



# Position de l'association



Association [WWW.2P2R.ORG](http://WWW.2P2R.ORG)

# Introduction

Depuis sa création, 2 Pieds 2 Roues œuvre pour faire du vélo un mode de déplacement à part entière, accessible au plus grand nombre et pleinement intégré aux politiques de mobilité et d'aménagement du territoire. Depuis 2013, l'association défend également la marche comme mode de déplacement essentiel, aux côtés du vélo.

2 Pieds 2 Roues est une association de bénévoles. Chacun et chacune d'entre nous s'investit avec le temps dont il ou elle dispose, sur des territoires et des sujets parfois très différents. Cette diversité fait la richesse de l'association, mais elle rend aussi difficile le partage de l'ensemble des informations et des réflexions qui nourrissent nos positions.

Les sujets auxquels nous sommes confrontés sont nombreux et souvent complexes : aménagements cyclables et piétons, circulation et stationnement, transports collectifs, réglementation, sécurité, partage de l'espace public, végétalisation, évolution des pratiques de mobilité... Les projets et les sollicitations se multiplient, tandis que les discussions avec les collectivités, les élus, les services techniques ou les autres associations peuvent se dérouler à des moments et dans des territoires différents.

Les référents de quartier à Toulouse et les référents d'antenne ou relais hors Toulouse sont pourtant régulièrement en première ligne. Ils peuvent être amenés à échanger avec un élu, un service d'une collectivité, une association, un commerçant, un usager ou un habitant, et à être interrogés sur la position de 2 Pieds 2 Roues. Il n'est pas toujours possible, ni souhaitable, que chacun ait connaissance de l'ensemble des échanges internes ayant conduit à une prise de position.

**Ce document a donc pour objectif de donner à chacun un socle commun.** Il rassemble les principales positions de 2 Pieds 2 Roues sur les sujets auxquels nous sommes susceptibles d'être confrontés, afin que nous tous bénévoles puissions nous appuyer sur une référence partagée, comprendre le sens de la position de l'association et être en mesure de l'expliquer et de l'argumenter.

Il ne s'agit pas pour autant d'un document destiné à fournir une réponse toute faite à chaque situation. Les réalités de terrain sont diverses et aucun référentiel ne peut anticiper tous les cas particuliers. L'objectif est plutôt de permettre à chacun de connaître les **principes qui guident l'association**, de disposer d'arguments pour les défendre et de savoir, lorsque cela est nécessaire, identifier les sujets qui

méritent d'être discutés collectivement avant de prendre position au nom de 2 Pieds 2 Roues.

Ce référentiel doit également contribuer à assurer une certaine cohérence dans les prises de parole de l'association. Nous pouvons avoir des sensibilités, des expériences et des approches différentes ; cela n'empêche pas de nous retrouver autour de positions communes, adoptées collectivement. Lorsqu'un bénévole intervient au nom de 2 Pieds 2 Roues, il est important qu'il puisse s'appuyer sur ces positions et les porter de manière cohérente, quel que soit le territoire ou l'interlocuteur.

Pour chaque sujet, le document présente autant que possible le **contexte**, la **position de 2 Pieds 2 Roues**, les **arguments qui la fondent** et, lorsque cela est utile, des **points de vigilance ou des éléments de mise en œuvre**. Il ne s'agit donc pas seulement de savoir ce que pense l'association, mais aussi de comprendre pourquoi elle le pense.

Ce document est avant tout **un outil interne au service de l'action collective**. Il doit faciliter la transmission des connaissances, aider les nouveaux référents à prendre leurs marques et permettre à chacun de gagner du temps dans ses échanges avec ses interlocuteurs.

Il n'a enfin pas vocation à figer les positions de l'association. Les pratiques, les réglementations, les connaissances techniques et les projets évoluent. Les retours du terrain sont également essentiels pour faire progresser notre réflexion. Ce référentiel a donc vocation à être régulièrement enrichi et actualisé, à partir des expériences de chacun et des décisions collectives de l'association.

**L'objectif est simple : permettre à chacun de mieux connaître, mieux comprendre et mieux porter les positions de 2 Pieds 2 Roues, tout en restant fidèle à l'esprit de dialogue, d'expertise de terrain et de défense des mobilités actives qui guide notre action.**

# Sommaire

|                                                                                                                      |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Position de l'association .....</b>                                                                               | <b>1</b>  |
| Introduction.....                                                                                                    | 2         |
| Sommaire.....                                                                                                        | 3         |
| Comment lire une fiche ?.....                                                                                        | 4         |
| <b>Stratégie.....</b>                                                                                                | <b>5</b>  |
| Conception des intersections et usage des feux tricolores..                                                          | 6         |
| Refonte des plans de circulation.....                                                                                | 8         |
| Végétalisation et désimperméabilisation des espaces publics.....                                                     | 10        |
| Trottoir-piste traversant.....                                                                                       | 12        |
| Question de la suppression de station-nements automobiles pour créer des pistes cyclables en largeur contrainte..... | 13        |
| Projets de création ou d'élargissement d'infrastructures routières .....                                             | 14        |
| Rues scolaires.....                                                                                                  | 15        |
| Zone à Trafic Limité.....                                                                                            | 16        |
| Quelle réaction à avoir quand un nouvel aménagement est jugé mauvais voire dangereux ? .....                         | 17        |
| Zone à Faibles Émissions.....                                                                                        | 18        |
| Concertation.....                                                                                                    | 19        |
| Aménagements expérimentaux.....                                                                                      | 20        |
| Évaluation des projets d'aménagement.....                                                                            | 22        |
| Ville à hauteur d'enfant.....                                                                                        | 24        |
| <b>Infrastructure.....</b>                                                                                           | <b>25</b> |
| Trottoirs partagés entre cyclistes et piétons.....                                                                   | 26        |
| Voie verte en milieu urbain (Canal du Midi, digue de Garonne).....                                                   | 28        |
| Les dispositifs anti-accès (chicanes, barrières, ...).....                                                           | 29        |
| Stationnement vélos (en surface et dans les parkings souterrains).....                                               | 31        |
| Ralentisseurs et aménagements cyclables.....                                                                         | 33        |
| Application de l'article L.228-2 du Code de l'environnement lors des travaux de voirie.....                          | 34        |
| Chaussée à Voie Centrale Banalisée.....                                                                              | 35        |
| Réseau Express Vélo.....                                                                                             | 37        |

|                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| Obstacles sur les trottoirs.....                                            | 39 |
| Pose de potelets pour protéger les aménagements cyclables et trottoirs..... | 41 |
| Double sens cyclable.....                                                   | 43 |
| Régimes de priorité aux intersections.....                                  | 45 |
| Largeur minimale des trottoirs.....                                         | 47 |
| Panneaux M12.....                                                           | 48 |
| Géométrie des courbes des aménagements cyclables.....                       | 49 |
| Vélorue.....                                                                | 51 |

|                                                           |           |
|-----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Partage de l'espace.....</b>                           | <b>53</b> |
| Partage de l'espace.....                                  | 54        |
| Interdiction des cycles dans les rues piétonnes.....      | 56        |
| Couloirs de bus autorisés aux cyclistes.....              | 57        |
| Voies de bus en site propre interdites aux cyclistes..... | 58        |
| Réseau Express Vélo dans les couloirs de bus.....         | 59        |
| Stationnement résident.....                               | 60        |

|                                        |           |
|----------------------------------------|-----------|
| <b>Intermodalité.....</b>              | <b>61</b> |
| Gratuité des transports en commun..... | 62        |
| Autopartage.....                       | 63        |
| Emport des vélos dans les trains.....  | 64        |
| Les gares comme pôles .....            | 65        |
| d'intermodalité vélo.....              | 65        |

|                                                                                        |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Vitesse.....</b>                                                                    | <b>67</b> |
| Vitesse autorisée des cyclistes sur la chaussée et sur les aménagements cyclables..... | 68        |
| Vitesse autorisée des cyclistes :cas particulier des voies vertes.....                 | 69        |
| Ville 30.....                                                                          | 70        |

|                                                            |           |
|------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Respect du Code de la route.....</b>                    | <b>71</b> |
| Verbalisation des infractions des cyclistes.....           | 72        |
| Verbalisation des infractions des véhicules motorisés..... | 73        |
| Code de la rue.....                                        | 74        |

|                                          |           |
|------------------------------------------|-----------|
| <b>Services vélo.....</b>                | <b>75</b> |
| Vélos en libre-service.....              | 76        |
| Mise à disposition de pompes/outils..... | 77        |
| Primes vélo.....                         | 78        |

|                                                   |           |
|---------------------------------------------------|-----------|
| <b>Sécurité individuelle.....</b>                 | <b>79</b> |
| Port du casque.....                               | 80        |
| Équipements de sécurité et entretien du vélo..... | 81        |

|                              |           |
|------------------------------|-----------|
| <b>Autres mobilités.....</b> | <b>82</b> |
|------------------------------|-----------|

## Comment lire une fiche ?

Dans l'encadré blanc est toujours présentée la position de l'association.

En haut à droite, quelques éléments de contexte apportent des précisions sur l'historique, l'actualité ou l'importance du sujet.

### Arguments :

1. Un ou plusieurs arguments corroborent la position de l'association.

Pour naviguer dans le document, utilisez la fonction "Signets du document" dans votre lecteur de PDF, cliquez sur les intercalaires ou sur les titres dans les sommaires.

### Conditions de mise en œuvre :

1. Afin d'éviter toute mauvaise interprétation, plusieurs conditions sont évoquées pour une bonne mise en œuvre de l'aménagement.

# Stratégie

|                                                                                                                     |    |                                      |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|--------------------------------------|----|
| Conception des intersections et usage des feux tricolores.....                                                      | 6  | Zone à Faibles Émissions.....        | 18 |
| Refonte des plans de circulation.....                                                                               | 8  | Concertation.....                    | 19 |
| Végétalisation et désimperméabilisation des espaces publics.....                                                    | 10 | Aménagements expérimentaux.....      | 20 |
| Trottoir-piste traversant.....                                                                                      | 12 | Évaluation des projets d'aménagement | 22 |
| Question de la suppression de stationnements automobiles pour créer des pistes cyclables en largeur contrainte..... | 13 | Ville à hauteur d'enfant.....        | 24 |
| Projets de création ou d'élargissement d'infrastructures routières.....                                             | 14 |                                      |    |
| Rues scolaires.....                                                                                                 | 15 |                                      |    |
| Zone à Trafic Limité.....                                                                                           | 16 |                                      |    |
| Quelle réaction à avoir quand un nouvel aménagement est jugé mauvais voire dangereux ? .....                        | 17 |                                      |    |

## Conception des intersections et usage des feux tricolores

L'association est favorable à ce que les collectivités aménagent principalement des intersections sans feux et réexaminent les intersections pour enlever les feux. Leur maintien ou leur suppression doit faire l'objet d'une analyse de l'intersection concernée et des évolutions à y apporter et non d'une approche systématique. À condition que l'aménagement et les conditions de circulation le permettent, l'association privilégie des carrefours sans feux, naturellement apaisés, lisibles et sûrs, favorisant la vigilance réciproque entre les usagers et limitant les vitesses pratiquées. Les besoins des personnes les plus vulnérables, notamment des personnes déficientes visuelles, des enfants, des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite, doivent également être pris en compte dans la conception de l'aménagement.

La plupart des villes et métropoles françaises mènent aujourd'hui des politiques visant à favoriser la pratique des mobilités actives et les services de transport en commun. Dans ce contexte, la présence de feux tricolores aux carrefours est remise en question.

### Arguments :

1. Les feux ne sont pas une garantie de sécurité à eux seuls. Cela peut sembler contre-intuitif mais la suppression des feux est de nature à générer davantage de sécurité. Généralement perçus comme éléments de sécurité, ces signaux lumineux ont prouvé au fil du temps qu'ils n'empêchaient pas les accidents. Selon les statistiques, près de 10 000 accidents ont lieu chaque année sur des carrefours à feux, causant 1500 blessés graves et 150 morts. Une régulation par feux peut conduire certains usagers à se concentrer principalement sur le signal lumineux plutôt que sur les autres usagers présents. En revanche, lorsque les vitesses sont faibles et que l'aménagement est lisible, les usagers sont davantage incités à observer leur environnement et à adapter leur comportement.
2. En les supprimant, les bénéfices seraient nombreux :
  - Limitation des comportements transgressifs (non-respect du signal, accélérations au feu orange...) ;
  - Fluidification du trafic (moins d'attente aux carrefours, moins de stockage des véhicules) ;
  - Diminution du bruit et de la pollution ;
  - Réduction des coûts de maintenance, de consommation énergétique et de renouvellement

## Conception des intersections et usage des feux tricolores



Intersection place du Pont Neuf, régie par des feux de tricolores.

### Conditions de mise en œuvre :

1. 2P2R considère que la suppression ou l'absence de feux peut être appliquée dans une intersection aux conditions suivantes :
  - vitesses pratiquées faibles (généralement compatibles avec un environnement apaisé) ;
  - volume de trafic compatible avec un fonctionnement sans régulation par feux ;
  - bonne visibilité réciproque entre tous les usagers ;
  - lisibilité des trajectoires (qui circule où ?) des différents usagers ;
  - traversées piétonnes courtes et lisibles
2. Un ensemble de mesures doivent être prises pour atteindre cet objectif d'amélioration de la sécurité et de la qualité de l'espace public : suppression du stationnement gênant la visibilité, notamment dans les 5 mètres en amont des passages piétons ; géométrie des intersections favorisant naturellement le ralentissement des véhicules ; dispositifs de réduction de la vitesse (ralentisseurs par ex), continuité des cheminements piétons et cyclables.
3. Mettre en place une compréhension claire : toute modification de l'intersection doit être accompagnée d'une communication adaptée si le changement est important.
4. L'aménagement doit rester utilisable par les usagers vulnérables : personnes déficientes visuelles ; personnes à mobilité réduite et âgées, enfants. 2P2R est pour le maintien/l'existence de feux à déclenchement et/ou feux sonores à proximité des écoles ou de lieux avec population fragile pour sécuriser leurs cheminements. Le cycle de feu s'enclenchera dès la détection ou appui sur le bouton, sans délai. À plus long terme, la conservation des traversées à feux pour les publics fragiles pourra être questionnée.

## Refonte des plans de circulation

2P2R demande la refonte des plans de circulation à l'échelle des communes et de la grande agglomération toulousaine afin de réduire le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et les centres-villes. Cette refonte doit permettre de redistribuer l'espace public en faveur des piétons, des cyclistes, des transports collectifs, de la végétalisation et des usages de proximité. Les plans de circulation doivent être pensés à une échelle suffisamment large afin d'éviter les reports de trafic vers les quartiers voisins et de garantir une cohérence avec les réseaux cyclables structurants, les rues scolaires, les zones à trafic limité et les politiques de piétonisation.

Le développement des mobilités actives et l'amélioration de la qualité de vie passent par une réduction du trafic motorisé de transit dans les quartiers résidentiels et les centres-villes. Dans de nombreuses villes, les plans de circulation ont historiquement été conçus pour faciliter les déplacements automobiles, parfois au détriment de la sécurité, de la qualité des espaces publics et des déplacements à pied ou à vélo. Les collectivités mettent aujourd'hui en œuvre des plans de circulation visant à hiérarchiser le réseau viaire, réserver les axes structurants aux déplacements motorisés indispensables et réduire le trafic de transit dans les quartiers. Cette évolution permet de créer des espaces publics plus sûrs, plus agréables et plus favorables aux mobilités actives.

### Arguments :

1. Améliorer la sécurité : la diminution du trafic motorisé réduit le nombre de conflits entre usagers et contribue à diminuer l'accidentologie. Moins de véhicules signifie moins de croisements, de dépassements, d'insertion et de manœuvres susceptibles de générer une collision. Elle peut également rendre les interactions plus prévisibles et améliorer la visibilité entre usagers. Lorsqu'elle s'accompagne d'une réduction des vitesses et d'un rééquilibrage de l'espace public en faveur des piétons et des cyclistes, la diminution du trafic contribue ainsi à réduire à la fois la probabilité des collisions et leur gravité. Elle permet également d'améliorer la sécurité des personnes les plus vulnérables : outre les cyclistes, les enfants, personnes âgées, piétons et personnes en situation de handicap.
2. Améliorer la qualité de vie : la réduction du trafic diminue le bruit, la pollution atmosphérique et améliore le confort des habitants. Les rues deviennent plus agréables à vivre, favorisant les déplacements de proximité et les usages de l'espace public.
3. Favoriser les mobilités actives : la baisse du trafic rend les déplacements à pied et à vélo plus agréables et plus attractifs. Elle facilite également la création d'itinéraires cyclables continus et sécurisés ainsi que l'élargissement des trottoirs.

4. Optimiser l'usage de l'espace public : l'espace libéré par la réduction des voies de circulation ou du stationnement peut être réaffecté à des trottoirs plus confortables, des pistes cyclables, des plantations, des espaces de convivialité ou des couloirs de transports collectifs. À l'échelle métropolitaine l'espace récupéré permettrait la création d'axes pénétrants et sortants pour aménager des REV sécurisés et inclusifs, adaptés aux cyclistes vulnérables (enfants, ados, personnes âgées, néo-cyclistes, PMR en fauteuil ou cyclistes occasionnels), grâce à des pistes suffisamment larges pour pouvoir se doubler sans avoir à quitter la piste, assurer une bonne covisibilité aux intersections avec des angles de giration naturels, avec une bordure séparative de la chaussée.
5. Réduire le trafic induit : multiplier les infrastructures routières ne permet généralement pas de résoudre durablement la congestion. Les études mettent en évidence le phénomène de trafic induit : l'augmentation de la capacité routière tend à attirer de nouveaux déplacements motorisés. À l'inverse, une meilleure hiérarchisation du réseau favorise un usage plus rationnel de la voiture et encourage le report vers les autres modes.

## Refonte des plans de circulation

### Conditions de mise en œuvre :

La refonte des plans de circulation doit être globale et non ponctuelle afin d'éviter les reports de trafic vers les rues voisines. Elle doit venir partout ailleurs compléter les aménagements de centres-villes et cœurs de quartier piétonisés ou en ZTL. Elle doit s'appuyer sur :

- une hiérarchisation claire du réseau viaire ;
- le maintien d'une bonne accessibilité pour les riverains, les services de secours, les livraisons et les transports collectifs ;
- la création d'itinéraires cyclables continus et lisibles ;
- une concertation avec les habitants, les commerçants et les associations d'usagers ;
- une évaluation après mise en œuvre (trafic, vitesses, qualité de l'air, bruit, sécurité, fréquentation des modes actifs) et des ajustements si nécessaires

## Végétalisation et désimperméabilisation des espaces publics

2P2R soutient une politique ambitieuse de végétalisation et de désimperméabilisation de l'espace public. L'association considère que le développement des mobilités actives, la qualité des parcours piétons et cyclables sont indissociables de la préservation du patrimoine végétal et arboré. La suppression d'arbres pour réaliser des aménagements cyclables ne doit intervenir qu'en dernier recours, après avoir étudié toutes les solutions alternatives permettant de concilier l'ensemble des objectifs (y compris un aménagement cyclable dégradé). Lorsqu'un projet nécessite une redistribution de l'espace public, 2P2R considère que la réduction de l'espace consacré à la circulation et au stationnement des véhicules motorisés doit être privilégiée avant toute atteinte au patrimoine arboré, aux espaces végétalisés ou aux cheminements piétons.

Le changement climatique accroît la fréquence et l'intensité des épisodes de chaleur en ville. Les espaces publics fortement minéralisés contribuent à la formation d'îlots de chaleur, accélèrent le ruissellement des eaux pluviales et dégradent le confort et la sécurité des déplacements. Les collectivités sont aujourd'hui confrontées à un double enjeu : développer les mobilités actives tout en adaptant les espaces publics aux effets du changement climatique. Ces deux objectifs sont complémentaires et doivent être poursuivis simultanément. La végétalisation, la désimperméabilisation des sols et la préservation des arbres constituent désormais des leviers majeurs pour améliorer le cadre de vie, favoriser les déplacements actifs et renforcer la résilience des villes.



### Arguments :

1. Adapter la ville au changement climatique : les arbres apportent de l'ombre, réduisent les températures ressenties, améliorent le confort des déplacements à pied et à vélo et limitent les effets des îlots de chaleur urbains. Le développement des mobilités actives passe également par des espaces publics agréables à parcourir, y compris lors des épisodes de fortes chaleurs.
2. Améliorer le cadre de vie : les espaces végétalisés contribuent à la qualité paysagère, au bien-être des habitants, à la biodiversité urbaine et favorisent l'usage de la marche à pied et/ou des déplacements à vélo en les rendant agréables. Ils renforcent également l'attractivité des rues commerçantes et des espaces publics.

