

www.afnor.org

Ce document est à usage exclusif et non collectif des clients AFNOR.
Toute mise en réseau, reproduction et rediffusion, sous quelque forme que ce soit, même partielle, sont strictement interdites.

AFNOR, en tant que titulaire des droits d'auteur ou distributeur autorisé, s'oppose expressément à toute intégration, transmission ou absorption totale ou partielle du présent document par des moteurs ou algorithmes d'Intelligence Artificielle (IA). AFNOR s'oppose également à toute fouille de textes et de données ou création dérivée produite par une IA et basée sur le présent document.

This document is intended for the exclusive and non collective use of AFNOR customers. All network exploitation, reproduction and re-dissemination, even partial, whatever the form (hardcopy or other media), is strictly prohibited.

AFNOR, as copyright holder or authorized distributor, expressly objects to any integration, transmission or absorption, in whole or in part, of the present document by Artificial Intelligence (AI) engines or algorithms. AFNOR is also opposed to any text and data mining or derivative creation produced by an AI and based on the present document.



**DOCUMENT PROTÉGÉ
PAR LE DROIT D'AUTEUR**

Droits de reproduction réservés. Sauf prescription différente, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie et les microfilms, sans accord formel.

Contacteur :
AFNOR – Norm'Info
11, rue Francis de Pressensé
93571 La Plaine Saint-Denis Cedex
Tél : 01 41 62 76 44
Fax : 01 49 17 92 02
E-mail : norminfo@afnor.org

afnor

AFNOR

Pour : pierresahuc@gmail.com

Email: pierresahuc@gmail.com

Le : 04/04/2025 à 12:57

Diffusé avec l'autorisation de l'éditeur

Distributed under licence of the publisher

AFNOR SPEC 2216

[Août 2023]

Guide pour le développement de la politique cyclable de territoires



© [Crédit photo]

Soutenu par





Sommaire

Avant-propos	5
Introduction	6
Illustration du système de management	7
Liste des participants	8
Logos des organismes participants	9
— 1. Domaine d'Application	10
— 2. Références	10
— 3. Termes et définitions	11
— 4. Contexte	14
4.1. Compréhension de la collectivité territoriale et de son contexte.....	14
4.2. Compréhension des besoins et attentes des parties intéressées	14
4.3. Détermination du périmètre	16
4.4. Système de management de la politique cyclable au sein des collectivités territoriales	16
4.5. Bénéfices attendus d'une politique cyclable	16
4.6. Domaines d'actions liés à la politique cyclable	18
4.6.1. Gouvernance, Responsabilité et Engagement	18
4.6.2. Éducation, Information et Renforcement des compétences	19
4.6.3. Économie locale	20
4.6.4. Sûreté et Sécurité	21
4.6.5. Infrastructures et Réseaux	22
4.6.6. Santé, Sports et Loisirs	22
4.6.7. Vivre ensemble et Cadre de Vie	23
4.7. Labels et Marques spécifiques	24
— 5. Leadership	24
5.1. Leadership et engagement	24
5.2. Politique	25



5.3. Rôles, responsabilités et autorités au sein de la collectivité territoriale	25
5.4. Responsabilité de l'identification des domaines d'action liés aux services urbains au sein des collectivités territoriales	26
— 6. Planification et Maîtrise opérationnelles	26
6.1. Généralités.....	26
6.2. Examen de la situation de référence.....	27
6.3. Mise en œuvre de la politique cyclable.....	27
6.4. Identification et Implication des parties intéressées	28
6.5. Assurance de la cohérence des stratégies, programmes projets, plans et services	28
6.6. Objectifs de la démarche.....	29
6.6.1. Objectifs à définir.....	29
6.6.2. Part modale et fréquentation	29
— 7. Support.....	30
7.1. Ressources	30
7.2. Compétences	30
7.3. Sensibilisation	30
7.4. Communication	31
7.5. Informations documentées	31
7.5.1. Généralités.....	31
7.5.2. Création et mise à jour des informations documentées.....	31
7.5.3. Maîtrise des informations documentées.....	32
— 8. Aménagements et Infrastructures Cyclables	32
8.1. Le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables.....	32
8.1.1. Généralités.....	32
8.1.2. Hiérarchisation des réseaux cyclables	33
8.1.3. Planification	33
8.2. Aménagements cyclables	33
8.2.1. Choix des infrastructures.....	33
8.2.2. Exigences pour des linéaires de qualité	35
8.2.3. Exigences pour des intersections de qualité.....	36

AFNOR SPEC 2216

*Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires*



8.2.4. Matériaux et couleurs des aménagements cyclables	37
8.2.5. Signalisation directionnelle et Signalétique	38
8.3. Travaux	39
8.4. Le stationnement.....	39
8.5. Données associées aux infrastructures	40
8.6. Maintenance et Entretien.....	40
— 9. Évaluation des performances	40
9.1. Surveillance, mesure, analyse et évaluation	40
9.2. Indicateurs	41
9.3. Audit interne.....	42
9.4. Comité de pilotage.....	42
— 10. Amélioration.....	43
10.1. Non-conformité et actions correctives.....	43
10.2. Démarche d'amélioration continue	44
Annexe A — État des lieux (informative).....	45
Annexe B — Cartographie des acteurs (informative)	47
Annexe C — Exemples de communications (informative)	48
Annexe D — Critères techniques pour la réalisation des aménagements cyclables (normative).....	49
Annexe E — Critères techniques pour la réalisation des intersections (normative)	51
Annexe F — Critères techniques pour la réalisation des stationnements (normative)	52
Annexe G — Équipements Annexes (informative)	53
Annexe H — Zones Complexes pour la cyclo logistique (informative)	54
Bibliographie.....	55



Avant-propos

Le présent document a été développé par un groupe de travail ouvert et reflète à ce titre l'accord de personnes et organisations ayant participé à son élaboration. AFNOR a mis à disposition des auteurs son savoir-faire en ingénierie normative afin de coordonner les travaux d'élaboration et éditer le document. En conséquence, le contenu de ce document n'engage que ses auteurs et ne saurait être considéré comme constituant le droit applicable. En effet, AFNOR n'étant ni habilitée à délivrer du conseil juridique ni législateur, AFNOR ne saurait être tenue responsable de l'utilisation qui est faite de ce document, notamment concernant la réglementation éventuellement citée dont la bonne application relève exclusivement de la responsabilité de chacun.

L'AFNOR SPEC :

- Est un document technique développé et approuvé dans le cadre d'un processus transparent et ouvert ;
- Représente l'approbation de ce seul groupe de travail sur le texte final et ne doit pas être présentée comme une norme française ou comme équivalente à une norme française.

AFNOR SPEC 2216

Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires



Introduction

Quels sont les objectifs de ce document ?

Ce document vise à sensibiliser les territoires à engager une politique cyclable structurée, cohérente et de qualité. Il a été construit avec des acteurs clés du domaine.

Il donne les outils et méthodes nécessaires pour :

- amorcer une réflexion complète prenant en compte les spécificités du territoire ;
- accompagner sa mise en œuvre ;
- assurer un suivi des orientations stratégiques pour le court et le long terme pour rassembler l'ensemble des membres du territoire.

Ce document accompagne les objectifs nationaux et territoriaux pour le développement de la mobilité cyclable, compris plus généralement dans la politique de développement durable.

À qui s'adresse ce document ?

À destination de toutes les collectivités territoriales, quelles que soit leur taille et leur situation.

Ce document concerne principalement :

- les élus qui devront impulser la démarche et décider les orientations stratégiques ;
- les personnels territoriaux et autres acteurs qui contribuent à la mise en œuvre de la démarche ;
- les entreprises chargées de la réalisation des aménagements cyclables, et du déploiement des services pour la mobilité, en support au déploiement de la politique cyclable des collectivités territoriales.

