

## Questionnaire d'auto-évaluation des projets d'aménagements cyclables (hors véloroute)

### CONTEXTE : PLAN VELO ET DISPOSITIF DE SUBVENTION

Avec la mise en place du Plan régional des mobilités à vélo adopté en octobre 2020, l'objectif de la Région Centre-Val de Loire est d'augmenter la part du vélo dans les déplacements quotidiens. De 3% environ aujourd'hui, la Région entend tripler ce chiffre à l'horizon 2025 pour atteindre 9%, tel qu'il a été adopté dans le Schéma Régional d'Aménagement de Développement et d'Égalité des Territoires.

Pour atteindre cet objectif, la Région agit sur quatre axes : développer l'intermodalité vélo avec le réseau Rémi, proposer des aménagements et des services de qualité aux cyclistes, poursuivre l'essor du tourisme à vélo et fédérer les acteurs du secteur.

Au titre de la 2<sup>e</sup> orientation, il est prévu d'accroître l'appui aux collectivités pour l'aménagement d'itinéraires vélos et de services associés. Pour cela, la Région Centre Val-de-Loire soutient la création d'aménagements cyclables au travers des contrats régionaux de solidarité territoriale (CRST) et entend tripler son niveau d'intervention en faveur du vélo du quotidien, pour qu'il passe à 3M€ par an. Le cadre d'intervention correspondant est rappelé en annexe de ce document.

### VOCATION DU QUESTIONNAIRE D'AUTO-EVALUATION

Le questionnaire d'auto-évaluation est un outil d'aide à la conception des aménagements cyclables pour les collectivités locales et leur maître d'œuvre.

Il se concentre sur les caractéristiques essentielles des différents types d'aménagement et a pour but d'éviter les erreurs d'aménagement les plus courantes et les plus handicapantes pour les cyclistes.

Il se base principalement sur la réglementation et sur les préconisations du Cerema. Si la collectivité ne dispose pas d'un guide d'aménagement cyclable récent et conforme aux meilleures pratiques, elle est invitée à consulter la documentation du Cerema correspondante aux aménagements qu'elle projette (liste et liens en annexe). Compte tenu du développement des aménagements vélo, ces préconisations sont susceptibles d'évoluer.

Afin de contribuer à améliorer la pertinence et la qualité des aménagements proposés, la Région propose que le porteur de projet :

- se réfère au questionnaire d'auto-évaluation pour s'assurer de la prise en compte des principales recommandations techniques ,
- le transmette au maître d'œuvre en charge de la réalisation du projet lors de l'attribution du marché.

Pour solliciter un financement régional, ce questionnaire d'auto-évaluation complété par le maître d'ouvrage (en lien avec son maître d'œuvre le cas échéant) sera à joindre lors du dépôt de la demande de subvention sur le portail des aides en ligne de la Région.

Pour que l'aménagement soit éligible aux financements régionaux, le pré requis est qu'il soit intégré dans un plan cartographié des aménagements cyclables.




Pour assurer la qualité de l'aménagement, il est conseillé au le porteur de projet de concevoir un projet permettant de respecter l'ensemble des recommandations qui figurent dans ce questionnaire.

En parallèle, la Région encourage vivement les porteurs de projet à participer à des **modules de formations** portant sur les politiques cyclables et les aménagements vélos, proposés soit à l'échelle régionale, soit à l'échelle nationale. Ces formations sont notamment organisées par le CEREMA et, au niveau local, par la cellule France Mobilités.

Il est par ailleurs recommandé d'associer le gestionnaire de la voirie à l'élaboration du projet dès la réalisation du plan ou du schéma vélo.

## PREAMBULE : CHOIX DU TYPE D'AMENAGEMENT ET OBLIGATIONS LORS DES CREATIONS DE VOIRIE ET RENOVATION

Voici à titre indicatif un **tableau d'aide à la décision** proposé par le CEREMA pour déterminer le **type d'aménagement** en faveur des cyclistes à réaliser en fonction du contexte.

