou lorsque la vitesse constatée est incompatible avec la visibilité nécessaire	Seuil 4000 v/j	
Seuil passage en dénivelé	Au cas par cas ? > 10 000 v/jour ?	Au cas par cas	

## Traitement des giratoires

Arbitrage	Solution préconisée par Iter	Choix	Commentaire
Seuil de trafic/taille nécessitant la séparation des flux ?	Recommandé à partir de 15m, obligatoire à partir de 22m	Obligatoire à partir de 15m (selon place disponible)	
Petit giratoires : figurines vélos ?	Uniquement pour les véloroutes ou les axes à fort trafic de cyclistes	+ si présence d'aménagements cyclables en amont/aval	
Priorité aux cyclistes ? En aggro	Non, sauf branche peu utilisée par les motorisés. En aggro, privilégier la proximité avec le passage piéton.	ok	
Priorité aux cyclistes ? Hors aggro	Même logique que pour les traversées de RD.	ok	
Logique de réduction des emprises actuelles	Oui, sous réserve d'études de giration et de trafic	ok	
Accepter la mixité Piétons / vélos sur les cheminements autour des giratoires	Oui – largeur recherchée 3m, minimum 2m (pas conforme aux recommandations Cerema) <b>sur l'existant.</b>	Lors de la création de giratoire = prévoir 3,5m	



# Points divers

## EVALUATION DU BESOIN – LOI LOM ARTICLE 62

Jérôme Cassagnes  
Godefroy Jolly  
*Cerema*

ORDRE DU JOUR

# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## Urbain : article 61 de la loi d'orientation des mobilités - L228-2

«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 prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe.»

# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## Interurbain : article 62 de la loi d'orientation des mobilités - L228-3

« Art. L. 228-3.-A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, **le gestionnaire de la voirie évalue**, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, **le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière**. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.

« Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa.

« **Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré.** »

# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## LA COMMANDE DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'HÉRAULT AU CEREMA

- **Urbain** : à partir des recommandations du Cerema lister et décrire les aménagements cyclables applicables en fonction de la nature de la voie, du trafic et du type de réseau cyclable
- **Interurbain** :
  - Quantifier le trafic cycliste attendu (pour les sections de route ou l'évaluation du besoin n'est pas avérée sur d'autres critères)
  - Évaluer le besoin
  - Définir, en fonction de la hiérarchisation des routes (classification, trafic, fonction?...) les typologies d'aménagements cyclables ou de mixité



***Mise au point d'un outil (tableur) qui va permettre, sur un itinéraire donné d'estimer les flux de cyclistes attendus et donc d'évaluer le besoin en aménagement***



# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## La commande du conseil départemental de l'Hérault au Cerema

Ouvrages de référence :



# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## PRÉSENTATION DU TABLEUR

### **Objectif :**

Conception d'un outil qui permet de comparer les effets socio-économiques de la mise en place d'une piste cyclable, d'une bande cyclable, et d'une voie sans aménagement cyclable, en milieu périurbain/rural.

### **Caractéristiques de l'outil**

- Conçu pour l'urbain à l'origine (UGE et IGEDD)
- Nécessite un bon niveau d'expertise socio-économique pour se l'approprier

### **Travaux du Cerema :**

- Test sur des cas concrets fournis par le conseil départemental
- Modification pour utilisation en périurbain/rural
- Simplification des entrées
- Ajout d'un module d'estimation des flux vélo

# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## Usage du tableur

Utilisation du tableur sur un ou deux cas concrets d'aménagements cyclables avec à chaque fois 3 scénarios :

- 1 sans aménagement cyclable (situation de référence),
- 1 avec une bande cyclable
- 1 avec une piste cyclable.

## Production d'une estimation des flux vélo

### Les principaux résultats monétarisés sont les suivants :

- Les bénéfices pour les usagers des différents modes, qui incluent notamment le temps gagné/perdu et le confort
- Les externalités environnementales (effet de serre, pollution locale, bruit, cycle de vie des voitures)
- Les effets sur : les finances publiques, les accidents, la santé.

# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## Principales données d'entrées hors estimation des flux vélo

### Les données de projets :

- exemple : trafic vélo et voiture, hypothèse de report modal, coût d'investissement, etc.
- Plus de détail dans la présentation du cas d'usage

### Les paramètres socio-économiques :

- Données issus du référentiel français d'évaluation des projets de transport, si disponible
- Sinon, données issues de la littérature scientifique

# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## ZOOM SUR LE MODULE D'ESTIMATION DES FLUX



# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## MODULE D'ESTIMATION DES FLUX

### Nouvel onglet du tableur :

- Permet d'estimer le nombre de cyclistes sur le nouvel aménagement en version bande et en version piste cyclable
- Outil simple et approximatif => donne une estimation des flux, à ne pas prendre trop précisément

Utilisation d'une série de données territoriales sur une zone proche de l'aménagement (moins de 2km) :

- données socio-démographiques et économiques (exemple : population, emploi, capacité d'hébergement touristique)
- données de réseau vélo (longueur, note de complémentarité)

*Plus de détail sur les entrées dans le cas d'usage*

➤ **SORTIE TABLEUR** : Flux vélo en projet pour des pistes ou des bandes cyclables

# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## MÉTHODES DE CALCUL

### Méthode générale

#### **Calcul en deux blocs :**

- Calcul du potentiel de déplacement vélo à partir des données socio-démo
- Calcul de la proportion de ce potentiel qui génère un ou deux déplacements à vélo à partir des données de données de réseau

*Utilisation de plusieurs formules pour effectués ces calculs*

#### **Sources générales :**

- rapport impact économique vélo de l'ADEME 2020
- Répartition modale par motif INSEE

Calage sur 4 postes de la plateforme nationale des fréquentations du Réseau Vélo et Marche

# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## EXEMPLE CAS D'USAGE

# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## PRÉSENTATION CAS D'USAGE

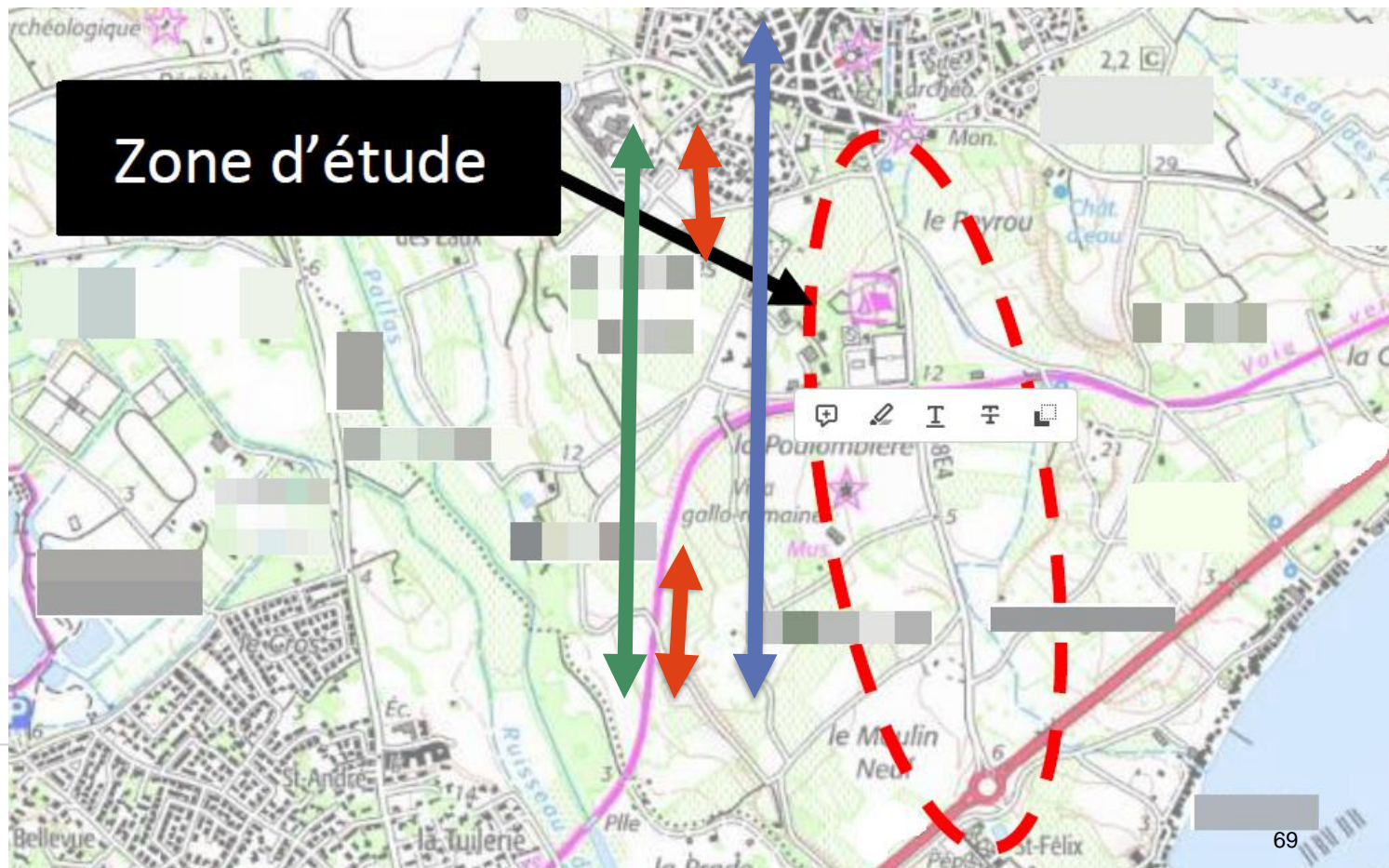
## Projet :

### 3 variantes avec piste cyclable :

- Variante 1 : Quasiment tous le projet et qualité moyenne
- Variante 2 : Deux bouts de pistes
- Variante 4 : Tout le projet, bonne qualité

## Zone d'étude :

- Zone touristique avec plusieurs petits monuments
- Pas de gare proche
- Itinéraire champêtre



# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## HYPOTHÈSES

### Principales hypothèses :

- Report modal à 70% issus de la voiture, 10% marche et 20% induits
- Vitesse vélo et VP invariante
- Part modale vélo initiale de 2,2%

Variante	1	2	4
Longueur (km)	1,1	0,58	1,3
Coûts (M€)	600	320	835
Qualité piste (note/10)	9	9	10
Utilisation moyenne de la voie	50%	50%	60%



# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## ESTIMATION FLUX

### Principales hypothèses socio-démo :

Variables	Valeurs
Population (habitants)	15000
Emplois	3580
Commerces	168
Scolaires	2160
Capacité hébergement touristique	821
Fréquentation pôle générateur tourisme/jour	200
Fréquentation pôle générateur loisir hors tourisme/jour	100
Pôle générateur gare	0

# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## ESTIMATION FLUX

### Principales hypothèses du réseau :

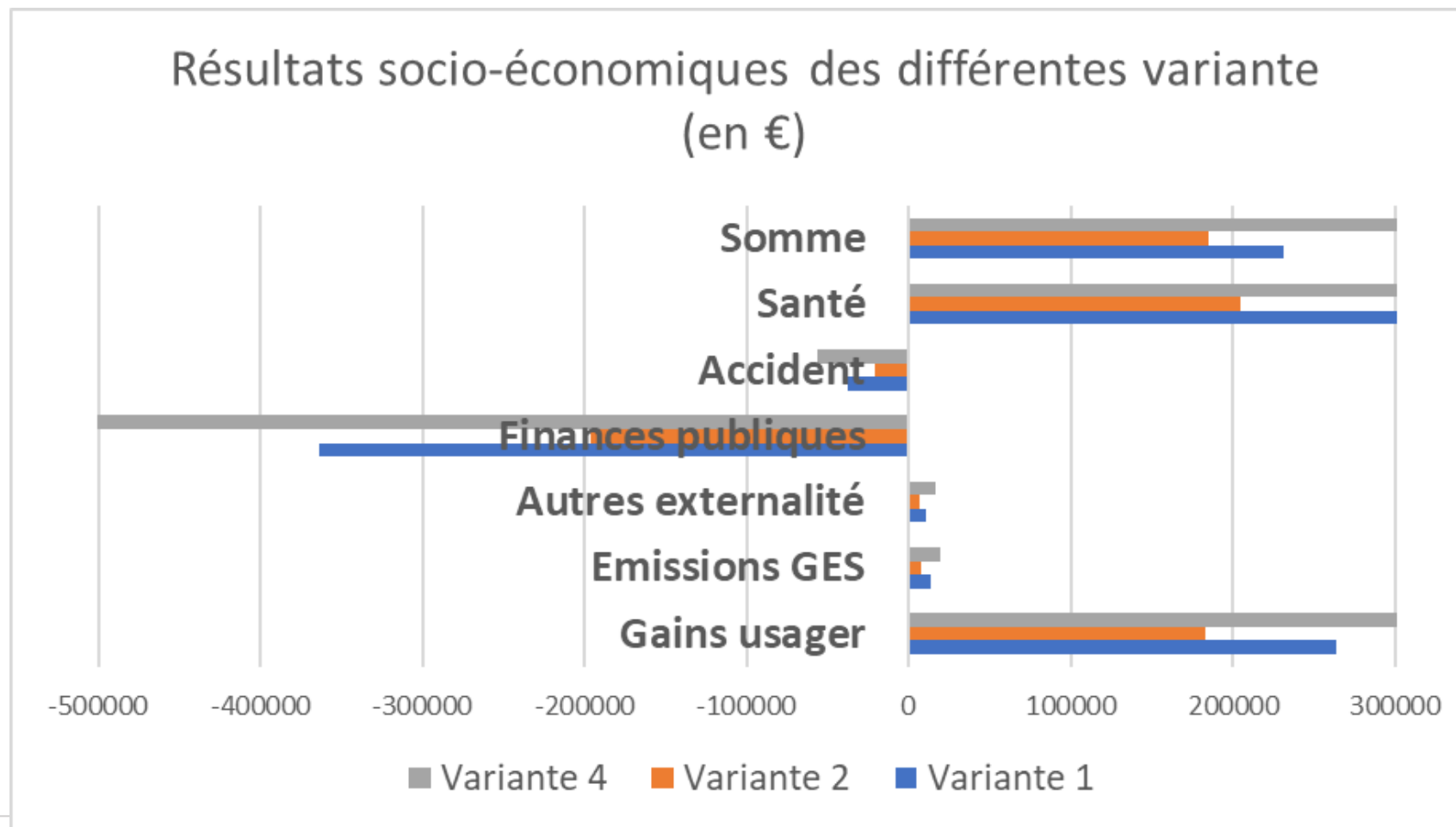
Variables	Valeurs
Note sur 5 de l'intérêt paysager de l'itinéraire	5
Note sur 5 de la complémentarité des voies	4 (3 pour la variante 2)
Longueur du réseau en référence (km)	4