## Végétalisation et désimperméabilisation des espaces publics

### Conditions de mise en œuvre :

La préservation des arbres doit s'accompagner d'une conception et d'un entretien adaptés des aménagements afin d'éviter les soulèvements de revêtement par les racines (cf. image ci-contre) et les amas de feuilles qui provoquent des risques de chute. Les cheminements piétons et cyclables doivent rester accessibles, confortables et sûrs dans la durée.



Les aménagements doivent être entretenus pour éviter leur dégradation.

## Trottoir-piste traversant

**2P2R soutient une stratégie globale d'aménagement de l'espace public où trottoirs-pistes traversants sont positionnés aux intersections entre une voie principale et une voie secondaire ainsi qu'au droit d'accès riverains.**

Les intersections entre une voie principale et une voie secondaire, ainsi que les accès riverains, constituent des points d'insécurité où la continuité des cheminements piétons et cyclables est fréquemment interrompue. Les usagers des mobilités actives sont alors contraints de franchir des ruptures de niveau ou de priorité, tandis que les véhicules motorisés traversent ces espaces sans toujours percevoir qu'ils pénètrent dans un espace dédié en priorité aux piétons et aux cyclistes.

Le trottoir traversant est un prolongement du trottoir interrompant la chaussée d'une rue au niveau d'une intersection. Cette solution consiste à assurer également la continuité de la piste cyclable en l'adossant à ce trottoir traversant. Par comparaison avec le passage piétons, le trottoir traversant donne au piéton une vraie continuité de

cheminement sans rupture de niveau. C'est le trottoir qui interrompt la chaussée, et impose physiquement aux usagers qui le franchissent de laisser la priorité aux piétons. La logique « routière » est ainsi inversée. Cette solution garantit de la même manière au cycliste la priorité de la piste cyclable sans rupture de niveau et sans qu'il y ait besoin de signalisation particulière. Comme pour le trottoir, la hauteur de la piste adjacente est maintenue dans le franchissement de la voie non prioritaire.

Les trottoirs-pistes traversants permettent de maintenir la continuité des trottoirs et des aménagements cyclables en conservant leur niveau et leur lisibilité au droit des traversées. Ils contribuent ainsi à affirmer la priorité des mobilités actives et à réduire la vitesse des véhicules motorisés.

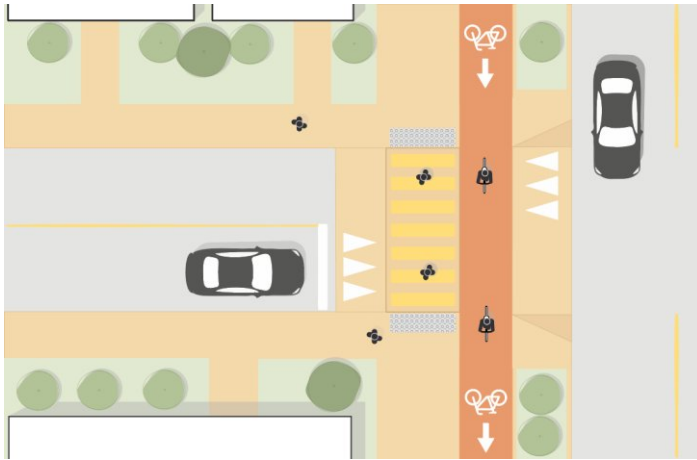


Schéma en plan d'un trottoir traversant. Source: [vivreenville.org](http://vivreenville.org).

### Arguments :

1. Assurer la continuité des mobilités actives : les piétons et les cyclistes doivent pouvoir poursuivre leur trajet sans rupture inutile de niveau ou de priorité. Les trottoirs-pistes traversants matérialisent clairement la continuité de leurs itinéraires et rappellent que les véhicules motorisés franchissent un espace dédié aux mobilités actives.
2. Renforcer la sécurité : du fait de la rupture de continuité du revêtement de la chaussée et du plateau à franchir formé par la conservation de la surélévation du trottoir et de la piste sur l'intersection, les trottoirs-pistes traversants incitent les conducteurs à ralentir, à ne pas se sentir prioritaires sur les piétons et cyclistes et à être plus attentifs aux usagers qu'ils croisent.
3. Assurer un confort de déplacement : en éliminant les ruptures de niveau les trottoirs-pistes traversants améliorent la qualité des déplacements à pied et à vélo.
4. Contribuer à une ville apaisée : les trottoirs-pistes traversants participent à une conception de l'espace public où la priorité est donnée aux usagers les plus vulnérables. Ils favorisent des vitesses plus faibles et favorisent les déplacements à pied et à vélo.

## Question de la suppression de stationnements automobiles pour créer des pistes cyclables en largeur contrainte

**2P2R soutient la création d'aménagements cyclables continus, confortables et sûrs. Lorsque l'espace public disponible est insuffisant pour répondre simultanément aux besoins de tous les usagers, l'association considère que la réduction de l'espace consacré aux véhicules motorisés dont le stationnement doit être examinée en priorité.**

### Arguments :

1. Donner la priorité aux usagers les plus vulnérables : la conception de l'espace public doit privilégier les déplacements des piétons et des cyclistes, qui sont les usagers les plus vulnérables. Le maintien de trottoirs confortables et accessibles constitue un principe fondamental.
2. Optimiser l'utilisation de l'espace public : à fréquentation comparable, les mobilités actives et les transports collectifs utilisent l'espace de manière beaucoup plus efficace que les véhicules particuliers. La redistribution de l'espace permet d'accueillir davantage d'usagers tout en améliorant la qualité de l'espace public.
3. Favoriser un report modal durable : des aménagements cyclables continus et sécurisés encouragent davantage de personnes à utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens. Ce report modal contribue à réduire la congestion, les émissions de gaz à effet de serre, les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.
4. Valoriser le stationnement privé : la réduction de l'offre de stationnement sur voirie incite les propriétaires ou utilisateurs disposant d'une place de stationnement privée à l'utiliser davantage. Elle permet ainsi de mieux mobiliser les capacités de stationnement existantes tout en libérant de l'espace public pour d'autres usages d'intérêt collectif.

L'espace public est une ressource limitée qui doit répondre à de multiples usages : déplacements, transports collectifs, livraisons, végétalisation, accessibilité, convivialité, stationnement et circulation. Pendant plusieurs décennies, une part importante de cet espace a été consacrée à la circulation et au stationnement des véhicules motorisés. Le développement des mobilités actives conduit aujourd'hui à réinterroger cette répartition afin de mieux répondre aux enjeux de sécurité, de santé publique, d'accessibilité et de transition écologique. La création d'aménagements cyclables s'inscrit dans cette démarche globale de redistribution de l'espace public.

### Conditions de mise en œuvre :

1. Lorsque la réduction du stationnement sur voirie est envisagée, la collectivité devrait étudier les leviers permettant d'optimiser l'utilisation du stationnement existant, notamment la mise en place du stationnement résident payant. Cette politique favorise une meilleure rotation du stationnement et encourage les usagers disposant d'un stationnement privé à l'utiliser, facilitant ainsi la réaffectation progressive de l'espace public à d'autres usages.
2. En voie de desserte locale avec un faible nombre de véhicules circulant chaque jour et des vitesses faibles, s'il n'existe pas d'autre solution que de conserver une offre minimale de stationnement, afin de ne pas compromettre la sécurité des piétons et cyclistes, la rue pourra être transformée en zone de rencontre. Un trottoir décroulé et végétalisé, donc rendu inaccessible à pied, légitimera le piéton sur la chaussée. Dans le cas où cette rue est en ligne droite la géométrie de la chaussée pourra être adaptée (alternance de plantations, chicanes, décalage du stationnement, resserrements ponctuels...) afin de limiter naturellement les vitesses pratiquées.

## Projets de création ou d'élargissement d'infrastructures routières

2P2R s'oppose à tout projet de création de nouvelles infrastructures routières ou d'augmentation de la capacité des infrastructures et soutient les moratoires sur ces projets. 2P2R demande que les investissements publics soient prioritairement orientés vers les solutions permettant de réduire durablement la dépendance à l'automobile et de développer les mobilités, d'améliorer la sécurité des usagers et de limiter les impacts environnementaux. Cette doctrine est actuellement appliquée aux projets métropolitains Jonction Est, BUCSM, et régionaux A69.

Les projets de création ou d'élargissement d'infrastructures routières sont généralement présentés comme des réponses à la congestion automobile, au développement économique ou à l'amélioration de l'accessibilité des territoires. Toutefois, de nombreuses études françaises et internationales montrent que l'augmentation de la capacité routière ne résout généralement pas durablement les phénomènes de congestion. Elle peut au contraire générer un trafic supplémentaire, appelé trafic induit, qui réduit progressivement les bénéfices attendus. Dans un contexte de transition écologique, de lutte contre le changement climatique et de maîtrise des finances publiques, les investissements dans les infrastructures de transport doivent être évalués au regard de leurs effets à long terme sur les déplacements, l'environnement, la santé publique et l'aménagement du territoire et comparativement à d'autres alternatives de déplacement.

### Arguments :

1. Le phénomène de trafic induit : l'augmentation de la capacité routière favorise généralement une augmentation du trafic automobile à moyen et long terme. Les gains de fluidité observés lors de la mise en service d'une nouvelle infrastructure tendent souvent à diminuer progressivement sous l'effet de nouveaux déplacements, de changements d'itinéraires ou d'un développement urbain favorisé par cette nouvelle capacité et conduisent finalement à une saturation du trafic routier. L'exemple de la création d'une 3<sup>e</sup> voie sur la rocade au sud de la ville l'a bien montré.
2. Une utilisation plus efficace des financements publics : les investissements consacrés aux nouvelles infrastructures routières représentent des montants considérables. Avant d'engager ces dépenses, il convient d'évaluer si des investissements dans les transports collectifs, les infrastructures cyclables, les aménagements piétons ou la gestion des mobilités ne permettraient pas d'obtenir des bénéfices comparables pour le même coût.
3. Une approche cohérente avec les objectifs climatiques : les politiques publiques nationales et locales visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre, améliorer la qualité de l'air et diminuer la consommation d'espaces naturels. Les projets d'infrastructures doivent être compatibles avec ces objectifs.
4. Des effets sur l'aménagement du territoire : les infrastructures routières influencent durablement les choix d'urbanisation et les pratiques de mobilité. En renforçant l'accessibilité automobile, elles tendent à maintenir ou à accroître la dépendance à la voiture individuelle, alors que les investissements en faveur des transports collectifs et des mobilités actives favorisent davantage le report modal.

### Sources :

→ Sur le trafic induit par la création de nouvelles infrastructures routières : <https://theconversation.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562>

→ Site de la Déroute des routes : <https://www.laderoutedesroutes.com/quisommesnous>

## Rues scolaires

2P2R encourage le développement des rues scolaires aux abords des établissements scolaires puisque leur mise en œuvre permet d'améliorer durablement la sécurité, la qualité de vie et les conditions de déplacement des enfants. Les rues scolaires doivent être conçues comme un projet global associant apaisement de la circulation, amélioration des cheminements piétons, développement des aménagements cyclables, végétalisation et réappropriation de l'espace public. Leur réflexion et mise en œuvre doit s'accompagner d'une concertation avec les établissements scolaires, les collectivités, les familles, les riverains et les autres usagers concernés.

Les déplacements domicile-école représentent une part importante des déplacements quotidiens en ville. Les abords des établissements scolaires sont souvent marqués par une forte circulation automobile aux heures d'entrée et de sortie des classes, générant des conflits d'usage, des risques pour la sécurité des enfants, des nuisances sonores et une dégradation de la qualité de l'air.

Dans les zones urbaines, une majorité des élèves résident à une distance compatible avec les déplacements à pied ou à vélo. Pourtant, une part importante des trajets reste effectuée en voiture, notamment en raison du sentiment d'insécurité ressenti par les familles.

Les rues scolaires consistent à limiter ou interdire la circulation motorisée devant les établissements scolaires, de manière permanente ou à certains horaires. Elles constituent un levier efficace pour sécuriser les abords des écoles, favoriser l'autonomie des enfants et encourager le recours aux mobilités actives.

Au-delà d'une mesure de circulation, elles constituent un projet d'aménagement visant à redonner aux abords des écoles leur vocation première : accueillir les enfants et leurs accompagnateurs dans un environnement sûr, apaisé et convivial.



### Arguments :

1. La sécurité des enfants doit primer : les déplacements des enfants vers l'école doivent pouvoir s'effectuer dans un environnement où les risques liés à la circulation motorisée sont limités au maximum. La réduction du trafic automobile aux abords des établissements diminue les conflits d'usage et améliore la sécurité de l'ensemble des usagers.
2. Développer l'autonomie des enfants : des abords d'école sûrs encouragent les familles à laisser leurs enfants effectuer tout ou partie de leur trajet à pied ou à vélo. Cette autonomie constitue un enjeu éducatif, de santé publique et d'apprentissage du partage de l'espace public.
3. Encourager les mobilités actives : les rues scolaires favorisent la marche et le vélo pour les trajets domicile-école. Elles participent au développement d'habitudes de déplacement plus durables dès le plus jeune âge.
4. Construire une culture des mobilités actives dès le plus jeune âge : les déplacements quotidiens vers l'école sont souvent les premiers déplacements réguliers réalisés par les enfants. Un environnement sûr et agréable favorise l'apprentissage de la marche et du vélo, développe la connaissance de l'espace public et contribue à faire des mobilités actives un mode de déplacement naturel à l'âge adulte.

## Zone à Trafic Limité

2P2R soutient la mise en place de Zones à Trafic Limité dans les secteurs urbains où elles permettent d'améliorer durablement la qualité de vie, la sécurité et les conditions de déplacement des mobilités actives. Une ZTL n'a pas vocation à interdire la voiture, mais à réserver son usage aux déplacements qui nécessitent réellement un accès au secteur concerné. Les ZTL doivent s'intégrer dans une stratégie globale de réduction du trafic de transit, de développement des mobilités actives et de renforcement de l'attractivité des centres urbains.

Dans les centres-villes et certains quartiers à forte densité, une part importante de la circulation est constituée de trafic de transit ou de véhicules dont la destination finale ne se situe pas dans le secteur traversé. Cette circulation génère des nuisances (bruit, pollution, insécurité), occupe une part importante de l'espace public et dégrade les conditions de déplacement des piétons, des cyclistes et des transports collectifs. Les Zones à Trafic Limité (ZTL) constituent un outil de gestion de la circulation qui permet de limiter l'accès motorisé à certaines catégories d'usagers (riverains, livraisons, services publics, artisans, secours, personnes en situation de handicap, etc.), tout en maintenant l'accessibilité du quartier.

### Arguments :

1. Réduire le trafic de transit : le trafic de transit dégrade la qualité de vie des quartiers sans répondre aux besoins des habitants ou des activités locales. En limitant l'accès aux seuls usagers autorisés, les ZTL réduisent significativement les circulations inutiles.
2. Améliorer la sécurité : la diminution du trafic motorisé réduit le nombre de conflits entre usagers et crée un environnement plus sûr pour les piétons et les cyclistes. Elle contribue également à rendre les déplacements plus agréables pour les personnes âgées, les enfants et les personnes en situation de handicap.
3. Favoriser les mobilités actives : la baisse du trafic rend la marche et le vélo plus attractifs et facilite la mise en place d'itinéraires continus, confortables et sécurisés. Elle permet également de mieux partager l'espace public entre les différents usages.

### Conditions de mise en œuvre :

Complémentaire avec refonte des plans de circulation.

## Quelle réaction à avoir quand un nouvel aménagement est jugé mauvais voire dangereux ?

2P2R considère qu'un aménagement doit être évalué au regard de son usage réel, de sa sécurité, de son accessibilité, de son confort et de sa conformité aux textes réglementaires et aux recommandations techniques.

Lorsqu'un aménagement est jugé insuffisant ou dangereux, l'association adopte une démarche progressive :

- Analyse technique de l'aménagement et vérification des faits
- Dialogue avec les services techniques et les élus pour partager les intérêts/contraintes propres à chacun et rechercher une solution
- Formalisation des demandes par écrit lorsqu'une correction est nécessaire.
- Information du public lorsque le dialogue n'aboutit pas ou lorsqu'un enjeu majeur de sécurité le justifie
- Lorsque les voies précédentes n'ont pas abouties, recours administratif ou contentieux afin d'obtenir la mise en conformité réglementaire de l'aménagement

Les collectivités réalisent régulièrement des aménagements destinés à améliorer les déplacements, la sécurité ou le partage de l'espace public. Malgré les études préalables, certains projets peuvent présenter des défauts de conception, des non-conformités réglementaires, des difficultés d'usage ou des situations génératrices de risques. Les associations d'usagers jouent un rôle essentiel dans l'identification de ces difficultés grâce à leur connaissance du terrain et aux retours d'expérience des utilisateurs. L'objectif recherché est de contribuer à l'amélioration continue des aménagements par un enrichissement collectif entre techniciens, usagers et élus.

### Arguments :

1. Contribuer à l'amélioration continue : les aménagements peuvent être améliorés après leur mise en service grâce aux retours d'expérience des usagers. L'observation de leur fonctionnement réel constitue un outil précieux pour les collectivités.
2. Défendre la sécurité de tous les usagers : lorsqu'un aménagement présente un risque important pour les piétons, les cyclistes ou les autres usagers, les associations jouent un rôle essentiel pour le signaler afin qu'il soit corrigé.
3. Veiller au respect de la réglementation : les projets doivent respecter les obligations légales en matière de sécurité, d'accessibilité et d'aménagements cyclables.

### Conditions de mise en œuvre :

Avant toute prise de position publique, 2P2R s'attache à :

- vérifier les faits sur le terrain ;
- analyser l'aménagement dans son contexte global ;
- identifier les textes réglementaires et recommandations applicables ;
- rechercher un échange avec les services compétents de la collectivité ;
- formuler des propositions d'amélioration concrètes et réalistes.

Lorsque ces démarches n'aboutissent pas et que les enjeux de sécurité ou de conformité le justifient, l'association peut recourir à d'autres moyens d'action : communication publique, médiation, saisine des autorités compétentes ou action contentieuse.

## Zone à Faibles Émissions

2P2R considère que les Zones à Faibles Émissions contribuent à améliorer la qualité de l'air et la santé publique lorsqu'elles s'inscrivent dans une politique globale de mobilité. L'association estime qu'une ZFE ne doit pas conduire à remplacer un véhicule thermique par un véhicule électrique comme unique solution. Elle doit également favoriser une réduction de la dépendance à la voiture individuelle grâce au développement des transports collectifs, de la marche et du vélo. 2P2R soutient la mise en œuvre d'une ZFE accompagnée d'alternatives de déplacement accessibles à tous.

### Arguments :

1. Encourager le report modal : une ZFE est d'autant plus efficace qu'elle s'accompagne d'investissements dans les transports collectifs, les aménagements cyclables et les cheminements piétons. Elle ne doit pas se limiter au renouvellement du parc automobile.
2. Réduire les nuisances urbaines : les politiques favorisant les mobilités actives permettent outre d'améliorer la qualité de l'air, de réduire le bruit et les émissions de gaz à effet de serre, de redistribuer l'espace public au profit des mobilités actives
3. Assurer une transition juste : les restrictions de circulation peuvent avoir des conséquences importantes pour certains ménages ou professionnels. La transition doit donc être accompagnée de dispositifs d'aide et d'alternatives crédibles

### Conditions de mise en œuvre :

Pour être efficace et acceptée, une ZFE devrait être accompagnée :

- d'un réseau cyclable continu, sécurisé et confortable ;
- d'une offre de transports collectifs attractive ;
- d'une politique de stationnement cohérente ;
- d'aides financières favorisant le report vers les mobilités actives et les transports collectifs, en complément des aides au renouvellement des véhicules ;
- d'une communication claire et d'une évaluation régulière de ses effets sur la qualité de l'air, les pratiques de mobilité et les impacts sociaux.

La pollution atmosphérique constitue un enjeu majeur de santé publique, particulièrement dans les grandes agglomérations où les concentrations de polluants liés au trafic routier restent élevées.

Les Zones à Faibles Émissions (ZFE) visent à réduire les émissions des véhicules les plus polluants en limitant progressivement leur circulation dans un périmètre défini.

Toutefois, une ZFE ne constitue qu'un des leviers permettant d'améliorer durablement la qualité de l'air favorables aux mobilités douces. Son efficacité dépend également du développement parallèle d'alternatives attractives à la voiture individuelle et de son acceptabilité sociale.



## Concertation

2P2R considère que la concertation doit intervenir suffisamment en amont pour permettre une réelle prise en compte des contributions des usagers. Elle doit se poursuivre pendant les études, lors de la réalisation des travaux et après la mise en service afin d'évaluer les aménagements et, si nécessaire, de les améliorer. L'association souhaite être reconnue comme un partenaire technique défendant les intérêts des usagers des mobilités actives et contribuer, par son expertise de terrain, à la qualité des projets.