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

*NB : en première approximation, il peut être considéré que 4000 véhicules/jour correspondent à 400 véhicules sur une heure de pointe. Pour évaluer la circulation, à défaut de la pose d'un appareil de comptage mesurant la circulation sur un ou plusieurs jours, il peut être procédé à un comptage manuel*

*des véhicules par type (poids-lourds, voitures et autres véhicules légers, vélos, voire piétons le cas échéant) aux heures de pointe.*

*NB2 : voirie ou zone de rencontre : voirie où les modes actifs sont prioritaires sur les véhicules motorisés.*

Le CEREMA précise que l'examen de ce tableau donne en général une idée assez précise du choix à opérer entre mixité et séparation des modes. Pour autant, d'autres paramètres pourront être également examinés :

- Présence de dispositifs de modération de la vitesse pour les véhicules motorisés
- Voirie en pente générant, dans le sens de la montée, une augmentation du différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures
- Etalement ou resserrement de l'heure de pointe
- Part du trafic poids-lourd
- Importance des flux piétons

**La prise en compte du contexte local et la concertation avec les usagers permet, notamment dans les cas où les contraintes techniques sont fortes, de choisir les solutions les plus adaptées. La mise en place d'aménagements réversibles et ajustables permet également d'aider au choix d'aménagements définitifs.**

- ⇒ Il convient de tenir compte de ces recommandations dans les choix d'aménagements opérés, ou d'être en capacité de justifier les différences.

Voici par ailleurs quelques **rappels sur les obligations d'aménagement dans et hors agglomération**, issues de la loi LAURE de 1996 et modifiées par la Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019 :

- Article L. 228-2 du Code de l'environnement : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. (...) . Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »
- Article L. 228-2 du Code de l'environnement : « A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, (...), le gestionnaire de la voirie évalue (...) le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.  
Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes (...). Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré ».

## QUESTIONNAIRE D'AUTO-EVALUATION

NB : Vous pouvez remplir un questionnaire par itinéraire ou section si cela est plus simple.

Collectivité : .....

Nom de l'itinéraire ou section décrite (préciser début et fin d'aménagement) :

.....

### PRE REQUIS : Schéma ou plan vélo local et continuités cyclables

Afin d'assurer la cohérence et la priorisation des aménagements, la réalisation préalable d'un Plan ou schéma vélo à l'échelle intercommunale, ou à défaut à l'échelle communale est indispensable.

L'existence d'un tel plan ou schéma et l'inscription de l'aménagement faisant l'objet d'une demande de subvention dans ce plan ou schéma est une **condition préalable** pour demander une subvention auprès de la Région Centre Val de Loire. *Extrait du cadre CRST : présentation d'un projet cartographié d'aménagement cyclable global, à l'échelle communale ou intercommunale, localisant les pôles générateurs de flux, précisant l'existant et les principes d'aménagement retenus (contre-sens, bande ou piste cyclable, zone 30 ...) dans une logique d'intermodalité (connexion à la gare, à la desserte Rémi ...).*

Il est recommandé aux communes de consulter leur intercommunalité pour savoir si cela a déjà été réalisé à l'échelle intercommunale.

 **Existe-t-il un plan ou schéma cyclable sur votre territoire ?**

**OUI** (joindre obligatoirement le document)

**NON**

 **L'aménagement proposé est-il inscrit dans votre plan ou schéma ?**

**OUI** (joindre obligatoirement le document)

**NON**

=> Une demande de financement auprès de la Région ne peut pas être déposée si une réponse négative est donnée aux deux questions ci-dessus.

L'aménagement proposé permet-il ou participe-t-il à l'établissement d'une continuité d'itinéraire cyclable pour rejoindre les pôles générateurs de flux (centre-ville, gare, lycée, collège, zones d'activité, base de loisirs ...) ?

