

Sécurité routière

Article : [Une application en ligne pour suivre l'évolution de la sécurité routière en France métropolitaine](#)

Publications :

- La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2019

Article : [Plusieurs études du Cerema présentées dans le bilan 2019 de la sécurité routière](#)

- OCDE : [safe micromobility](#)

- Article : Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80km/h – [Rapport final d'évaluation](#)

Mobilité

Création d'un observatoire de la mobilité des modes actifs :

L'objectif de ce projet est de donner les éléments pour la mise en place d'un observatoire de la mobilité des modes actifs y compris les EDP. Elle vise à définir des éléments utilisables pour un cahier des charges complétant l'observatoire de la mobilité et du comportement de l'ONISR. Cela passe par un examen des données existantes et le besoin de nouvelles données, la définition d'une méthodologie afin d'obtenir des indicateurs qui puissent être suivis dans le temps si possible en automatisant pour avoir des coûts de recueil faibles, de tester cette méthodologie, de l'adapter, puis de rédiger cette contribution pour le futur cahier des charges.

Ppt présentation [ici](#)

Loi LOM : Loi d'orientation des mobilités

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000039666574?r=1wwFu3WvV0>

> Piétons :

Code de la voirie routière :

Art. L. 118-5-1 : *Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.*

« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. »

> Cyclistes :

Code de l'environnement :

Art. 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.

Art. L228-3 : 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.

Art. L228-3-1 : En cas de besoin avéré et de faisabilité technique et financière, la continuité des aménagements existants destinés à la circulation des piétons et des cyclistes doit être maintenue à l'issue de la construction ou de la réhabilitation d'infrastructures de transport terrestre ou fluvial.

Si le besoin n'est pas avéré, le maître d'ouvrage des travaux évalue, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, l'utilité des aménagements susceptibles d'être interrompus. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation.

Pour les aménagements ou itinéraires inscrits au plan de mobilité, au plan de mobilité simplifié, au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ou au schéma national des véloroutes, le besoin est réputé avéré.

Code des transports :

Art. L. 1272-6. : A compter du 1er juillet 2021, les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes, à l'exception des services urbains, sont équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés.
« Les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3 ou L. 1241-1 peuvent déroger à cette obligation, sur décision motivée, pour les services qu'elles organisent.

EdP :

L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
« Le maire peut également, par arrêté motivé, fixer des règles dérogatoires à celles prévues par le code de la route pour la circulation des engins de déplacement personnel sur tout ou partie des voies sur lesquelles il exerce son pouvoir de police ainsi que sur leurs dépendances, dans des conditions fixées par décret. »

> Autres :

Code de la route :

Art. L313-1 : Les véhicules de plus de 3,5 tonnes sont équipés d'une signalisation matérialisant la position des angles morts apposée sur le véhicule. Cette signalisation est apposée selon des modalités adaptées pour une visibilité la plus grande possible, en particulier pour les cyclistes, les piétons et les utilisateurs d'engins de déplacement personnels.

Art. L. 328-1 : *Toute publicité en faveur de véhicules terrestres à moteur est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives, telles que définies à l'article L. 1271-1 du code des transports, ou partagées, ou des transports en commun.*

Publications :

- Article : [Les jeunes français de la "génération Y" sont-ils moins enclins à la voiture ?](#)

Modes actifs

Cyclistes :

- Article : [Vélos et voitures : séparation ou mixité, les clés pour choisir](#) > mise à jour des recommandations Cerema selon 3 critères : le trafic motorisé, le trafic cycliste et la vitesse pratiquée.

- Journée technique Une Voirie pour Tous : [Mobilités en territoires peu denses : Quelle place pour le vélo ? Quels aménagements ? Retour sur la journée technique à Angoulême](#)

- L'association Vélo & Territoires - La plateforme nationale des fréquentations :

[Analyse des données de fréquentation cyclable 2019](#)

[Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France](#)

[Analyse des données de fréquentation vélo 2018](#)

Baromètre vélo :

<https://palmares.parlons-velo.fr>

Publications : [Vélo Aménagements - Recommandations et retours d'expériences](#) : Fiche 41 - Aménager un réseau cyclable à haut niveau de service - l'exemple de Vélostras à Strasbourg / Fiche 40 - Véloroutes et intersections - Quel régime de priorité? Quel aménagement?