Illustration du système de management

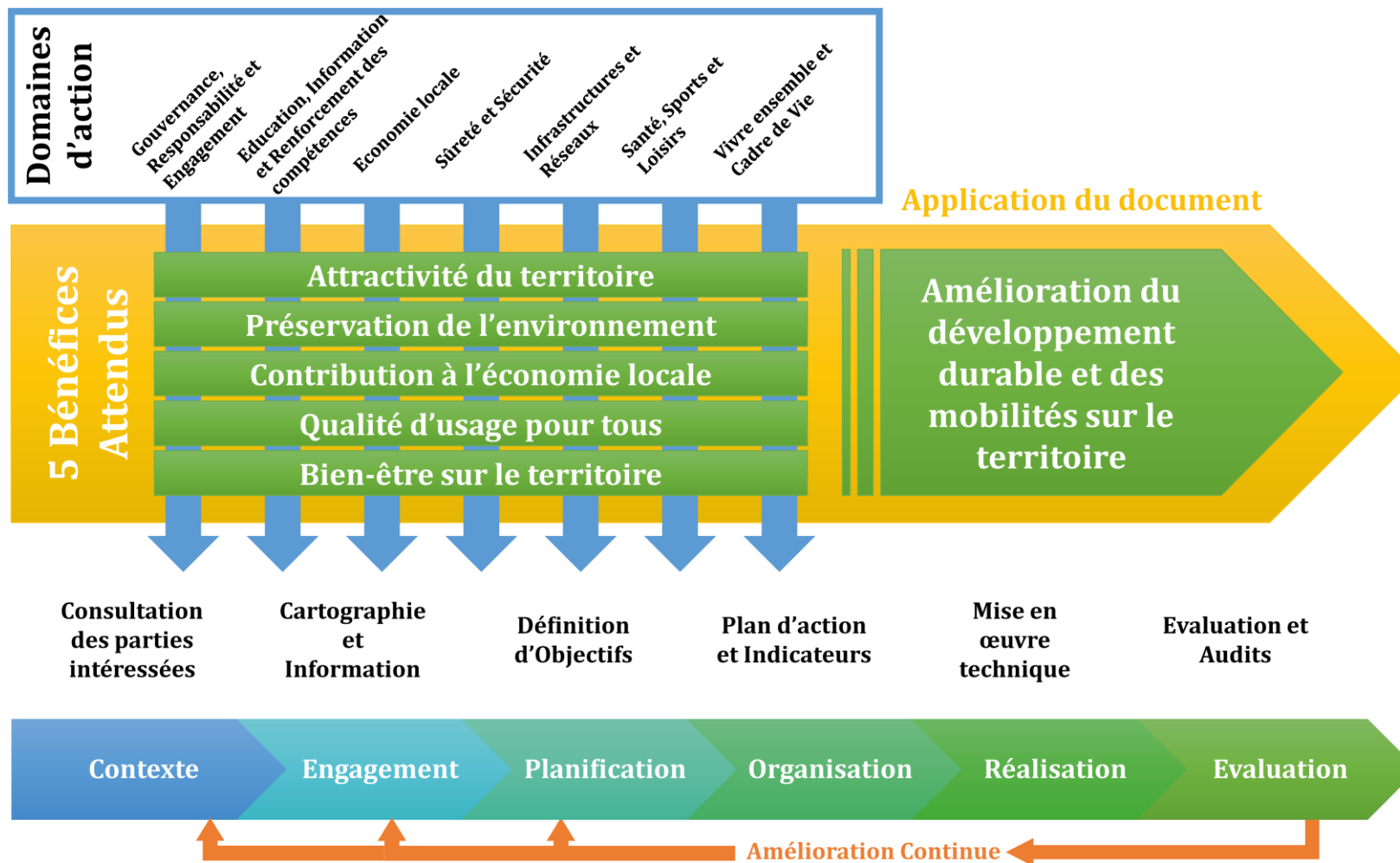


Figure 1 — Diagramme d'illustration du système de management pour les politiques cyclables

AFNOR SPEC 2216

*Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires*



Liste des participants

Participants	Collectivité territoriale représenté
STEFAN Marie	ADEME
CHEVAUCHE Clément	BNA - Bureau de Normalisation Automobile
MAUPIN Valérie	BNA - Bureau de Normalisation Automobile
AILLOUD Marion	CEREMA
JOUANOT Thomas	CEREMA
BELORGEY Arnault	CETIM
VASTA Rivo	Collectif Vélo Île-de-France
LAMBERT Axel	CVTCM - Club des villes et territoires cyclables et marchables
PILON Catherine	CVTCM - Club des villes et territoires cyclables et marchables
JOCK Stéphane	Decathlon
CHAUMOND Cédric	FFC - Fédération Française de Cyclisme
FRIER Jérôme	FFC - Fédération Française de Cyclisme
GAUTHERON Isabelle	FFV - Fédération Française du Vélo
LOUMETO Jocelyn	FPMM - Fédération des Professionnels de la Micro-Mobilité
GILLIOT Benoît	FUB – Fédération des Usagers de la Bicyclette
CHAUVIN Benoit	GART
NOËL Céline	La Bécane à Jules
GUIRONNET Jérôme	La Bécane à Jules
AMBROSINI Xavier	LA POSTE
CARRASCO Jean-Louis	LA POSTE
CHARREAU Maëlle	LA POSTE
SOREL Yannick	LA POSTE
APIED Viviane	Ministère de la Transition Ecologique
ROTILLON Sylvain	Ministère de la Transition Ecologique - DGITM
THON Dominique	Ministère de la Transition Ecologique - DGITM
BUNEL Isabelle	Ministère des Sports et des Jeux Olympiques et paralympiques
GAUTIER Christèle	Ministère des Sports et des Jeux Olympiques et paralympiques
JOUVE Virginie	Ministère des Sports et des Jeux Olympiques et paralympiques
MOUCHEBOEUF Olivier	Union Sport et Cycle
COUE Antoine	Vélo & Territoires



Logos des organismes participants



AFNOR SPEC 2216

*Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires*



1. Domaine d'Application

Le présent document établit des recommandations pour le déploiement de la mobilité cyclable des particuliers et professionnels au sein de l'ensemble des collectivités territoriales et en cohérence avec leur politique de mobilité et de développement durable.

Le présent document est applicable à toute organisation qui souhaite :

- établir, mettre en œuvre, tenir à jour et améliorer un système de management associé au déploiement de sa politique cyclable ;
- s'assurer de sa conformité avec sa politique cyclable ;
- démontrer sa conformité volontaire au présent document.

Le présent document est destiné à aider les collectivités territoriales :

- dans la mise en œuvre de stratégies, de programmes, de projets, de services pour la mobilité cyclable ;
- dans la communication sur le déploiement et l'atteinte des objectifs définis.

Le présent document est destiné à être mis en œuvre par une collectivité territoriale pour établir le cadre organisationnel et fournir les ressources nécessaires au soutien du management des résultats. Les collectivités territoriales doivent être capables de définir leur champ de compétences (infrastructures, aménagement, entretien, services, politiques...).

Le présent document est destiné à des collectivités territoriales de toutes tailles, de toutes structures et de tous types, au niveau local ou régional, et dans des zones urbaines ou rurales définies, à leur niveau de responsabilité respectif.

Le présent document peut être utilisé dans son intégralité ou en partie pour améliorer la mobilité cyclable au sein des collectivités territoriales. Les déclarations de conformité au présent document ne sont cependant pas acceptables à moins que toutes ses exigences soient intégrées dans le système de management associé et soient satisfaites, sans exclusion. Des recommandations et des informations complémentaires à l'appui de sa mise en œuvre sont fournies dans les annexes.

Le présent document n'a pas pour objectif de traiter d'autres mobilités actives. Néanmoins, les interactions avec tous les autres modes de déplacement, notamment dans les aménagements, seront prises en compte.

Le présent document ne fournit pas de spécifications techniques sur l'aménagement de bâtiments et voiries, mais des recommandations supérieures aux dispositions techniques réglementaires.

2. Références

Une bibliographie à valeur informative est disponible à la fin du document.



3. Termes et définitions

Pour les besoins du présent document, les termes et définitions suivants s'appliquent :

3.1 vélo / cycle

véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles

NOTE Voir Article R311-1 du Code de la Route.

3.2 vélo à assistance électrique (VAE) / cycle à pédalage assisté (CPA)

vélo / cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler

3.3 vélo cargo

cycle (avec ou sans assistance électrique) conçu et fabriqué pour emporter, outre son pilote, une charge utile égale ou supérieure à 45 kg

NOTE 1 Il est inclus dans cette définition l'attelage vélo et remorque.

NOTE 2 Si le vélo cargo est équipé d'une assistance électrique, il doit répondre aux exigences de l'Article 411-3-2 du Code la Route (voir définition VAE / CPA).