### Arguments :

1. Concevoir des projets mieux adaptés aux usages : les usagers connaissent les difficultés rencontrées au quotidien. Leur retour d'expérience permet d'identifier des besoins ou des contraintes qui ne sont pas toujours perceptibles lors des études techniques.
2. Améliorer l'acceptabilité des projets : une concertation sincère permet de mieux expliquer les objectifs poursuivis, de répondre aux interrogations et de construire des solutions mieux comprises et plus largement partagées.
3. Réduire les erreurs de conception : l'association des usagers dès les premières phases du projet permet souvent d'éviter des erreurs qui seraient plus coûteuses à corriger une fois les travaux réalisés.
4. Favoriser une culture de l'amélioration continue : la concertation ne s'arrête pas à l'inauguration d'un aménagement. Les retours d'expérience doivent permettre d'ajuster les projets lorsque cela est nécessaire et prévenir les défauts constatés dans de prochains projets.
5. Renforcer la confiance entre les acteurs : une concertation fondée sur l'écoute, la transparence et le respect mutuel favorise des relations durables entre collectivité (élus et services), habitants et associations.

**Une concertation ne peut être réduite à une réunion publique ou à une consultation lorsque les décisions sont déjà prises. Elle doit être proportionnée à l'importance du projet et permettre une participation effective des usagers. Les contraintes techniques, financières ou réglementaires doivent être explicitées afin que les échanges reposent sur une compréhension partagée des enjeux.**

**Lorsque des incertitudes subsistent, 2P2R encourage le recours à des aménagements expérimentaux ou temporaires pour tester une solution avant un aménagement de long terme (cf. point suivant).**

Les projets d'aménagement de l'espace public modifient durablement les conditions de déplacement, le cadre de vie et les usages des habitants. Leur réussite repose autant sur leur qualité technique que sur leur appropriation par les usagers.

Les habitants, les associations, les commerçants, les établissements scolaires, les personnes en situation de handicap et les autres acteurs locaux disposent d'une connaissance précieuse des usages quotidiens de l'espace public. Leur participation permet d'identifier les besoins, d'anticiper les difficultés et d'améliorer les projets.

La concertation ne doit donc pas être considérée comme une simple obligation réglementaire ou un exercice de communication, mais comme une étape essentielle de la conception des projets.

### Conditions de mise en œuvre :

Pour être utile, une concertation devrait :

- intervenir avant que les principaux choix ne soient définitivement arrêtés ;
- présenter clairement les objectifs, les contraintes et les marges de manœuvre du projet ;
- associer l'ensemble des catégories d'usagers concernées, notamment les associations représentant les piétons, les cyclistes, les personnes en situation de handicap, les établissements scolaires, les représentants des comités de quartier ou riverains et les commerçants ;
- permettre un véritable dialogue et non une simple consultation ;
- donner lieu à un retour expliquant les propositions retenues, celles qui ne l'ont pas été et les raisons de ces choix ;
- prévoir une évaluation après la mise en service de l'aménagement.

## Aménagements expérimentaux

2P2R encourage le recours aux aménagements expérimentaux lorsqu'ils permettent de tester des solutions innovantes, d'évaluer leurs effets sur les usages et d'améliorer les projets avant leur réalisation définitive. L'expérimentation ne doit toutefois pas être un prétexte pour réaliser des aménagements dégradés ou non conformes aux exigences de sécurité et d'accessibilité. Même temporaire, un aménagement doit garantir un niveau de sécurité satisfaisant pour l'ensemble des usagers. L'association considère que toute expérimentation doit être accompagnée d'une démarche d'évaluation transparente et d'une concertation avec les usagers. 2P2R considère qu'un aménagement expérimental est pleinement réussi lorsqu'il permet d'améliorer le projet définitif. La pérennisation à l'identique n'est pas un objectif en soi : l'expérimentation doit être un outil d'apprentissage collectif permettant d'intégrer les retours des usagers, les observations de terrain et les enseignements de l'évaluation.

L'aménagement de l'espace public doit répondre à des usages complexes et à des attentes parfois divergentes. Malgré les études préalables, il peut être difficile d'anticiper avec certitude les effets d'un nouvel aménagement sur les pratiques de déplacement, la sécurité ou le fonctionnement d'un quartier. Les aménagements expérimentaux permettent de tester, à l'échelle réelle et pendant une durée limitée, de nouvelles organisations de l'espace public avant leur éventuelle pérennisation. Ils constituent un outil d'innovation, d'évaluation et de concertation.

### Arguments :

1. Tester avant de pérenniser : les expérimentations permettent de vérifier les hypothèses de conception dans des conditions réelles et de mesurer les effets sur les déplacements, la sécurité, les vitesses pratiquées ou les usages de l'espace public et de procéder aux ajustements nécessaires avant une réalisation définitive.
2. Favoriser l'innovation : les aménagements temporaires offrent la possibilité d'expérimenter de nouvelles solutions techniques ou organisationnelles qui seraient plus difficiles à mettre en œuvre directement de manière pérenne. Ils favorisent l'adaptation des projets aux spécificités locales.
3. Associer les usagers : l'observation des usages et les retours des habitants, des commerçants, des associations et des autres utilisateurs permettent d'améliorer les projets avant leur réalisation définitive. L'expérimentation constitue ainsi un outil de concertation particulièrement efficace.
4. Optimiser les investissements publics : identifier les améliorations nécessaires avant la réalisation définitive limite les coûts de modification ultérieure et favorise une meilleure utilisation des financements publics.
5. Développer une culture de l'évaluation : les projets d'aménagement doivent être analysés à partir de leurs effets réels et non uniquement de leurs intentions. Les expérimentations contribuent à diffuser une culture de l'observation, de l'évaluation et de l'amélioration continue.

## Aménagements expérimentaux

### Conditions de mise en œuvre :

Une expérimentation devrait :

- répondre à des objectifs clairement définis, elle devrait être accompagnée, dès son lancement, de critères d'évaluation objectifs, publics et partagés. Les indicateurs de réussite (sécurité, fréquentation des mobilités actives, vitesses, qualité des cheminements, perception/satisfaction des usagers, impacts sur le trafic...) devraient être définis avant le début de l'expérimentation afin de garantir une décision de pérennisation ou d'adaptation fondée sur des éléments objectifs ;
- être limitée dans le temps ;
- garantir la sécurité et l'accessibilité de tous les usagers ;
- faire l'objet d'une information claire auprès des habitants et des usagers ;
- associer les associations représentatives des usagers tout au long de la démarche ;
- donner lieu à un bilan public avant toute décision de pérennisation, d'adaptation ou d'abandon.

**Les matériaux temporaires (marquage, balisage, séparateurs, mobilier...) doivent offrir un niveau de lisibilité et de sécurité adapté aux vitesses pratiquées et aux différents usagers.**

**L'absence d'entretien pendant la période d'expérimentation peut fausser l'évaluation et nuire à l'acceptabilité du projet.**



Les aménagements temporaires peuvent permettre de tester des solutions avant des aménagements définitifs.

## Évaluation des projets d'aménagement

2P2R évalue les projets d'aménagement à partir de critères objectifs, fondés sur la sécurité, l'accessibilité, la fréquentation, le confort des usagers, la continuité des itinéraires, la qualité des espaces publics. L'association privilégie une analyse globale, tenant compte des usages réels, des effets à long terme et de la cohérence du projet avec les politiques publiques de mobilité, d'urbanisme, de santé et de climat. L'évaluation doit permettre d'améliorer les projets, et non de rechercher systématiquement leurs défauts.

Les projets d'aménagement de l'espace public répondent à des objectifs multiples : améliorer la sécurité, favoriser les mobilités actives, renforcer l'accessibilité, réduire les nuisances, végétaliser la ville ou encore améliorer la qualité de vie.

L'évaluation d'un projet ne peut donc pas se limiter au respect de prescriptions techniques ou à son coût. Elle doit apprécier sa capacité à répondre aux objectifs poursuivis et à améliorer concrètement les usages de l'espace public.

2P2R considère que l'évaluation constitue une étape essentielle de toute politique d'aménagement, avant, pendant et après la réalisation des projets.

### Les principes d'évaluation de 2P2R

1. La sécurité avant tout. Le premier critère est la sécurité de l'ensemble des usagers, avec une attention particulière portée aux plus vulnérables :
  - enfants ;
  - personnes âgées ;
  - personnes en situation de handicap ;
  - piétons ;
  - cyclistes.

Un projet qui améliore la fluidité mais dégrade la sécurité ne peut être considéré comme satisfaisant.
2. Les usages réels priment sur les intentions. Un aménagement doit être évalué à partir de son fonctionnement concret :
  - les usagers l'utilisent-ils comme prévu ?
  - les conflits diminuent-ils ?
  - les itinéraires sont-ils lisibles ?
  - les comportements évoluent-ils ?

Les observations de terrain sont essentielles.
3. La continuité des itinéraires : un bon aménagement ne doit pas être évalué isolément. Il doit s'intégrer dans un réseau continu permettant de se déplacer sans rupture de sécurité ou de confort.
4. La qualité d'usage. 2P2R examine notamment :
  - le confort de marche ;
  - le confort à vélo ;
  - la lisibilité des parcours ;
  - l'accessibilité universelle ;
  - le sentiment de sécurité ;
  - la facilité des traversées ;

5. Les effets sur le partage de l'espace public. L'association s'interroge notamment sur :
  - la place accordée aux mobilités actives ;
  - la qualité des espaces de vie ;
  - la végétalisation ;
  - la réduction des nuisances ;
  - la convivialité.
6. Les effets à long terme. Un projet doit être apprécié au regard de ses conséquences sur :
  - les pratiques de mobilité ;
  - la sécurité routière ;
  - l'autonomie des enfants ;
  - la santé publique ;
  - le climat ;
  - l'attractivité des quartiers.

## Évaluation des projets d'aménagement

### Conditions de mise en œuvre :

L'évaluation devrait intervenir à plusieurs étapes :

1. Avant le projet
  - diagnostic partagé ;
  - analyse des usages ;
  - définition des objectifs ;
  - concertation.
2. Pendant les travaux ou l'expérimentation
  - observation des usages ;
  - corrections rapides si nécessaire.
3. Après la mise en service
  - visites de terrain ;
  - comptages ;
  - enquêtes de satisfaction ;
  - analyse des accidents et incidents ;
  - retour d'expérience avec les usagers.

2P2R considère qu'un projet ne doit pas être évalué :

- uniquement à partir de la fluidité automobile ;
- uniquement à partir du nombre de places de stationnement conservées ;
- uniquement à partir du coût des travaux ;
- uniquement à partir des réactions exprimées immédiatement après sa mise en service.

Les changements d'habitudes nécessitent souvent un temps d'adaptation. Une évaluation doit donc s'appuyer sur des données objectives et sur une période d'observation suffisante.

## Ville à hauteur d'enfant

**2P2R considère que les besoins des enfants doivent constituer un critère de référence dans la conception des espaces publics.**

**L'association défend une ville où chaque enfant peut, selon son âge et ses capacités, se déplacer à pied ou à vélo de manière sûre, confortable et autonome pour accéder à l'école, aux équipements publics, aux espaces de loisirs et aux commerces de proximité.**

**La ville à hauteur d'enfant doit guider les politiques d'aménagement, de mobilité et d'urbanisme afin de créer des espaces publics plus sûrs, plus inclusifs et plus agréables pour tous.**

C'est aujourd'hui un concept porté par l'UNICEF, l'UNESCO, le CEREMA et de plus en plus de collectivités françaises. Il permet de fédérer l'ensemble des positions que nous avons déjà rédigées : rues scolaires, plans de circulation, végétalisation, trottoirs traversants, zones de rencontre, ZTL...

Les enfants comptent parmi les usagers les plus vulnérables de l'espace public. Leur taille, leurs capacités de perception, leur expérience limitée de la circulation et leur autonomie progressive nécessitent une attention particulière dans la conception des rues et des espaces publics.

Au cours des dernières décennies, l'augmentation de la circulation automobile a progressivement réduit l'autonomie des enfants et leur possibilité de se déplacer, de jouer ou de se rendre seuls à l'école, aux équipements sportifs ou aux espaces de loisirs.

Concevoir une ville à hauteur d'enfant consiste à penser l'ensemble de l'espace public en tenant compte des besoins, perceptions et droits des enfants. Plutôt que de penser la ville uniquement pour les adultes ou les voitures, il s'agit d'imaginer un environnement adapté à l'échelle, à la sécurité et au développement des plus jeunes. Cette approche bénéficie également aux personnes âgées, aux personnes en situation de handicap, aux familles et, plus largement, à l'ensemble des usagers.

### Arguments :

1. Les enfants sont les usagers les plus exigeants : un aménagement adapté aux enfants répond généralement aux besoins de l'ensemble des usagers : personnes âgées, personnes à mobilité réduite, familles avec poussettes, cyclistes débutants et piétons. La ville à hauteur d'enfant constitue ainsi un excellent indicateur de la qualité d'un espace public.
2. Favoriser l'autonomie : pouvoir aller seul à l'école, retrouver des amis, pratiquer une activité ou faire de petites courses participe au développement de l'autonomie, de la confiance en soi et de l'apprentissage de la citoyenneté. Une ville qui permet ces déplacements contribue au développement des enfants.
3. Encourager les mobilités actives : des espaces publics sûrs, confortables et agréables favorisent la marche et le vélo dès le plus jeune âge. Les habitudes acquises pendant l'enfance influencent durablement les pratiques de mobilité à l'âge adulte.

### Conditions de mise en œuvre :

La prise en compte des besoins des enfants devrait être intégrée à tous les projets d'aménagement. Cela implique notamment :

- des trottoirs continus, accessibles et confortables ;
- des traversées piétonnes fréquentes, lisibles et sécurisées ;
- des vitesses de circulation faibles ;
- des itinéraires cyclables continus et adaptés aux enfants ;
- des rues scolaires devant les établissements lorsque cela est possible ;
- une végétalisation procurant de l'ombre et améliorant le confort climatique ;
- des espaces publics favorisant le jeu, les rencontres et les déplacements autonomes.

→ Les enfants et leurs familles devraient être associés aux démarches de concertation afin de mieux prendre en compte leurs usages et leurs besoins.

**La ville à hauteur d'enfant ne doit pas être réduite aux seuls abords des écoles.**

**Elle concerne l'ensemble des déplacements quotidiens des enfants et suppose une continuité des itinéraires entre le domicile, les établissements scolaires, les équipements publics, les espaces verts et les commerces de proximité.**

**Elle ne doit pas non plus conduire à exclure d'autres usagers, mais au contraire à améliorer le partage de l'espace public pour tous.**

# Infrastructure

Trottoirs partagés entre cyclistes et piétons.....26

Voie verte en milieu urbain (Canal du Midi, digue de Garonne).....28

Les dispositifs anti-accès (chicanes, barrières, ...).....29

Stationnement vélos (en surface et dans les parkings souterrains).....31

Ralentisseurs et aménagements cyclables.....33

Application de l'article L.228-2 du Code de l'environnement lors des travaux de voirie.....34

Chaussée à Voie Centrale Banalisée.....35

Réseau Express Vélo.....37

Obstacles sur les trottoirs.....39

Pose de potelets pour protéger les aménagements cyclables et trottoirs.....41

Double sens cyclable.....43

Régimes de priorité aux intersections...45

Largeur minimale des trottoirs.....47

Panneaux M12.....48

Géométrie des courbes des aménagements cyclables.....49

Vélorue.....51

## Trottoirs partagés entre cyclistes et piétons

2P2R est défavorable aux trottoirs partagés entre piétons et cyclistes. L'association considère que le trottoir est avant tout un espace destiné aux déplacements et aux usages des piétons. Les cyclistes doivent disposer de leur propre espace de circulation, clairement identifié, lisible et adapté à son gabarit. L'association préconise les aménagements sur 3 niveaux de hauteur (chaussée, piste, trottoir) type "Lincoln".

Si des contraintes techniques exceptionnelles rendent impossible une séparation en altimétrie, une séparation physique ou tactile clairement perceptible entre les espaces piétons et cyclistes qui ne peut pas être confondue avec une bande de guidage pour mal voyant doit être mise en œuvre afin de garantir la sécurité, le confort et l'accessibilité de tous les usagers.

Les aménagements consistant à ajouter un simple marquage vélo sur un trottoir existant ne constituent pas une solution satisfaisante.

Dans les espaces urbains contraints, certaines collectivités choisissent d'aménager des cheminements partagés entre piétons et cyclistes ou d'implanter des pistes cyclables au niveau du trottoir. Ces aménagements peuvent prendre différentes formes :

- espaces partagés piétons-cyclistes sans séparation ;
- séparation uniquement matérialisée par un marquage ;
- séparation physique ou tactile entre l'espace piéton et l'espace cyclable qui sont au même niveau.



Un trottoir partagé entre piétons et cyclistes est un aménagement à proscrire.

## Trottoirs partagés entre cyclistes et piétons

### Arguments :

1. Le trottoir est l'espace des piétons : le trottoir constitue le principal espace de déplacement des piétons et participe à la continuité de la chaîne d'accessibilité. Son partage avec des cyclistes réduit son niveau de confort, augmente les conflits d'usage et peut dissuader les personnes les plus vulnérables de s'y déplacer. Cette approche rejoint les recommandations formulées par le Conseil national de la sécurité routière et les positions constantes du CEREMA.
2. Garantir l'accessibilité universelle : les personnes aveugles ou malvoyantes, les personnes âgées, les enfants ou les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir identifier sans ambiguïté les espaces qui leur sont destinés. Une simple ligne peinte ne permet pas d'assurer cette lisibilité. Lorsque les espaces piétons et cyclistes sont situés au même niveau, leur séparation doit être détectable visuellement et tactilement, y compris à la canne blanche.
3. Offrir un espace adapté aux cyclistes : les cyclistes ont également besoin d'un aménagement confortable, continu et lisible. Le partage avec les piétons conduit souvent les cyclistes à réduire fortement leur vitesse ou à multiplier les conflits d'usage. Ces aménagements ne répondent donc ni aux attentes des piétons ni à celles des cyclistes.
4. Privilégier une répartition équilibrée de l'espace public : concevoir un aménagement pour les piétons et pour les cyclistes ne doit pas consister à faire cohabiter ces deux usagers sur le trottoir. 2P2R considère qu'il convient d'examiner en priorité une redistribution de l'espace public, notamment par une réduction de la largeur des voies circulées ou du stationnement motorisé, afin de créer des espaces distincts pour chaque mode de déplacement.
5. Des recommandations techniques largement convergentes : les guides du CEREMA, le guide des recommandations pour les aménagements cyclables de l'agglomération Toulousaine et les associations représentant les personnes à mobilité réduite convergent vers une même approche : éviter les trottoirs partagés et privilégier des espaces clairement différenciés.

### Conditions de mise en œuvre :

2P2R distingue plusieurs situations :

- Le simple marquage d'une piste cyclable sur un trottoir existant constitue une mauvaise réponse, tant du point de vue des piétons que des cyclistes.
- Une piste cyclable au niveau du trottoir mais physiquement différenciée peut être acceptable lorsque les contraintes techniques sont fortes, à condition que la séparation soit clairement perceptible et que les largeurs soient suffisantes.
- Une voie verte en milieu urbain ne doit pas être utilisée pour contourner les exigences applicables aux trottoirs et aux pistes cyclables ni pour limiter les coûts de réalisation d'un aménagement.

Les recommandations techniques doivent être privilégiées même lorsqu'elles ne sont pas juridiquement opposables. Elles constituent aujourd'hui l'état de l'art en matière de conception des espaces publics.

## Voie verte en milieu urbain (Canal du Midi, digue de Garonne)

2P2R considère que les voies vertes sont adaptées lorsqu'elles accueillent des flux faibles et que les vitesses pratiquées sont naturellement limitées et permettent une cohabitation sereine entre les différents usagers. En revanche, dans les secteurs urbains à forte fréquentation, l'association privilégie des aménagements distincts pour les piétons et les cyclistes. La création d'une voie verte ne doit pas constituer un moyen d'éviter une redistribution de l'espace public au détriment de la circulation ou du stationnement des véhicules motorisés. 2P2R considère que le choix entre une voie verte et des cheminements distincts doit être déterminé par les usages attendus (fréquentation, vitesse, diversité des usagers, fonctions urbaines) plutôt que par les seules contraintes d'emprise ou de coût. Un aménagement en voie verte doit évoluer vers des aménagements piétons/cycles distincts lorsque le trafic se densifie.