**OUI** → Préciser lesquels :

**NON**

Au-delà des itinéraires prévus, il est recommandé de prévoir du stationnement vélo aux différents pôles générateurs de flux de votre territoire.

## 1. Les caractéristiques de l'aménagement

Quelles catégories d'aménagements vont-elles être créées dans le cadre de ce projet ?


- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaussée à Voie Centrale Banalisée (« Chaucidou »)
- Voie Verte
- Un aménagement de giratoire
- Un ouvrage d'art (passerelle, tunnel...)
- Du stationnement
- Autre, préciser :.....

2.1.	Modalités communes aux différents types d'aménagements .....	5
2.2.	A remplir dans le cas d'une piste cyclable .....	6
2.3.	A remplir dans le cas d'une bande cyclable .....	8
2.4.	A remplir dans le cas d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB ou « Chaucidou »).....	8
2.5.	A remplir dans le cas d'une voie verte.....	9
2.6.	A remplir dans le cas de l'aménagement d'un carrefour giratoire.....	10
2.7.	A remplir pour des équipements de stationnement .....	10


### 1.1. Modalités communes aux différents types d'aménagements

**Pour tous types de carrefours, les objectifs les plus importants à viser sont les suivants :**

- permettre une bonne visibilité réciproque des usagers
- assurer une bonne perception par l'automobiliste de la continuité de l'itinéraire cyclable dans le carrefour ;
- assurer la trajectoire cycliste la plus efficace possible ;
- réduire la vitesse des véhicules, en particulier ceux effectuant des mouvements tournants, en adoptant des rayons de giration faibles ;
- minimiser le nombre et la surface des zones de conflit ;
- éviter aux cyclistes les pertes de priorité successives.

 **Les aménagements aux intersections doivent permettre aux cyclistes d'effectuer dans de bonnes conditions de sécurité et d'efficacité tous les mouvements tournants autorisés aux voitures.** Est-ce le cas dans votre projet ?

- OUI                                       NON                                       Sans objet

 **Pour faciliter le positionnement des cyclistes aux carrefours à feu et leur visibilité, il est recommandé d'équiper ces carrefours de sas cyclistes (R415-15 du code de la Route).** Il s'agit d'un espace aménagé devant la ligne d'arrêt des véhicules motorisés dans un carrefour à feux. Dans votre projet, cette recommandation est-elle bien respectée ?

- OUI                                       NON                                       Sans objet

✚ Pour supprimer tout masque de visibilité, **le stationnement automobile n'est pas autorisé 5 mètres en amont de tout passage piéton**, cet espace pouvant en revanche être utilisé pour insérer du stationnement vélo (L.118-5-1 du Code de la Voirie Routière). Dans votre projet, cette obligation est-elle bien respectée ?

OUI

NON

NB : Les collectivités ont jusqu'au 31/12/2026 pour se mettre en conformité sur l'ensemble de leurs voiries.

✚ Les cyclistes sont particulièrement sensibles aux défauts d'écoulement des eaux de pluie, que ceux-ci soient situés sur la piste ou sur la voie à proximité circulée par les voitures. Afin de ne pas détériorer la situation, les bordures nouvelles ou modifiées tiennent-elles compte des **besoins d'écoulement des eaux de pluie**, avec avaloirs ou autre système d'évacuation aux points bas ?

OUI

NON

Sans objet

## 1.2. A remplir dans le cas d'une piste cyclable

*La piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle est **séparée** de la chaussée générale et du trottoir par un élément physique dont les dimensions varient en fonction du contexte.*

✚ **Il est fortement recommandé de prévoir une largeur d'au moins 2m dans le cas d'une piste unidirectionnelle ou de 3m dans le cas d'une bidirectionnelle.** Ceci permet notamment aux cyclistes de se doubler. Est-ce respecté dans votre projet ?