- Article : La nouvelle réglementation pour les Engins de Déplacements Personnels motorisés (EDPM) : [ici](#)

Piétons :

- Article : [Favoriser la marche: quels aménagements, quelles démarches pour mieux accueillir les piétons ?](#) > Nouvelles fiches sur : Les outils fonciers pour rétablir les continuités piétonnes / La prise en compte de la marche dans les documents de planification / Les itinéraires pédestres balisés en ville : l'exemple de Mulhouse Alsace Agglomération / Les lieux de pause et de repos : éléments essentiels de la marche en ville

- Mise à jour Les traversées piétonnes : [ici](#)

- Mise à jour neutralisation du stationnement motorisé dans les 5m en amont du passage piéton : [fiche n°10](#)

- Article – rapport : [Observer et écouter les usagers : un rapport sur les techniques d'enquête](#)

Aménagement

Publication d'un guide de recommandations : Aménager des rues apaisées

Article Cerema [ici](#)

Mise à jour des observatoires des aménagements sur les régions Bretagne et Pays de la Loire :

Article Cerema avec les cartes des aménagements : [ici](#)

Publications complémentaires :

- Article : [Apaiser les circulations à une échelle métropolitaine ? Le Cerema évalue la démarche de Grenoble Alpes Métropole](#)
- Infographie ludique qui réinterroge la conception des espaces publics à travers les enjeux de l'agriculture urbaine, la santé, la frugalité, l'implication citoyenne ou la sécurité routière : [ici](#)
- Article : [Handicap auditif : une fiche pour comprendre comment améliorer l'accessibilité](#)
- Fiche solutions économes : Une solution innovante pour le retraitement en place d'une chaussée polluée
- Fiches [Rues et espaces publics à vivre](#) : Fiche 10 : Montreuil : l'acupuncture urbaine au service de la qualité d'usage de l'espace public / Fiche 09 : Chédigny : un village devenu jardin
- Fiche Cheminement des personnes aveugles et malvoyantes : [La protection des cheminements - Le cas particulier des potelets anti-stationnement ou de fermeture d'accès](#)
- Fiche zones de circulation apaisée : [Les aménagements pour les cyclistes en zone 30](#)
- Article Adhérence des cheminements piétons : une fiche sur les enjeux et caractéristiques de l'adhérence, et les recommandations pour les aménagements : [ici](#)
- Article : Traversées de bourgs : des rues et des places à vivre - Analyse de cinq aménagements

Les voies structurantes d'agglomération :

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a pour objectif de créer un environnement favorable aux nouvelles mobilités pour diminuer l'autosolisme en rendant les modes actifs et partagés plus attractifs. Aussi, le développement d'alternatives à la voiture individuelle est un enjeu majeur des agglomérations congestionnées. L'objectif est désormais d'optimiser les infrastructures existantes et l'augmentation de l'occupation des véhicules est un des leviers à actionner pour y parvenir.

- Voies structurantes d'agglomération - Aménagement des voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules
- [Voies structurantes d'agglomération - Aménagement des voies auxiliaires](#)
- [Voies structurantes d'agglomération - Fonctionnement des accès](#)

Aménagements temporaires

- [Aménagements provisoires pour les piétons : tester pour aménager durablement](#)

Replay du webinaire : [ici](#)

- [Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement](#)

Replay du webinaire : [ici](#)

- Introduction guides aménagements provisoires : [ici](#)

- Crise sanitaire et mobilités : un numéro spécial de Transflash sur les enjeux et perspectives : [ici](#)

- [Stationnement et déconfinement : un nouveau regard pour réinventer l'espace public](#)