Les voies vertes sont définies par le Code de la route comme des routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et, sous certaines conditions, des cavaliers. Elles constituent des aménagements particulièrement adaptés aux espaces naturels, aux berges, aux anciennes emprises ferroviaires ou aux liaisons interurbaines.

En milieu urbain dense, certaines collectivités utilisent cependant le statut de voie verte pour aménager des espaces partagés entre piétons et cyclistes, notamment lorsque l'emprise disponible est jugée insuffisante pour créer des cheminements distincts.

Cette solution présente des limites importantes en matière de confort, de sécurité, d'accessibilité et de lisibilité des usages.

### Arguments :

1. Les besoins des piétons et des cyclistes sont différents : les piétons se déplacent lentement, peuvent s'arrêter, changer de direction ou être accompagnés d'enfants ou d'animaux de compagnie. Les cyclistes recherchent davantage de continuité et des vitesses de déplacement plus élevées. Lorsque les flux deviennent importants, ces usages sont difficilement compatibles dans un même espace. La qualité d'un aménagement dépend de son contexte
2. Préserver le confort des personnes les plus vulnérables : les personnes âgées, les jeunes enfants, les personnes déficientes visuelles ou les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir utiliser l'espace public sans craindre la proximité de cyclistes circulant à une vitesse significativement supérieure. La lisibilité des espaces est un élément essentiel de l'accessibilité universelle.
3. Une redistribution de l'espace est souvent préférable : lorsque l'emprise disponible est contrainte, 2P2R considère qu'il convient d'étudier en priorité une réduction de la place consacrée aux véhicules motorisés afin de créer des cheminements distincts pour les piétons et les cyclistes. La voie verte ne doit pas devenir la solution par défaut.
4. Favoriser des réseaux cyclables performants : les axes structurants du réseau cyclable doivent permettre des déplacements continus, confortables et lisibles. Des espaces fortement partagés limitent les vitesses pratiquées, augmentent les conflits d'usage et réduisent l'attractivité du vélo pour les déplacements du quotidien.

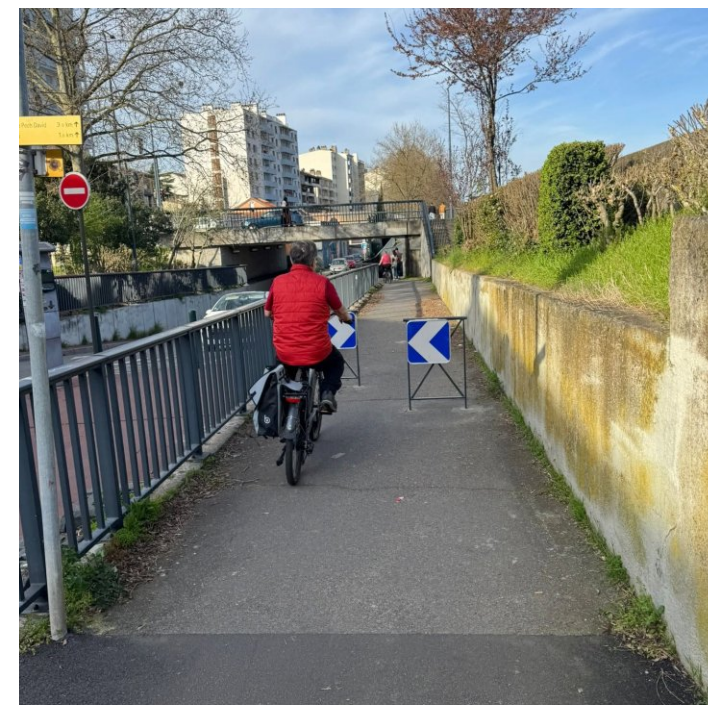
## Les dispositifs anti-accès (chicanes, barrières, ...)

**2P2R est défavorable à l'installation de ces dispositifs sur les itinéraires destinés aux mobilités actives.**

**L'association considère qu'ils pénalisent principalement les usagers qu'ils sont censés protéger, tout en n'empêchant qu'imparfaitement l'accès des véhicules motorisés non autorisés. Lorsque la protection d'un itinéraire contre les intrusions motorisées est nécessaire, 2P2R recommande de privilégier :**

- 1.** des accès conçus dès l'origine pour rendre impossible l'entrée des voitures sans gêner les cycles ;
- 2.** des bornes ou potelets implantés conformément aux recommandations techniques, lorsqu'ils sont indispensables ;
- 3.** des dispositifs garantissant le passage des vélos adaptés, des fauteuils roulants et des poussettes ;
- 4.** des mesures de contrôle ou de verbalisation lorsque les intrusions résultent principalement de comportements infractionnels.

Ces dispositifs constitués de barrières ou d'obstacles implantés en travers d'une piste cyclable, d'une voie verte ou d'un cheminement partagé sont généralement destinés à empêcher l'accès des véhicules motorisés, notamment des voitures et principalement des deux-roues motorisés. Si leur objectif est de protéger les usagers des mobilités actives, leur efficacité est souvent limitée et elles peuvent constituer elles-mêmes un obstacle à la circulation des usagers autorisés.



Des chicanes au milieu d'un aménagement pénalisent principalement les usagers qu'elles sont censés protéger.

## Les dispositifs anti-accès (chicanes, barrières, ...)

### Arguments :

1. Un obstacle pour de nombreux usagers : les chicanes compliquent ou empêchent le passage : des vélos cargos, des vélos allongés, des tandems, des vélos avec remorque, des vélos adaptés aux personnes en situation de handicap, des fauteuils roulants, des poussettes larges, des aides à la mobilité. Ces usages sont pourtant appelés à se développer et doivent être pleinement pris en compte dans la conception des infrastructures.
2. Une efficacité limitée contre les intrusions motorisées : dans de nombreux cas, les scooters ou motos parviennent malgré tout à franchir les chicanes. Le dispositif atteint alors difficilement son objectif tout en pénalisant fortement les usagers autorisés.
3. Un risque pour la sécurité : les chicanes imposent des manœuvres parfois délicates, notamment : de nuit, par mauvais temps, pour les personnes utilisant des vélos de grandes dimensions. Elles peuvent provoquer des chutes, des collisions
4. Une rupture dans la continuité des itinéraires : les infrastructures cyclables doivent offrir des déplacements continus, fluides et accessibles. Les chicanes créent des ralentissements inutiles et réduisent le confort des déplacements quotidiens.
5. Une accessibilité incompatible avec les principes de conception universelle : les politiques de mobilité doivent permettre à chacun de se déplacer de manière autonome. Les obstacles physiques permanents sont difficilement compatibles avec cet objectif.

**La présence de chicanes ne doit jamais constituer une réponse de facilité à un problème de circulation motorisée. Avant d'installer un obstacle, il convient de s'interroger sur les causes des intrusions et d'étudier des solutions plus adaptées. Tout dispositif limitant les accès doit être évalué au regard de son impact sur l'ensemble des usagers, en particulier les personnes les plus vulnérables et les utilisateurs de cycles de toutes dimensions.**



Ce type de dispositif empêche le passage des vélos cargo ou vélos adaptés.

## Stationnement vélos (en surface et dans les parkings souterrains)

**2P2R soutient le développement d'une offre de stationnement vélo abondante, sécurisée, visible, accessible, adaptée à la diversité des usages. L'association considère que le stationnement vélo doit être implanté au plus près des destinations, sans porter atteinte aux cheminements piétons ni à l'accessibilité de l'espace public. Les équipements doivent permettre l'attache sécurisée de tous les types de vélos et être conçus en cohérence avec les recommandations techniques nationales.**

Le stationnement constitue un élément indispensable de la politique cyclable. La qualité, la localisation et la sécurité des équipements conditionnent fortement l'usage quotidien du vélo.

Les besoins sont multiples : stationnement de courte durée à proximité des commerces et des équipements publics, stationnement de longue durée près des gares, des aéroports, des pôles d'échanges, des lieux de travail ou des établissements d'enseignement, ainsi que stationnement résidentiel.

Le développement du vélo, notamment des vélos à assistance électrique et des vélos cargos, renforce les exigences en matière de sécurité et d'adaptation des équipements.



Les supports de type arceau constituent aujourd'hui la solution de référence pour l'espace public.

1. Choisir des supports adaptés : 2P2R est défavorable aux supports qui ne permettent d'attacher qu'une roue, qui maintiennent uniquement la roue avant ou dont la conception rend difficile l'attache d'un antivol en U. Les supports de type arceau constituent aujourd'hui la solution de référence pour l'espace public.
2. Ne pas sacrifier les trottoirs : l'implantation de stationnements vélos ne doit jamais conduire à réduire les cheminements accessibles des piétons ni à créer d'obstacles pour les personnes à mobilité réduite. Lorsque l'espace est contraint, 2P2R privilégie l'utilisation du stationnement automobile ou d'autres espaces disponibles plutôt que l'emprise sur les cheminements piétons.
3. Éviter l'occupation par les deux-roues motorisés : les stationnements vélos doivent être clairement identifiés et contrôlés afin d'éviter leur occupation par des deux-roues motorisés. Parallèlement, 2P2R soutient le développement d'une offre de stationnement adaptée aux motos et scooters (clairement identifiée, elle-aussi, pour que les cyclistes évitent de s'y stationner) afin de limiter ces usages inappropriés.

## Stationnement vélos (en surface et dans les parkings souterrains)

### Arguments :

1. Un maillon essentiel de la chaîne de déplacement : un réseau cyclable performant ne suffit pas si les usagers ne trouvent pas un stationnement pratique et sécurisé à leur destination. Le stationnement est un facteur déterminant dans le choix d'utiliser le vélo au quotidien.
2. Lutter contre le vol : le risque de vol constitue l'un des principaux freins à la pratique du vélo. Des supports permettant d'attacher le cadre et au moins une roue, ainsi que des parkings sécurisés pour les stationnements de longue durée, contribuent à lever cet obstacle.
3. Accompagner l'évolution des usages : le développement des vélos cargos, des vélos adaptés, des vélos allongés et des remorques nécessite des équipements offrant des dimensions et des espaces de manœuvre suffisants. Les modèles de supports doivent être compatibles avec cette diversité d'usages.
4. Renforcer l'intermodalité : les parkings vélos sécurisés situés à proximité des gares, aéroports, stations de métro, arrêts de tramway ou de bus à haut niveau de service facilitent les déplacements combinant plusieurs modes de transport.
5. Valoriser les emplacements libérés par la réglementation : La suppression des places de stationnement situées dans les cinq mètres en amont des passages piétons, imposée par la réglementation pour améliorer la visibilité entre piétons et automobilistes, constitue une opportunité privilégiée pour installer des stationnements vélos, de la végétation ou d'autres aménagements favorisant la qualité de l'espace public.
6. Réduire les stationnements sauvages sur les mâts de panneaux de signalisation ou sur les barrières sur le trottoir qui rétrécissent la largeur des cheminements des piétons.

### Conditions de mise en œuvre :

2P2R recommande que les stationnements vélos soient :

1. Implantés au plus près des destinations (commerces, équipements publics, écoles, services, gares...) ;
2. Répartis de manière homogène sur le territoire ;
3. Installés sans jamais conduire à la réduction des cheminements piétons ;
4. Annoncés et fléchés lorsqu'ils sont implantés en sous-sol ou dans un bâtiment ;
5. Visibles, bien éclairés et facilement accessibles ;
6. Permettent l'attache du cadre et d'au moins une roue ;
7. Compatibles avec les vélos cargos, les vélos adaptés et les remorques ;
8. Entretien régulière.

## Ralentisseurs et aménagements cyclables

À l'exception des bandes rugueuses, 2P2R est défavorable à l'implantation de ralentisseurs sur les aménagements exclusivement destinés aux cyclistes. L'association considère qu'une infrastructure cyclable doit offrir un cheminement continu, confortable et sûr. Les dispositifs destinés à ralentir les véhicules motorisés ne doivent pas pénaliser les mobilités actives. Lorsque des ralentisseurs sont nécessaires sur la chaussée, leur conception doit permettre aux cyclistes de les franchir dans de bonnes conditions de sécurité et de confort.

### Arguments :

1. Préserver le confort de déplacement : le vélo est un mode de déplacement efficace lorsqu'il offre un roulement fluide. Les irrégularités répétées dégradent le confort, augmentent la fatigue et réduisent l'attractivité du vélo pour les déplacements quotidiens.
2. Garantir la sécurité : les ralentisseurs peuvent entraîner : une perte d'adhérence par temps humide (particulièrement pour les coussins berlinois en plastique) ; un déséquilibre ; une chute, notamment pour les personnes âgées ou les enfants ; des difficultés pour les vélos cargos, les remorques ou les vélos adaptés. Le risque est accru lorsque le dispositif n'est pas signalé ou mal entretenu.
3. Préserver les vélos et leur chargement : les chocs répétés accélèrent l'usure des vélos et peuvent endommager les chargements transportés, en particulier sur les vélos cargos utilisés par les familles ou les professionnels.
4. Ralentir les véhicules motorisés sans pénaliser les cyclistes : les objectifs d'apaisement de la circulation peuvent être atteints par des aménagements qui ciblent les véhicules motorisés sans créer d'obstacles sur les itinéraires cyclables. La conception de l'espace public doit rechercher cet équilibre.

5. Une réponse à une situation qui ne doit pas conduire à inverser les responsabilités : Les difficultés créées par la circulation motorisée ne doivent pas être résolues en dégradant les conditions de déplacement des mobilités actives. Lorsqu'un conflit apparaît, la priorité doit être donnée à la correction de l'aménagement à l'origine du risque plutôt qu'à l'ajout de contraintes pour les usagers les plus vulnérables.

Les ralentisseurs (dos d'âne, plateaux surélevés, coussins lyonnais et berlinois, ou autres dispositifs similaires) sont destinés à réduire la vitesse des véhicules motorisés. Il arrive toutefois que certains de ces dispositifs soient implantés sur des aménagements cyclables ou que les pistes cyclables traversent des ralentisseurs conçus pour la chaussée. Si l'objectif est d'améliorer la sécurité routière, ces aménagements peuvent dégrader le confort des déplacements à vélo et créer des risques, notamment pour certains usagers.

→ Les difficultés créées par la circulation motorisée ne doivent pas être résolues en dégradant les conditions de déplacement des mobilités actives. Lorsqu'un conflit apparaît, la priorité doit être donnée à la correction de l'aménagement à l'origine du risque plutôt qu'à l'ajout de contraintes pour les usagers les plus vulnérables.

→ Lorsque le ralentisseur est inconfortable ou difficile à franchir, de nombreux cyclistes ont tendance à le contourner. Cette réaction, fréquemment observée sur le terrain, peut conduire à des conflits avec les piétons ou les véhicules motorisés et rendre l'aménagement contre-productif au regard de son objectif initial de sécurité.

## Application de l'article L.228-2 du Code de l'environnement lors des travaux de voirie

**2P2R demande le respect systématique de l'article L.228-2 du Code de l'environnement lors de toute création ou requalification de voirie. L'association considère que chaque opération constitue une opportunité de compléter un réseau cyclable cohérent, continu, confortable et sécurisé. Le choix de l'aménagement doit être guidé par les caractéristiques de la voie, les niveaux de circulation et les besoins des usagers, et non par la seule recherche de la solution la moins coûteuse ou la plus simple à mettre en œuvre. Les positions de 2P2R relatives aux aménagements CVCB et voies vertes sont précisées dans les chapitres correspondants du présent référentiel.**

### Arguments :

1. Respecter une obligation légale : l'aménagement d'itinéraires cyclables lors des travaux de voirie ne relève pas d'un choix politique ponctuel mais d'une obligation inscrite dans le Code de l'environnement. Le respect de cette disposition contribue au développement progressif d'un réseau cyclable continu.
2. Profiter des travaux pour améliorer durablement l'espace public : les opérations de requalification constituent des occasions privilégiées pour redistribuer l'espace public au bénéfice des mobilités actives. Reporter ces aménagements à une opération ultérieure entraîne souvent un surcoût et retarde le développement du réseau.
3. Construire un réseau cohérent : chaque opération de voirie doit être pensée comme un maillon d'un réseau cyclable continu. La juxtaposition de solutions hétérogènes ou de discontinuités réduit fortement l'efficacité des infrastructures.

L'article L.228-2 du Code de l'environnement impose que, lors de la réalisation ou de la rénovation des voies urbaines, des itinéraires cyclables soient aménagés, selon les besoins et contraintes de la circulation.

Cette obligation traduit la volonté du législateur de profiter des travaux de voirie pour développer progressivement un réseau cyclable continu et sécurisé, sans attendre des opérations spécifiquement dédiées au vélo.

L'article L.228-2 cadre les types d'aménagement. Selon les caractéristiques de la voie, plusieurs solutions peuvent être pertinentes : piste cyclable, bande cyclable, voie verte lorsque le contexte le justifie ; zone de rencontre ; couloirs de bus en site propre ouvert aux cyclistes lorsque les conditions le permettent. Il exclut notamment les CVCB (Chaussées à Voie Centrale Banalisée) Le choix doit répondre à un objectif de sécurité, de continuité et de confort.

**Le respect de l'article L.228-2 ne consiste pas uniquement à prévoir un aménagement cyclable, mais à choisir une solution réellement adaptée au contexte. Un aménagement minimal ou peu fonctionnel peut satisfaire formellement à l'obligation tout en ne répondant pas aux objectifs de sécurité, de confort et d'attractivité du vélo. 2P2R veille donc à apprécier la qualité des aménagements au regard de leur usage réel et non de leur seule conformité réglementaire.**

## Chaussée à Voie Centrale Banalisée

2P2R considère que la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB ou « chaucidou ») constitue un aménagement pouvant répondre à certaines situations, mais qu'elle offre généralement un niveau de service inférieur aux autres solutions en milieu urbain dense. L'association estime que le recours à une CVCB doit rester exceptionnel et intervenir uniquement après avoir étudié l'ensemble des autres possibilités d'aménagement (y compris la mise en sens unique).

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), anciennement appelée « chaucidou », est un aménagement de voirie constitué d'une voie centrale bidirectionnelle destinée aux véhicules motorisés, encadrée de deux bandes de rive latérales réservées à la circulation des cyclistes. Lorsque deux véhicules motorisés se croisent, ils sont amenés à empiéter ponctuellement sur les bandes de rive après s'être assurés de l'absence de cyclistes.

Initialement développée pour les routes départementales à faible trafic, la CVCB s'est progressivement diffusée en milieu urbain.

Ces dernières années, le recours aux CVCB s'est développé, notamment dans les opérations de requalification de rues existantes où les contraintes d'emprise compliquent la création de pistes ou de bandes cyclables tout en conservant le stationnement ou la circulation à double sens.

### Arguments :

En milieu urbain dense, les CVCB présentent plusieurs limites :

1. Non adaptée aux configurations de chaussée sans visibilité : lorsque le marquage de la CVCB n'est pas interrompu dans les virages et profils de chaussée bombés sans visibilité cela représente un risque pour les automobilistes arrivant face à face sur la même voie et les cyclistes ou piétons se trouvant alors sur les rives à côté.
2. Occupation possible des bandes latérales (sauf contre-indication spécifique le stationnement y est permis) ;
3. Rupture de continuité causée par le rabattement des véhicules motorisés sur la rive en cas de congestion ou à l'approche des intersections ;
4. Compréhension parfois difficile du fonctionnement par les automobilistes ;
5. Faible lisibilité pour les usagers occasionnels ;
6. Inconfort pour les cyclistes les moins expérimentés.
7. Ces limites réduisent leur attractivité pour les publics que les politiques cyclables cherchent précisément à convaincre (enfants, personnes âgées, cyclistes débutants).

**La CVCB ne devrait être retenue qu'en l'absence de solution offrant un meilleur niveau de service.**

## Chaussée à Voie Centrale Banalisée

### Conditions de mise en œuvre :

Avant de retenir une CVCB, 2P2R considère qu'il convient d'étudier :

- la réduction de la largeur des voies automobiles ;
- la suppression ou la réorganisation du stationnement ;
- la mise à sens unique de la rue ;
- la création d'une piste ou d'une bande cyclable ;
- la transformation en zone de rencontre lorsque cela est pertinent.



Photographie d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée.

## Réseau Express Vélo

**2P2R soutient le développement de Réseaux Express Vélo continus, lisibles, confortables et sécurisés.**

**L'association considère que le REV doit constituer la colonne vertébrale du réseau cyclable. Il doit être complété par un réseau secondaire permettant de desservir les quartiers et les destinations locales. Le niveau de qualité du REV doit être élevé et homogène sur l'ensemble de son parcours. Les compromis dégradant fortement le confort ou la sécurité doivent rester exceptionnels.**

Le Réseau Express Vélo (REV) est un réseau structurant d'itinéraires cyclables maillant le territoire. À l'image d'un réseau ferroviaire ou d'un réseau de métro, il constitue l'ossature des déplacements à vélo. Son objectif est de permettre des trajets rapides, directs, confortables et sûrs sur des distances de plusieurs kilomètres, afin de rendre le vélo compétitif face à la voiture pour les déplacements du quotidien, notamment intercommunaux.