OUI sur toute la longueur

OUI avec un minimum absolu ponctuel de 1,6m pour une piste unidirectionnelle et 2m pour une piste bidirectionnelle

NON

✚ **La qualité du revêtement est primordiale pour assurer la durabilité de l'aménagement.** Une attention particulière doit être portée aux risques liés à la présence des systèmes racinaires des arbres. Le niveau de qualité choisi est-il équivalent à celui de la chaussée, notamment du point de vue de la durabilité de l'aménagement ?

OUI

NON

✚ **Longer un espace de stationnement longitudinal peut générer des risques d'accidents à l'occasion de l'ouverture des portières. Pour s'en prémunir, la largeur du séparateur avec cet espace doit être d'au moins 50 cm.** Est-ce respecté dans votre projet ?

OUI

NON

Sans objet

✚ Si la piste est située à la hauteur du trottoir, les espaces dévolus aux piétons et aux cyclistes doivent être clairement délimités et de taille suffisante pour les besoins constatés.

a/L'espace dédié aux cyclistes est-il explicitement distinct de celui réservé aux piétons, par une couleur différente de revêtement, ou un espace de démarcation contrasté et continu ou une bordure ?

OUI  NON

b/L'espace laissé aux piétons est-il supérieur à 1,40m (espace libre d'obstacles) ou 1,80m dans le cas de la présence de commerces, équipement ou services ou d'un flux piéton lié à la proximité de ces établissements (Loi accessibilité n°2005-102 et ses décrets) ?

OUI  NON

✚ La piste est-elle plane, roulante, sans ressaut en entrée ou sorties et aux entrées charretières afin d'assurer le confort des cyclistes et donc son bon usage effectif ?

OUI  NON

✚ En cas de présence de séparation physique dénivelée de la piste, tant côté trottoir que côté chaussée, il est recommandé de prévoir une bordure chanfreinée côté piste, qui « pardonne » ainsi les écarts et ne génère pas de risque de chutes.

Cette recommandation est-elle respectée dans votre projet ?

OUI  NON

✚ Pour assurer l'efficacité de l'itinéraire, il est recommandé de proposer la même priorité pour la piste et la voirie adjacente. Les pertes de priorité imposées aux cyclistes ne sont pas gage de sécurité accrue car il est probable qu'elles ne seront pas respectées. Elles sont donc à réserver à quelques cas particuliers, notamment une absence de visibilité qui ne peut être corrigée par le projet.

*Article R415-14 : Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.*

Cette recommandation est-elle respectée dans votre projet ?

OUI  NON

✚ Dans les intersections avec une voie non prioritaire, les éventuels stops ou cédez le passage de la voie sécante doivent être positionnés en amont du croisement avec la piste (avec éventuels rappels de marquage après la piste si la visibilité est limitée) afin qu'il n'y ait pas de voiture en arrêt sur celle-ci. Cette recommandation est-elle respectée dans votre projet ?

OUI  NON  Sans objet

✚ L'éclairage de la piste cyclable favorise son usage toute l'année, mais l'éclairage est consommateur d'énergie. Il s'agit donc de peser les avantages et inconvénients dans le cas de votre projet. Certaines solutions innovantes se développent, afin d'éclairer ou baliser les pistes de nuit, à plus faible coût financier et environnemental. Si votre projet est situé hors zone éclairée, avez-vous conduit cette réflexion en amont ?

OUI  NON  Sans objet

### 1.3. A remplir dans le cas d'une bande cyclable

La bande cyclable est une voie de circulation exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle peut convenir aux situations où le trafic motorisé et le trafic cycliste souhaités sont faibles à modérés. Il est à noter que la bande cyclable est souvent perçue par les cyclistes comme moins sûre et moins attractive qu'une piste cyclable qualitative.

✚ Il est fortement recommandé de prévoir une largeur d'au moins 1,5 m hors marquage. Est-ce respecté dans votre projet ?

- OUI sur toute la longueur
- OUI avec un minimum absolu ponctuel de 1,2 m
- NON

✚ En cas de stationnement longitudinal, il est indispensable de réserver un espace tampon de 0,50 m pour rendre moins dangereuse pour les cyclistes l'ouverture de portières et les manœuvres des automobilistes. Est-ce respecté dans votre projet ?