NOTE 3 Voici quelques engins considérés comme vélos cargo : vélos-rallongés (longtail) et petits porteurs, biporteurs, triporteurs et tricycles, remorques utilitaires...

3.4 engin de déplacement personnel motorisé (EDPM)

véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h

3.5 usager

personne physique, particulier ou professionnel, utilisant un vélo / cycle lors de ses déplacements ou de son activité professionnel

3.6 mobilité active

ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée

NOTE Il est parfois d'usage de parler de mobilité douce, mais ce terme n'a pas de valeur règlementaire. Il faut se référer à l'Article L1271-1 du Code des Transports.



3.7 part modale

proportion de déplacements réalisé par un mode de transport par rapport à tous les déplacements réalisés tous modes confondus

NOTE La part modale d'un mode de transport est mesurée en divisant le total des déplacements du mode concerné dans n'importe quelle période de temps (généralement un jour ouvré moyen) par le nombre total de déplacements effectués sur la même période. Le résultat est donc exprimé en valeur relative, généralement un pourcentage.

3.8 aménagement cyclable

dispositif de voirie destiné à organiser la circulation des cycles

NOTE L'Article R110-2 du Code de la Route définit un certain nombre d'aménagements cyclables.

3.9 équipements annexes

dispositif complémentaire aux aménagements cyclables et services associés à la mobilité cyclable

NOTE Tel que stationnement, zone de livraison, gonfleur, bornes de recharges... comme décrit notamment dans la fiche action Vélo & Territoires « Equipements, Aires De Services Et Haltes Repos ». Voir Annexe G.

3.10 plan de mobilité

ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements sur un territoire

NOTE Associé au Code des Transports, et ses Articles L1214-1 à L1214-38.

3.11 politique cyclable

somme d'actions qui visent à faciliter et à promouvoir l'utilisation du vélo au sein d'un territoire donné

3.12 plan vélo

document délibéré de planification visant le développement du vélo sur un territoire

NOTE 1 Il traite l'ensemble des thèmes du système vélo, dont l'infrastructure, les services, la communication, l'animation et l'évaluation. Il comprend en outre un diagnostic, un schéma des aménagements, un plan d'actions et une programmation des investissements.

NOTE 2 Le plan vélo est intégré dans un plan de mobilité.

3.13 schéma directeur des aménagements cyclables

outil stratégique pour planifier la mise en place d'un réseau cyclable cohérent et continu sur un territoire donné

NOTE Il est conduit dans le cadre d'une politique cyclable globale dont il est un des composants.



3.14 collectivité territoriale

structure administrative, distincte de l'administration de l'État, prenant en charge les intérêts de la population d'un territoire précis

NOTE 1 Sont définies comme collectivités territoriales : les communes, les départements, les régions, regroupements de communes, communes.

NOTE 2 La responsabilité de la réponse à des exigences n'est pas toujours à la charge de la collectivité territoriale et, peut aussi faire référence à une entité/institution au sein de la collectivité territoriale qui a pour tâche la mise en œuvre du système de management (entreprise, association, opérateur...) identifié dans ce document comme des parties prenantes.

3.15 partie intéressée

personne physique ou morale ayant un intérêt

3.16 partie prenante

partie intéressée impliquée dans la démarche

3.17 information documentée

donnée qui nécessite d'être contrôlée et tenue à jour

NOTE 1 Cela peut concerner les comptes-rendus de réunions, les rapports d'analyses, les PLU, les communications externes, des échantillons, des données numériques... Le format sur lequel elle est contenue peut être mis à jour en fonction des besoins.

NOTE 2 Pour aller plus loin, il peut être recommandé d'étudier la norme NF EN ISO 9001.

3.18 exigence

besoin ou attente formulé, d'application obligatoire

NOTE 1 Il est habituel ou de pratique commune que le besoin ou l'attente à prendre en considération soit implicite.

NOTE 2 Une exigence spécifiée est une exigence formulée, par exemple une information documentée.

3.19 conformité

satisfaction d'une exigence spécifiée

3.20 système de management

ensemble d'éléments corrélés ou en interaction d'une collectivité territoriale utilisés pour établir des politiques, des objectifs et des processus de façon à atteindre lesdits objectifs

NOTE 1 Un système de management peut traiter d'un seul ou de plusieurs domaines.

NOTE 2 Les éléments du système comprennent la structure, les rôles et responsabilités, la planification et le fonctionnement de la collectivité territoriale.

NOTE 3 Le périmètre d'un système de management peut comprendre l'ensemble de la collectivité territoriale, des fonctions ou des sections spécifiques et identifiées de la collectivité territoriale, ou une ou plusieurs fonctions dans un groupe d'collectivités territoriales.



3.21 Abréviations

PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUi	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
VL	Véhicule Léger
PL	Poids Lourd
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale

4. Contexte

4.1. Compréhension de la collectivité territoriale et de son contexte

Lors de la mise en œuvre du présent document, la collectivité territoriale doit déterminer les domaines d'action internes et externes (voir 4.6) qui sont pertinents par rapport aux bénéfices attendus du déploiement de la politique cyclable (voir 4.5), et doit impliquer les parties intéressées à un stade précoce.

La collectivité territoriale doit s'assurer que le système de management pour le développement de la politique cyclable :

- est destiné à renforcer les capacités des collectivités territoriales et à s'appuyer sur les initiatives locales ;
- cible les enjeux sociaux, environnementaux et économiques associés ;
- améliore les services de la collectivité territoriale et les bienfaits socio-économiques ;
- soutient des objectifs clairs pour sa politique cyclable et encourage des systèmes de planification rationnels pour les atteindre.

Pour faire un premier bilan, l'Annexe A présente des outils pour aider à la réalisation de l'état des lieux.

4.2. Compréhension des besoins et attentes des parties intéressées

Une implication appropriée des parties intéressées est un principe essentiel pour le développement de la politique cyclable. Une mise en œuvre efficace est impossible sans l'acceptation, la compréhension, la volonté, l'intérêt, la conscience et la reconnaissance des bienfaits et du respect des engagements, en particulier du fait des responsabilités et des ressources financières limitées de la collectivité territoriale qui créent un besoin de partenariats appropriés.



L'identification des parties intéressées doit, à minima, couvrir les acteurs suivants :

- ❖ Les responsables politiques, afin de garantir la légitimité du projet porté
- ❖ Les citoyens, qu'ils soient directement concernés pour des questions affectant leur environnement de vie ou de travail, qu'ils soient utilisateurs ou utilisateurs potentiels, ou des représentants de ces citoyens ou des experts sur les usages, permettant une représentation large et représentative
- ❖ Les experts techniques, permettant d'accompagner l'évaluation initiale du projet, tout comme en continu sur le déploiement et le suivi du projet, pouvant également fournir des études techniques antérieures sur des projets comparables
- ❖ Les cadres dirigeants (un panel sélectionné sur des secteurs différents) impliqués sur la mise en œuvre ou l'évaluation du projet, pouvant également fournir des études techniques antérieures sur des projets comparables
- ❖ Les instances de représentation : organisations professionnelles (industries, commerces, artisans...) ; associations ; institutions politiques, économiques et sociale ; instances consultatives sur les questions de mobilité, développement durable...
- ❖ Les services des collectivités impliquées
- ❖ Les opérateurs de mobilité
- ❖ Les collectivités territoriales publics ou privés pouvant être affectés par la mise en œuvre du projet
- ❖ Toutes autres parties intéressées pouvant agir en faveur du projet.

La collectivité territoriale doit déterminer :

- les parties intéressées qui sont pertinentes dans le cadre du système de management pour le développement de la politique cyclable de collectivités territoriales ;
- les exigences pertinentes de ces parties intéressées (formulées implicitement ou explicitement) ;
- lesquels de ces besoins et attentes deviennent ses obligations de conformité.

Pour ce faire, il convient de prévoir une implication efficace de toutes les parties intéressées pertinentes. Un engagement et une collaboration efficaces nécessitent, au minimum, de :

- cartographier les parties intéressées pertinentes ;
- comprendre leurs besoins et attentes, ainsi que leurs relations dans l'écosystème ;
- identifier leurs rôles et ressources potentiels ;
- établir des mécanismes pour un dialogue et une participation efficace ;
- documenter et partager les diagnostics afin d'assurer conjointement l'amélioration continue.

Un accompagnement pour l'implication des parties intéressées est présenté dans l'Annexe B.