Un REV ne se résume pas à une succession de pistes cyclables : il repose sur un niveau de qualité homogène, une continuité des itinéraires, une sécurité des déplacements, une excellente lisibilité pour les usagers.

### Arguments :

1. Offrir une alternative crédible à la voiture : pour convaincre de nouveaux usagers, le vélo doit permettre des déplacements rapides, directs et fiables. Un REV performant réduit les temps de parcours et améliore la compétitivité du vélo pour les déplacements quotidiens, notamment intercommunaux. Il facilite le report modal et contribue à réduire la congestion routière.
2. Massifier la pratique du vélo : les aménagements isolés permettent de sécuriser quelques secteurs. Un réseau structurant permet un changement d'échelle. C'est la continuité du réseau qui permet à un plus grand nombre d'usagers de prendre le vélo pour leurs déplacements quotidiens.
3. Un investissement rentable pour la collectivité. Le développement du vélo génère de nombreux bénéfices :
  - diminution des dépenses de santé grâce à l'activité physique ;
  - réduction de la pollution atmosphérique et sonore ;
  - diminution de la congestion routière ;
  - moindre usure des infrastructures ;
  - amélioration de l'attractivité des territoires.
 Le coût d'un REV reste par ailleurs très inférieur à celui des grandes infrastructures routières ou de transport collectif lourd
4. Une infrastructure favorable à la transition écologique. Le REV facilite le report modal vers un mode de déplacement peu émetteur de gaz à effet de serre. Il constitue un levier important pour atteindre les objectifs de réduction des émissions, tout en limitant la consommation d'espace et les nuisances liées au trafic motorisé.
5. Une infrastructure au service de l'inclusion : le vélo est un mode de déplacement économique. Un REV permet à davantage de personnes — jeunes, étudiants, ménages modestes, personnes ne possédant pas de voiture — d'accéder facilement aux emplois, aux établissements scolaires, aux commerces et aux services. Il participe ainsi à réduire les inégalités de mobilité.

## Réseau Express Vélo

### Conditions de mise en œuvre :

Le Réseau Express Vélo doit respecter certains principes :

- continuité des itinéraires, sans interruption ni discontinuité
- priorité donnée principalement aux cyclistes aux intersections ;
- largeur adaptée aux flux actuels et futurs, permettant les dépassements aisés ;
- séparation avec les autres modes de déplacement (véhicules motorisés, piétons) ;
- revêtement roulant, régulier et bien entretenu ;
- traitement homogène des intersections ;
- jalonnement continu et facilement compréhensible ;
- entretien et maintenance réguliers, y compris le balayage, l'égouttage et la réparation rapide des dégradations.

Les aménagements doivent respecter les recommandations du « guide des recommandations pour les aménagements cyclables de l'agglomération toulousaine » de Tisséo.

À consulter à l'adresse : [https://drive.google.com/file/d/1eSpWp89SnKPH\\_iYs7k9DjhX9MK5S30Ig/view?usp=share\\_link](https://drive.google.com/file/d/1eSpWp89SnKPH_iYs7k9DjhX9MK5S30Ig/view?usp=share_link)

### Les lignes du projet Réseau Express Vélo

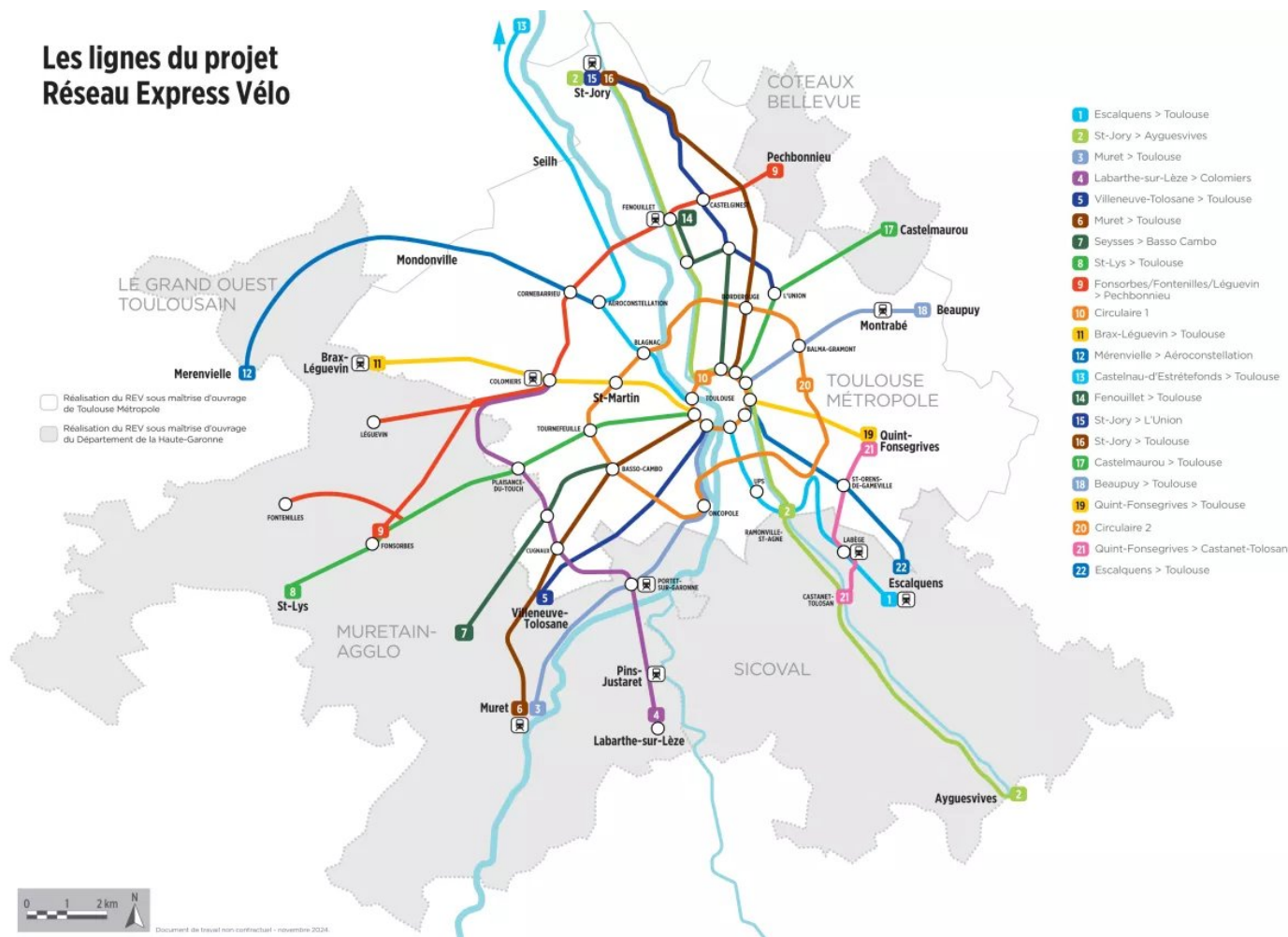


Schéma des lignes du REV. Source : Tisséo.

## Obstacles sur les trottoirs

**2P2R demande que les trottoirs demeurent des espaces de circulation continus, accessibles et dégagés. Les autres usages doivent être organisés de manière à préserver en permanence les déplacements des piétons. Lorsque l'espace disponible est insuffisant pour garantir un cheminement piéton de qualité, 2P2R privilégie la réaffectation de places de stationnement ou d'autres emprises de chaussée à l'implantation des équipements urbains, plutôt que leur installation sur les trottoirs. L'espace public doit être réparti en fonction des usages et de l'intérêt général, en donnant la priorité aux déplacements des usagers les plus vulnérables.**

### Arguments :

1. Faire du trottoir un véritable espace de déplacement : La qualité des trottoirs est un facteur déterminant du choix de se déplacer à pied. Un cheminement confortable, lisible et sans obstacle favorise la marche pour les déplacements du quotidien, contribuant à la santé publique, à la réduction de l'usage de la voiture et à l'animation de l'espace public.
2. Garantir l'accessibilité universelle : le trottoir doit pouvoir être utilisé par tout le monde : personnes en fauteuil roulant, personnes déficientes visuelles, personnes âgées, enfants, parents avec poussette ou usagers transportant des charges. Les obstacles réduisent cette accessibilité et peuvent contraindre certains usagers à descendre sur la chaussée, créant une situation de danger.
3. Permettre l'autonomie des personnes les plus vulnérables : la présence d'obstacles sur les trottoirs ne constitue pas seulement une gêne : elle peut priver certaines personnes de leur autonomie. Pour une personne en fauteuil roulant, une personne déficiente visuelle ou un parent avec une poussette, un obstacle peut rendre un itinéraire impraticable ou imposer un détour. Garantir des trottoirs dégagés est donc une condition essentielle de l'inclusion et de l'égalité d'accès à l'espace public.

Le trottoir est un espace prioritairement destiné aux déplacements des piétons. Il doit permettre à chacun de circuler de manière autonome, confortable et sécurisée, quelles que soient ses capacités physiques.

Or, de nombreux trottoirs sont encombrés par des équipements ou des objets divers : armoires techniques, poteaux, conteneurs à déchets, mobilier urbain, terrasses, supports vélos, bornes de recharge pour véhicules électriques, dispositifs publicitaires ou encore véhicules en stationnement illicite.



## Obstacles sur les trottoirs



### Conditions de mise en œuvre :

2P2R recommande que :

- les cheminements piétons respectent les recommandations du CEREMA, a minima les largeurs réglementaires (1,4m min libre de tout obstacle) ;
- Lorsque l'espace est contraint, que le stationnement motorisé soit réaffecté à l'implantation d'équipements urbains plutôt que de réduire la largeur utile des trottoirs.
- les projets d'implantation d'équipement fassent l'objet d'une vérification de leur impact sur l'accessibilité avant leur réalisation.

## Pose de potelets pour protéger les aménagements cyclables et trottoirs

2P2R considère que les potelets ne doivent pas constituer une réponse systématique aux problèmes de stationnement illicite. L'association privilégie en premier lieu une conception et une gestion de l'espace public limitant naturellement les possibilités de stationnement gênant (aménagements, végétalisation, réorganisation de l'espace, contrôle et verbalisation). Lorsque leur implantation est nécessaire pour protéger un aménagement ou garantir la sécurité des usagers, les potelets doivent être limités au strict nécessaire, implantés avec soin et choisis de manière à minimiser les risques pour les piétons et les cyclistes.

Contexte : les potelets sont fréquemment utilisés pour empêcher le stationnement illicite des véhicules motorisés sur les trottoirs, les pistes cyclables ou les espaces végétalisés. Ils permettent de protéger les cheminements des piétons et des cyclistes ainsi que les aménagements réalisés sur l'espace public.

Toutefois, leur multiplication peut également créer de nouveaux obstacles, réduire la largeur utile des cheminements et générer des risques de collision, notamment pour les cyclistes, les personnes déficientes visuelles et les personnes à mobilité réduite.

L'enjeu est donc de trouver un équilibre entre la protection des aménagements et le maintien d'un espace public accessible, lisible et confortable.

### Conditions de mise en œuvre :

2P2R recommande que les potelets :

1. Soient installés uniquement lorsque d'autres solutions ne permettent pas de résoudre durablement le problème de stationnement. Le recours aux potelets traduit parfois une conception insuffisamment robuste de l'espace public.
2. Avant d'ajouter des obstacles, il convient d'étudier des solutions permettant d'empêcher naturellement le stationnement gênant : avancées/hauteur de trottoir, plantations, mobilier urbain ou modification de la géométrie de la voirie. Les potelets ne devraient intervenir qu'en dernier ressort lorsque ces solutions ne suffisent pas.
3. Respectent les recommandations d'accessibilité et laissent une largeur de passage suffisante pour les piétons, les fauteuils roulants, les poussettes et les vélos adaptés ;
4. Ne réduisent pas les rayons de giration ou les possibilités d'insertion des cyclistes aux intersections ;
5. Soient implantés en dehors des trajectoires naturelles des cyclistes ;
6. Soient visibles de jour comme de nuit grâce à un contraste visuel et à des dispositifs rétroréfléchissants
7. Fassent l'objet d'un entretien régulier.

## Pose de potelets pour protéger les aménagements cyclables et trottoirs



1. Éviter de créer un nouvel obstacle : un dispositif destiné à protéger un aménagement ne doit pas devenir un obstacle pour les usagers qu'il est censé protéger. Les intersections constituent les zones où les cyclistes effectuent leurs changements de direction. Des potelets implantés dans les courbes de giration ou au droit des insertions peuvent rendre certaines manœuvres difficiles, voire impossibles, notamment pour les vélos cargos, les tandems ou les remorques. Les potelets ne doivent pas non plus gêner les autres usagers peu mobiles comme les fauteuils roulants ou les poussettes. Leur implantation doit être étudiée à partir des trajectoires réellement empruntées.
2. Garantir leur détectabilité : pour les personnes déficientes visuelles, les potelets doivent présenter des conditions de hauteur et un contraste suffisant avec leur environnement. Pour les cyclistes, ils doivent être facilement perceptibles, y compris de nuit ou par faible luminosité.
3. Privilégier des équipements les moins traumatisants : 2P2R recommande de privilégier des potelets à mémoire de forme capables d'absorber un choc plutôt que des dispositifs rigides. En cas de perte d'équilibre ou de collision, notamment en descente ou sur chaussée humide, ces équipements limitent la gravité des blessures.

## Double sens cyclable

**2P2R demande la généralisation effective des doubles-sens cyclables dans toutes les rues situées en zone 30 ou en zone de rencontre, conformément à la réglementation.**

**L'association considère que les exceptions doivent rester rares et être dûment justifiées par une analyse objective des risques. Elles ne peuvent résulter de la seule volonté de préserver le stationnement ou de maintenir les habitudes de circulation automobile.**

### Arguments :

1. Respecter la réglementation : le double-sens cyclable constitue le régime de droit commun dans les zones 30 et les zones de rencontre. Une rue à sens unique située dans une zone 30 ne devrait donc pas être dépourvue de DSC, sauf justification explicite liée à la sécurité.
2. Améliorer la perméabilité du réseau cyclable : le DSC réduit les détours imposés aux cyclistes et rend les itinéraires plus directs. Il améliore la continuité et l'efficacité du réseau et renforce l'attractivité du vélo pour les déplacements du quotidien.
3. Réduire les comportements de contournement : en l'absence de double-sens cyclable, certains cyclistes choisissent d'emprunter malgré tout la rue à contresens ou utilisent les trottoirs pour éviter un détour important. La création d'un DSC permet de légaliser et de sécuriser une pratique souvent déjà observée.
4. Apaiser la circulation : le croisement occasionnel entre un véhicule motorisé et un cycliste contribue à maintenir des vitesses modérées et rappelle aux automobilistes que la rue est un espace partagé. Le double-sens cyclable participe ainsi à la cohérence des zones apaisées.
5. Un niveau de sécurité reconnu : les retours d'expérience en France et à l'étranger montrent que les doubles-sens cyclables correctement aménagés ne présentent pas un niveau d'accidentalité supérieur aux rues à sens unique sans DSC. Leur fonctionnement est aujourd'hui bien connu et largement documenté.

Source CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/doubles-sens-cyclables-paris-evaluation-concluante>

Le double-sens cyclable permet aux cyclistes de circuler dans les deux sens dans une rue à sens unique pour les véhicules motorisés.

Depuis le décret du 30 juillet 2008, le double-sens cyclable est la règle dans les zones de rencontre et, depuis le décret du 2 juillet 2015, dans les zones 30, sauf si l'autorité investie du pouvoir de police prend une décision motivée pour des raisons de sécurité.

L'objectif est de faciliter les déplacements à vélo en évitant les détours, tout en maintenant un niveau élevé de sécurité.



Double-sens cyclable à Vichy. Photographie Par Tabl-trai — Photographie personnelle, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=121902261>

## Double sens cyclable

### Conditions de mise en œuvre :

2P2R recommande que :

- les doubles-sens cyclables soient créés systématiquement dans les zones 30 et les zones de rencontre, sauf exception fondée sur des motifs de sécurité précis, circonstanciés et objectivement démontrés.
- la signalisation réglementaire soit complète dans les deux sens de circulation ;
- les conducteurs de véhicules motorisés soient clairement informés de la présence possible de cyclistes circulant en sens inverse ;
- la visibilité aux intersections soit garantie ;
- le stationnement soit organisé de manière à préserver les distances de visibilité ;
- les largeurs de chaussée soient analysées en tenant compte des usages réels et non des seules dimensions théoriques.

Les exceptions doivent être fondées sur des motifs de sécurité précis, circonstanciés et objectivement démontrés.

L'absence de DSC ne peut être justifiée par des considérations de confort de circulation automobile ou par le maintien du stationnement. Toute dérogation doit reposer sur une analyse démontrant que le double-sens créerait un risque réel pour les usagers. Le stationnement ne constitue pas, à lui seul, un obstacle. Lorsque des difficultés apparaissent, il convient d'étudier prioritairement des adaptations du stationnement, de la largeur de chaussée ou du plan de circulation avant de renoncer au DSC.

Dans un arrêt du 24 octobre 2014, la Cour administrative d'appel de Marseille rappelle que :

- le double-sens cyclable est la règle en zone 30 ;
- le maire ne peut y déroger que pour des raisons de sécurité dûment justifiées ;
- des arguments tels que la présence de commerces, de stationnement, de lignes de bus ou de parkings ne suffisent pas, à eux seuls, à justifier l'absence de DSC, s'il est possible de réaliser un aménagement adapté.

La Cour a ainsi annulé la décision du maire de Perpignan pour plusieurs rues et lui a enjoint de mettre en place les doubles-sens cyclables, sauf à démontrer un véritable motif de sécurité.

En 2016, la même Cour est même allée plus loin en prononçant une astreinte de 200 € par jour de retard tant que la commune n'exécutait pas la décision concernant la rue Maréchal-Foch.

## Régimes de priorité aux intersections

**2P2R considère que le régime de priorité doit être cohérent avec la hiérarchie du réseau viaire et les objectifs de développement des mobilités actives.**

**Sur les Réseaux Express Vélo et les itinéraires cyclables structurants, la priorité des cyclistes devrait constituer le principe. Toute perte de priorité devrait rester exceptionnelle et être justifiée par des contraintes particulières de sécurité ou de fonctionnement.**

**Quel que soit le régime retenu, la signalisation réglementaire doit être complète, cohérente, claire pour tous les usagers et conforme aux prescriptions de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière.**

les intersections constituent les principaux points de conflit entre les différents usagers de la voirie. Leur conception joue un rôle déterminant dans la sécurité, la lisibilité et la fluidité des déplacements.

Le régime de priorité retenu influence directement le niveau de service des itinéraires cyclables. Une succession d'arrêts ou de pertes de priorité peut fortement dégrader l'attractivité du vélo, en particulier sur les itinéraires structurants.

La réglementation française et l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière imposent par ailleurs des règles précises concernant la signalisation des priorités (STOP, Cédez-le-passage, priorité, marquages au sol, etc.), afin d'assurer une bonne compréhension par l'ensemble des usagers.

### Arguments :

1. Garantir la sécurité avec des règles compréhensibles : sur une intersection, les usagers doivent pouvoir identifier immédiatement qui est prioritaire, il ne doit y avoir aucune ambiguïté. Des régimes de priorité incohérents ou changeant fréquemment augmentent les risques d'erreur et donc d'accident. La lisibilité constitue un élément essentiel de la sécurité.
2. Donner une véritable priorité aux mobilités actives : lorsqu'une collectivité souhaite développer les déplacements à vélo, cette ambition doit également se traduire dans les règles de priorité. Un Réseau Express Vélo ne peut pleinement remplir son rôle si les cyclistes doivent systématiquement céder le passage aux rues secondaires.
3. Maintenir la continuité des itinéraires : la multiplication des arrêts et des pertes de priorité réduit fortement la qualité de service d'un itinéraire cyclable. Un réseau structurant doit permettre une progression fluide afin d'offrir un temps de parcours compétitif.
4. Respecter la réglementation : les panneaux de signalisation et les marquages au sol participent à la compréhension des intersections. Leur absence ou leur non-conformité peut créer une insécurité juridique et opérationnelle.

## Régimes de priorité aux intersections

→ Lisibilité pour tous les usagers : les conducteurs de véhicules motorisés doivent être clairement informés de la présence d'une traversée cyclable et du régime de priorité applicable. Les cyclistes doivent pouvoir identifier sans ambiguïté le régime de priorité et la continuité de leur itinéraire. La lisibilité de l'intersection est un élément aussi important que le régime de priorité lui-même.