- OUI  NON  Sans objet

✚ Pour être utile et sécurisante, la piste ou bande cyclable ne doit pas être interrompue inopinément, que ce soit par des obstacles « autorisés » comme un équipement technique, une zone de stationnement, ou par des véhicules en arrêt ou stationnement. Pour vous prémunir de cette dernière situation, il peut être nécessaire de prévoir du contrôle / sanction pour faire respecter l'aménagement. Cette recommandation est-elle respectée dans votre projet ?

- OUI  NON

✚ Pour les carrefours la priorité est-elle la même que pour la voirie adjacente ?

- OUI  NON  Sans objet

### 1.4. A remplir dans le cas d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB ou « Chaucidou »)

La CVCB est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes. La CVCB vise à améliorer les conditions de circulation des cyclistes, elle est à réserver à des configurations où les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser.



✚ Ce dispositif est encore assez peu répandu. Pour être compris des usagers, il doit être accompagné d'une campagne d'information et de panneaux illustrant le fonctionnement. Est-ce prévu dans votre projet ?

- OUI  NON



✚ La largeur des bandes de rives est-elle d'1,50 m au moins ?

OUI

NON

✚ Pour qu'il n'y ait pas confusion avec une bande cyclable, sur laquelle les véhicules motorisés n'ont pas le droit de rouler, aucune figurine vélo ne doit être marquée sur les bandes de rives. Seul des chevrons peuvent être matérialisés. Cette recommandation est-elle respectée dans votre projet ?

OUI

NON

✚ Pour que cet aménagement fonctionne, le trafic doit être faible. 4000 véhicules par jour en additionnant les deux sens constitue un grand maximum. Est-ce bien le cas dans votre projet ?

OUI

NON

✚ Par ailleurs, le risque de stationnement doit être négligeable, compte tenu du contexte (absence de commerce ou d'équipement à proximité) ou des mesures prises (arrêté d'interdiction de stationner, contrôles prévus) . Est-ce bien le cas dans votre projet ?

OUI

NON

### 1.5. A remplir dans le cas d'une voie verte

La voie verte est une **route** exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons (et des cavaliers si souhaité). La notion de « route » confirme que la voie verte doit être considérée comme une emprise indépendante en site propre et non comme une dépendance d'une voie existante : par exemple, un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte.

Outre la définition figurant au code de la route, il conviendra de rechercher les caractéristiques suivantes :

- indépendance, autonomie par rapport au réseau routier ;
- nombre réduit de croisements avec le réseau routier ;
- faible nombre d'accès riverains ;
- continuité des itinéraires ;
- absence d'usage automobile ;
- adaptation aux usages attendus, en nature, comme en dimensionnement ;
- revêtement adapté à la circulation des personnes à mobilité réduite.

✚ La largeur est-elle d'au moins 3 m en milieu urbain, et au moins 4,50 m dès lors qu'un usage mixte piétons vélos assez dense est attendu ?

OUI

NON

✚ Le revêtement est-il de type enrobé, stabilisé renforcé ou présentant des conditions de roulabilité et de durabilité équivalent ?

OUI

NON

- ✚ **Les barrières sont parfois nécessaires** pour maîtriser les éventuelles intrusions et dissuader la circulation des véhicules motorisés.

Mais, compte-tenu des contraintes qu'elles imposent aussi aux cyclistes et des risques qu'elles leur font courir (obstacles), **elles ne doivent être implantées qu'en ultime recours et doivent toujours permettre le passage des PMR et des cyclistes avec remorques.** Il est donc généralement souhaitable de ne pas en implanter dans un premier temps. Si un dispositif est prévu pour interdire l'accès aux véhicules motorisés, ce dispositif laisse-t-il un espace de 1,7m pour laisser passer les vélos encombrants ? (A noter qu'une alternative plus légère peut être d'implanter des potelets)

OUI  NON  Sans objet

- ✚ **L'éclairage d'une voie verte** favorise son usage toute l'année, mais l'éclairage est consommateur d'énergie. Il s'agit donc de peser les avantages et inconvénients dans le cas de votre projet. Certaines solutions innovantes se développent, afin d'éclairer ou baliser les voies de nuit, à plus faible coût financier et environnemental. Si votre projet est situé hors zone éclairée, avez-vous conduit cette réflexion en amont ?