### Résultats :

Variante	1	2	4
Résultats flux vélo journalier (en cycliste/jours)	413	269	429

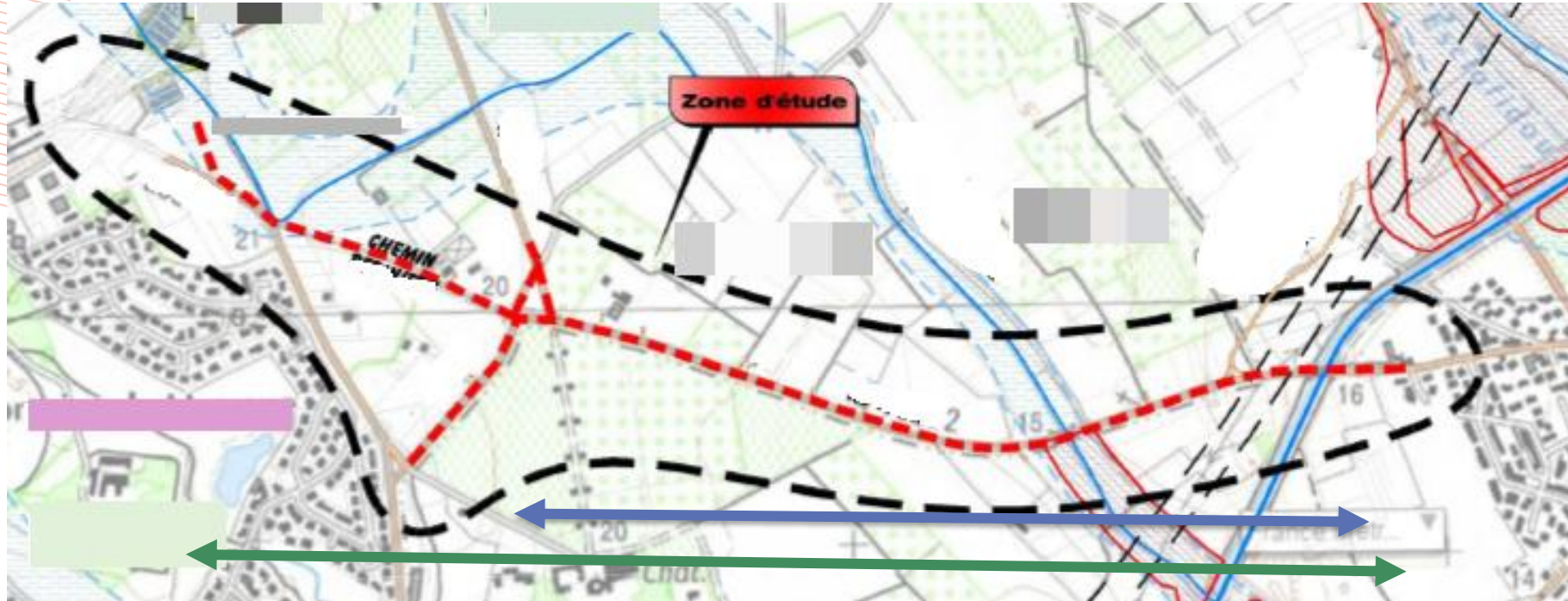
# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## PREMIERS RÉSULTATS



# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## PRÉSENTATION MUDAISON (CAS N°2)



**Situation de référence :**  
RD sans aménagement cyclable

**Projet : 2 variantes**

- Variante 1 : Pas de prises en compte des embranchements à l'ouest
- Variante 2 : Tout le projet

# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## PRÉSENTATION MUDAISSON (CAS N°2)

### Données du projet :

	Variante 1	Variante 2
Longueur	1.5 km	2.55 km
Coût bande cyclable	669 k€	906,5 k€
Coût piste cyclable	411 k€	556 k€
Distance moyenne parcourue par les cyclistes	100%	80%
Autre développement		Connexion à la gare Une partie de l'embranchement nord transformée en route réservée aux riverains pour les VP

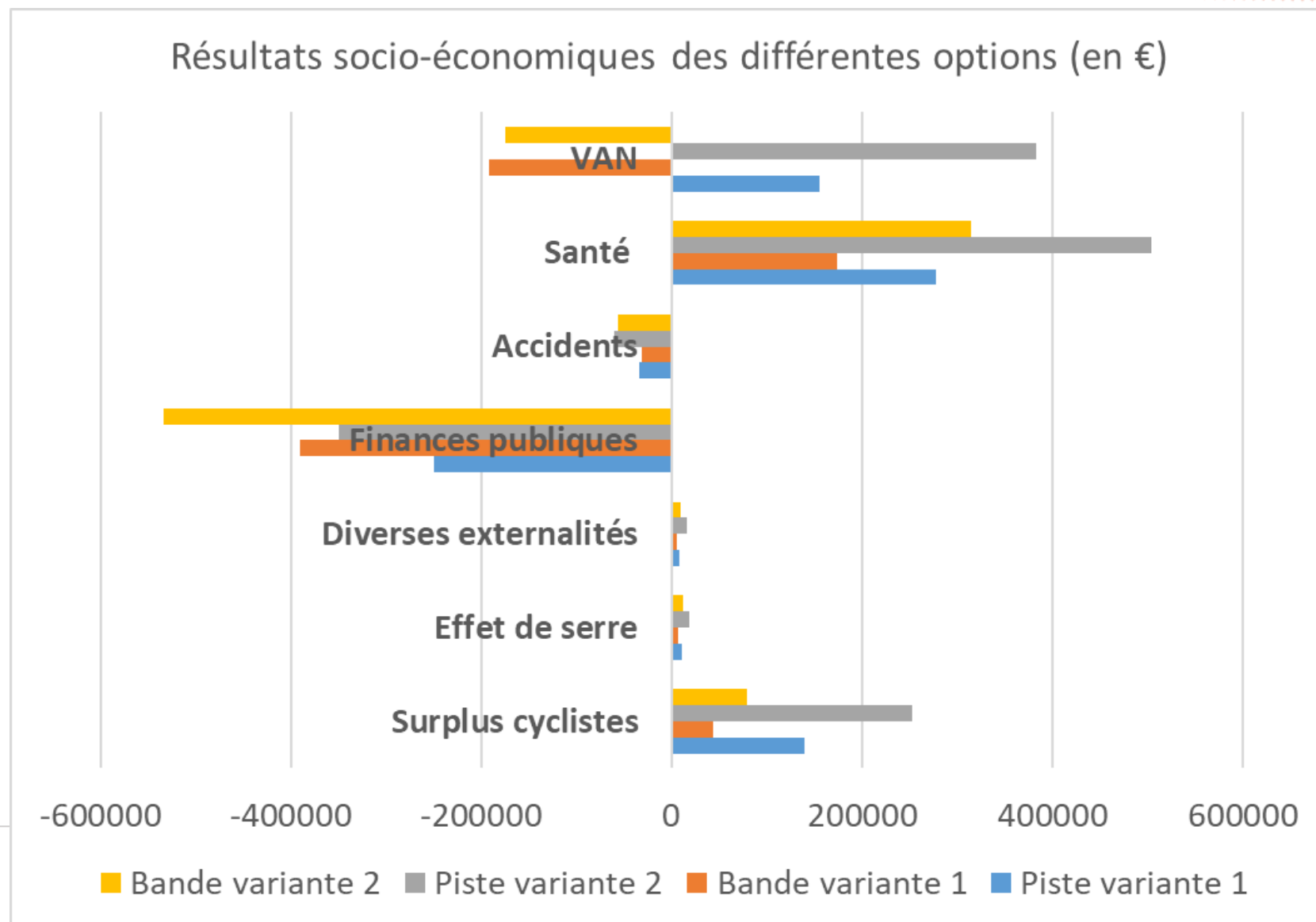


# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## RÉSULTATS

### Analyse :

- VAN positive pour les pistes et négative pour les bandes
- Variante 2 plus intéressante que la variante 1
- Gains portés par la santé et les surplus des cyclistes
- Externalités dont GES faible
- Accident négatifs



# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## SUITES DE L'ÉTUDE ET ÉCHANGES

# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

## SUITE DE L'ÉTUDE ET ECHANGE

### Difficultés méthodologiques

#### Estimation des flux

Calcul bien moins coûteux et difficile qu'un modèle de trafic => beaucoup d'approximations dont certaines peuvent être améliorées

- Petit coté « boîte noire »
- Non prise en compte de certaines spécificités locales (pentes, culture du vélo, etc.)
- Calage basé sur 4 points de comptage uniquement

#### Suite des travaux

Utilisation du tableur sur 4 cas d'usage pour une COMCOM dans les Pays de la Loire

- Développement des cas de fermeture des voirie routière et de concurrence avec le bus
- Test sur des voies dont la qualité évolue

# ÉVALUATION DU BESOIN - ARTICLE 62 DE LA LOM

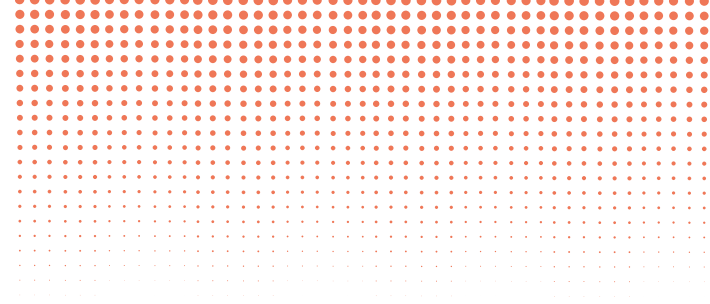
## SUITE DE L'ÉTUDE ET ECHANGE

### Évaluation du besoin et typologies d'aménagements




Difficulté de définir si le besoin est avéré ou non :

- Usage actuel et potentiel de report modal sont des indices du besoin
- D'autres manières d'apprécier le besoin à partir d'objectif spécifiques existe, notamment sur les usages du vélo
- Objectif : part modal de 12%
- Un flux cycliste inférieurs à 50 cycliste/jours vu comme très insuffisant pour justifier un aménagement cyclable





# Retours d'expérience

-  Les alternats sur ouvrage – *Thomas Lavour Cerema ; Jocelyn Guibert, CA Terres de Montaigu*
-  Qualités de surface des pistes cyclables  
*Arnaud Mazars, Cerema*
-  Mesures de dépassement des vélos  
*Jérôme Cassagnes, Cerema*



# Retours d'expérience

## RETOURS D'EXPÉRIENCE : LES ALTERNATS SUR OUVRAGE

**Thomas Lavour,**

*Cerema*

**Joselin Guibert,**

*Communauté de communes Terres de Montaigu*

# RETEX : LES ALTERNATS SUR OUVRAGE

## Exemple de Venissieux (69) : alternatif à feux route de Feyzin - pont sur la RD301

Etude CEREMA (avril 2024) Commanditaire : Métropole de Lyon

### Avant aménagement :

- chaussée bidirectionnelle d'une largeur totale de 5,51m,
- « cheminements piétons surélevés » d'une largeur réduite (<1m).

=> Gabarit de l'ouvrage assez étroit.

### Données de trafic (2012)

- +/- 5 000 véhicules / jour
- trafic pendulaire (> Nord matin > Sud Soir)
- V85 de 68 km/h

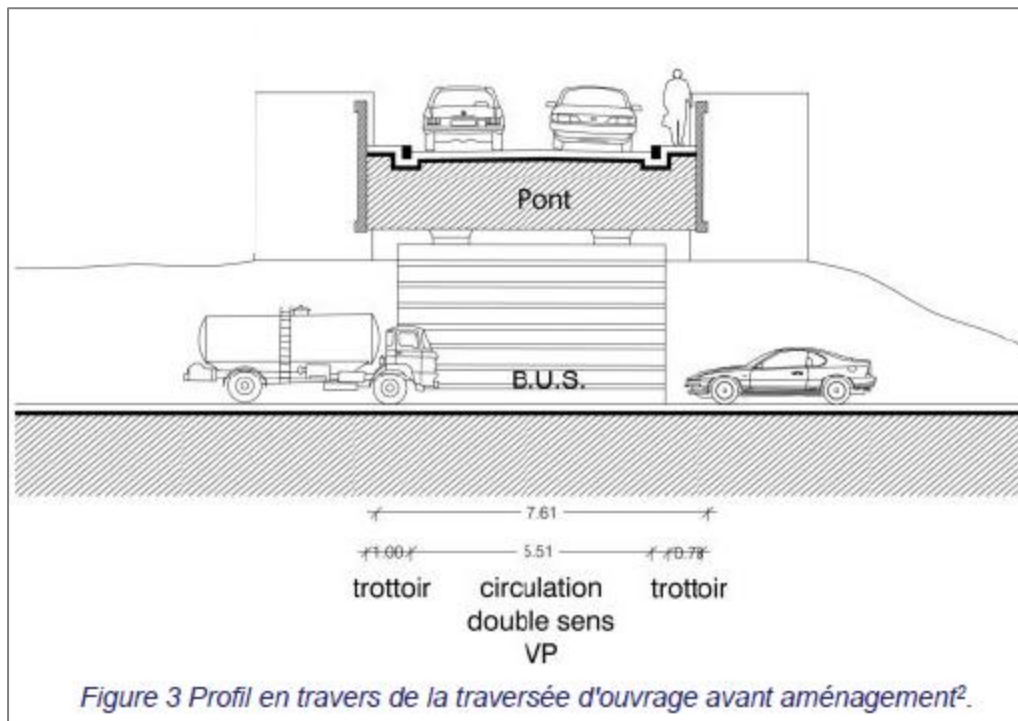


Figure 4 Photo d'un cycliste circulant sur l'ouvrage avant son aménagement<sup>3</sup>.