→ Ne pas multiplier les changements de priorité : une alternance fréquente entre priorité et perte de priorité nuit à la compréhension du réseau. Le régime retenu devrait rester cohérent sur l'ensemble d'un itinéraire structurant.



Exemple de traversée cyclable au régime de priorité incomplet et peu compréhensible.

## Largeur minimale des trottoirs

**2P2R considère que les trottoirs doivent offrir un niveau de confort adapté aux usages qu'ils accueillent. L'association soutient l'objectif de trottoirs d'au moins 2,50 m de largeur utile sur les axes structurants, les rues commerçantes, les itinéraires scolaires et les secteurs fortement fréquentés. Lorsque cette largeur ne peut être atteinte, la priorité doit être donnée à une réorganisation de l'espace public afin de préserver des cheminements piétons confortables, notamment par une réduction de la place accordée à la circulation ou au stationnement des véhicules motorisés.**

### Arguments :

1. Favoriser la marche : la qualité des trottoirs constitue un facteur déterminant du choix de se déplacer à pied. Des trottoirs suffisamment larges rendent les déplacements plus agréables, favorisent la convivialité, les déplacements en groupe et les usages quotidiens.
2. Garantir l'accessibilité universelle : les trottoirs doivent permettre le déplacement autonome de toutes les personnes, y compris les personnes à mobilité réduite (c'est à dire les personnes présentant des difficultés de déplacement, aussi bien en raison d'incapacité temporaire ou définitive, que de situations ou de circonstances personnelles : enfants en bas âge, personnes âgées, femmes enceintes, personnes avec des poussettes, personnes chargées de bagages ou de courses, etc.). Une largeur insuffisante peut rendre certains itinéraires impraticables.
3. Accompagner la vie urbaine : le trottoir n'est pas seulement un espace de circulation. Il accueille également des usages de séjour, des vitrines, des terrasses, des arbres ou du mobilier urbain. Ces usages ne doivent toutefois jamais compromettre le cheminement piéton.

Le trottoir constitue l'infrastructure dédiée au déplacement à pied. Sa largeur conditionne directement le confort, l'accessibilité et l'attractivité de la marche. Un trottoir trop étroit limite les possibilités de croisement, contraint les personnes à mobilité réduite, complique les déplacements avec une poussette, un caddie, une valise ou toute forme d'encombrement et réduit les possibilités de végétalisation ou d'implantation de mobilier urbain.

Dans les projets d'aménagement, les contraintes d'emprise conduisent parfois à des trottoirs insuffisamment dimensionnés. Ces situations doivent conduire à repenser le partage de l'espace public plutôt qu'à considérer comme inévitable la réduction de l'espace piéton.

### Conditions de mise en œuvre :

2P2R recommande que :

1. Les projets d'aménagement de tous types (y compris création de couloirs de bus, d'aménagements cyclables) recherchent une largeur utile d'au moins 2,50 m sur les principaux cheminements piétons ;
2. La largeur minimale d'accessibilité de 1m40 libre de tout obstacle soit respectée en toute circonstance ;
3. Les obstacles soient implantés hors du cheminement principal ;
4. Lorsque l'emprise disponible est contrainte, la recherche d'un trottoir confortable doit conduire à interroger la place consacrée à la circulation et au stationnement des véhicules motorisés. Il convient d'étudier prioritairement :
  - la suppression de places de stationnement ;
  - la réduction de la largeur des voies automobiles ;
  - la mise en sens unique ;
  - la création d'une zone de rencontre ;
  - toute autre mesure permettant de diminuer le trafic motorisé et de restituer de l'espace aux piétons.
5. Les secteurs accueillant des écoles, des commerces, des équipements publics ou des pôles d'échanges doivent faire l'objet d'une attention particulière, car ils concentrent des flux piétons importants. L'étroitesse d'un trottoir ne doit pas être considérée comme une fatalité.

## Panneaux M12

**2P2R demande que la possibilité d'implanter un panneau M12 soit étudiée systématiquement lors de la création ou de la requalification d'un carrefour à feux. Lorsque les conditions de sécurité sont réunies, son implantation devrait devenir la règle.**

D'abord expérimental, le dispositif a été généralisé par la réglementation nationale en 2012. Le panneau M12 est désormais un élément du Code de la route et peut être implanté à l'initiative des autorités gestionnaires de voirie. Le panneau M12, également appelé « cédez-le-passage cycliste au feu », permet aux cyclistes, lorsqu'il est implanté sous un feu tricolore, de franchir le feu rouge dans une ou plusieurs directions indiquées par une flèche (tourner à droite, aller tout droit ou tourner à gauche), après avoir cédé le passage aux autres usagers bénéficiant de la priorité. Il ne confère en aucun cas une priorité aux cyclistes et ne les dispense pas de faire preuve de prudence.

### Arguments :

1. Fluidifier les déplacements à vélo : les cyclistes peuvent redémarrer plus facilement aux intersections, ce qui améliore la continuité des itinéraires et réduit les temps d'attente inutiles. Cette fluidité constitue un facteur important d'attractivité du vélo, notamment pour les déplacements du quotidien.
2. Améliorer la sécurité : dans certaines configurations, permettre aux cyclistes de franchir le feu après avoir cédé le passage réduit les situations où ils redémarrent simultanément avec les véhicules motorisés. Le M12 peut ainsi limiter certains conflits et situations dangereuses, notamment avec les véhicules tournant à droite (problème de l'angle mort) ou lors des redémarrages en groupe. Son implantation doit toutefois être précédée d'une analyse de sécurité propre à chaque carrefour.
3. Reconnaître les spécificités du vélo : le vélo présente des caractéristiques différentes de celles des véhicules motorisés : accélération plus faible, encombrement réduit, bonne visibilité. Le M12 adapte la réglementation à ces spécificités sans remettre en cause la priorité des autres usagers.
4. Encourager les mobilités actives : en améliorant le confort et la fluidité des déplacements, les panneaux M12 contribuent à rendre le vélo plus attractif. Ils participent ainsi au développement des mobilités actives.

**le M12 ne constitue ni un « feu vert permanent » ni une priorité accordée aux cyclistes. Son efficacité repose sur une bonne compréhension de son fonctionnement par l'ensemble des usagers. Les collectivités devraient accompagner leur déploiement par des campagnes d'information et de sensibilisation.**



Un panneau M12.

## Géométrie des courbes des aménagements cyclables

2P2R demande que la géométrie des aménagements cyclables soit conçue conformément aux recommandations du CEREMA, en tenant compte de la vitesse de circulation attendue, des usages et de la fréquentation. Les rayons de courbure ne doivent pas être définis uniquement en fonction des contraintes foncières ou du coût des travaux. Ils doivent permettre une circulation fluide, sécurisée, sans freinages inutiles ni manœuvres brusques. Lorsque des contraintes exceptionnelles conduisent à retenir une courbe présentant un niveau de risque supérieur à celui recommandé, le gestionnaire doit mettre en œuvre des mesures compensatoires : amélioration de la visibilité, élargissement local de la piste, mise en place d'une signalisation de danger adaptée (panneaux A1a / A1b) par exemple. Les angles inférieurs ou égaux à 90° sont incompatibles avec la pratique du vélo.

Le développement des aménagements cyclables conduit souvent à créer des infrastructures en réutilisant des voiries existantes ou en s'insérant dans un environnement urbain contraint. Cette démarche permet d'accélérer le déploiement du réseau cyclable, mais elle conduit parfois à concevoir des courbes très serrées ou des changements de direction brusques, dictés par les contraintes de l'existant plutôt que par les besoins réels des cyclistes. Cette logique peut dégrader la qualité de l'infrastructure, certains cyclistes pouvant même renoncer à l'utiliser.

La géométrie d'un aménagement cyclable ne peut être pensée comme celle d'un cheminement piéton. Les cyclistes circulent à des vitesses plus élevées, doivent maintenir leur équilibre et disposent de capacités de freinage et de changement de direction qui dépendent notamment du type de vélo, de la vitesse pratiquée, du revêtement et des conditions météorologiques. Des rayons de courbure insuffisants peuvent entraîner des ralentissements importants, des pertes d'équilibre, des sorties de trajectoire ou des conflits entre usagers, en particulier sur les pistes bidirectionnelles, les descentes ou les itinéraires structurants rapides.

### Arguments :

1. Garantir la sécurité des cyclistes : des rayons insuffisants augmentent le risque de chute et de collision, notamment par temps humide, en descente.
2. Préserver le confort de circulation : un itinéraire cyclable performant ne doit pas imposer de ralentissements injustifiés. Des courbes adaptées permettent une circulation plus fluide et contribuent à l'attractivité du vélo.

# Géométrie des courbes des aménagements cyclables

## Conditions de mise en œuvre :

1. Adapter la conception à la fonction de l'itinéraire : la vitesse pratiquée n'est pas la même sur une promenade, une voie verte ou un Réseau Express Vélo. Les caractéristiques géométriques doivent être cohérentes avec le niveau de service attendu.
2. Anticiper les nouveaux usages : le développement des vélos à assistance électrique, des vélos cargos et des vélos couchés conduit à des vitesses et des gabarits différents de ceux pris en compte il y a quelques décennies. Les aménagements doivent être conçus pour accueillir cette diversité d'usages.
3. Redistribuer l'espace public pour permettre une conception compatible avec la pratique. Il ne doit pas s'agir simplement de préserver une voie automobile, du stationnement ou insérer un parcours cyclable dans un aménagement existant sans le modifier.



Un rayon de courbure doit être appliqué aux aménagements cyclables.

## Vélorue

**2P2R est favorable au développement des vélorues lorsqu'elles sont mises en œuvre dans des conditions permettant d'assurer une circulation confortable et sécurisée des cyclistes conformément aux recommandations du CEREMA. L'association considère qu'une vélorue ne doit pas être utilisée comme une solution de substitution à un aménagement cyclable lorsque les caractéristiques de la voirie justifieraient une séparation des flux. Une vélorue constitue un véritable aménagement de circulation, et non un simple changement de signalisation.**

La vélorue est une rue dans laquelle les cyclistes constituent les usagers prioritaires de la chaussée. Les véhicules motorisés y sont autorisés, mais ils sont invités à ne pas dépasser les cyclistes et ils ne doivent compromettre ni leur sécurité ni leur confort. La vitesse y est généralement limitée à 30 km/h. Introduite dans le Code de la route en 2021, la vélorue constitue un outil permettant de renforcer un itinéraire cyclable sans avoir recours à un aménagement séparatif.

### Arguments :

1. Offrir un très bon niveau de service sans séparation physique : la vélorue permet d'offrir aux cyclistes un niveau de confort et de sécurité élevé sans recourir à un aménagement séparatif. Elle constitue une solution pertinente lorsque les caractéristiques de la rue permettent une circulation apaisée et un trafic motorisé très limité.
2. Constituer un maillon du réseau cyclable structurant : une vélorue n'est pas une rue isolée, elle doit s'intégrer à un réseau cyclable structurant et assurer la continuité des itinéraires principaux.
3. Rendre les déplacements à vélo confortables et accessibles à tous. Une vélorue bien conçue doit permettre à tous les publics de circuler confortablement (enfants, personnes âgées, cyclistes peu expérimentés, vélos cargos, dépassements entre cyclistes, circulation côte à côte). Ce n'est pas seulement une rue où "les vélos passent", mais une rue où ils circulent confortablement.
4. Réduire le trafic motorisé de transit : la création d'une vélorue conduit généralement à supprimer le trafic de transit automobile afin de ne conserver qu'un trafic de desserte locale. Elle bénéficie également aux piétons grâce à une réduction des vitesses pratiquées.
5. Mieux partager l'espace public : La vélorue traduit une nouvelle hiérarchie de la rue. Les véhicules motorisés restent autorisés mais la rue est conçue d'abord pour les déplacements à vélo. Elle constitue ainsi un outil de rééquilibrage de l'espace public.
6. Limiter les conflits grâce à une conception adaptée : bien conçue elle conduit naturellement les usagers à adopter le bon comportement, sans multiplier les prescriptions réglementaires.

# Vélorue

## Conditions de mise en œuvre :

- trafic motorisé limité à la desserte locale ;
- suppression du trafic de transit ;
- vitesse pratiquée réellement < 30 km/h ;
- intégration dans un réseau cyclable structurant ;
- trafic cycliste important (le CEREMA évoque un objectif d'au moins 500 cyclistes/jour et idéalement plus de vélos que de voitures) ;
- profil de chaussée adapté ;
- bonne qualité de roulement ;
- communication auprès des usagers lors de la mise en service.



Exemple de vélorue.

# Partage de l'espace

Partage de l'espace.....54

Interdiction des cycles dans les rues  
piétonnes.....56

Couloirs de bus autorisés aux cyclistes..57

Voies de bus en site propre interdites aux  
cyclistes.....58

Réseau Express Vélo  
dans les couloirs de bus.....59

Stationnement résident.....60

## Partage de l'espace

2P2R soutient une redistribution de l'espace public en faveur des mobilités actives, des transports collectifs et de la végétalisation, notamment par une réduction de l'espace consacré à la circulation et au stationnement des véhicules motorisés. L'association considère que le partage de l'espace doit être guidé par les usages, les besoins des usagers les plus vulnérables et les objectifs de transition écologique, plutôt que par le maintien des capacités de circulation automobile.

Pour guider cette redistribution, 2P2R défend le principe PICTA :

Piétons → Cycles → Transports collectifs → Automobile

Ce principe signifie que les besoins des modes les plus sobres, les plus inclusifs et les plus efficaces dans l'utilisation de l'espace public doivent être examinés en priorité lors de tout projet d'aménagement ou de réaménagement. L'automobile (circulation et stationnement) n'est pas exclue mais ses exigences passent après celles de tous les autres modes de déplacement.

L'espace public est une ressource limitée. Pendant plusieurs décennies, son aménagement a été largement orienté vers les besoins de la circulation et du stationnement des véhicules motorisés. Cette organisation a souvent conduit à réduire la place disponible pour les piétons, les cyclistes, la végétalisation et les espaces de vie.

Face aux enjeux actuels de sécurité routière, de santé publique, de transition écologique, d'adaptation au changement climatique et d'amélioration du cadre de vie, le partage de l'espace public doit aujourd'hui être rééquilibré afin de mieux répondre aux besoins de l'ensemble des usagers, en particulier des plus vulnérables.

### Arguments :

1. Un espace public plus équitable : les piétons, qui constituent les usagers les plus nombreux et les plus vulnérables, doivent disposer de cheminements continus, accessibles et confortables. Le partage de l'espace public doit corriger les déséquilibres hérités d'une période où la voiture constituait le mode de déplacement dominant.
2. Favoriser les mobilités actives : la qualité des aménagements piétons et cyclables constitue l'un des principaux leviers de développement de la marche et du vélo. Redistribuer l'espace public permet de rendre ces modes de déplacement plus attractifs, plus sûrs et plus accessibles à tous.
3. Optimiser l'espace public, un bien commun rare et coûteux : chaque mètre carré doit être affecté aux usages qui apportent le plus grand bénéfice collectif. Les modes actifs et les transports collectifs permettent de transporter davantage de personnes avec une emprise bien moindre que la voiture individuelle. Redistribuer l'espace public selon cette logique améliore l'efficacité globale du système de mobilité tout en répondant aux enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux.
4. Construire une ville plus agréable et plus résiliente : la redistribution de l'espace libéré permet également de développer la végétalisation, de lutter contre les îlots de chaleur, de favoriser l'infiltration des eaux pluviales et de créer des espaces de convivialité. Ces bénéfices profitent largement aux usagers des mobilités actives
5. Mettre la ville à hauteur d'enfant : une ville conçue d'abord pour les piétons et les cyclistes est plus sûre, plus accessible et plus agréable pour tous, en particulier pour les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

## Partage de l'espace



Exemple d'une zone de rencontre.

### Conditions de mise en œuvre :

2P2R recommande que tout projet d'aménagement analyse en priorité les possibilités de redistribution de l'espace public selon le principe PICTA. Par exemple :

→ lorsque du stationnement automobile est présent sur la chaussée alors que les trottoirs ne remplissent pas les exigences réglementaires (moins de 1m40) ou qu'il n'y a pas d'aménagement cyclable, 2P2R demande que le stationnement soit transféré vers des aménagements en faveur des piétons et/ou cycles

→ lorsque des voies de circulation automobile existent sans largeur minimale réglementaire possible pour les trottoirs, 2P2R demande que ces voies soient réaménagées en zone de rencontre avec végétalisation des chasse-roues/ mini-trottoirs existants et dispositifs ralentissant le trafic.

## Interdiction des cycles dans les rues piétonnes

L'enjeu de cette problématique est de trouver un équilibre entre la préservation de la qualité des espaces piétons et la continuité des itinéraires cyclables. 2P2R considère que la circulation des cyclistes dans les rues piétonnes doit être appréciée au cas par cas, en fonction de la fréquentation piétonne et des caractéristiques des lieux. L'association est favorable à l'instauration de restrictions de circulation des cycles dans les rues où la densité piétonne rend la cohabitation difficile, cela peut être sur certaines plages horaires correspondant aux périodes de forte affluence.

Ces restrictions ne sont acceptables que si elles s'accompagnent

→ d'un itinéraire cyclable alternatif direct, sécurisé, confortable et au moins équivalent en niveau de service ;

→ d'un jalonnement clair des itinéraires de substitution, dès les principales entrées de la zone concernée ;

→ d'une information claire et lisible sur les horaires de restriction lorsqu'ils existent ;

→ d'une offre importante de stationnement vélo aux principaux accès de la zone piétonne, permettant aux usagers cyclistes de terminer leur déplacement à pied.

Les rues piétonnes constituent des espaces de vie où la priorité est donnée aux déplacements à pied, à la convivialité, au commerce et à la qualité de l'espace public. Le Code de la route autorise par principe la circulation des cyclistes dans les aires piétonnes, à l'allure du pas et sans gêner les piétons (article R.110-2). Toutefois, dans le cadre de leur pouvoir de police de la circulation, les collectivités peuvent, par arrêté motivé, restreindre ou interdire cette circulation sur certaines voies ou à certaines périodes lorsque les conditions locales le justifient.

Dans des secteurs très fréquentés, notamment les centres historiques et commerçants, la cohabitation entre un flux piéton très dense et la circulation des cycles peut devenir difficile, voire générer un sentiment d'insécurité pour les piétons comme pour les cyclistes. Grâce à son pouvoir de police, la collectivité peut prendre un arrêté de circulation prévoyant une interdiction totale ou partielle de la circulation des cycles. C'est ce qui existe dans plusieurs centres-villes et qui fait débat.

### Arguments :

1. Donner la priorité aux piétons dans les espaces les plus fréquentés : les rues piétonnes ont vocation à offrir un espace confortable, sûr et apaisé aux personnes qui se déplacent à pied. Lorsque la fréquentation devient très importante, la circulation des vélos peut dégrader le confort de tous les usagers, y compris celui des cyclistes eux-mêmes.
2. Préserver l'attractivité du vélo : interdire la circulation des cyclistes sans proposer d'alternative conduit à créer des coupures dans le réseau cyclable et à allonger les trajets. Les restrictions doivent donc s'accompagner d'itinéraires de substitution offrant un niveau de service élevé.
3. Garantir un partage lisible de l'espace public : des règles simples, cohérentes et adaptées aux usages sont mieux comprises et mieux respectées. Une interdiction limitée aux périodes de forte fréquentation est souvent plus pertinente qu'une interdiction permanente lorsque la cohabitation est possible à certains moments de la journée.
4. Favoriser le respect de la réglementation : les mesures d'interdiction sont davantage respectées lorsqu'elles sont comprises et acceptées par les usagers. La qualité des itinéraires alternatifs, la lisibilité de l'information sur la restriction mise en place, la pertinence de l'offre de stationnement vélo associée constituent donc des conditions essentielles de leur efficacité.

## Couloirs de bus autorisés aux cyclistes

**2P2R est favorable à l'autorisation de circulation des cyclistes dans les couloirs réservés aux bus. Les conditions d'exploitation doivent favoriser une cohabitation sûre et confortable. Cela doit passer notamment par des règles de conduite des conducteurs adaptées (dépassement des cyclistes, vitesse, gestion des intersections, comportement aux arrêts...)**

**L'association considère que cette solution constitue un aménagement compatible avec l'article L.228-2 du Code de l'environnement, mais qu'elle ne doit pas être utilisée pour éviter la réalisation d'un aménagement cyclable dédié lorsque celui-ci est nécessaire.**

### Arguments :

1. Améliorer la sécurité et la continuité du réseau cyclable : les couloirs de bus permettent souvent d'offrir aux cyclistes un itinéraire direct, continu et lisible, évitant des reports sur des voies circulées par les automobiles.
2. Optimiser l'utilisation de l'espace public : les couloirs réservés aux bus disposent souvent d'une capacité disponible qui peut être mise à profit par les cyclistes sans que cela ne remette en cause leur efficacité.