4.3. Détermination du périmètre

La collectivité territoriale doit déterminer les limites et l'applicabilité du système de management pour le développement de la politique cyclable pour établir son périmètre.

Lorsque la collectivité territoriale établit ce périmètre, elle doit considérer :

- les enjeux externes et internes auxquels il est fait référence ;
- son autorité et compétences ;
- les interactions avec d'autres entités ;
- les exigences mentionnées dans ce document.

Le périmètre doit être disponible sous la forme d'une information documentée.

4.4. Système de management de la politique cyclable au sein des collectivités territoriales

La collectivité territoriale doit établir, mettre en œuvre, tenir à jour et continuellement améliorer un système de management pour le développement de sa politique cyclable, y compris les processus nécessaires et leurs interactions, en accord avec les exigences de ce document.

La collectivité territoriale doit assurer des ressources suffisantes pour mettre en œuvre un système de management au niveau approprié pour la réalisation de sa politique cyclable en accord avec les ambitions avancées.

Les exigences du présent document sont présentées sous une forme séquentielle. Néanmoins, les collectivités territoriales peuvent mettre en œuvre les articles du présent document de manière parallèle ou consécutive afin de répondre à leurs besoins spécifiques et niveaux de maturité.

En prenant en compte les finalités et les domaines d'action pertinents, le système de management doit favoriser la mise en œuvre d'approches harmonisées et intégrées en matière de politique cyclable pour tous les territoires.

4.5. Bénéfices attendus d'une politique cyclable

La collectivité territoriale doit identifier, examiner et documenter l'ensemble des bénéfices et des domaines d'action qui contribuent à la mise en œuvre du présent document.



Tableau 1 — Bénéfices attendus d'une politique cyclable

Bénéfices attendus d'une politique cyclable	Exemples
Attractivité du territoire	Potentiel de développement économique ; bien-être ; considération du développement durable dans la politique du territoire ; développement de formes de mobilités alternatives pour les particuliers et les professionnels ; qualité du cadre de vie ; développement du tourisme
Préservation et amélioration de l'environnement	Amélioration des performances environnementales, y compris la réduction des émissions de gaz à effets de serre ; protection, restauration et amélioration de la diversité biologique et des services écosystémiques, y compris protection des écosystèmes, de la diversité et des migrations de la faune et de la flore ainsi que de la diversité génétique ; réduction de l'encombrement de la chaussée ; réduction des volumes sonores sur le territoire ; amélioration de la qualité de l'eau et de l'air par rapport aux émissions de modes de transports plus polluants (dioxyde d'azote, particules fines, lessivage de chaussée, pluies polluées etc...)
Contribution à l'économie locale	Augmentation des déplacements courts et raisonnés (amélioration de la chalandise) qui favorise les commerces de proximité ; création de nouveaux commerces / services locaux ; montée en gamme de l'offre locale ; plus de performance et gains associés grâce à une meilleure efficacité pour les déplacements des professionnels (livraison par exemple) ; économies réalisées par rapport à des aménagements plus coûteux pour des déplacements similaires (construction de routes, achat de bus....)
Qualité d'usage pour tous	Pertinence des services publics et privés ; coordination des activités de services du territoire adéquation des services mobilités avec la démographie de la ville et les activités économiques présentes ou à venir ; considération des besoins et retours usagers ; entretien du réseau ; conformité du réseau aux normes et réglementations ; prise en compte des besoins en cyclo logistique des logisticiens et des acteurs économiques locaux
Bien-être de l'utilisateur et des membres du territoire	Accès à des opportunités pour être acteur de son territoire ; environnement sain ; amélioration de la santé publique ; cadre où il fait bon vivre ; lutte contre la sédentarité ; maintien en autonomie des personnes (acquisition, entretien, maintien) ; management des risques sécurité ; réduction des dépendances financières (dépenses liées à l'automobile personnelle)

La collectivité territoriale doit porter une attention particulière aux domaines d'action (voir Article 4.6) pour une politique cyclable cohérente. Elle peut toutefois prendre d'autres domaines d'action en considération, s'ils sont pertinents et appropriés, en gardant à l'esprit que ces domaines d'action sont susceptibles de changer ou d'évoluer au fil du temps.



4.6. Domaines d'actions liés à la politique cyclable

Lors de l'examen de l'ensemble des stratégies, programmes, projets, plans et services pour l'intégration dans le plan stratégique de la collectivité territoriale, cette dernière doit évaluer leur contribution aux bénéfices attendus du déploiement d'une politique cyclable ainsi que la manière dont les domaines d'action sont pris en compte.

Un domaine d'action est lié aux services et aux infrastructures, et équipements associés. Il peut avoir des implications stratégiques ou opérationnelles, et aide les organisations à atteindre les bénéfices attendus.

Les articles de cette section fournissent des exemples d'actions à mettre en œuvre pour chacun des domaines d'actions.

Si une collectivité territoriale a besoin de prendre en considération des enjeux supplémentaires ou alternatifs, il convient qu'elle réponde aux questions suivantes afin d'identifier les enjeux qui sont pertinents et appropriés.

- ❖ Le domaine d'action présente-t-il un intérêt ou une quelconque importance pour les parties intéressées ?
- ❖ Le domaine d'action est-il susceptible d'apporter une contribution majeure au développement durable de la collectivité territoriale ?
- ❖ Le domaine d'action relève-t-il de l'autorité ou de la sphère de compétence de la collectivité territoriale ?
- ❖ La collectivité territoriale a-t-elle les moyens de répondre au domaine d'action, par exemple à travers ses stratégies, programmes, projets, plans et services ?
- ❖ La réponse au domaine d'action est-elle techniquement possible ?
- ❖ La réponse au domaine d'action est-elle faisable d'un point de vue environnemental social et financier ?
- ❖ Le capital humain, financier et naturel est-il disponible pour répondre au domaine d'action ?
- ❖ La réponse au domaine d'action est-elle mesurable ?

Sur la base des réponses aux questions ci-dessus, il est possible d'évaluer l'importance du domaine d'action et de déterminer le niveau d'influence de la collectivité territoriale par rapport à ce domaine d'action du plus élevé au plus faible.

4.6.1. Gouvernance, Responsabilité et Engagement

Afin de parvenir à un développement plus durable, il est nécessaire que les modèles de gouvernance favorisent des approches permettant de faire participer toutes les parties intéressées.

NOTE la norme NF ISO 26000 fournit des informations complémentaires sur la gouvernance



Tableau 2 — Domaine d'action Gouvernance, Responsabilité et Engagement

Contribution aux bénéficiaires	Actions recommandées	Exemples d'initiatives (informatif)
Des structures sont mises en place pour assurer un engagement de tous les membres du territoire	<ul style="list-style-type: none"> Un comité de pilotage est en place avec des représentations pertinentes des acteurs identifiés (voir Article 4.2) pour prendre en compte les besoins de tous et les impliquer Prise en compte de la mobilité cyclable dans les PLUI et PADD 	
Les enjeux relatifs à l'intégration et le traitement équitable des citoyens dans l'élaboration et la mise en œuvre de la démarche sont pris en compte	<ul style="list-style-type: none"> Un dispositif de remontées des besoins de tous les usagers et non-usagers est disponible 	<ul style="list-style-type: none"> Plateforme de participation citoyenne collaborative Plateforme de remontées d'usagers vélos
Un suivi de la mise en place de la démarche et des retours des membres du territoire est réalisé	<ul style="list-style-type: none"> Communication autour de la politique cyclable par rapport aux objectifs fixés (voir Article 7.4) 	<ul style="list-style-type: none"> Partage à travers les réseaux de communication à disposition
Des actions d'incitation à la mobilité cyclable sont déployées avec les partenaires locaux	<ul style="list-style-type: none"> Inciter les organisations à promouvoir la mobilité cyclable Recherche de financement dédiés 	<ul style="list-style-type: none"> Label Employeur Pro-Vélo Mise en place d'un plan vélo pour les entreprises de plus de 50 salariés Forfait mobilités durables Mise en place de « Maisons du Vélo » Appels à projets « Fond Mobilités Actives »

4.6.2. Éducation, Information et Renforcement des compétences

L'éducation et, l'information à tous les niveaux sensibilisent et développent les compétences et les connaissances qui contribuent au bon déploiement de la politique cyclable.