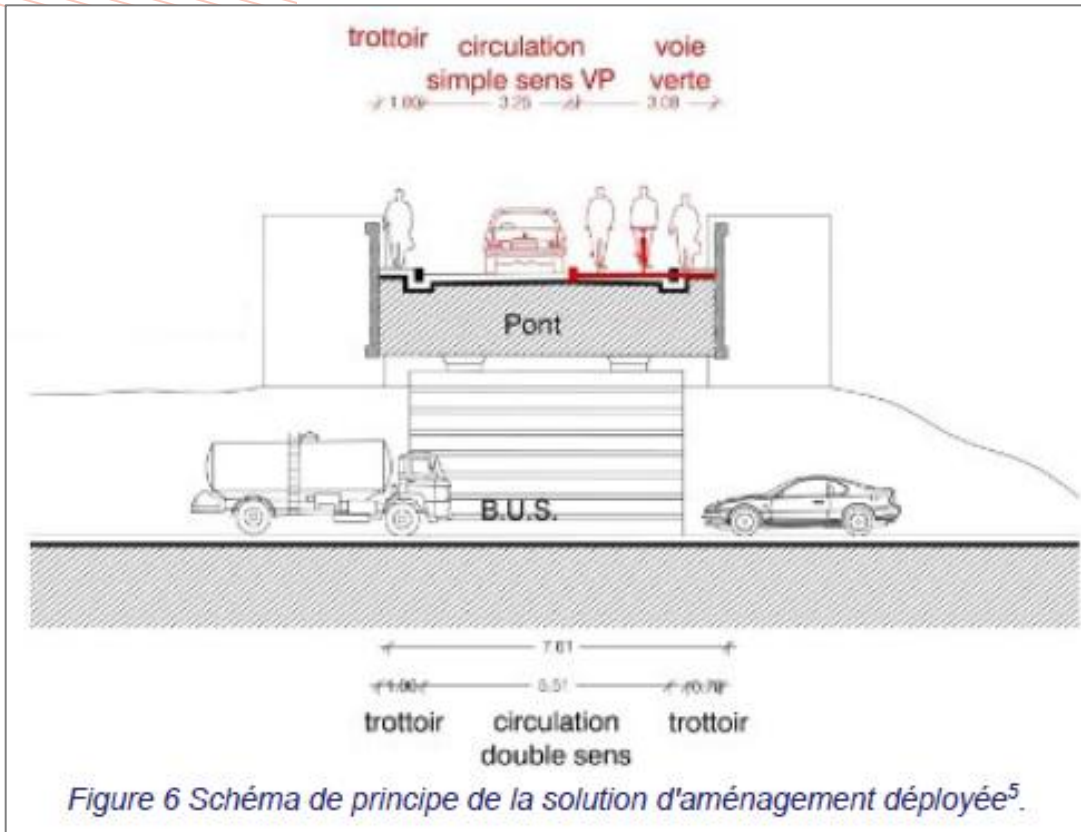
# RETEX : LES ALTERNATS SUR OUVRAGE

## Exemple de Venissieux (69) : alternatif à feux route de Feyzin - pont sur la RD301

Etude CEREMA (avril 2024) Commanditaire : Métropole de Lyon

### Choix aménagement (réalisé en 2019) :

- Neutralisation une voie circulation motorisée
- Maintien d'une voie de circulation à 3m25
- Mise en place d'une « voie verte » surélevée (largeur variant entre 3m25 et 2m50)





# RETEX : LES ALTERNATS SUR OUVRAGE

## Exemple de Venissieux (69) : alternatif à feux route de Feyzin - pont sur la RD301




Etude CEREMA (avril 2024) Commanditaire : Métropole de Lyon



### Gestion d'un alternat par feux :

- Gestion par feux d'un alternat d'environ 150 m
  - HC : feux par boucles de détection
  - HP : cycles de 70 sec
- En cas de dysfonctionnement des feux : panneaux B15 et C18 en complément de la signalisation existante



Phase 1	Interphase	Phase 2	Interphase
Rte de Vénissieux S		Rte de Vénissieux N	
			
26 secondes	17s	10 secondes	17s

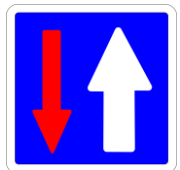


Figure 9 Cycle de fonctionnement du feu aux heures de pointes du matin.<sup>7</sup>

# RETEX : LES ALTERNATS SUR OUVRAGE

## Exemple de Venissieux (69) : alternatif à feux route de Feyzin - pont sur la RD301

Etude CEREMA (avril 2024) Commanditaire : Métropole de Lyon

### Protocole évaluation CEREMA :

- Sécurité des usagers : accidentalité
- Acceptabilité de l'aménagement par usagers motorisés
  - *comptages*
  - *relevés de vitesse VM*
  - *observations in situ*
- Développement de la pratique du vélo
  - *Nombre de cyclistes*
  - *Fonctionnement et usage voie verte*
  - *Compréhension usages perception*
  - *Observations in situ*
  - *Enquête cyclistes*

### Synthèse des résultats :

#### Flux motorisés

- ✓ Baisse significative des vitesses moyennes et V8 + apaisement en entrée d'agglomération
- ✓ Pas d'effet de congestion sur l'HPM (sauf ponctuellement) et capacité de stockage permettant d'accueillir les remontées de file observées > compatible avec le trafic en HPM
- Pas d'évolution significative en termes de flux motorisé : trafic plutôt stable entre 2012 et 2023
- Un nombre non négligeable de comportements non respectueux (6% passages au jaune / 2% passage au rouge)

#### Modes actifs :

- ✓ La très grande majorité des usagers vélos se sent en sécurité sur l'aménagement qui est bien compris
- La cohabitation piétons / cycles ne semblent pas constituer un problème, mais cela est expliqué par la faible fréquentation de l'itinéraire
- L'aménagement améliore aussi le confort des piétons et le rend accessible par les PMR

❖ **Point d'alerte sécurité : conditions de visibilité pour s'engager dans l'ouvrage en cas de panne de feux**



# RETOURS D'EXPÉRIENCE : LES ALTERNATS SUR OUVRAGE

**Jocelyn Guibert,**  
*Communauté d'Agglomération Terres de Montaigu*  
*(Vendée)*

**TERRES DE  
MONTAIGU**





# Retours d'expérience

## QUALITÉ DE SURFACE DES PISTES CYCLABLES

**Arnaud Mazars,**  
*Cerema*

ORDRE DU JOUR

---

# INDICATEUR DE CONFORT DE PLANÉITÉ DES PISTES CYCLABLES

---

BETTACHE Izia

02/09/2025

Président du jury : SAUZEAT Cédric  
Maître de TFE : MAZARS Arnaud  
Expert : SAGNARD Nadège

# SOMMAIRE

- 1** Introduction
- 2** Résultats - Paramètres
- 3** Résultats - Ressenti
- 4** Livrables possibles
- 5** Conclusion



**INTRODUCTION**

**01**

## CONTEXTE



### PLAN VÉLO 2023-2027

100 000 K M DE PISTES CYCLABLES D'ICI 2030 (57 000 Km en 2023)

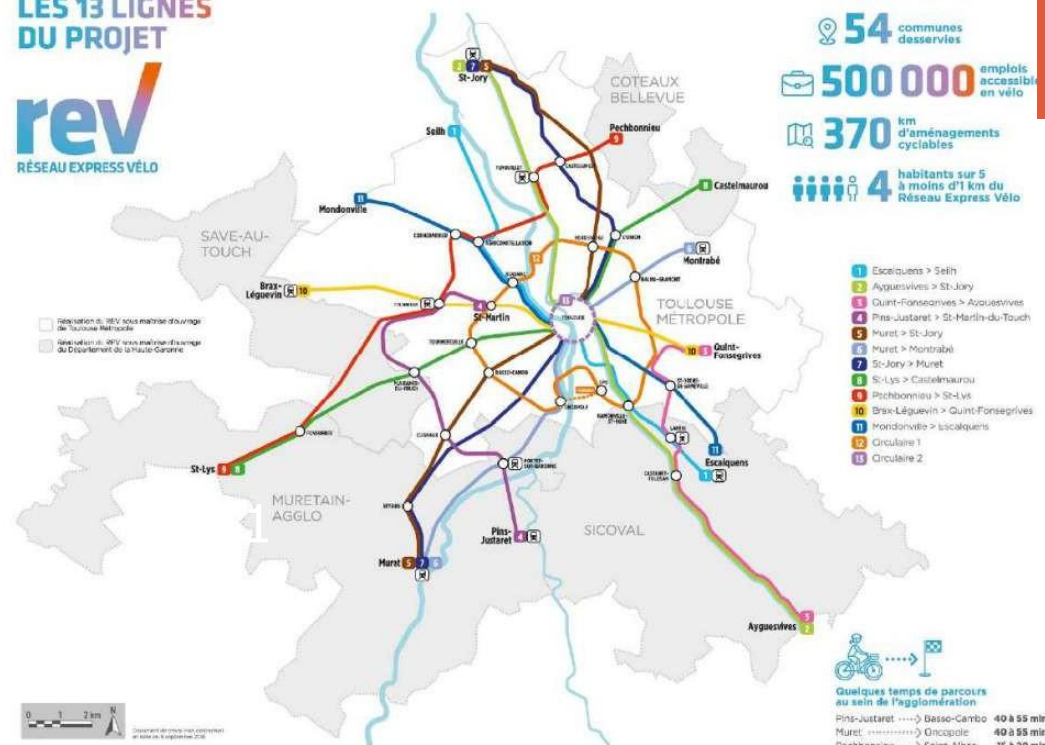


55% DU SCHÉMA DIRECTEUR RÉALISÉ EN OCCITANIE

820 KM  
ÉCHELLE LOCALE  
D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

DÉCOUVREZ  
LES 13 LIGNES  
DU PROJET

**rev**  
RÉSEAU EXPRESS VÉLO



## BESOINS EXPRIMES



Volonté de fixer des exigences dans les marchés de Travaux neufs



Volonté d'intégrer les pistes cyclables dans leur gestion de patrimoine

## PAS DE REPONSE TOUTE FAITE



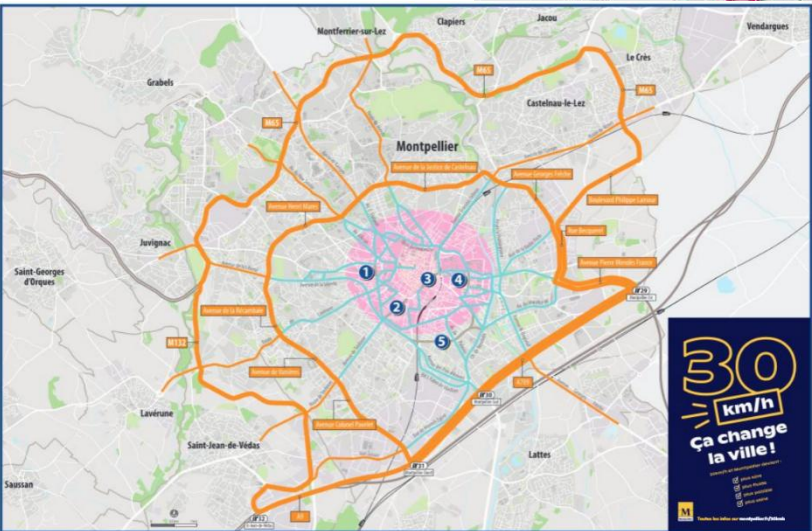
Un outil de mesures existe

Pas de cadre d'utilisation et d'interprétation

**DÉCOUVREZ  
LES 13 LIGNES  
DU PROJET**

**rev**  
RÉSEAU EXPRESS VÉLO

13 lignes vélo structurantes  
54 communes desservies  
500 000 emplois accessibles en vélo  
370 km d'aménagements cyclables  
4 habitants sur 5 à moins d'1 km du Réseau Express Vélo



**30**  
**km/h**  
**Ça change la ville!**

OUTIL ADAPTÉ À L'USAGE CYCLABLE DÉVELOPPÉ PAR LE D2PN

## Présentation du Vél'Audit

Centrale Inertielle - GPS - Caméra - Odomètre  
Bouton Top  
1 valeur tous les 2m minimum

## Nouvelle version Diag'Vélo

Mesures via GoPro  
1 valeur tous les ~30 cm

## Indice de confort

$$\sqrt{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (||\bar{a}|| - g)^2}$$

*Vitesse instantanée*

## Seuils

Issus d'une étude Cerema - UGE - Novabuild

**0 - 0.7 : confortable**  
**0.7 - 11 : moyen**  
**> 11 : inconfortable**





IRI (International Roughness Index)

ROOT MEAN SQUARE – DCI, Eveness Index



Coefficient Planéité – CRR Belgique

OBSERVER LE COMPORTEMENT DES USAGERS  
APPROCHE SANS MESURES IN - SITU



**EXPERIMENTATION**

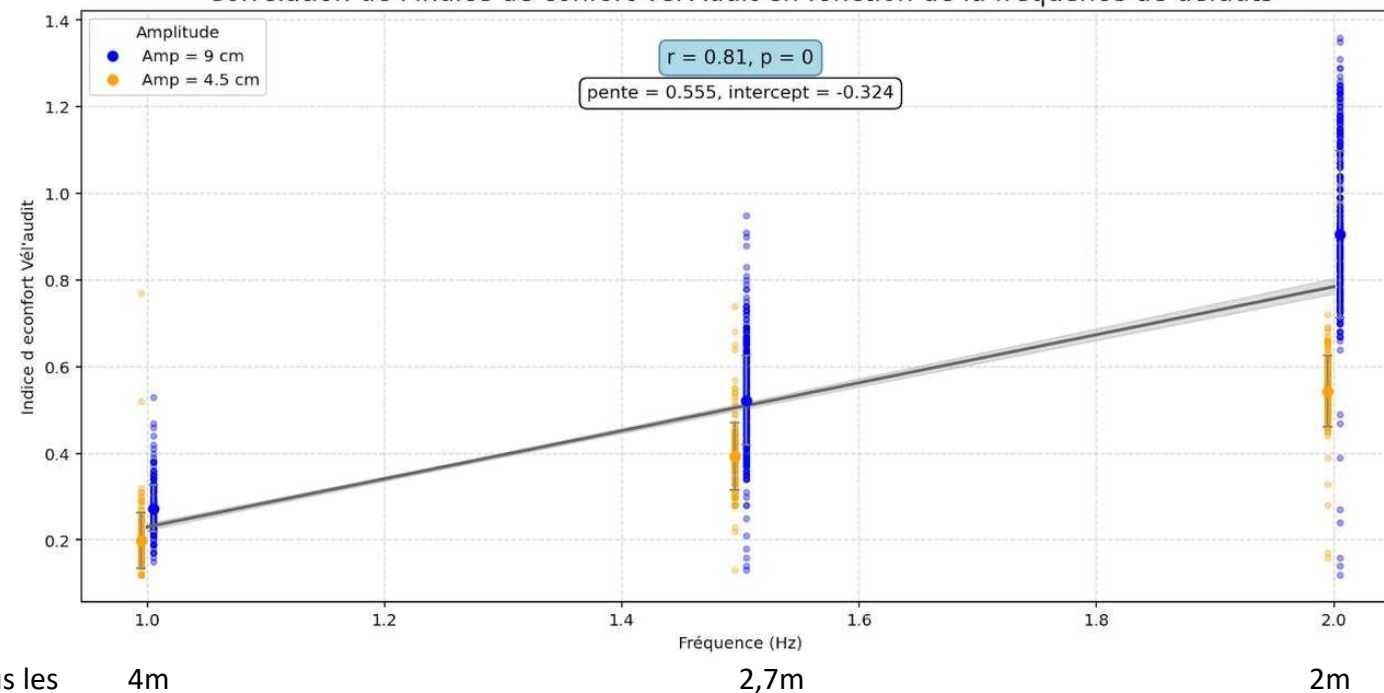
**02**

# SENSIBILITÉ À LA FRÉQUENCE DES DÉFAUTS

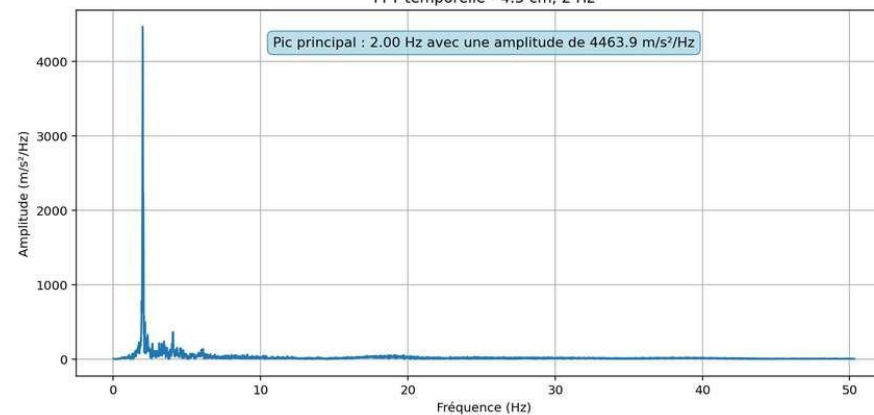
## Simulation de Défauts Périodiques en laboratoire