Les couloirs réservés aux transports collectifs constituent souvent les itinéraires les plus directs et les plus lisibles en milieu urbain. Sur le périmètre Tisséo, tous les couloirs de bus ne sont pas ouverts à la circulation des cycles, mais que ceux qui le sont sont clairement signalés (panonceau vélo sous le panneau de couloir de bus et/ou pictogramme vélo répété au sol). Cette possibilité de circulation des cyclistes dans les couloirs de bus peut améliorer significativement la continuité du réseau cyclable, notamment lorsqu'il n'est pas possible de créer un aménagement dédié. Toutefois, la coexistence entre bus et vélos doit être conçue avec soin afin de garantir la sécurité et le confort des deux modes de déplacement. Les caractéristiques du site (largeur, fréquence des bus, vitesse pratiquée, visibilité, nombre d'arrêts) sont déterminantes.



Une voie de bus ouverte aux cyclistes.

## Voies de bus en site propre interdites aux cyclistes

2P2R demande l'examen de l'ouverture des voies de bus en site propre aux cyclistes. L'association considère que les difficultés techniques ne doivent pas constituer un obstacle au partage de ces infrastructures. Lorsque des équipements, tels que les feux commandés par les bus, ne permettent pas aujourd'hui le passage des cyclistes, 2P2R demande que des solutions techniques soient reconsidérées afin de rendre ces voies accessibles aux deux modes de transport. Les infrastructures doivent s'adapter aux usages et aux besoins, et non l'inverse.

Certaines voies réservées aux bus en site propre sont aujourd'hui interdites à la circulation des cyclistes. Cette situation peut créer des ruptures dans le réseau cyclable ou contraindre les cyclistes à emprunter des itinéraires dégradés.

Ces infrastructures disposent pourtant souvent d'un niveau de service élevé (séparation du trafic automobile, itinéraire direct, large et confortable, bonne lisibilité) qui pourrait bénéficier aux cyclistes, sous réserve que leur conception garantisse une cohabitation sûre avec les transports collectifs. L'enjeu est donc d'ouvrir ces infrastructures aux cyclistes, en adaptant les aménagements et les équipements d'exploitation lorsque cela est nécessaire.



Une voie de bus en site propre interdite aux cyclistes.

### Arguments :

1. Tirer pleinement parti des infrastructures existantes : les voies réservées aux bus représentent un investissement public important. Dès lors qu'elles sont mises en compatibilité avec une circulation sécurisée des cyclistes, leur ouverture permet d'optimiser l'utilisation de ces infrastructures sans créer de nouvelles emprises, tout en améliorant la continuité du réseau cyclable.

Une proposition d'expérimentation : 2P2R souhaite que soient expérimentés des dispositifs permettant une meilleure cohabitation entre bus et vélos sur certaines voies réservées aux transports collectifs. L'association propose notamment d'étudier un « chaucidou bus », consistant à matérialiser, au sein d'un couloir de bus suffisamment large, des bandes de rive indicatives destinées à guider la circulation des cyclistes tout en laissant au bus la possibilité d'utiliser l'ensemble de la largeur lorsque les conditions de circulation l'exigent. Une telle expérimentation devrait faire l'objet d'une évaluation portant sur la sécurité, le confort des usagers, la régularité des bus et l'acceptabilité par les différents utilisateurs.

## Réseau Express Vélo dans les couloirs de bus

2P2R considère que le partage d'une voie réservée aux bus avec un Réseau Express Vélo peut constituer ponctuellement une solution pertinente lorsqu'il permet d'offrir un niveau de service élevé aux deux modes. Un couloir de bus ne devrait être intégré au REV que s'il permet : une largeur suffisante pour une cohabitation confortable ; un dépassement sécurisé entre bus et vélos ; un traitement des arrêts excluant les conflits ; une bonne régularité des temps de parcours des cyclistes. Cette solution ne doit toutefois pas résulter de la seule volonté de préserver l'organisation existante, mais d'une analyse comparative démontrant qu'elle est préférable aux autres scénarios d'aménagement. Elle ne doit pas devenir une solution de facilité destinée à éviter des choix plus ambitieux.

### Condition de mise en oeuvre :

Ce dispositif nécessite une information sensibilisation des conducteurs de bus qui l'emprunte.

Le développement des Réseaux Express Vélo (REV) conduit parfois à rechercher des solutions dans des emprises déjà fortement contraintes. Il arrive que les collectivités souhaitent préserver les voies réservées aux transports collectifs, tandis que la suppression d'une voie de circulation automobile est écartée. Dans ce contexte, le partage d'une voie réservée aux bus avec les cyclistes peut être envisagé afin d'assurer la continuité du REV.

## Stationnement résident

**2P2R considère que le stationnement résidentiel constitue un levier important des politiques de mobilité. Son niveau de tarification et ses modalités d'attribution influencent directement le taux de motorisation des ménages et le choix des modes de déplacement.**

**Pour 2P2R, le stationnement résidentiel constitue également un levier de transformation de l'espace public. En régulant l'occupation de la voirie, il facilite la suppression progressive de places de stationnement permettant d'élargir les trottoirs, créer des aménagements cyclables, végétaliser les rues ou améliorer la sécurité des traversées piétonnes.**

À Toulouse, le stationnement résidentiel est un dispositif qui permet aux habitants des quartiers concernés de bénéficier de conditions de stationnement préférentielles sur la voirie, grâce à un abonnement annuel ou à une formule de tickets à tarif réduit. Son objectif est de faciliter le stationnement des riverains tout en limitant le stationnement de longue durée des automobilistes extérieurs au quartier et en favorisant une meilleure rotation des véhicules. Le dispositif distingue notamment les rues résidentielles, où le stationnement est autorisé toute la journée pour les abonnés, et les rues commerçantes ou certains axes structurants, où ce droit est limité à certaines plages horaires afin de préserver la rotation des places.

# Intermodalité

Gratuité des transports en commun.....62

Autopartage.....63

Emport des vélos dans les trains.....64

Les gares comme pôles d'intermodalité  
vélo.....65

Création de parkings / parkings relais..66

## Gratuité des transports en commun

**La gratuité des transports en commun relève principalement du champ d'intervention des associations d'usagers des transports en commun, notamment l'AUTATE pour Toulouse et ses environs.**

**2P2R ne prend pas position sur le principe de la gratuité. En revanche, l'association est attentive à ses conséquences sur les mobilités actives et considère que toute politique tarifaire doit être évaluée en fonction de sa capacité à réduire l'usage de la voiture individuelle, sans décourager la pratique de la marche et du vélo.**

La gratuité des transports en commun est régulièrement présentée comme un levier pour réduire l'usage de la voiture individuelle, améliorer l'accès à la mobilité et renforcer la justice sociale. Toutefois, ses effets sur les comportements de mobilité sont débattus. Les études disponibles montrent que la gratuité n'entraîne pas nécessairement un report significatif de la voiture vers les transports collectifs. Elle peut également conduire à des transferts depuis la marche ou le vélo, qui sont pourtant les modes les plus bénéfiques pour la santé, l'environnement et l'occupation de l'espace public. L'enjeu est donc d'évaluer cette politique au regard de ses effets réels sur l'ensemble des mobilités.

## Autopartage

**2P2R soutient le développement de l'autopartage comme alternative à la possession d'une voiture individuelle. L'association considère que l'autopartage est complémentaire des modes de déplacement actifs. Il permet aux ménages de renoncer à la possession d'un véhicule ou d'en réduire le nombre sur l'espace public, tout en conservant une solution pour les déplacements qui ne peuvent être réalisés autrement.**

### Arguments :

1. L'autopartage est complémentaire des modes de déplacements actifs car il permet de lever l'un des principaux freins à l'abandon de la voiture individuelle : la crainte de ne plus disposer d'un véhicule pour les besoins occasionnels (vacances, déménagement, transport d'objets volumineux, déplacements dans des territoires peu desservis...). Autrement dit, l'autopartage ne concurrence pas le vélo : il rend plus facile le choix de vivre sans voiture personnelle.
2. L'autopartage est un levier de réaffectation de l'espace public : en réduisant le nombre de véhicules possédés par les ménages, l'autopartage contribue à diminuer les besoins en stationnement. Il permet ainsi de réaffecter une partie de l'espace public à des usages plus favorables à la qualité de vie : trottoirs plus larges, aménagements cyclables, végétalisation ou espaces publics.

### Conditions de mise en œuvre :

- Afin de permettre aux habitants de disposer d'une alternative crédible à la possession d'une voiture individuelle, 2P2R recommande que les stations d'autopartage :
1. Soient implantées à proximité des pôles d'échanges multimodaux,
  2. Constituent un maillage régulier dans les quartiers existants,
  3. Soient intégrées dans tous les nouveaux projets urbains

Si la marche, le vélo et les transports collectifs répondent à la majorité des déplacements quotidiens, certains usages nécessitent encore ponctuellement une voiture. L'autopartage se développe comme une solution permettant de répondre à ces besoins occasionnels. L'autopartage est un service qui permet à plusieurs personnes d'utiliser un même véhicule, sans en être propriétaires (Citiz, par exemple sur l'agglomération toulousaine). Les utilisateurs réservent une voiture lorsqu'ils en ont besoin, pour une courte ou une longue durée, puis la restituent afin qu'elle puisse être utilisée par d'autres.



2P2R est partenaire de la coopérative d'autopartage Citiz.

## Emport des vélos dans les trains

**2P2R est favorable à l'emport de tous les types de vélos dans les trains, en particulier les trains régionaux. L'association demande une augmentation des capacités d'emport, une meilleure prise en compte des vélos spéciaux (vélos cargos, tandems, tricycles, vélos adaptés aux personnes en situation de handicap, remorques...) et des aménagements facilitant leur embarquement. Le vélo est un mode de déplacement qui prolonge le train. Les espaces qui lui sont dédiés ne doivent pas être considérés comme un simple service accessoire, mais comme un élément essentiel de l'intermodalité.**

### Arguments :

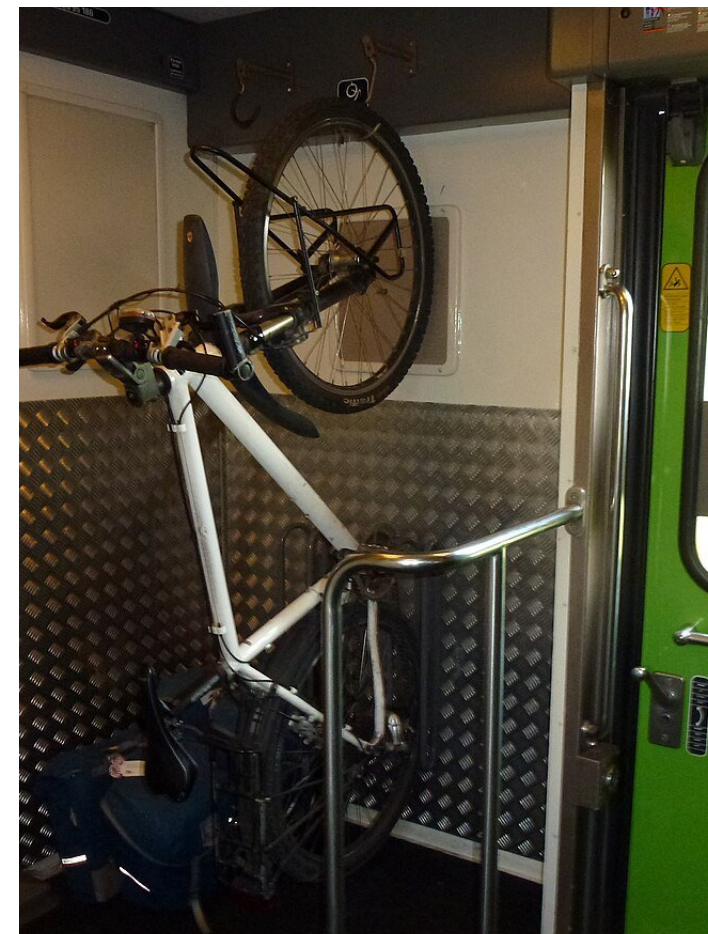
1. Développer l'intermodalité : l'association du vélo et du train permet de réaliser des déplacements sur de longues distances sans recourir à la voiture. Elle constitue une alternative crédible pour les trajets domicile-travail, les études, les loisirs ou le tourisme.
2. Répondre à la diversité des pratiques : l'usage du vélo évolue. Les familles, les professionnels, les personnes en situation de handicap ou les cyclotouristes utilisent des vélos dont les dimensions dépassent celles d'un vélo standard. Les trains doivent pouvoir accueillir cette diversité d'usages afin que tous puissent bénéficier de l'intermodalité.
3. Accompagner le développement du vélo : l'augmentation du nombre de cyclistes entraîne une hausse des besoins d'emport. Les capacités actuelles sont souvent saturées, notamment les week-ends et pendant les vacances. Adapter les trains à cette évolution est indispensable pour éviter que la capacité d'emport ne devienne un frein au développement du vélo.

### Conditions de mise en œuvre :

En complément 2P2R recommande :

1. De faciliter l'embarquement par des aménagements adaptés (portes larges, espaces de manœuvre, signalétique claire) ;
2. D'intégrer les besoins liés à l'emport des vélos dès la conception ou la rénovation du matériel roulant

Le développement de l'usage du vélo repose également sur la possibilité de l'associer facilement aux transports ferroviaires. Cette complémentarité permet d'étendre considérablement le rayon d'action du vélo, aussi bien pour les déplacements quotidiens que pour les loisirs ou le tourisme. Or, les usagers font souvent face à des capacités d'emport de vélos réduites, inadaptées à la diversité des usages, à des refus d'embarquement en période d'affluence ou à l'impossibilité d'embarquer certains vélos (vélos cargos, tandems, tricycles, vélos avec remorque...). Ces obstacles constituent des freins importants au développement de cette intermodalité.



## Les gares comme pôles d'intermodalité vélo

### 2P2R soutient que

- Les accès cyclables jusqu'aux gares soient sécurisés, sans aucune discontinuité ; qu'ils soient jalonnés depuis le réseau cyclable structurant
- Les gares disposent de stationnements sécurisés vélos en nombre suffisant ;
- Les cheminements à l'intérieur des gares soient adaptés aux cycles (proscrire les escaliers seuls, prévoir des ascenseurs accessibles à tous types de vélos, a minima des rampes ou des goulottes)
- Les gares soient équipés ou proches de services (consignes, locations de vélos, stations de gonflage)

### Arguments :

Se reporter aux arguments de la fiche "Emport des vélos dans le train".

Les gares sont des lieux essentiels de correspondance entre le train et le vélo. Il est donc indispensable qu'elles soient facilement accessibles à vélo et qu'elles offrent des équipements adaptés aux cyclistes.



Exemple de casier à vélos sécurisés qui peuvent être déployés près des gares pour faciliter l'intermodalité vélo-train.

## Création de parkings/parkings relais

**2P2R est favorable au développement de parkings relais vélos de qualité à proximité des gares, stations de métro, de tramway, des arrêts de bus majeurs et des parkings relais automobiles. En revanche, l'association est opposée à la création de nouveaux parkings automobiles situés à l'intérieur de la rocade, lorsqu'ils renforcent l'attractivité de la voiture dans les secteurs déjà bien desservis par les transports collectifs et les réseaux cyclables.**

### Arguments :

1. Développer l'intermodalité vélo : des stationnements vélos sécurisés permettent de combiner facilement vélo et transports en commun et d'élargir leur aire d'attractivité.
2. Encourager les rabattements à vélo ou en transport en commun plutôt qu'en voiture : dans les secteurs urbains denses, il est préférable que les usagers se déplacent en modes actifs plutôt qu'en voiture. Les parkings relais automobiles doivent donc être implantés prioritairement en périphérie de l'agglomération, afin d'intercepter les automobilistes avant leur entrée dans la ville.
3. Écarter l'appel de trafic automobile des secteurs bien desservis par les transports en communs et les réseaux cyclables : créer de nouveaux parkings automobiles dans les secteurs centraux ou bien desservis peut avoir pour effet d'encourager l'usage de la voiture et d'augmenter le trafic.

Le développement des mobilités durables nécessite de proposer des solutions d'intermodalité permettant de combiner plusieurs modes de déplacement au cours d'un même trajet. Les parkings relais et les stationnements vélos constituent des équipements de cette chaîne de déplacement. Leur implantation doit toutefois être cohérente avec les objectifs de réduction de la circulation automobile et de développement des mobilités actives. L'enjeu est de favoriser le rabattement vers les transports collectifs et le vélo, sans encourager l'usage de la voiture dans les secteurs déjà bien desservis.

### Conditions de mise en œuvre :

1. Pour les parkings relais vélos, ils devraient être :
  - sécurisés contre le vol et le vandalisme ;
  - visibles et facilement accessibles ;
 2P2R privilégie les équipements largement vitrés ou grillagés, offrant une bonne visibilité naturelle, plutôt que des locaux entièrement opaques, afin d'améliorer le sentiment de sécurité et de limiter les dégradations.
  - équipés d'arceaux permettant d'attacher le vélos deux points du vélo, notamment le cadre
  - accessibles aux vélos cargos, tandems et vélos adaptés ;
2. Pour les parkings relais automobiles : ils devraient être implantés principalement en périphérie de l'agglomération, en connexion directe avec les lignes de transports en commun et/ou vélo structurantes. 2P2R recommande que les entreprises bien desservies par les transports en commun et réseaux structurants vélo adaptent leur stationnement. Lorsque des entreprises sont desservies par des transports collectifs structurants et un Réseau Express Vélo, une offre abondante de stationnement automobile favorise l'usage de la voiture. 2P2R encourage les employeurs à développer des plans de mobilité et à réduire progressivement l'offre de stationnement automobile au profit de l'utilisation des mobilités actives et des transports collectifs.

# Vitesse

Vitesse autorisée des cyclistes sur la  
chaussée et sur les aménagements  
cyclables.....

68

Vitesse autorisée des cyclistes :  
cas particulier des voies vertes.....

69

Ville 30.....

70

## Vitesse autorisée des cyclistes sur la chaussée et sur les aménagements cyclables

**2P2R rappelle qu'en l'absence de disposition particulière, et comme tous les usagers de la route, les cyclistes doivent respecter les limitations de vitesse applicables à la voie sur laquelle ils circulent (30 km/h en zone 30, 20 km/h en zone de rencontre, etc.).** L'association n'est pas favorable à l'instauration de limitations de vitesse spécifiques aux cyclistes. Elle considère que la sécurité repose avant tout sur l'adaptation de la vitesse aux conditions de circulation, à la fréquentation des lieux et à la présence des usagers les plus vulnérables (article R.413-17 du code de la route).

Le développement du vélo s'accompagne d'interrogations sur la vitesse autorisée de circulation des cyclistes, notamment dans les espaces fortement fréquentés par les piétons. La vitesse de 25 km/h est souvent évoquée. Elle correspond uniquement à la vitesse à laquelle l'assistance des vélos à assistance électrique (VAE) se coupe et ne constitue pas une limitation de vitesse applicable aux cyclistes.

Par ailleurs certaines collectivités envisagent de fixer des limitations de vitesse spécifiques aux cyclistes, en particulier sur les voies vertes. Il convient toutefois de s'interroger sur la pertinence, l'applicabilité et l'efficacité de telles mesures.

## Vitesse autorisée des cyclistes : cas particulier des voies vertes

Les voies vertes ne sont pas soumises à une limitation de vitesse spécifique au niveau national. Lorsque des enjeux de sécurité le justifient, une limitation locale peut être instaurée par l'autorité compétente. 2P2R n'y est pas favorable dans la mesure où elles sont difficiles à respecter en pratique (les vélos ne sont pas toujours équipés de compteurs). Comme sur les autres voies, 2P2R rappelle que les cyclistes doivent adapter leur vitesse aux circonstances et à la présence des autres usagers, en particulier des piétons (article R.413-17 du code de la route).

Le développement du vélo s'accompagne d'interrogations sur la vitesse autorisée de circulation des cyclistes, notamment dans les espaces fortement fréquentés par les piétons. La vitesse de 25 km/h est souvent évoquée. Elle correspond uniquement à la vitesse à laquelle l'assistance des vélos à assistance électrique (VAE) se coupe et ne constitue pas une limitation de vitesse applicable aux cyclistes.

Par ailleurs certaines collectivités envisagent de fixer des limitations de vitesse spécifiques aux cyclistes, en particulier sur les voies vertes. Il convient toutefois de s'interroger sur la pertinence, l'applicabilité et l'efficacité de telles mesures.