Tableau 3 — Domaine d'action Education, Information et Renforcement des compétences

Contribution aux bénéficiaires	Actions recommandées	Exemples d'initiatives (informatif)
Des actions sont prévues pour former ou renforcer les compétences dans la formation initiale	<ul style="list-style-type: none"> Le « Savoir Rouler à Vélo » est présent dans les formations du primaire Inciter à la pratique du vélo dans les formations du secondaire 	<ul style="list-style-type: none"> « J'apprends à faire mes courses à vélo » Mise en place de vélo-bus Ateliers d'entretien et réparation du cycle Balades à vélo dans le cadre scolaire et péri-scolaire
Des actions sont prévues pour sensibiliser, informer à la pratique du cycle et l'adoption de la démarche	<ul style="list-style-type: none"> Les entreprises favorisent et incitent à la pratique du vélo pour leurs employés Les associations sensibilisent et informent sur la pratique du vélo 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'une vélo-école Organisation de balades à vélo dans le cadre professionnel ou pour les loisirs Ateliers d'entretien et réparation du cycle

AFNOR SPEC 2216

Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires



4.6.3. Économie locale

Cela comprend en particulier la production et les services locaux pour particuliers et professionnels, ainsi que le soutien associé, à la diversité économique et à l'emploi local.

Tableau 4 — Domaine d'action Economie Locale

Contribution aux bénéficiaires	Actions recommandées	Exemples d'initiatives (informatif)
Les politiques des collectivités territoriales sont établies pour attirer les investissements, soutenir les jeunes entreprises et créer et maintenir un large éventail de possibilités d'emplois	<ul style="list-style-type: none"> • Développement économique de ces zones en rendant possible une cyclo-logistique performante • Installation d'entreprises proposant des services pour la mobilité cyclable 	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une école de la cyclo-logistique • Incitations aux commerces de choisir la cyclo-logistique
Des actions sont mises en place pour faciliter l'accès à un cycle	<ul style="list-style-type: none"> • Accès à une filière locale de vente ou location de cycles neufs ou d'occasion • Aides à l'achat ou location de vélo 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'une « Bourse aux vélos » de manière récurrente
Des actions sont mises en place pour favoriser la mobilité cyclable dans des zones spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> • Définir des zones dédiées pour des mobilités actives, dont cyclable telles que les zones de circulation apaisée 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la mobilité cyclable dans les zones à faible émission (ZFE) et/ou les centres villes et/ou écoquartiers (incitations financières pour changer de mobilité, infrastructures et services dédiés) • Mise en place de « Zones Complexes » (voir Annexe G) pour favoriser le déploiement de la cyclo-logistique



4.6.4. Sûreté et Sécurité

Traiter la question de la sûreté et de la sécurité vise à concilier le droit à la vie privée et la protection de la sécurité publique, ainsi que la prévention et la gestion du risque au sein des collectivités territoriales.

Tableau 5— Domaine d'action Sûreté et Sécurité

Contribution aux bénéficiaires	Actions recommandées	Exemples d'initiatives (informatif)
Des actions sont mises en place pour s'assurer du respect de l'usage des aménagements cyclables	<ul style="list-style-type: none"> • Un rappel des bases du code de la route est proposé chaque année pour les citoyens • Les règles autorisant un véhicule à circuler sur une infrastructure cyclable font l'objet d'une communication appropriée 	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une vélo-école • Communication annuelle dans les médias locaux (journaux, réseaux sociaux, notes d'information, action avec la police municipale...) autour des pratiques autour de la mobilité cyclable
Des actions permettent d'assurer que la pratique cyclable soit sécurisante	<ul style="list-style-type: none"> • L'identification et le repérage des infrastructures cyclables est possible en toutes conditions par les usagers • Délimitations claires dans les espaces partagés • Réalisation d'aménagements cyclables sécurisants 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures visibles : éclairage public, marquage au sol, bandes réfléchissantes, luminescentes, revêtement coloré homogène...
Des actions permettent de lutter contre le vol	<ul style="list-style-type: none"> • Un service d'identification des cycles est disponible • Les services autorisés à identifier les cycles volés sont formés et possèdent accès aux bases de données • Un programme de déploiement de zone de stationnement dédié sécurisé est établi • Intégration d'exigences dans le PLU 	<ul style="list-style-type: none"> • Création de locaux sécurisés avec des dispositifs d'attaches des vélos par le cadre • Programme « Alvéole Plus »
Des services de professionnels sont proposés pour permettre aux usagers l'entretien de leur matériel pour une utilisation en toute sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Une ou des structures pour l'entretien des cycles sont disponibles sur le territoire • Une ou des structures pour la vente des cycles (neufs et/ou reconditionnés) sont disponibles sur le territoire 	<ul style="list-style-type: none"> • Garantie pour les cycles d'occasion : Recycloproject • Location libre-service de vélos d'occasion • Réseau Heureux Cyclage • Réseau professionnel (Décathlon, Sport 2000, Culture Vélo...)
Les infrastructures et le parcours cyclable sont accessibles, consultables et utilisables	<ul style="list-style-type: none"> • Données répertoriées dans des bases de données (commerces liés aux cycles, zones de stationnement, zones d'intermodalité, zones de livraisons, services à la mobilité cyclable, aménagements cyclables divers) • Suivi des parcours pour les déplacements personnels, de loisirs et dans le cadre d'activités professionnelles 	<ul style="list-style-type: none"> • Signalétique et jalonnement spécifique • Applications dédiées à la mobilité cyclable • Plans ou cartes proposées

AFNOR SPEC 2216

Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires



4.6.5. Infrastructures et Réseaux

Les infrastructures et réseaux, contribuent au déploiement de la politique cyclable.

NOTE Pour l’approche technique, voir la section 8 — Aménagements et Infrastructures Cyclables de ce document

Tableau 6 — Domaine d’action Infrastructures et Réseaux

Contribution aux bénéficiaires	Actions recommandées	Exemples d’initiatives (informatif)
La connaissance de l’état des aménagements cyclables et des infrastructures associées ainsi que les améliorations nécessaires sont mises en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation d’un diagnostic cyclable Mise en place d’un Schéma directeur Déploiement d’un Système d’information géographique (SIG) (avec des catégories précises sur les aménagements cyclable) 	<ul style="list-style-type: none"> Projet smart city OnDijon Cyclo-patrouilles, diagnostics participatifs Plan vélo publiés des territoires Utilisation de l’application Geovelo
Une flotte de cycles publique est disponible sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> Une flotte de cycles est à disposition (flotte partagée, service de location...) 	<ul style="list-style-type: none"> Réseaux de vélos en libre-service en France Location en libre-service de vélos d’occasion (partenariat de Semur-en-Auxois et du Fab Lab LAB-AUX)
Des actions sont en place pour s’assurer de fournir un niveau de service équivalent et de haute qualité sur son territoire et de mettre en œuvre les améliorations nécessaires	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d’actions citoyennes pour évaluer en continu la qualité d’usage Mise en place d’actions à destination des acteurs économiques et usagers professionnels pour évaluer en continu la qualité d’usage 	<ul style="list-style-type: none"> Projet smart city OnDijon Réseaux sociaux Organisation de diagnostic par quartier avec des panels mixtes (élus, techniciens, associations, citoyens, usagers professionnels)
Un budget est prévu pour l’entretien des aménagements cyclables	<ul style="list-style-type: none"> Achat de matériel spécifique Formation des agents 	<ul style="list-style-type: none"> Recherche de financements dédiés (mécénat, appel à projet)
Le maintien des itinéraires cyclables est pris en compte lors des travaux impactant le parcours	<ul style="list-style-type: none"> Maintien des itinéraires sécurisés et mise en place de solutions provisoires, sans obligation de pied à terre 	

4.6.6. Santé, Sports et Loisirs

Les soins de santé jouent un rôle crucial dans la préservation et l’amélioration de la santé physique et mentale au sein de la collectivité territoriale et dans la contribution à son bien-être.

Pour aller plus loin, il est possible d’entrer dans la démarche d’obtention du Label « Terre de Cyclisme » délivré par la Fédération Française de Cyclisme ainsi que la Marque « Accueil Vélo » délivrée par Vélo & Territoires.