Corrélation de l'indice de confort Vél'Audit en fonction de la fréquence de défauts



FFT temporelle - 4.5 cm, 2 Hz



Essais de répétabilité  
Influence de la vitesse



## Répétabilité

3 SECTIONS TESTÉES  
À PLUSIEURS VITESSES

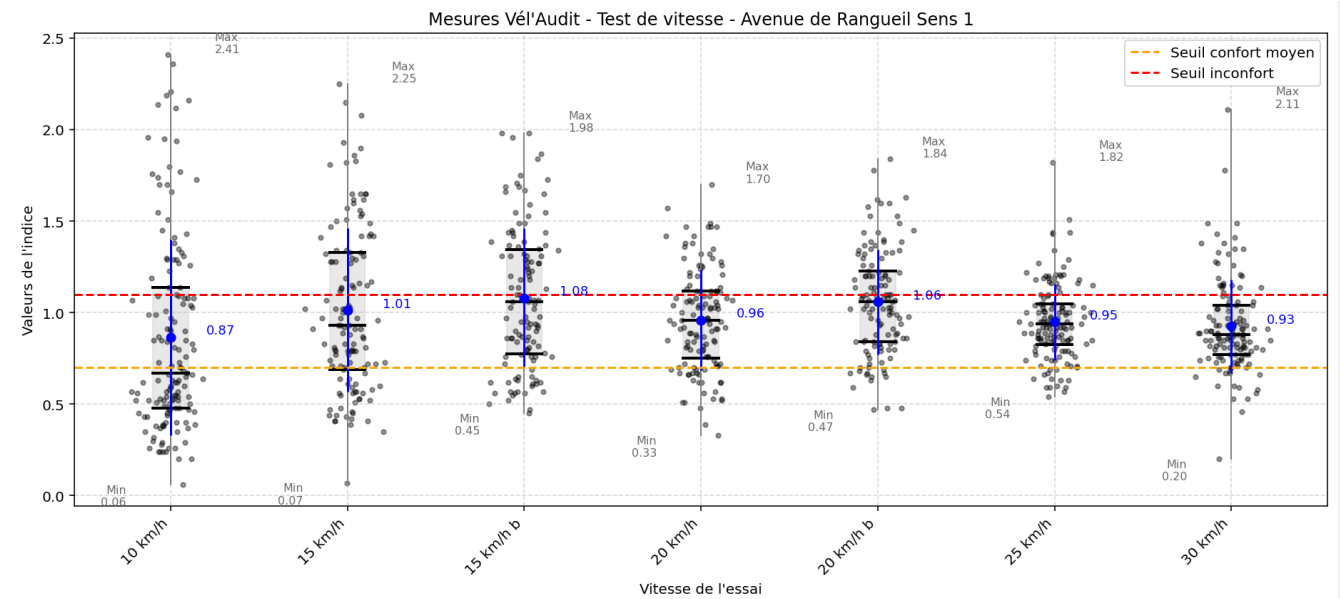
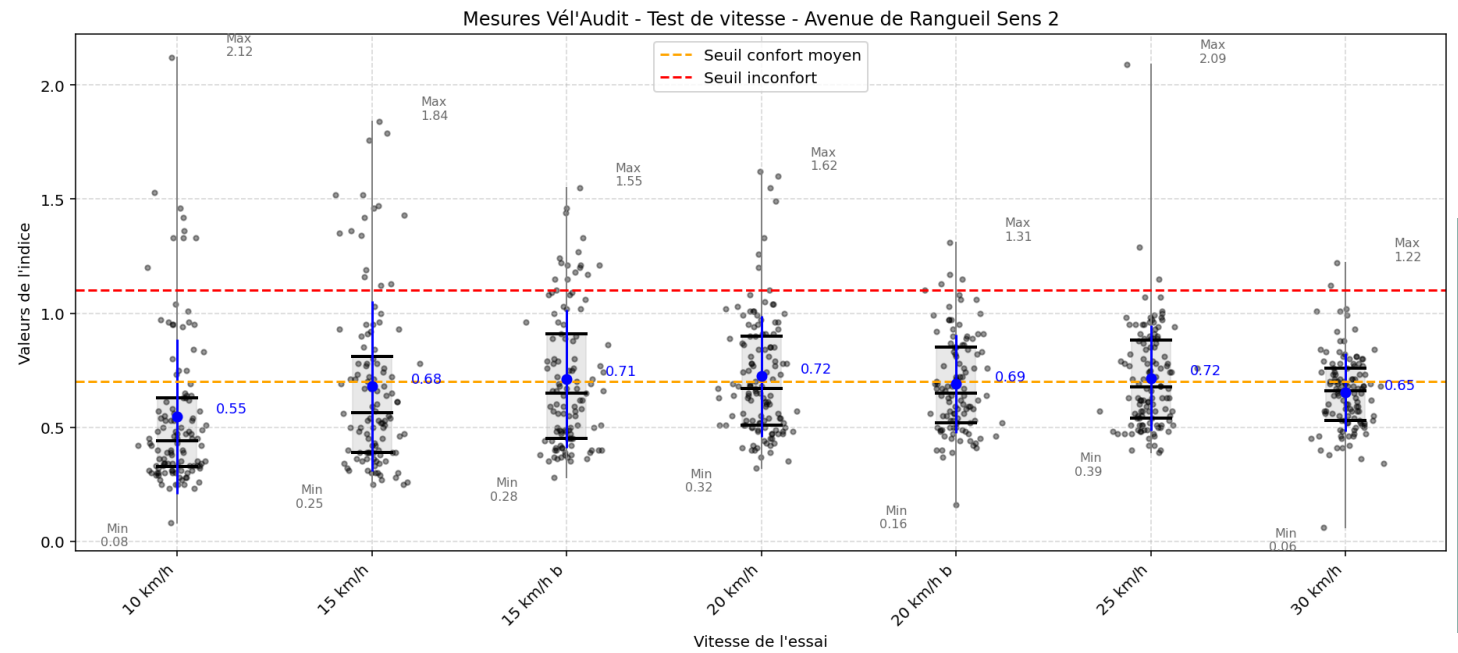
10 - 15 - 20 - 25 - 30 KM / H

Trajectoire plutôt maîtrisée avec marquages au sol



Variation < 10% même sur section très dégradée

Indice reste stable si vitesse > 10 km/h





# MÉTHODE D'EXPÉRIMENTATION

Comparaison avec 4 indices calculés  
à partir de l'accélération verticale  
mesurée par smartphone



Développement de :  
Traitement sur Python Visualisation  
cartographique QGIS

5

C P

IR I

D C I

INDICE VÉL'AUDIT

$$\sqrt{\frac{1}{L} \int z_{filtrée}(x)^2 dx}$$

$$\frac{\sum_{i=2}^N |h_i - h_{i-1}|}{L}$$

$$\left( \sqrt{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n a_{z_i}^2} \right)^{-1}$$

$$\frac{RMS(accélération\ verticale\ filtrée)}{Vitesse\ instantanée}$$

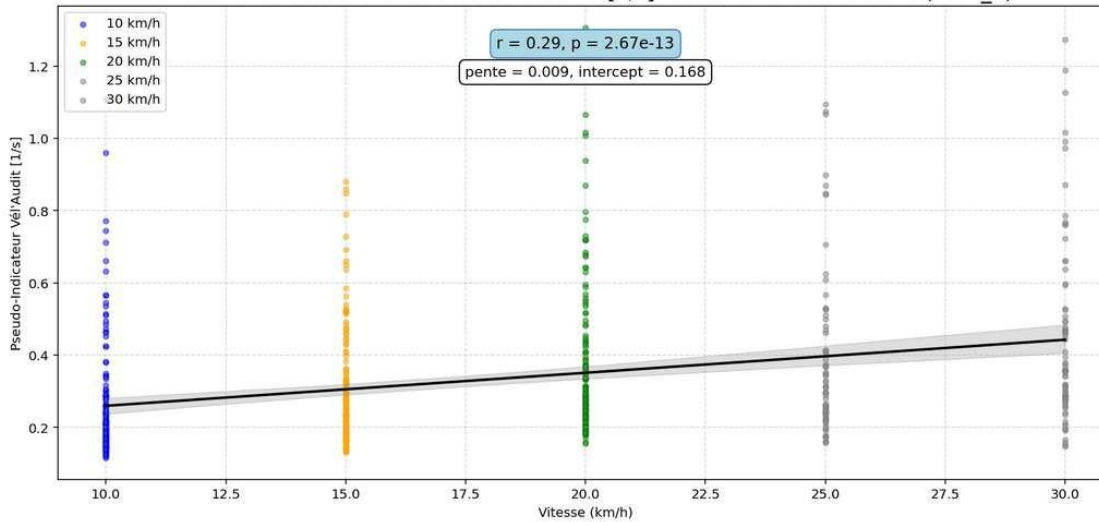


## Répétabilité

3 SECTIONS TESTÉES  
À PLUSIEURS VITESSES

10 - 15 - 20 - 25 - 30 KM / H

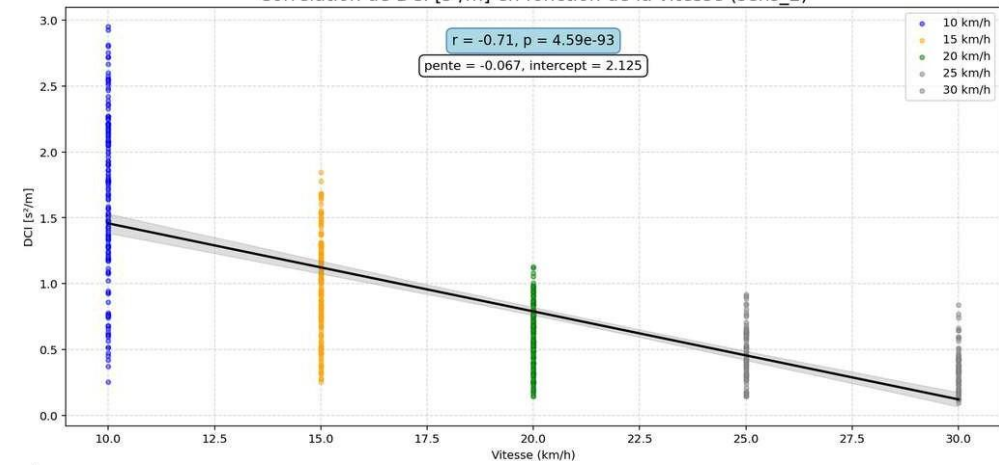
Corrélation de Pseudo-Indicateur Vél'Audit [1/s] en fonction de la vitesse (sens\_2)



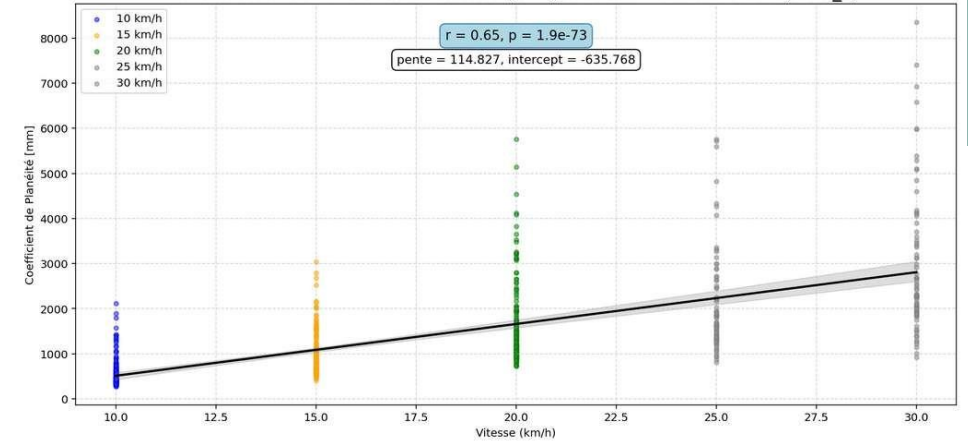
Effet de la vitesse limité pour Vél'Audit  
et IRI

DCI et Coef Planéité dépendent de la  
vitesse

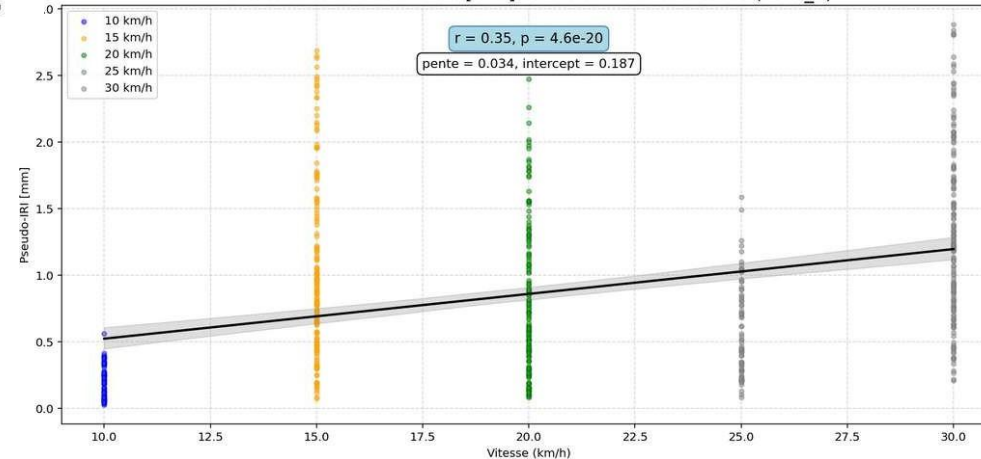
Corrélation de DCI [ $s^2/m$ ] en fonction de la vitesse (sens\_2)



Corrélation de Coefficient de Planéité [mm] en fonction de la vitesse (sens\_2)



Corrélation de Pseudo-IRI [mm] en fonction de la vitesse (sens\_1)



Indicateur	Sensibilité à la fréquence	Influence de la vitesse
Vél'Audit	Forte	Faible
CP	Faible	Moyenne
IRI-vélo	Faible	Moyenne/Faible
DCI	Faible	Moyenne à forte

**RESSENTI vs MESURES**

**03**

## Parcours Journée Vélo



\* 8 sections différentes représentant 8 contextes différents

## Questionnaire participants

### Questionnaire Journée Vélo

Nom Prénom : .....