## Ville 30

**2P2R est favorable à une véritable Ville 30, dans laquelle l'ensemble du réseau viaire urbain est limité à 30 km/h. Cette règle unique est plus lisible, plus cohérente et plus favorable à la sécurité ainsi qu'au développement des mobilités actives que la coexistence de multiples régimes de vitesse.**

De nombreuses collectivités ont engagé une généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h en agglomération. Cette évolution vise à améliorer la sécurité routière, favoriser le partage de l'espace public, réduire les nuisances et encourager le développement des mobilités actives.

À Toulouse, la mise en place de la « Ville 30 » s'accompagne toutefois du maintien de nombreux axes limités à 50 km/h. La question est donc celle de la cohérence entre l'objectif affiché et les dérogations accordées.

### Arguments :

1. Une règle simple est mieux comprise et mieux respectée : lorsque la limitation de vitesse varie fréquemment entre 30 et 50 km/h, les conducteurs sont confrontés à une succession de changements de régime qui nuit à la lisibilité de la réglementation. À l'inverse, une limitation uniforme à 30 km/h sur l'ensemble de la ville est plus simple à comprendre, plus facile à mémoriser et favorise un meilleur respect de la règle.
2. Une vitesse plus faible améliore la sécurité : la réduction de la vitesse améliore le champ de vision des conducteurs, réduit les distances d'arrêt et diminue la fréquence et la gravité des accidents, en particulier avec des piétons et des cyclistes.
3. Une ville plus agréable : une circulation apaisée réduit le bruit, améliore le confort des habitants et facilite les déplacements à pied et à vélo.
4. Une limitation uniforme à 30 km/h facilite la cohabitation entre les différents usagers, bien qu'elle ne dispense pas de réaliser des aménagements cyclables et piétons de qualité.

# Respect du Code de la route

De nombreuses villes françaises mènent régulièrement des campagnes de contrôle et de verbalisation ciblant les cyclistes. Ces opérations répondent à une volonté de rappeler les règles du Code de la route et de renforcer la sécurité des déplacements. Elles suscitent néanmoins des interrogations lorsqu'elles sont perçues comme ciblant prioritairement les cyclistes, alors que d'autres comportements, notamment de la part des véhicules motorisés, génèrent un risque plus important pour les usagers les plus vulnérables. Les véhicules motorisés sont en effet impliqués dans la quasi-totalité des accidents mortels impliquant des piétons et des cyclistes. Elles interrogent également lorsque les infractions constatées trouvent en partie leur origine dans des aménagements inadaptés, discontinus ou insuffisants.

**Verbalisation des infractions cyclistes...72**

**Verbalisation des infractions  
des véhicules motorisés.....73**

**Code de la rue.....74**

## Verbalisation des infractions des cyclistes

2P2R est favorable à la verbalisation des cyclistes qui ne respectent pas le Code de la route. L'association demande cependant que les contrôles soient équitables entre les différents modes de déplacement, proportionnés aux risques effectivement créés et qu'ils ne se substituent pas aux nécessaires améliorations des aménagements. 2P2R considère que la collectivité ne peut pas se contenter de verbaliser des comportements à des endroits où ils sont rendus quasi inévitables par un aménagement défaillant. 2P2R souhaite également être associée aux échanges avec les collectivités sur les priorités en matière de prévention et de verbalisation.

### Arguments :

1. Le Code de la route s'applique à tous : les cyclistes, comme tous les usagers, doivent respecter les règles de circulation. Le développement du vélo passe aussi par une pratique responsable et respectueuse des autres usagers, notamment des piétons.
2. Une politique de contrôle doit être équitable : les moyens consacrés aux contrôles doivent être répartis entre les différents usagers en fonction des comportements les plus accidentogènes. La verbalisation ne doit pas cibler prioritairement un mode de déplacement lorsque d'autres infractions présentent des risques plus importants pour la sécurité.
3. Les aménagements influencent les comportements : certains comportements résultent de l'absence ou de la mauvaise qualité des aménagements cyclables. Avant de multiplier les opérations de verbalisation sur ces secteurs, il convient d'analyser les causes des infractions et de rechercher des solutions d'aménagement lorsque celles-ci sont nécessaires.
4. Privilégier une approche globale. La sécurité repose sur quatre leviers complémentaires :
  - des aménagements adaptés ;
  - la pédagogie ;
  - le contrôle ;
  - la sanction lorsque celle-ci est nécessaire.
 La verbalisation ne peut constituer l'unique réponse aux problèmes de sécurité.

**La verbalisation ne doit pas conduire à faire porter aux seuls usagers la responsabilité de situations créées ou aggravées par des infrastructures inadaptées. Les collectivités ont également une responsabilité dans la conception d'espaces publics sûrs et lisibles.**

### Conditions de mise en œuvre :

2P2R demande que :

1. Les sanctions visent prioritairement les comportements qui créent le plus de danger. 2P2R demande que les moyens de contrôle soient d'abord consacrés aux comportements présentant le risque le plus élevé pour les autres usagers. La politique de verbalisation doit être guidée par les enjeux de sécurité plutôt que par la facilité des contrôles ou le nombre d'infractions relevées.
2. Les campagnes de verbalisation soient précédées ou accompagnées d'actions de sensibilisation ;
3. Les priorités de contrôle puissent être discutées avec les élus chargés de la mobilité et de la sécurité ;
4. Les secteurs faisant l'objet de contrôles récurrents soient également examinés sous l'angle de la qualité des aménagements.

## Verbalisation des infractions des véhicules motorisés

2P2R demande le déploiement d'une véritable politique d'application effective du Code de la route et du Code de la rue pour l'ensemble des conducteurs de véhicules motorisés.

L'association considère que les moyens de contrôle et de verbalisation doivent être proportionnés à la dangerosité des comportements et aux données d'accidentalité.

Elle soutient le recours à la vidéo verbalisation lorsqu'elle permet de lutter efficacement contre les infractions dangereuses ou gênantes.

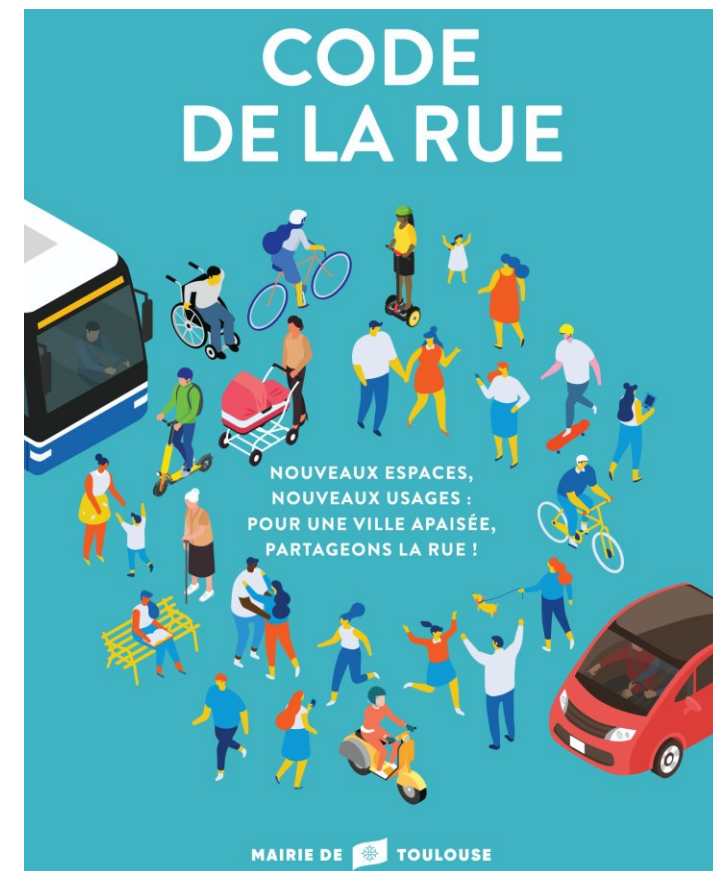
### Arguments :

1. Protéger les usagers les plus vulnérables : les piétons et les cyclistes sont les premiers exposés aux conséquences des infractions commises par les conducteurs de véhicules motorisés. Le respect des règles de circulation constitue donc un enjeu majeur de sécurité publique.
2. Prioriser les infractions les plus dangereuses : les moyens de contrôle devraient cibler en priorité les comportements qui contribuent le plus aux accidents graves ou mortels, notamment :
  - les excès de vitesse ;
  - le non-respect des limitations de vitesse ;
  - le franchissement des feux rouges ;
  - le non-respect des régimes de priorité, notamment aux passages piétons ;
  - le non-respect des distances minimales de dépassement des cyclistes ;
  - l'usage du téléphone au volant et les autres sources de distraction ;
  - le stationnement gênant ou dangereux sur les trottoirs, passages piétons, pistes cyclables, bandes cyclables, sas vélo ou autres aménagements destinés aux mobilités actives.
3. Faire respecter les aménagements : les aménagements cyclables et piétons ne produisent pleinement leurs effets que lorsqu'ils sont effectivement respectés. Le stationnement illicite ou l'occupation des espaces réservés dégradent la sécurité, l'accessibilité et le confort des déplacements.
4. Fonder les priorités de contrôle sur les données : les politiques de verbalisation devraient s'appuyer sur les connaissances disponibles, notamment les bilans de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), afin de concentrer les moyens sur les comportements les plus accidentogènes.

## Code de la rue

2P2R a été sollicité pour participer à sa rédaction et a émis de nombreuses remarques qui n'ont pas toujours été prises en compte. 2P2R soutient la démarche qui vise à favoriser un meilleur partage de l'espace public. Elle considère toutefois que le document reste incomplet et insuffisamment équilibré, notamment parce qu'il n'insiste pas assez sur la protection et la priorité à accorder aux usagers les plus vulnérables, en particulier les piétons et les cyclistes. Par ailleurs, sa diffusion est restée trop limitée pour lui permettre de devenir un véritable outil de sensibilisation auprès du grand public. Dans ces conditions, 2P2R estime que le Code de la rue n'a pas produit tous les effets attendus.

Le Code de la rue n'est pas un texte réglementaire comme le Code de la route. Il n'a pas de valeur juridique propre : ce sont toujours les dispositions du Code de la route qui sont opposables. C'est un guide de bonnes pratiques qui s'inscrit dans une démarche de sensibilisation. Il a pour objectifs de rappeler les principes essentiels de cohabitation entre les différents usagers, en mettant l'accent sur la protection des plus vulnérables et le respect mutuel.



Couverture du code de la rue toulousain.

# Services vélo

Vélos en libre-service.....76

Mise à disposition de pompes/outils.....77

Primes vélo.....78

## Vélos en libre-service

**2P2R est favorable au développement des services de location de vélos. L'association considère que les services de location de vélos constituent un investissement pertinent lorsqu'ils contribuent à augmenter durablement la pratique du vélo et à réduire l'usage de la voiture individuelle. L'association demande que les stations et les équipements associés soient implantés sans réduire les espaces destinés aux piétons et aux personnes à mobilité réduite.**

Mis en service en 2007, le service VélôToulouse a constitué la première offre de vélos en libre-service de l'agglomération. Après plusieurs années de fonctionnement, le service a connu une évolution majeure à partir de 2024 avec le renouvellement complet de la flotte, l'introduction de vélos à assistance électrique représentant 50 % du parc et une forte augmentation du nombre de stations afin de mieux desservir l'ensemble des quartiers toulousains. Depuis 2025, le réseau s'est également étendu à plusieurs communes de la première couronne, renforçant son rôle de service de mobilité à l'échelle métropolitaine.

### Arguments :

1. Faciliter l'accès au vélo : les vélos en libre-service permettent à chacun de se déplacer à vélo, y compris sans posséder son propre vélo. Ils constituent souvent une première expérience de la pratique du vélo en ville et favorisent l'évolution des habitudes de déplacement.
2. Réduire les freins à la pratique : ces services permettent notamment :
  - d'éviter les contraintes liées au stationnement et au risque de vol de son vélo personnel ;
  - de réaliser des trajets ponctuels ou combinés avec les transports collectifs ;
  - de tester l'usage du vélo avant un éventuel achat.
3. Compléter l'offre de mobilité : les vélos en libre-service constituent un complément aux transports collectifs et aux autres solutions de mobilité. Ils renforcent l'offre disponible, notamment pour les trajets de courte distance et le « dernier kilomètre ».

## Mise à disposition de pompes/outils

**2P2R est favorable au développement de services vélos stations sur le territoire. L'association considère que leur implantation doit être réfléchie afin d'assurer leur utilisation et leur pérennité.**

### Arguments :

1. Renforcer l'attractivité du vélo : ces équipements participent à la qualité du service offert aux cyclistes et renforcent l'attractivité du vélo comme mode de déplacement.
2. Des services utiles au quotidien : la possibilité de regonfler un pneu ou d'effectuer une réparation simple peut éviter l'abandon d'un déplacement à vélo et rassurer les usagers, notamment les moins expérimentés

Le développement de la pratique du vélo ne repose pas uniquement sur la réalisation d'infrastructures cyclables. De plus en plus de collectivités complètent leur politique cyclable par la mise à disposition de services facilitant l'usage quotidien du vélo : stations de gonflage, outils de réparation en libre-service, bornes de recharge pour vélos à assistance électrique, etc.

### Conditions de mise en œuvre :

1. Privilégier les emplacements adaptés : l'expérience montre que certains emplacements sont plus propices que d'autres à la bonne conservation de ces équipements. 2P2R recommande de privilégier les lieux fréquentés par les cyclistes, mais bénéficiant d'une certaine surveillance naturelle, tels que :
  - les parcs de stationnement vélos ;
  - les itinéraires du Réseau Express Vélo ;
  - les emprises de services publics ;
  - les pôles d'échanges multimodaux ;
  - les universités ou grands équipements publics.
 À l'inverse, les places très fréquentées par les piétons ou les secteurs particulièrement exposés aux dégradations peuvent être moins adaptés.
2. Assurer l'entretien : ces équipements n'ont d'intérêt que s'ils restent fonctionnels. Leur installation doit donc s'accompagner d'un programme d'entretien et de maintenance régulière.

## Primes vélo

**2P2R soutient le développement des aides à l'acquisition de vélos, qu'elles soient mises en œuvre par les pouvoirs publics ou par les employeurs. L'association considère que ces dispositifs constituent un levier utile pour favoriser l'accès au vélo, mais estime qu'ils demeurent insuffisamment développés au regard des enjeux climatiques, sanitaires, économiques et de mobilité.**

Afin d'encourager le report modal vers le vélo, de nombreuses collectivités (État, régions, départements, intercommunalités) ont mis en place, au cours des dernières années, des aides financières à l'acquisition de vélos. Ces dispositifs ont connu de nombreuses évolutions, avec des montants et des conditions d'attribution variables selon les territoires (ressources, types de vélos). Parallèlement, certaines entreprises encouragent également les déplacements à vélo par des aides à l'achat ou par le forfait mobilités durables.

### Arguments :

1. Lever le frein du coût d'acquisition : le coût d'achat, notamment des vélos à assistance électrique, cargos ou adaptés, peut constituer un obstacle pour de nombreux ménages. Les aides publiques permettent de réduire ce frein et d'élargir l'accès à ces solutions de mobilité.
2. Un investissement cohérent avec les politiques publiques : les aides à l'acquisition participent aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de diminution des nuisances sonores et de promotion de l'activité physique.
3. Une politique encore insuffisamment ambitieuse : alors que les politiques publiques consacrent des moyens importants à la transition du parc automobile, les dispositifs de soutien à l'acquisition de vélos demeurent relativement limités, malgré leurs bénéfices reconnus en matière de climat, de santé publique, de pouvoir d'achat et de réduction de la congestion.

# Sécurité individuelle

Port du casque.....80

Équipements de sécurité et entretien du  
vélo.....81

## Port du casque

**2P2R recommande le port du casque, notamment pour les pratiques risquées (VTT, course) ou lorsque les usagers estiment qu'il apporte une protection adaptée à leur pratique. En revanche, l'association n'est pas favorable à une obligation généralisée du port du casque pour tous les cyclistes. Elle considère que la priorité doit être donnée à la prévention des accidents par des infrastructures sûres, une réduction des vitesses des véhicules motorisés et le développement d'une culture du partage de la voirie.**

Le port du casque à vélo fait régulièrement l'objet de débats en France, certains plaçant pour son obligation afin d'améliorer la sécurité des cyclistes. À ce jour, le port du casque est obligatoire uniquement pour les enfants de moins de 12 ans, conducteurs ou passagers d'un vélo. Pour les autres cyclistes, il reste recommandé mais n'est pas obligatoire. La question est de savoir si une obligation généralisée constituerait une mesure efficace pour améliorer la sécurité des déplacements à vélo.

### Arguments :

→ 10 arguments contre l'obligation du port du casque à vélo à consulter à l'adresse : <https://linterconnexionestplusassuree.fr/2016/02/24/10-arguments-contre-lobligation-du-port-du-casque-a-velo/>

→ Agir sur les causes plutôt que sur les conséquences : comme dans d'autres domaines de la sécurité, les mesures les plus efficaces sont celles qui éliminent ou réduisent le danger à la source. Les équipements de protection individuelle, dont le casque fait partie, constituent une protection complémentaire mais ne sauraient se substituer à des infrastructures sûres et à une circulation apaisée.

## Équipements de sécurité et entretien du vélo

**2P2R encourage tous les cyclistes à maintenir leur vélo en bon état de fonctionnement et à respecter les équipements obligatoires prévus par le Code de la route. Une attention particulière est portée sur les dispositifs de visibilité et de freinage.**

**2P2R renouvelle d'ailleurs chaque année depuis 2013 l'opération de sensibilisation à la nécessité des éclairages sur un vélo.**

**Au-delà de ces obligations réglementaires, un entretien régulier contribue à prévenir les accidents et à améliorer le confort d'utilisation.**

La sécurité des déplacements à vélo repose à la fois sur des infrastructures de qualité, un comportement responsable des usagers et un vélo en bon état de fonctionnement. Le Code de la route impose un certain nombre d'équipements obligatoires destinés à permettre au cycliste de voir, être vu et maîtriser son vélo.

### Arguments :

1. Voir et être vu : être visible des autres usagers constitue un élément essentiel de la sécurité. Cela passe notamment par :
  - un éclairage avant et arrière en bon état de fonctionnement ;
  - des dispositifs rétro-réfléchissants réglementaires ;
  - le port d'un gilet rétro-réfléchissant lorsque la réglementation l'impose (hors agglomération, de nuit ou lorsque la visibilité est insuffisante).
2. Un matériel conforme inspire confiance : le respect des équipements obligatoires contribue à la crédibilité du vélo comme mode de déplacement et participe à une cohabitation sereine entre les différents usagers.

# Autres mobilités

Ces dernières années, de nouveaux modes de déplacement individuels se sont développés en milieu urbain, notamment les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) tels que les trottinettes électriques, monoroues, gyropodes ou hoverboards et les cyclomobiles légers (petits véhicules électriques individuels dotés d'un siège, comme une draisienne électrique, conçu pour transporter une seule personne sans marchandises). D'autres engins, plus atypiques, apparaissent également de manière ponctuelle.

La plupart de ces modes sont aujourd'hui encadrés par le Code de la route et sont, pour certains, autorisés à circuler sur les aménagements cyclables. Leur développement soulève des questions de cohabitation, de sécurité et de dimensionnement des infrastructures.

**2P2R a pour objet la promotion de la marche et du vélo. L'association ne mène pas d'actions de plaidoyer en faveur des autres modes de déplacement individuels motorisés. En revanche, dès lors que ces modes sont autorisés par la réglementation à emprunter les aménagements cyclables, 2P2R prend en compte leurs besoins dans ses réflexions sur la conception, le dimensionnement et la sécurité des infrastructures.**



Ce référentiel a vocation à être un document vivant. Les réglementations, les connaissances techniques et les pratiques d'aménagement évoluent régulièrement, tout comme les usages et les enjeux liés aux mobilités actives. Il sera donc amené à être enrichi et mis à jour au fil du temps.

Si vous identifiez un sujet qui mériterait d'être abordé, une évolution réglementaire, une erreur ou un élément qui vous semble devoir être précisé, nous vous invitons à nous en faire part à l'adresse suivante : **[contact@2p2r.org](mailto:contact@2p2r.org)**.

Vos remarques contribueront à faire évoluer ce document et à améliorer les positions de l'association.

Révisions du document :  
Version 1.0 - Version initiale - 09/2026

**Conception Graphique :**  
Adrià Soubias Rabassa (A5 atelier graphique),  
septembre 2026.  
Mise en page réalisée en intégralité à l'aide du logiciel  
libre **Scribus**.



Association [WWW.2P2R.ORG](http://WWW.2P2R.ORG)