OUI  NON  Sans objet

### 1.6. A remplir dans le cas de l'aménagement d'un carrefour giratoire

*Dans un carrefour giratoire, la sécurité des cyclistes est principalement liée :*

- A la vitesse et à la nature du trafic motorisé : une vitesse trop importante est source d'accidents.
- Aux trajectoires des cyclistes.

Dans les giratoires de rayon extérieur de l'anneau extérieur inférieur à 15 m (voire 22 m), il est recommandé de faire circuler les cyclistes dans l'anneau avec le trafic général et de réaliser un aménagement réduisant la vitesse des véhicules. Ceci limite les zones de conflits aux entrées/sorties et donc les risques d'accidents.

Dans les giratoires de plus grande taille, il est recommandé de prévoir une piste séparée à l'extérieur de l'anneau, de préférence bidirectionnelle. Chaque intersection avec les branches du giratoire génère un risque d'accident et doit donc être particulièrement soignée (visibilité, marquage au sol, vitesse praticable, etc.). Une perte de priorité systématique pour le cycliste risque de ne pas être respectée et ne constitue donc pas la meilleure solution.

- ✚ **Si l'anneau extérieur du giratoire est inférieur à 15 voire 22 m, le cycliste est-il bien incité à se positionner au milieu de l'anneau** (a minima par absence de bande ou piste cyclable dans le giratoire) ?

OUI  NON  Sans objet

- ✚ **Si l'anneau extérieur du giratoire est supérieur à 15 voire 22 m, la configuration de celui-ci a-t-elle été étudiée pour minimiser les risques pour les cyclistes ?**

OUI  NON  Sans objet

### 1.7. A remplir pour des équipements de stationnement

- ✚ Pour lutter contre le vol de vélos, les équipements de stationnement doivent permettre d'accrocher le cadre et la roue du vélo. De ce fait, les pinces roues qui ne permettent d'attacher qu'une roue sont à proscrire. Le stationnement prévu dans le projet permet-il d'accrocher le cadre et la roue ?

OUI  NON  Sans objet

## ANNEXE - DOCUMENTATION

### Plan vélo régional

**Plan régional des mobilités à vélo**, adopté en octobre 2020 : <https://www.centre-valdeloire.fr/vivre/simplifier-les-mobilites/transports-regionaux/la-region-engagee-pour-accelerer-lusage-du-velo>

### Référentiels et recommandations d'aménagements cyclables

**Site du CEREMA**, centre d'études techniques des services de l'Etat : [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

**Synthèse de recommandations techniques du CEREMA** (Annexe appel à projet Etat) : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Annexe%203%20%20Recommandations%20techniques%20du%20CEREMA.pdf>

**Guide Rendre sa voirie Cyclable, CEREMA, 2021** : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable> (guide accessible gratuitement après avoir créé un compte)

Série de fiches **CEREMA : recommandations et retours d'expériences vélo** : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences> (fiches accessibles gratuitement après avoir créé un compte)

### Guides pour une politique globale en faveur du vélo

**Guide des coûts des politiques vélo**, Club des Villes et Territoires cyclables, 2020 : <https://www.villes-cyclables.org/le-velo-au-quotidien/investir-dans-le-velo/le-guide-des-couts-des-politiques-velo>

**Guide Ademe « développer le vélo dans les territoires », 2021** : <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/4425-developper-le-systeme-velo-dans-les-territoires-9791029717437.html>