	Section A	Section B	Section C	Section D	Section E	Section F	Section G	Section H
Descriptif	En face du Cerema	Canal	Allée Jules Guesde	Stadium	Briquettes	Av Rangueil		
						Vers St Agne	Vers Rangueil	Trottoir
Confort global (1 à 5)								
Intensité des chocs (1 à 5)								
Résistance au roulement (1 à 5)								

Concentrez-vous uniquement sur l'influence de la chaussée svp : n'intégrez pas le paysage, la météo, le trafic ou le bruit.

**Confort global** : 1 = très désagréable, pénible ; 3 = neutre ; 5 = très agréable, aucune gêne.

**Intensité des chocs** : 1 = secousses très fortes et fréquentes ; 3 = quelques irrégularités modérées ; 5 = parcours lisse, aucun choc.

**Résistance au roulement** : 1 = beaucoup d'énergie nécessaire ; 3 = effort moyen ; 5 = roulement très fluide

A remplir à la fin du parcours

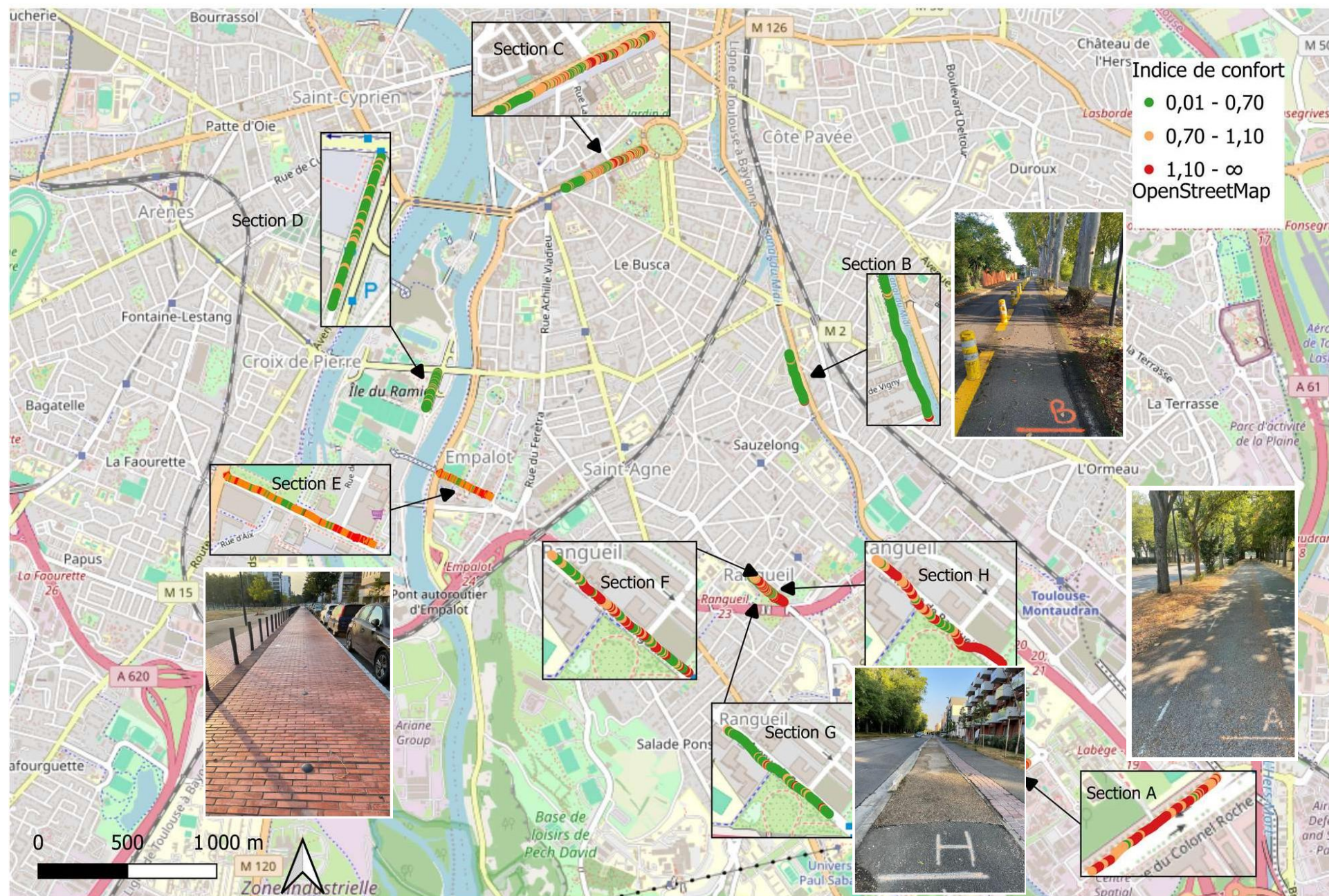
- Fréquence de la pratique du vélo : ☐ Au quotidien ☐ Plusieurs fois par semaine ☐ Occasionnellement ☐ Rarement ☐ .....
- Dans quel but utilisez-vous le plus souvent votre vélo ? ☐ Trajet domicile/travail ☐ Loisir ☐ .....
- Classement des sections du plus au moins confortable (indiquer la lettre de la section) : 1- ... 2- ... 3- ... 4- ...  
5- ... 6- ... 7- ... 8- ...
- Quel type de défaut vous a paru le plus inconfortable ? ☐ Rugosité ☐ Ondulation ☐ Accidents ponctuels ☐ .....

\* Ressenti des 15 participants récolté à chaud



## RÉSULTATS

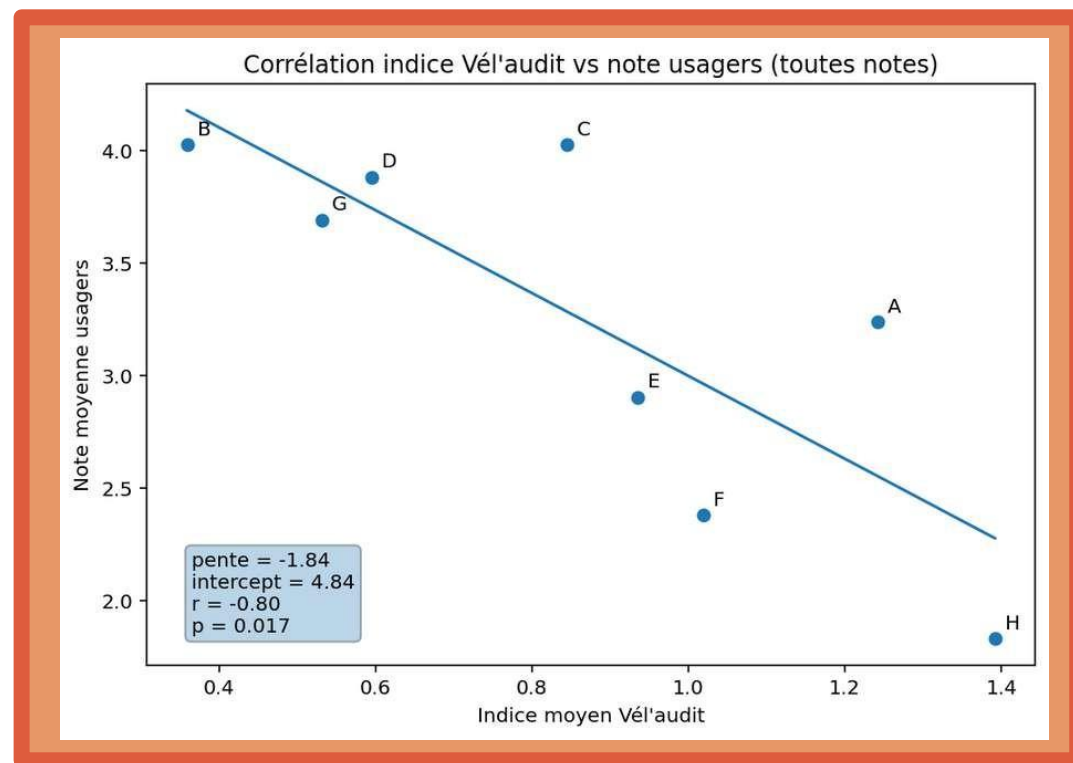
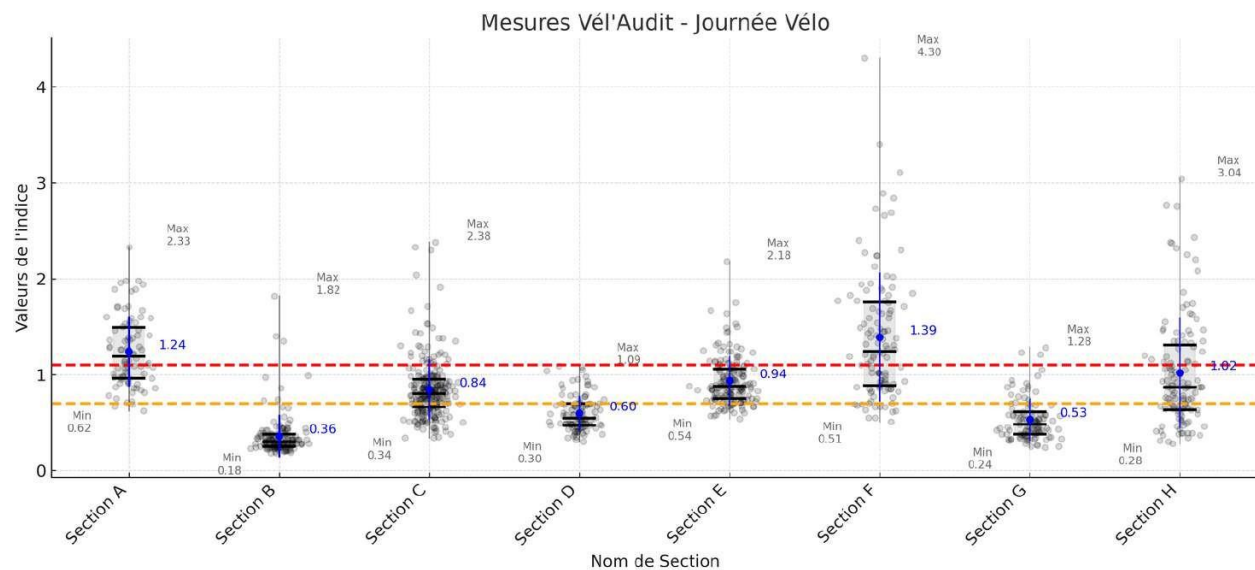
\* Mesures récoltées pendant la sortie à la même vitesse que le groupe





## RÉSULTATS

→ Lien confirmé entre le ressenti  
des usagers et l'Indice du Vél'Audit



SYNTHÈSE DES RÉSULTATS				
Indicateur	Sensibilité à la fréquence	Influence de la vitesse	Corrélation avec ressenti	Robustesse globale
Vél'Audit	Forte <div></div>	Faible <div></div>	Forte <div></div>	Excellente <div></div>
CP	Faible <div></div>	Moyenne <div></div>	Forte <div></div>	Bonne <div></div>
DCI	Faible <div></div>	Moyenne à forte <div></div>	Moyenne <div></div>	Limitée <div></div>
IRI-vélo	Faible <div></div>	Moyenne/Faible <div></div>	Moyenne <div></div>	Bonne <div></div>

Vél'Audit = indicateur solide

70% des personnes interrogées déclarent que les défauts ponctuels sont les plus préjudiciables à leur confort



=> Une valeur moyenne ne peut donc pas seule refléter cette appréciation

**Proposition d'Offre de Service**

**04**

## INDICATEUR AGRÉGÉ À 3 CRITÈRES

Cible pour réception chaussées neuves

Information globale sur l'état du revêtement (hors défaut majeur)  
Appréciation de l'évolution dans le temps

		MOYENNE DES VALEURS < SEUIL 1,1		
% DE VALEURS > SEUIL 1,1	Densité d'accidents au 50 m	Revêtement Lisse (0-0,5)	Revêtement Rugueux (0,5-0,7)	Revêtement Dégradé (0,7-1,1)
Défauts résiduels (0-25%)	Défauts concentrés (0-1)	Revêtement parfait sans aucune irrégularité		
	Intermédiaire (1-3)			
	Défauts dispersés (>3)			
Défauts significatifs (25-50%)	Défauts concentrés			
	Intermédiaire			
	Défauts dispersés			
Défauts dominants (50-100%)	Défauts concentrés			
	Intermédiaire			
	Défauts dispersés			

Très bon  
Acceptable  
Altéré  
Médiocre  
Critique  
Jamais  
Rencontré

Informations sur les défauts majeurs  
- Surface affectée  
- Estimation de l'extension individuelle

Cette grille reste à stabiliser en multipliant les mesures et les confrontations avec le ressenti des usagers et gestionnaires

INDICATEUR AGRÉGÉ À 3 CRITÈRES

Restitution cartographique du confort de planéité – tronçon Pont Stadium / Récollets

source_file	begin_ABD	end_ABD	Moyenne < au seuil	% > seuil	Densité accidents	Classe_confort
Pt Stadium 1.csv	900	950	0.7054166666666667	4	1	Médiocre



source_file	begin_ABD	end_ABD	Moyenne < au seuil	% > seuil	Densité accidents	Classe_confort
Pt Stadium 2 (2).csv	950	1000	0.92	60	3	Critique