Tableau 7 — Domaine d'action Santé, Sports et Loisirs

Contribution aux bénéfiques	Actions recommandées	Exemples d'initiatives (informatif)
La qualité de l'eau, de l'air, des sols sont mesurés et leur impact sur la santé quantifié	<ul style="list-style-type: none"> Publication d'un indice de la qualité de l'air 	<ul style="list-style-type: none"> Capteurs qualité air, eau, sols et contrôles réguliers
La promotion de pratiques préventives en matière de santé publiques est réalisée		<ul style="list-style-type: none"> Prescription de la pratique du vélo dans des ordonnances en Alsace
La promotion de la mobilité cyclable comme pratique sportive ou ludique ou moyen de déplacement (quotidien ou occasionnel) est mise en place	<ul style="list-style-type: none"> Communications en faveur de la pratique du vélo auprès des habitants 	<ul style="list-style-type: none"> La pratique du « vélotaf » Le « vélomaison » Actions FFVélo Évènements « Faites du Vélo »

4.6.7. Vivre ensemble et Cadre de Vie

Le vivre ensemble et un cadre de vie juste et équitable, entraînent le développement de styles de vie collectifs qui génèrent des bienfaits économiques et sociaux en termes d'équité inter et intragénérationnelle et de mobilité sociale, qui correspondent aux besoins et aux attentes des parties intéressées.

Tableau 8 — Vivre ensemble et Cadre de Vie

Contribution aux bénéfiques	Actions recommandées	Exemples d'initiatives (informatif)
L'inclusion de tous est prise en compte dans les réflexions	<ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures (largeur des pistes et stationnement) et le matériel sont pensés pour un accès pour tous Permettre un accès équitable à un cycle pour les personnes avec des besoins spécifiques (PSH, difficultés économiques) Informations disponibles sur le partage de l'espace commun Formations réalisées sur l'utilisation harmonieuse de l'espace commun avec tous les usagers, notamment dans les zones de rencontres L'identification des aménagements cyclables est harmonisée sur l'ensemble du territoire et permet un repérage facilité par l'ensemble des usagers 	<ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures permettent l'usage de vélos adaptés aux personnes en situation de handicap, vélos et équipement spécifiques à la cyclo-logistique (vélos cargos, remorques...) Incitations financières pour l'achat de vélos spécifiques (PSH, vélos cargos pour familles, vélos cargos à usage professionnel...)
Les effets positifs sur le bien-être, d'une meilleure qualité de vie et de meilleures conditions de travail sont évalués	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation d'enquête de mesure du stress et de l'éco-anxiété Mesure de l'évolution des temps de trajets domicile-travail, domicile-études 	



4.7. Labels et Marques spécifiques

Pour initier des actions autour de la mobilité cyclable et valoriser des initiatives locales spécifique (tourisme, accueil, déplacements professionnels...), il existe des labels et marque tels que :

- Label « Terre de Cyclisme » ;
- Label « Employeur Pro'Vélo » ;
- Label « Territoire Vélo » ;
- Marque « Accueil Vélo ».

5. Leadership

5.1. Leadership et engagement

La direction de la collectivité territoriale doit démontrer son engagement vis-à-vis du système de management pour le déploiement d'une politique cyclable au sein du territoire en :

- s'assurant que la politique et les objectifs au sein de la collectivité territoriale sont compatibles avec l'orientation stratégique définie ;
- s'assurant que les exigences liées à ce document sont intégrées aux processus métiers de la collectivité territoriale ;
- s'assurant que les ressources naturelles, matérielles, humaines et financières requises sont disponibles ;
- communiquant sur l'importance d'un système de management efficace et de se conformer aux exigences liées à ce système ;
- veillant à ce que le système de management atteigne le ou les résultats attendus ;
- orientant et soutenant les personnes pour qu'elles contribuent à l'efficacité du système de management ;
- promouvant l'amélioration continue ;
- soutenant les autres rôles managériaux pertinents afin de démontrer leurs responsabilités dans leurs domaines respectifs ;
- s'assurant que les parties intéressées sont impliquées de façon appropriée ;
- s'assurant que la coopération avec d'autres collectivités territoriales est recherchée chaque fois que nécessaire pour la réussite de la mise en œuvre du système de management ;
- publiant des rapports réguliers sur les progrès et résultats ;
- favorisant les échanges d'informations, de connaissances, d'expériences et d'outils avec les autres collectivités territoriales ;



- confiant la politique cyclable à des élus impliqués dans des postes clés ;
- facilitant l'engagement des représentants élus ou désignés chargés de la politique cyclable.

5.2. Politique

La direction doit établir une politique cyclable qui :

- est appropriée à la finalité de la collectivité territoriale (voir 4.5) ;
- est adaptée au lieu et au contexte économique, environnemental et social ;
- prend en considération les impacts économiques, environnementaux et sociaux résultant des stratégies, programmes, plans et services auxquels participent les collectivités territoriales ;
- fournit un cadre pour la définition des objectifs de la politique cyclable ;
- inclut l'engagement de satisfaire aux exigences applicables ;
- inclut l'engagement pour l'amélioration continue du système de management proposé ;
- inclut l'engagement de mettre à disposition les ressources naturelles, matérielles, humaines et financières nécessaires pour atteindre les objectifs stratégiques et opérationnels ;
- établit des incitations appropriées pour encourager les comportements durables ;
- établit une plate-forme visant à impliquer les parties intéressées et à faciliter les prises de décision ainsi que l'amélioration opérationnelle et continue.

5.3. Rôles, responsabilités et autorités au sein de la collectivité territoriale

La direction doit s'assurer que les responsabilités et autorités des rôles pertinents sont attribuées et communiquées au sein de la collectivité territoriale. La direction doit attribuer la responsabilité et l'autorité pour :

- s'assurer que le système de management associé à la démarche est conforme aux exigences du présent document ;
- et rendre compte à la direction de la performance du système de management associé à la démarche (tel que décrit à la section 9 — Évaluation des performances). Les rôles, les responsabilités et l'organigramme doivent être clairement définis, documentés et communiqués.

La proposition de la direction devra justifier la prise en compte du caractère transversal de la démarche.

L'organigramme doit permettre de décrire les liens possibles entre collectivités territoriales ou services, afin de faciliter le décloisonnement nécessaire au sujet transversal de l'accessibilité d'une conception au bénéfice de tous.



Ainsi, le pilote politique et le pilote technique de la démarche doivent être assurés d'avoir une certaine ascendance sur les différents services de la collectivité territoriale ayant un rôle à jouer au sein du projet, afin de garantir son efficacité opérationnelle.

5.4. Responsabilité de l'identification des domaines d'action liés aux services urbains au sein des collectivités territoriales

La direction doit s'assurer que les domaines d'action au sein des collectivités territoriales sont identifiés et pris en compte par le biais d'une participation transparente des parties intéressées et conformément à l'Article 4.6.

La direction doit attribuer la responsabilité pour s'assurer que les impacts des stratégies, programmes, projets, plans et services liés aux domaines d'action de la démarche au sein des collectivités territoriales sont évalués et que les informations documentées sont tenues à jour.

6. Planification et Maîtrise opérationnelles

6.1. Généralités

Dans le cadre de la planification de son système de management associé à la démarche, la collectivité territoriale doit tenir compte des enjeux et domaines d'action mentionnés au 4.5 et 4.6 déterminer les risques et opportunités qu'il est nécessaire de prendre en compte pour :

- s'assurer que le système de management associé à la démarche peut atteindre le ou les résultats escomptés ;
- prévoir les impacts économiques, sociaux, environnementaux et sur la mobilité à court, moyen et long terme ;
- allouer les ressources naturelles, matérielles, financières et humaines nécessaires ;
- établir le calendrier de mise en œuvre ;
- attribuer clairement les responsabilités pour la mise en œuvre, la supervision et l'évaluation ;
- prévenir ou réduire les effets indésirables ;
- assurer la cohérence des projets connexes avec les objectifs de politique cyclable ;
- et s'inscrire dans une dynamique d'amélioration continue.

La collectivité territoriale doit planifier :

- les actions à mettre en œuvre face aux risques et opportunités identifiés ;
- et la manière d'intégrer et de mettre en œuvre ces actions au sein des processus du système de management associé à la démarche et d'évaluer l'efficacité de ces actions.

Lorsqu'elle mène des activités de planification, la collectivité territoriale doit s'assurer que ses opérations respectent la politique de mobilité qui régit ses activités, et qu'elle travaille à la renforcer.