Classe de confort au pas  
élémentaire de 50 m

Pont Stadium + Boulevard Récollets

- Très Bon
- Acceptable
- Altéré
- Médiocre
- Critique

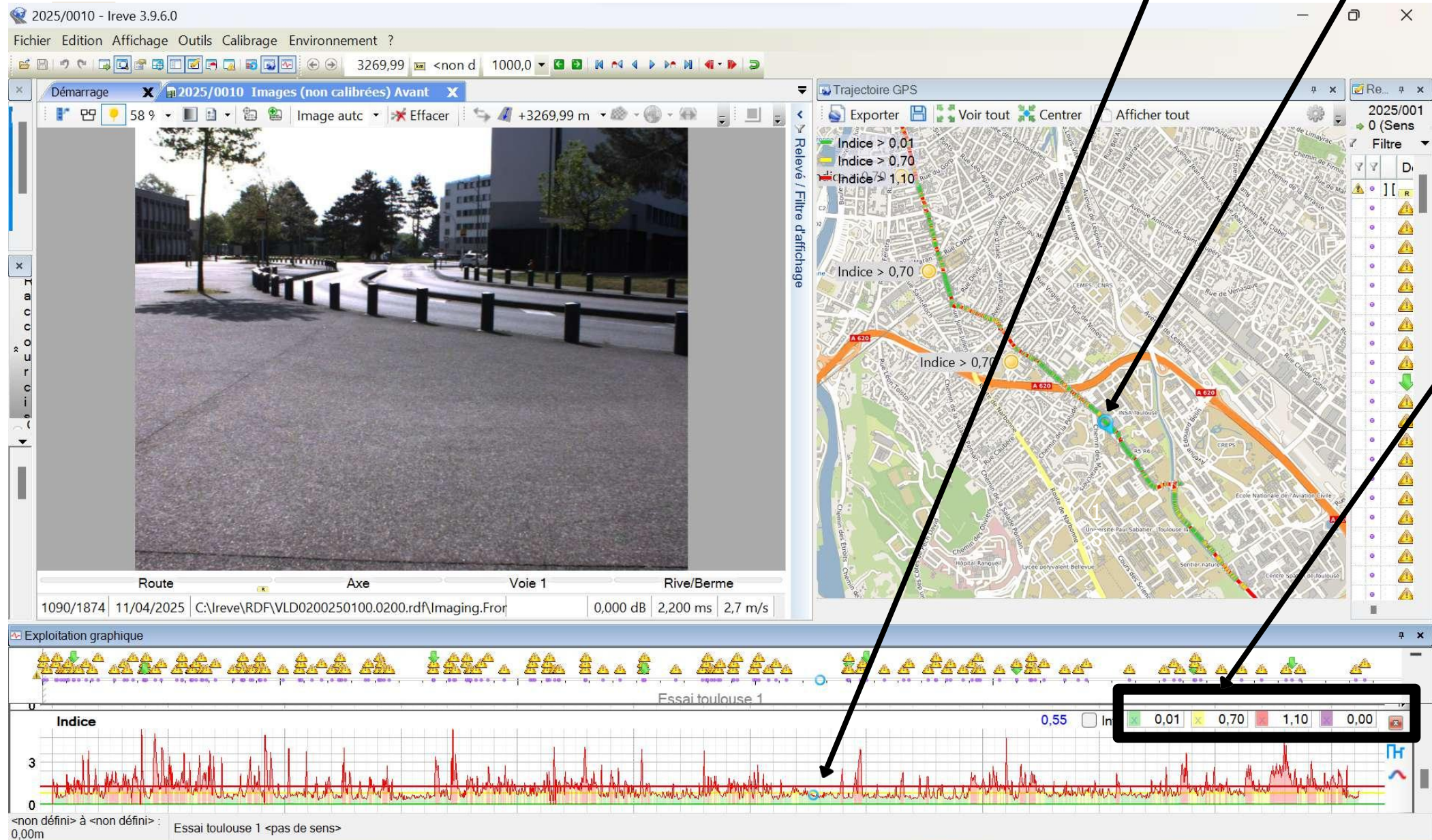
OpenStreetMap





## LOGICIEL IREVE

## IMAGE ASSOCIÉE À LA POSITION SUR LA COURBE ET LA CARTE



## **OFFRE DE SERVICE – Différentes approches**

- Diagnostic avec réalisation de campagnes de mesures avec Vél'Audit / Diag'Vélo et production de cartes et indicateurs de confort par tronçon
- Aide à la priorisation des interventions : grille de lecture intégrant confort, défauts majeurs, Identification des sections à traiter en priorité
- Suivi de l'évolution dans le temps : relevés comparatifs permettant d'évaluer la dégradation ou l'amélioration après travaux, mise en place d'un tableau de bord patrimonial
- Accompagnement à la réception de travaux neufs : Vérification de la qualité des revêtements avant mise en service, Définition de seuils contractuels pour intégrer la notion de confort dans les marchés
- Mise en cohérence avec les usagers et les politiques publiques : Confrontation des mesures avec le ressenti des cyclistes, Valorisation de la qualité des aménagements dans les bilans de politique vélo

**CONCLU  
SION**

**05**

## CONCLUSION ET PERSPECTIVES



## BILAN

Un équipement de mesures fiable

Un indicateur pertinent

Grille de décisions sur l'état

Grille permettant d'orienter les solutions de travaux

Démarche venant compléter les aspects géométriques

### A CONSOLIDER

Besoin de stabiliser la méthodologie de mesures :  
vitesse entre 15 et 20km/h

nombre de traces à réaliser sur une piste (1 est elle  
suffisante)

?? Cas des chaussées mouillées ??

### SUITES à DONNER

- Groupe Cerema Gestion Pistes Cyclables (30 sept)
- Club Aménagements cyclables OCC (courant novembre)
- Journées Techniques Routes (fév 2026) ?

- Chefs de Projet REV – CD31

- Service Gestion Patrimoine – Montpellier Métropole

- Service Gestion Patrimoine + chefs de projet REV – Toulouse Métropole



# Retours d'expérience

## DÉPASSEMENT VÉLO : LE DÉPAVÉLO

Jérôme Cassagnes,  
*Cerema*

ORDRE DU JOUR



# DÉPASSEMENT VÉLO - DÉPAVÉLO

## DEPASSEMENT VELO

### Mesure de l'écartement entre le vélo et le véhicule doubleur

Un obstacle majeur à l'utilisation du vélo est la dangerosité ressentie lors du doublement d'un vélo par un véhicule tiers, soit en raison d'une vitesse différentielle excessive, soit par une distance insuffisante entre les deux.

Ce prototype permet d'appréhender les deux conditions précédentes, sans perturber le comportement et la trajectoire du véhicule doubleur

L'objectif principal du relevé est d'apprécier l'évolution des infrastructures destinées aux vélos après travaux.

#### Le relevé terrain

Le film est réalisé par une caméra type Gopro placée judicieusement sur le vélo, orientée par l'arrière. Il permet d'apprécier la trajectoire d'approche du véhicule doubleur, ainsi qu'une estimation de sa vitesse, sans que son conducteur ne soit conscient d'être observé.






## Pause déjeuner

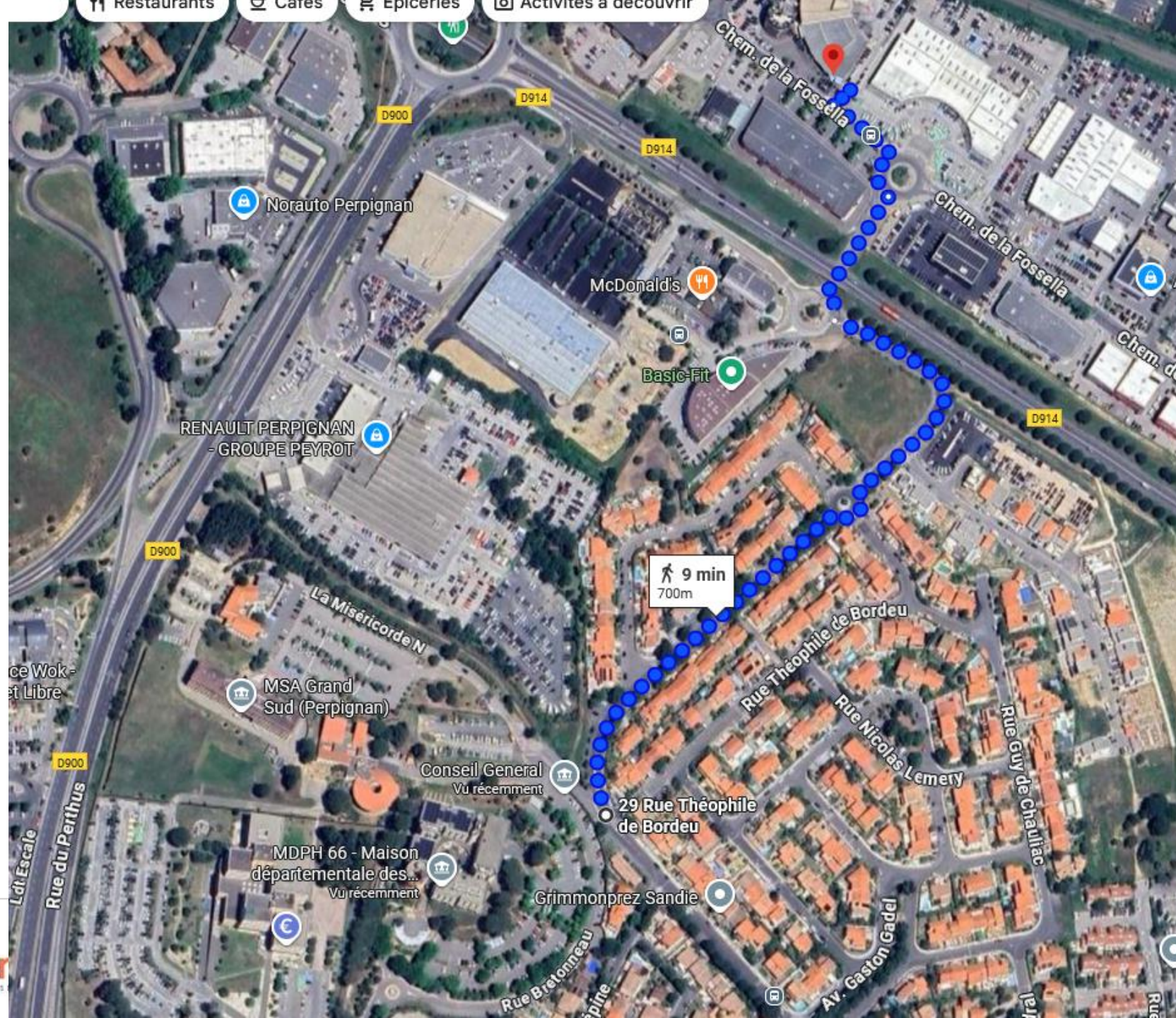


72, chemin de la Fauceille

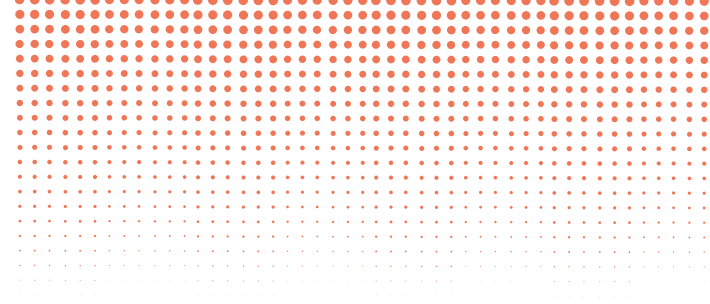


-  Reprise à **14h30**
-  Essai du CamiGO (Caminade)
-  Démonstration du DiagVélo
-  Démonstration du Dépavélo









# Programmation du prochain club

 Date, lieu, sujets

ORDRE DU JOUR

# Programmation du prochain club



Vacances scolaires  
Montpellier, Toulouse

Elec. municipale

Indispo. Cerema

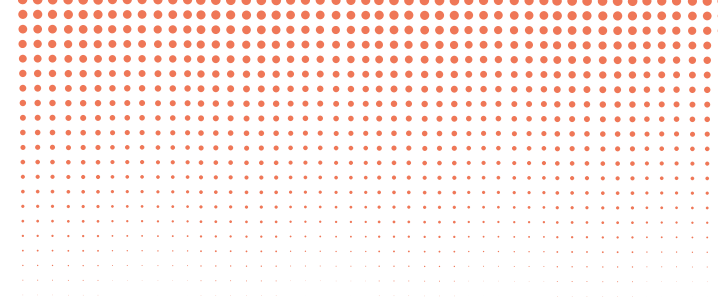
Février 2026	Mars 2026	Avril 2026
DIM 1	DIM 1	MER 1
LUN 2	LUN 2	JEU 2
MAR 3	MAR 3	VEN 3
MER 4	MER 4	SAM 4
JEU 5	JEU 5	DIM 5
VEN 6	VEN 6	LUN 6
SAM 7	SAM 7	MAR 7
DIM 8	DIM 8	MER 8
LUN 9	LUN 9	JEU 9
MAR 10	MAR 10	VEN 10
MER 11	MER 11	SAM 11
JEU 12	JEU 12	DIM 12
VEN 13	VEN 13	LUN 13
SAM 14	SAM 14	MAR 14
DIM 15	DIM 15	MER 15
LUN 16	LUN 16	JEU 16
MAR 17	MAR 17	VEN 17
MER 18	MER 18	SAM 18
JEU 19	JEU 19	DIM 19
VEN 20	VEN 20	LUN 20
SAM 21	SAM 21	MAR 21
DIM 22	DIM 22	MER 22
LUN 23	LUN 23	JEU 23
MAR 24	MAR 24	VEN 24
MER 25	MER 25	SAM 25
JEU 26	JEU 26	DIM 26
VEN 27	VEN 27	LUN 27
SAM 28	SAM 28	MAR 28
	DIM 29	MER 29
	LUN 30	JEU 30
	MAR 31	



# Programmation du prochain club

## Propositions de sujets

- Intermodalité : train/vélos dans les gares, cars/vélos >> présentation par la région de ses actions en cours
- Comptages : comment valoriser les comptages
- Gestion et stratégie de l'entretien des pistes cyclables + question des compétences. Les bonnes pratiques, Quid sur les ouvrages d'art.
- Plan de circulation favorable aux modes actifs



# Le comité des usagers du vélo

du département des Pyrénées Orientales

-  Règlement du CODUV  
*Ph. Assens, CD 66*
-  Intervention des membres de CODUV  
*Mehdi Zainoune (CVO)*  
*André Le Goff (CODEP 66)*  
*Victor Vantaux (CD 66)*  
*Brice Épailly (Caminade)*

ORDRE DU JOUR

# COMITE DÉPARTEMENTAL DES USAGERS DU VÉLO



## Contexte : Création du CODUV en février 2025

### Un comité départemental des usagers du vélo et 30 km de pistes en 2025

#### TRANSPORTS

*Dans le cadre de son Plan Vélo, le Département des Pyrénées-Orientales poursuit ses actions en faveur des mobilités douces. Ce mardi, « pour activer tous les leviers possibles », le comité des usagers du vélo a vu le jour.*

La couleur est annoncée depuis un moment. Le vert. En 2023, pour développer les mobilités douces, le Département des Pyrénées-Orientales lançait son « Plan vélo » étalé sur la période 2024-2030. Lequel prévoit d'ajouter aux 500 km de pistes cyclables déjà existantes, 200 km supplémentaires répartis sur l'ensemble du territoire.

Ce mardi, à Perpignan, une



La première séance du comité départemental des usagers du vélo s'est tenu ce mardi 4 février à Perpignan.

C. BARON

nouvelle pierre a été posée à l'édifice de ce vaste plan. Pour associer les acteurs et les habitants au développement des politiques cyclables du territoire, le Département a décidé de créer un comité des usagers de la bicyclette. Composé d'associations, de comités sportifs, d'organisations de sport scolaire, la première séance s'est tenue ce mardi soir au conseil départemental.

« Dans le cadre de son Plan Vélo, le Département souhaite activer l'ensemble des leviers dont il dispose pour développer l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens des habitants. C'est pourquoi nous avons souhaité associer davantage les acteurs et usagers des deux-roues », se sont accordés à dire Hermeline Malherbe, la présidente, et Jean Roque, son vice-président.

Dans les mois à venir, « afin de répondre aux fortes attentes des usagers en termes de maillage territorial », le Département prévoit également la rédaction d'une charte départementale des aménagements cyclables pour permettre à toutes les communes et intercommunalités d'aller dans la même direction.

Une autre action concrète en faveur des cyclistes devrait voir le jour en 2025 : 30 km de pistes doivent sortir de terre avant la fin de l'année. Le tronçon entre Villelongue-dels-Monts va être terminé. La piste partant du Racou jusqu'à Collioure va être réalisée. Celle allant de Sorède à Saint-André va également être créée. La portion entre Port-Vendres et Paulilles va sortir de terre. Et enfin, la piste entre les Angles et la Forêt de la Matte est aussi au programme.

Driss Chaït

# COMITE DÉPARTEMENTAL DES USAGERS DU VÉLO

## Contexte : vote du Plan Vélo Départemental en novembre 2023

DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

ID : 066-226600013-20231116-SP20231116R\_2-DE

--oOo--

SEANCE PUBLIQUE DU 16/11/2023

--oOo--

DELIBERATION N° SP20231116R\_2

**OBJET :** PLAN VÉLO DÉPARTEMENTAL 2024-2030

**RAPPORTEUR :** Monsieur Jean ROQUE

**DELIBERATION :**

**L'ASSEMBLEE DEPARTEMENTALE, après en avoir délibéré, décide :**

VU le rapport N° SP20231116R\_2 qui lui est présenté,

- De valider la proposition du Plan Vélo 2024-2030 présentée autour de 6 axes d'actions ;
- D'acter la création d'un comité de pilotage sous la responsabilité du Vice-président Mobilités / très haut débit – Usages du numérique ;
- De valider la mise en place et l'animation d'un Comité Départemental des Usagers du Vélo.

La présente délibération a été adoptée en Séance Publique.



## Contexte : Adoption d'un Règlement Intérieur

### I – INSTITUTION, DÉSIGNATION DES MEMBRES, COMPOSITION :

#### A/ Objet et finalité du CODUV

Dans le cadre de son nouveau Plan Vélo Départemental 2024-2030, voté à l'unanimité le 16 novembre 2023, le Département souhaite activer l'ensemble des leviers dont il dispose (infrastructures, Collèges, Insertion, Tourisme...) pour développer l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens des habitants.

Ainsi, tout en poursuivant de manière ambitieuse les investissements sur les aménagements cyclables (avec plus de 500 km déjà réalisés dont plus de 300 km depuis 2019) en partenariat étroit avec les collectivités locales, le Département a souhaité associer davantage les acteurs et usagers du vélo au développement des politiques cyclables sur notre territoire.

Pour ce faire, il a été décidé de créer le Comité Départemental des Usagers du Vélo (CODUV). Ce comité est destiné à valoriser les retours d'expériences des cyclistes, à partager les différents projets pour favoriser une continuité et une cohérence dans les itinéraires et à donner une lisibilité plus importante à la part des mobilités douces dans l'espace public.

#### B/ Désignation des membres de la commission et composition

La présidente du Conseil Départemental procède aux désignations des membres permanents du CODUV. Ces membres sont des organisations qui regroupent des usagers du vélo sur le territoire départemental, ainsi que les représentations locales des organisations nationales.

Le CODUV est composé de la manière suiv



# COMITE DÉPARTEMENTAL DES USAGERS DU VÉLO

## Membres du Comité de Pilotage du Plan Vélo Départemental



**Hermeline MALHERBE**  
Présidente du Département



**Jean ROQUE**  
Vice-Président

Président délégué : Mobilités/  
Très haut débit – Usages du  
numérique



**Marie-Pierre SADOURNY**  
Vice-Présidente  
Présidente déléguée : Éducation  
– Collèges – Jeunesse



**Rémi LACAPÈRE**  
Vice-Président  
Président délégué : Insertion  
sociale et professionnelle



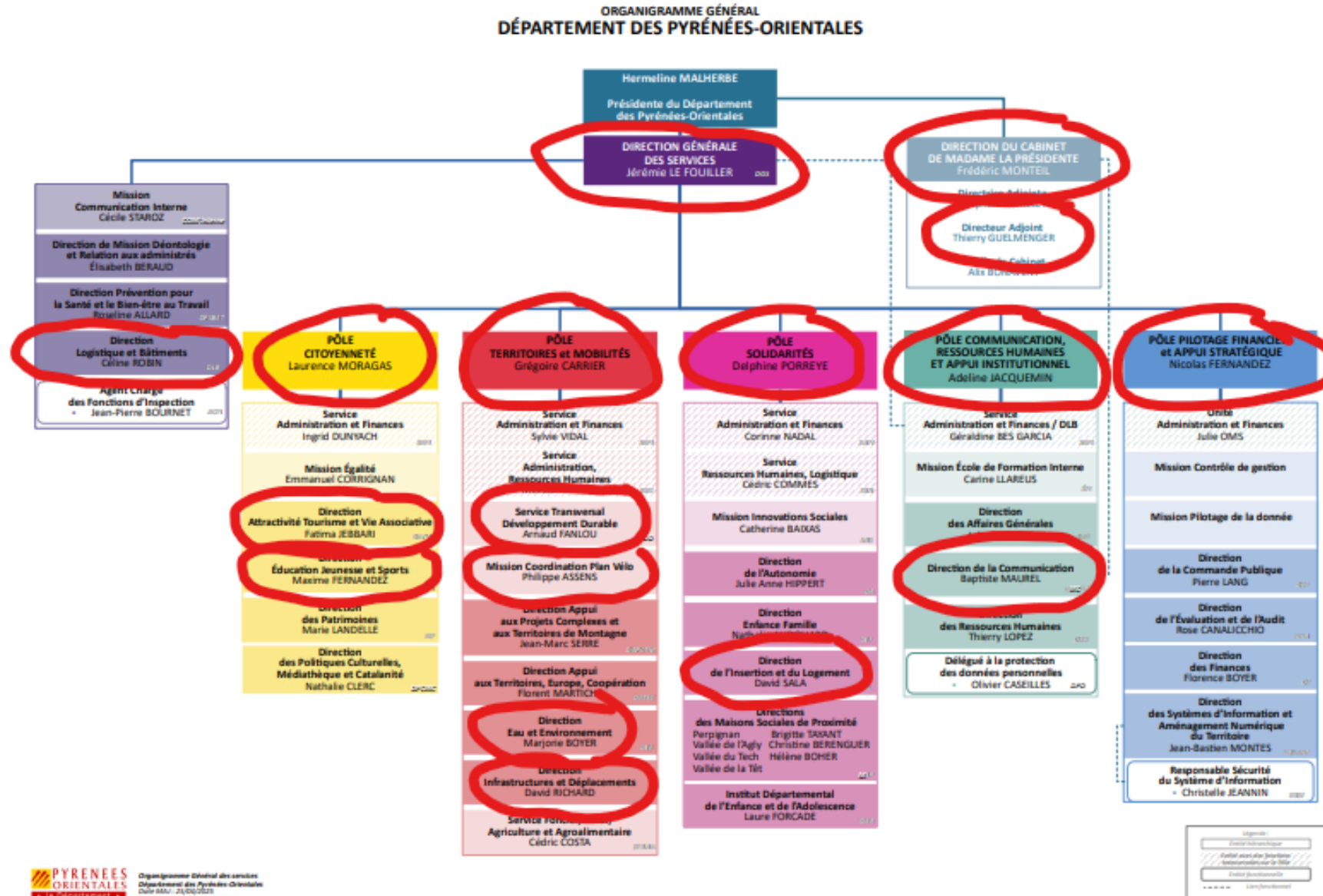
**Aude VIVÈS**  
Vice-Présidente  
Présidente déléguée :  
Attractivité – Tourisme –  
Loisirs



**Martine ROLLAND**  
Présidente déléguée : Transition écologique –  
Environnement – Mer

# COMITE DÉPARTEMENTAL DES USAGERS DU VÉLO

## Membres du Comité Technique du Plan Vélo Départemental



# COMITE DÉPARTEMENTAL DES USAGERS DU VÉLO

## Association d'Usagers du Vélo :

- Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)
- Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V)
- Collectif Vélo Occitanie
- Association Vélo en Têt
- Associations Cyclisme et Handicap : ANAT, Courires



# COMITE DÉPARTEMENTAL DES USAGERS DU VÉLO

Le CODUV est composé de la manière suivante :

## Comités Sportifs spécialisés

- CDOS
- Cyclisme
- Cyclotourisme
- Handisport
- Sport Adapté
- Sports en milieu rural
- Triathlon





# COMITE DÉPARTEMENTAL DES USAGERS DU VÉLO

Le CODUV est composé de la manière suivante :

## Organisations du Sport Scolaire :

- UNSS
- USEP

Fédérations de Parents d'Élèves



# COMITE DÉPARTEMENTAL DES USAGERS DU VÉLO

Le CODUV est composé de la manière suivante :

## Autres Usagers professionnels :

- Ateliers de réparation : Casa Bicleta, Chaîne des Albères, Dreceres, La Fabrica
- Cyclo logistique : SCOP Tout en Vélo
- Location de Vélo : Kamino (Osséja)
- Association des Accompagnateurs en Montagne

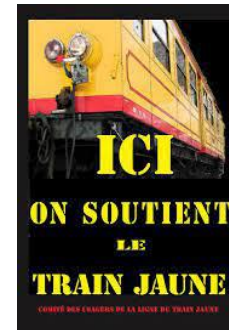


# COMITE DÉPARTEMENTAL DES USAGERS DU VÉLO

Le CODUV est composé de la manière suivante :

**A titre consultatif :** Toute personne, associations, collectivités dont le CODUV juge utile de recueillir l'avis, l'expertise ou les projets concernant le développement du vélo.

Les organisations, associations ou collectifs d'utilisateurs qui désirent rejoindre le CODUV peuvent en faire la demande par simple courrier adressé à la Présidente du Conseil Départemental.



## **II – SIEGE :**

Le CODUV a pour siège l'Hôtel du Département.

## **III – SECRETARIAT :**

Le secrétariat du CODUV est assuré par un agent des services du conseil départemental, en l'occurrence le Coordinateur du Plan Vélo Départemental

## **IV – CONVOCATION, ORDRE DU JOUR :**

Le CODUV se réunit au moins une fois par an, sur convocation de la Présidente du Conseil Départemental.

L'ordre du jour est joint à la convocation.

En fonction des thèmes abordés ou des territoires concernés, le CODUV peut-être amené à se réunir sur l'ensemble du territoire départemental.

## **V – MODE DE SAISINE :**

Le CODUV peut être saisi par l'ensemble de ses membres qui présentent, par écrit au secrétariat du CODUV leurs observations et propositions d'inscription à l'ordre du jour.

Ces demandes doivent parvenir au secrétariat au plus tard 2 mois avant la date de réunion, en précisant le thème et la durée de l'intervention. Le secrétariat du CODUV arbitre en fonction du nombre de propositions l'ordre du jour définitif

Selon les thèmes et sujets proposés, les membres du CODUV peuvent exposer eux-mêmes les points retenus à l'ordre du jour, ou proposer l'intervention de membres extérieurs qualifiés.

Le nom et la qualité de l'intervenant, ainsi que le support de présentation devront parvenir au secrétariat du CODUV au plus tard 30 jours avant la date de réunion.




## **VI – TRANSMISSION DES COORDONNÉES ET CONTACTS DES INTERLOCUTEURS :**

Si durant la réunion ou dans le cadre d'une saisine, une question concerne un maître d'ouvrage, un planificateur ou un organisme compétent en matière de la gestion et de l'entretien des infrastructures et aménagements cyclables, différent du Conseil Départemental, il sera transmis au requérant les contacts et coordonnées de la collectivité ou organisme interlocuteur.

## **VII – ÉLABORATION ET TRANSMISSION DES COMPTES-RENDUS :**

Les comptes-rendus des séances sont établis avec indication des membres présents.  
Ils sont signés par la Présidente et par le secrétaire du CODUV.  
Les comptes-rendus et avis du CODUV sont notifiés à l'ensemble des membres.

## Modalités de fonctionnement du CODUV :

- 1/ Une réunion plénière par an
- 2/ Échanges réguliers avec les usagers sur les dysfonctionnements : transmission des Informations issues des patrouillages aux collectivités compétentes en matière d'entretien : CD66 sur RD et réseau structurant départemental pour les grosses réparations (agences routières), communes et EPCI.
- 3/ Échanges réguliers avec les usagers sur les besoins et les propositions d'aménagement de nouvelles sections, de nouveaux itinéraires et de suppression de points durs.
- 4/ En prévision de la nouvelle charte des aménagements : consultation des usagers sur les tracés de nouveaux itinéraires déjà planifiés, consultation des usagers avant le jalonnement.
- 5/ Création de Groupes de Travail (GT) ques

## Modalités de fonctionnement du CODUV : Les GT thématiques

### 1/ Création de 3 GT en 2025 :

- Infrastructures et charte des aménagements,
- Mobilité des Collégiens,
- Vélo tourisme

### 2/ Sollicitation de création de nouveaux GT thématiques par des membres du CODUV :

- Intermodalité (Train/Bus/Vélo),
- Conflits d'usages entre cyclistes et avec les autres usagers des voies vertes,
- Développement de la cyclo logistique

## GT INFRASTRUCTURE : CHARTE DES AMÉNAGEMENTS

**1/ Co pilotage Direction Infrastructures et Déplacements et Coordination du Plan Vélo**

**2/ Voir présentation de Muriel Llugany du matin**

**3/ Invitation et participations des usagers aux visites de terrains des cas d'études :  
retour d'expériences et expertise d'usage**

**4/ Présentation de la Charte Départementale à la prochaine réunion plénière du CODUV  
(18/12/2025)**



***prise de parole : Mehdi Zainoune***

## GT VELO TOURISME

**1/ Co pilotage Mission Tourisme et Coordination du Plan Vélo + Infrastructures (Service Véloroutes) + Environnement (PDESI) + ADT (Accueil Vélo)**

**2/ Axe prioritaire du Schéma Stratégique du Tourisme et des Loisirs**

Dossier préparatoire à la première réunion  
du CODUV 66 le 4/02/25, pour la partie  
cyclotourisme