6.2. Examen de la situation de référence

L'examen de la situation de référence consiste en un diagnostic initial établissant une cartographie de la situation locale, au regard des bénéfices attendus et finalités de la démarche (voir l'Article 4.5).

À des intervalles planifiés, la collectivité territoriale doit procéder à un examen de la situation de référence afin d'établir un diagnostic repère pour définir et suivre les priorités pour l'élaboration de la politique cyclable. En fonction des bénéfices attendus identifiés en 4.5, la collectivité territoriale doit analyser et cartographier la situation de référence.

En fonction des bénéfices attendus identifiés en 4.5, la collectivité territoriale doit analyser et cartographier :

- sa situation par rapport à ses obligations de conformité ;
- la pertinence des politiques, objectifs et cibles existants ;
- la pertinence des instruments existants, y compris les programmes, politiques, plans et projets.

La collectivité territoriale doit déterminer les points suivants et établir des priorités qui se basent sur ces derniers :

- ❖ Le périmètre de l'examen de la situation de référence
- ❖ Les méthodes d'examen, d'analyse ou d'évaluation pour assurer la validité des résultats
- ❖ Les parties intéressées à impliquer dans le cadre de l'examen, de l'analyse et de l'évaluation
- ❖ Le calendrier de l'examen de la situation de référence
- ❖ Le calendrier de l'analyse et de l'évaluation de l'examen de la situation de référence

Les résultats de l'examen de la situation de référence doivent comprendre des recommandations sur les priorités des collectivités territoriales à court, moyen et long terme vis-à-vis de la politique cyclable associée à la mobilité des personnes et des marchandises.

La collectivité territoriale doit conserver des informations documentées pertinentes pour utilisation ultérieure, notamment via une mise à jour du plan d'action du système de management au regard des résultats de l'examen de situation de référence.

6.3. Mise en œuvre de la politique cyclable

La collectivité territoriale doit planifier, mettre en œuvre et maîtriser les processus nécessaires pour satisfaire aux exigences et réaliser les actions déterminées en 4.6.

À sa disposition, et en fonction de la structure, des référentiels peuvent être à considérer, parmi : « Développer le système vélo dans les territoires » de l'ADEME ; « Promouvoir les modes actifs dans les plans de déplacements urbains » du CEREMA.

AFNOR SPEC 2216

*Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires*



6.4. Identification et Implication des parties intéressées

L'implication des parties intéressées est cruciale à toutes les étapes pour lesquelles elles peuvent être pertinentes. La collectivité territoriale doit les identifier et raisonnablement s'efforcer de les impliquer, en tenant compte :

- du droit à la consultation de parties intéressées spécifiques ;
- des modalités précises d'identification et d'implication des parties intéressées, qui dépendent de la taille, de la complexité et du contexte à un moment donné.

La collectivité territoriale doit identifier les parties intéressées :

- ayant un intérêt particulier ou pouvant revendiquer un intérêt ;
- dont les décisions auront un impact significatif ;
- qui possèdent des informations cruciales ou une expertise nécessaire ;
- qui sont chargées de la sensibilisation ou de la communication ou qui peuvent y contribuer.

Une participation efficace ne suppose pas d'impliquer nécessairement toutes les parties intéressées dans toutes les phases du processus.

6.5. Assurance de la cohérence des stratégies, programmes projets, plans et services

La collectivité territoriale doit évaluer périodiquement si, et de quelle manière, les stratégies, programmes, projets, plans et services contribuent à atteindre les bénéfices attendus de la démarche (voir l'Article 4.5) ou s'ils peuvent à contrario entrer en conflit avec les objectifs de la démarche et doit prendre en considération les domaines d'action (voir l'Article 4.6).

Des indicateurs (voir la section 9 — Évaluation des performances) doivent être utilisés pour recueillir les données pertinentes et s'assurer que les stratégies, programmes, projets, plans et services respectent leurs objectifs tout au long des phases opérationnelles dans leur cycle de vie respectif.

Les domaines d'action peuvent parfois entrer mutuellement en conflit et il convient que l'autorité locale soit vigilante par rapport à ces conflits potentiels, de même qu'il convient qu'elle soit attentive aux synergies possibles que peuvent offrir des mesures polyvalentes.

Une coordination intersectorielle (par exemple par la constitution d'un groupe de travail interservices ou d'une équipe de projet centralisée au sein de l'organisation de l'autorité locale) peut se révéler nécessaire pour garantir la cohérence de la mise en œuvre.



6.6. Objectifs de la démarche

6.6.1. Objectifs à définir

La collectivité territoriale doit établir, par l'implication et la participation transparente des parties intéressées et sur la base des domaines d'action identifiés comme significatifs et prioritaires, des objectifs de la démarche aux fonctions et niveaux concernés. Les objectifs doivent :

- être en cohérence avec la politique cyclable et y être exprimés ;
- être mesurables (quantitativement ou qualitativement) ;
- tenir compte des exigences applicables ;
- être surveillés ;
- être communiqués ;
- être mis à jour en tant que de besoin.

La collectivité territoriale doit conserver des informations documentées sur les objectifs associés à la démarche.

Lorsque la collectivité territoriale planifie la façon dont ses objectifs de mobilité cyclable seront atteints, elle doit déterminer :

- ce qui sera fait ;
- les ressources qui seront nécessaires ;
- qui sera responsable ;
- les échéances ;
- et la façon dont les résultats seront évalués.

EXEMPLE Fréquentation (relative, absolue), nombre d'utilisateurs sur le territoire, pourcentage de la surface des aménagements dédiés à la mobilité cyclable, nombre de place de stationnement, nombre de vélos...

6.6.2. Part modale et fréquentation

La collectivité territoriale doit notamment définir ses objectifs de fréquentation de ses aménagements cyclables à atteindre sur son territoire. Elle définit des objectifs relatifs à l'horizon de sa mandature et au-delà. Le chiffrage dépendra de l'ambition du territoire, de sa taille et du niveau de fréquentation initial.

La valeur de fréquentation fixé peut-être généralisée comme différenciée sur son territoire.

La collectivité territoriale doit notamment définir ses objectifs de part modale vélo à atteindre sur son territoire. Elle définit des objectifs relatifs à l'horizon de sa mandature et au-delà.



La valeur de part modale fixé est au minimum conforme aux objectifs gouvernementaux nationaux, mais peuvent également être plus élevée et différenciée sur son territoire, par exemple :

- 12 %, niveau socle minimum ;
- 20 %, niveau ambitieux ;
- plus de 25 % pour un niveau excellent.

7. Support

7.1. Ressources

La collectivité territoriale doit identifier et fournir les ressources nécessaires à l'établissement, la mise en œuvre, la tenue à jour et l'amélioration continue du système de management.

7.2. Compétences

La collectivité territoriale doit :

- déterminer les compétences nécessaires de la ou des personnes effectuant, sous son contrôle, un travail qui a une incidence sur les performances de la démarche ;
- s'assurer que ces personnes sont compétentes sur la base d'une formation initiale ou professionnelle ou d'une expérience appropriée ;
- le cas échéant, mener des actions pour acquérir les compétences nécessaires et évaluer l'efficacité de ces actions ;
- et conserver des informations documentées appropriées comme preuves desdites compétences.

NOTE Les actions envisageables peuvent notamment inclure la formation interne ou externe, l'encadrement ou la réaffectation du personnel en activité ou le recrutement, direct ou en sous-traitance, de personnes compétentes

Après avoir cartographié ses capacités, la collectivité territoriale doit prévoir d'offrir une formation (interne ou externe) aux personnes chargées de mettre en œuvre les différentes sections du présent référentiel.

7.3. Sensibilisation

Les personnes effectuant un travail sous le contrôle de la collectivité territoriale doivent être sensibilisées :

- à la mobilité cyclable et aux implications de son déploiement sur le territoire ;
- à l'importance de leur contribution à l'efficacité de ce système de management, y compris aux effets bénéfiques d'une amélioration des performances de la politique cyclable ;
- aux répercussions d'un non-respect des exigences de ce système de management.



7.4. Communication

La collectivité territoriale doit déterminer les besoins de communication interne et externe pertinents pour la démarche de politique cyclable, y compris :

- sur quels sujets communiquer (code de la route, bonnes pratiques d'usage, aides aux ménages et aux entreprises, participation à la politique cyclable, services déployés, promotion des initiatives locales...);
- à quels moments communiquer (amont au projet, pendant la réalisation du projet, livraison du projet et en continu) ;
- avec qui communiquer (associations, acteurs économiques, grand public...);
- comment communiquer (site, réseaux sociaux, animations, vidéos, ateliers, flyers).