*prise de parole : André Le Goff*

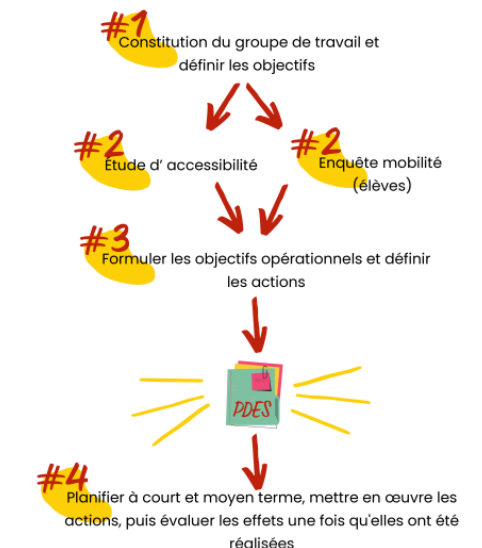


## GT MOBILITÉ DES COLLÉGIENS

1/ Co pilotage Direction Éducation Jeunesse et Sport et Coordination du Plan Vélo + Infrastructures (Service Véloroutes) + Mission Éducation à l'Environnement

2/ Programme AVELO3 ADEME pour accompagnement PDES

3/ Associations des usagers locaux aux diagnostics et aux propositions



*prise de parole : Victor Vantaux*

## GT CYCLO LOGISTIQUE

1/ En cours de constitution

2/ Tests de cas d'usages et d'adaptation de la réglementation et des aménagements



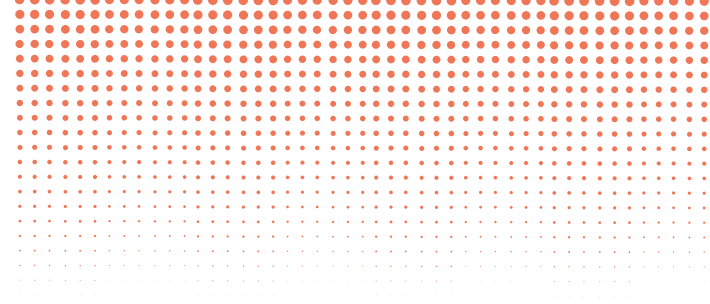
**CAMINADE**

*prises de parole : Brice Epailly*

CLUB DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES D'OCCITANIE  
COMITE DÉPARTEMENTAL DES USAGERS DU VÉLO  
4 NOVEMBRE 2025







# Identité visuelle du club

-  Présentation des logos
-  Vote

# RÈGLEMENT DU CONCOURS

- Présentation des logos candidats
- Accès au vote via QR Code
- Vote : 1 vote par personne (*1 téléphone à disposition pour les participants sans téléphone*)
- 2 tours :
  - 1<sup>er</sup> tour : 9 candidas ;
  - 2<sup>ème</sup> tour ; les 2 premiers
- Présentation des résultats en séance
- Le mot du lauréat – explicitation du logo





## PROPOSITION 1

**CLUB DES  
AMÉNAGEMENTS  
CYCLABLES**

**D'OCCITANIE**



## PROPOSITION 2



## PROPOSITION 3

CLACyco

Club des aménagements cyclables d'Occitanie —

## PROPOSITION 4



## PROPOSITION 5





## PROPOSITION 6



ou



## PROPOSITION 7



## PROPOSITION 8



## PROPOSITION 9



# IDENTITÉ VISUELLE DU CLUB

À vous de voter  
(1<sup>er</sup> tour)



1



2



3



4



5



6



7



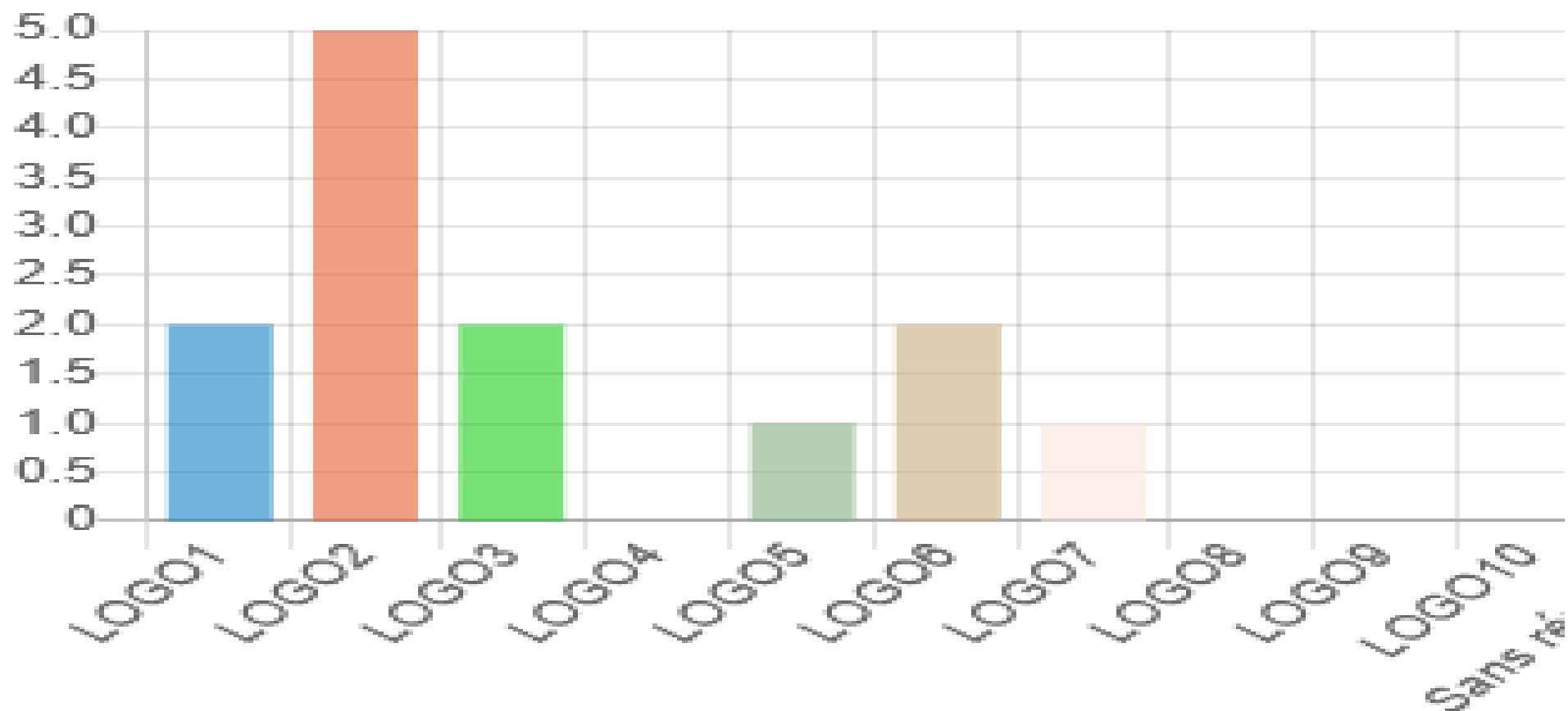
8



9



# IDENTITÉ VISUELLE DU CLUB



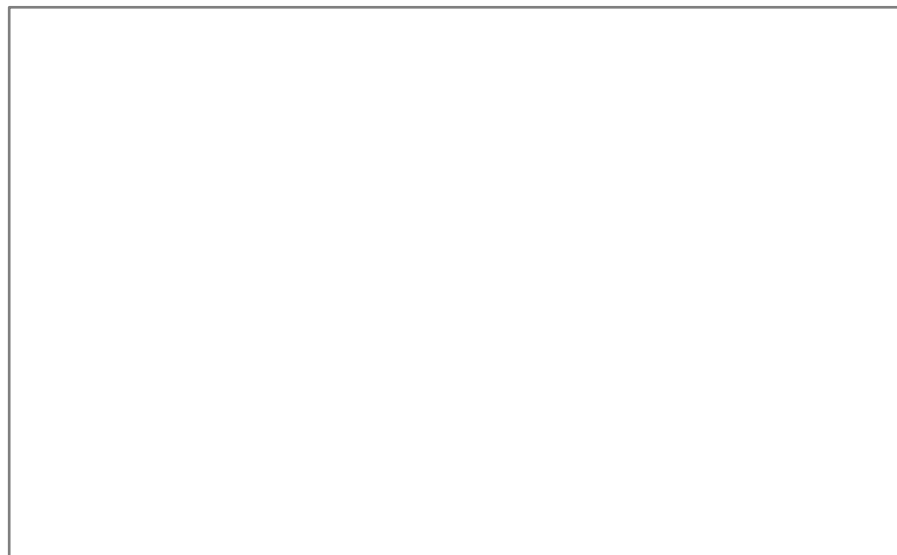
# IDENTITÉ VISUELLE DU CLUB



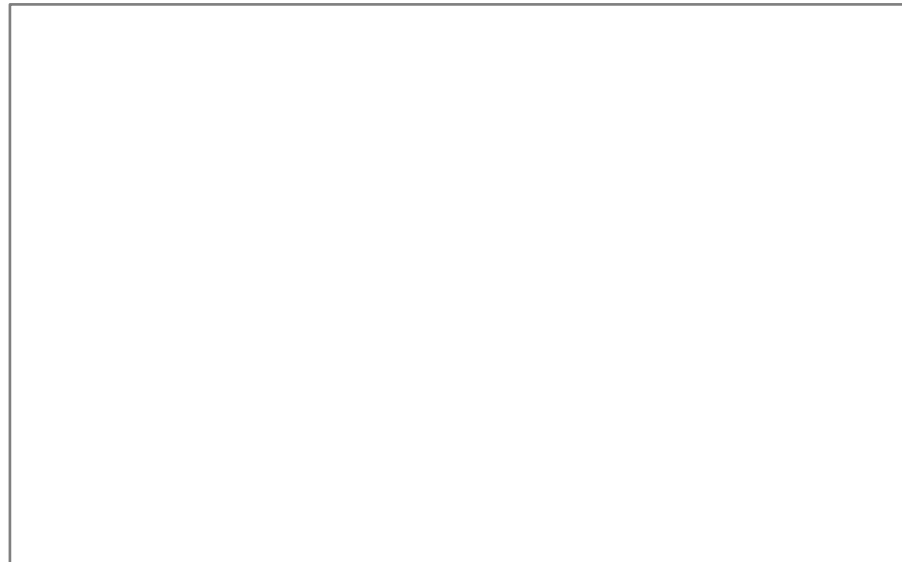
À vous de voter  
(2<sup>ème</sup> tour)



1

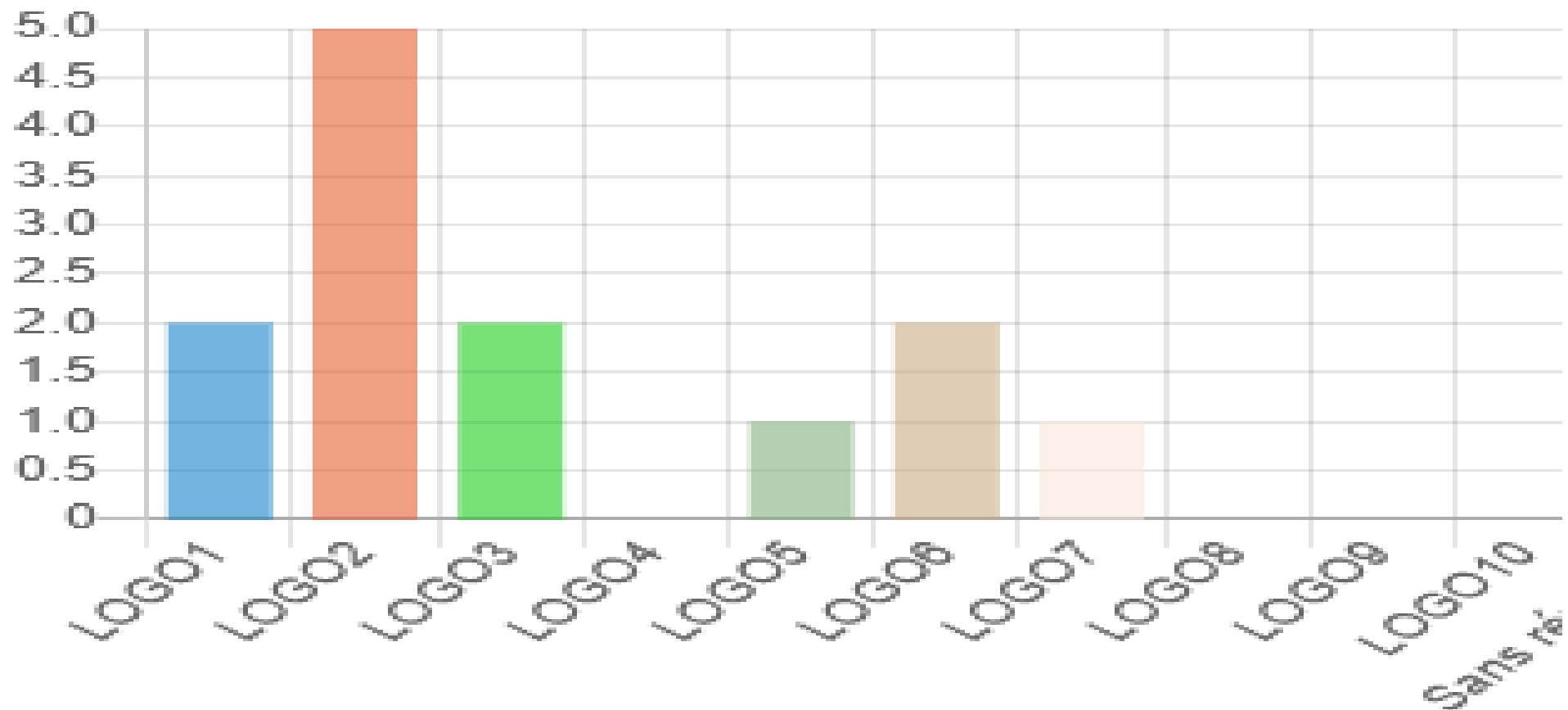


2



Agrandir et déplacer les deux logos finalistes dans les rectangles

# IDENTITÉ VISUELLE DU CLUB





# RÉSULTATS

<https://enqueteur-inter-maj.cerema.e2.rie.gouv.fr/index.php?r=admin>

# IDENTITÉ VISUELLE DU CLUB

And the winner is...

1



**Samuel Martinez**  
service com Narbonne

2



**Pascal Roca**  
CD11

3



**Jérôme Cassagnes**  
Cerema

4



**Claire Dubois**  
Sète Agglopolé

5



**Romain Nègre**  
CD 81

6



**Quentin Martin-Cocher**  
CC Pyrénées Cerdagne

7



**Samuel Martinez**  
service com Narbonne

8



**Romain Nègre**  
CD 81

9



**Louise Ropiteau**  
CC du Clermontois

# IDENTITÉ VISUELLE DU CLUB

Proposition d'acronyme :

**CL**ub des **A**ménagements **CY**Clable d'**O**ccitanie

« **CLACYCO** »

**Merci pour votre attention**

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