En Annexe D sont donnés des exemples de communications autour de la politique cyclable.

7.5. Informations documentées

7.5.1. Généralités

Le système de management doit inclure :

- les informations documentées exigées par le présent document ;
- les informations documentées que la collectivité territoriale juge nécessaires à l'efficacité du système de management.

NOTE L'étendue des informations documentées dans le cadre d'un système de management associé à la démarche peut différer selon la collectivité territoriale en fonction de :

- la taille de la collectivité territoriale, de ses domaines d'activité et de ses processus, produits et services ;
- la complexité des processus et de leurs interactions ;
- et la compétence des personnes.

7.5.2. Création et mise à jour des informations documentées

Lors de la création et de la mise à jour, la collectivité territoriale doit veiller à s'assurer de :

- l'identification et la description des informations documentées (leur titre, date, auteur, numéro de référence par exemple) ;
- leur format (langue, version logicielle, graphiques par exemple) et support (papier, électronique par exemple) ;
- la revue effectuée pour en déterminer la pertinence et l'adéquation et leur approbation sont appropriés.

AFNOR SPEC 2216

Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires



7.5.3. Maîtrise des informations documentées

Les informations documentées exigées par le système de management associé à la démarche et par le présent document doivent être maîtrisées pour s'assurer :

- qu'elles sont disponibles et conviennent à l'utilisation, quand et là où elles sont nécessaires ;
- qu'elles sont convenablement protégées (par exemple de toute perte de confidentialité, d'utilisation inappropriée ou de perte d'intégrité).

Pour maîtriser les informations documentées, la collectivité territoriale doit mettre en œuvre les activités suivantes, quand elles sont applicables :

- ❖ Distribution, accès, récupération et utilisation
- ❖ Stockage et protection, y compris préservation de la lisibilité
- ❖ Maîtrise des modifications (par exemple, contrôle des versions)
- ❖ Conservation et élimination

Les informations documentées d'origine externe que la collectivité territoriale juge nécessaires à la planification et au fonctionnement du système de management associé à la démarche doivent être identifiées comme il convient et maîtrisées.

NOTE L'accès peut impliquer une décision relative à l'autorisation de consulter les informations documentées uniquement, ou l'autorisation et l'autorité de consulter et modifier les informations documentées

8. Aménagements et Infrastructures Cyclables

8.1. Le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables

8.1.1. Généralités

Le schéma directeur des aménagements cyclables s'articule nécessairement avec des plans de mobilités plus généraux relatifs aux personnes et aux marchandises. Il peut être établi en déclinaison d'une planification plus globale de la mobilité, et faire par exemple l'objet d'une mesure concrète d'un plan de mobilité simplifié, d'un plan de mobilité ou d'un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Le schéma directeur cyclable prévoit la hiérarchisation des aménagements cyclables selon les prévisions de volume cyclistes. La hiérarchisation des voiries motorisés, l'apaisement des circulations motorisées par la réduction de la vitesse et du trafic de transit par une démarche de type « plan de circulation » est un exercice préalable à la réussite de la mise en place du schéma directeur cyclable.

Il peut également être inclus dans un document plus global de planification des aménagements à destination des modes actifs (marche et vélo).

Si des documents visant à programmer la réalisation d'aménagements en faveur des piétons existant, tels que : plan piétons, plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE), ils sont à intégrer à la réflexion.



La collectivité territoriale doit également examiner les plans de mobilités réalisés à toutes les échelles (européenne, nationale, régionale...) et évaluer les interactions potentielles (risque, responsabilités...).

NOTE La lecture de la publication du CEREMA présentant le Schéma Directeur des Aménagement Cyclables est recommandée pour aller plus loin.

8.1.2. Hiérarchisation des réseaux cyclables

On peut définir trois types de réseaux cyclables dans les aménagements, définis notamment par le volume espéré de cyclistes au quotidien :

- ❖ Réseau cyclable secondaire (inférieur à 750 cyclistes par jour) ;
- ❖ Réseau cyclable principal (entre 500 et 3 000 cyclistes par jour) ;
- ❖ Réseau cyclable à haut niveau de service (plus de 2 000 cyclistes par jour).

NOTE Ces seuils sont adaptés à des agglomérations importantes. Dans le cas de villes petites ou moyennes ou de territoires ruraux, on peut retenir des seuils inférieurs ou se baser sur des analyses des fonctions ou des objectifs de maillage du réseau principal.

8.1.3. Planification

La collectivité territoriale doit proposer un plan de mobilité des personnes et marchandises intégrant les mobilités actives, dont la mobilité cyclable.

Il est recommandé d'évaluer les propositions d'aménagements au travers d'infrastructures temporaires. Cela permet de lever des doutes sur la réalisation technique des infrastructures proposées, d'expérimenter le changement d'usage, de collecter l'avis des utilisateurs, de collecter des premières données d'usage et valider ou non, le plan de mobilité proposé.

Pour proposer une première expérimentation de la planification, il peut être intéressant d'intégrer :

- le cyclotourisme et les aménagements prévus dans ce cadre ;
- la cyclo-logistique et les aménagements prévus dans ce cadre ;
- des aménagements cyclables provisoires pour obtenir un premier retour sur l'usage.

8.2. Aménagements cyclables

8.2.1. Choix des infrastructures

Pour choisir les infrastructures dans la planification, trois critères principaux peuvent être utilisés par la collectivité territoriale afin de choisir entre la séparation entre trafic motorisé et cyclable ou leur mixité. Peuvent donc être considérés :

- ❖ Le type de réseau cyclable (voir définitions de l'Article 8.1.2) ;
- ❖ Le volume de trafic motorisé. Il est défini par le nombre de véhicules circulant sur les deux sens de l'axe de manière quotidienne ;
- ❖ La valeur la plus élevée entre la vitesse limite et la vitesse réelle pratiquée. Elle se mesure comme la vitesse pratiquée par 85 % des véhicules en condition de circulation normale.

AFNOR SPEC 2216

Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires



8.2.1.1. Recommandations actuelles

Ces recommandations traduisent l'état de l'art à la date d'élaboration du présent document et elles pourront évoluer dans le temps avec de nouvelles publications.

Il est possible de définir des niveaux d'exigences plus ambitieux pour proposer un niveau de service le plus confortables possibles (voir 8.2.1.2).

**Tableau 9 — Aide à la décision pour aménagements cyclables
(adaptée du Cahier du CEREMA « Rendre sa Voirie Cyclable »)**

Maximum entre la Vitesse Limite ou Vitesse Réelle Pratiquée (km/h)	Volume du trafic motorisé (véh/jour)	Réseau Secondaire	Réseau Principal	Réseau à Haut Niveau de Service
30	< 2 000	Trafic Mixte	Trafic Mixte / Vélorue	Trafic Mixte / Vélorue
	2 000 à 4 000	Trafic Mixte	Trafic Mixte / Bande Cyclable	Piste Cyclable
	> 4 000	Piste / Bande Cyclable	Piste / Bande Cyclable	Piste Cyclable
50	< 1 500	Trafic Mixte	Trafic Mixte	Piste Cyclable
	1 500 à 6 000	Piste / Bande Cyclable	Piste / Bande Cyclable	Piste Cyclable
	> 6 000	Piste Cyclable	Piste Cyclable	Piste Cyclable
70 à 80	< 1 000	Trafic Mixte	Piste / Bande Cyclable / Voie Verte / Bande Dérasée de Droite	Piste Cyclable
	1 000 à 4 000	Piste / Bande Cyclable / Voie Verte / Bande Dérasée de Droite	Piste Cyclable / Voie Verte	Piste Cyclable
	> 4 000	Piste Cyclable / Voie Verte	Piste Cyclable / Voie Verte	Piste Cyclable
≤ 90	Tout	Piste Cyclable / Voie Verte	Piste Cyclable / Voie Verte	Piste Cyclable

8.2.1.2. Recommandations à niveau d'exigence élevé

Ces recommandations sont à destination des collectivités territoriales souhaitent organiser des aménagements avec un haut niveau de confort et de sécurité pour les usagers.

Tableau 10 — Aide à la décision pour aménagements cyclables (niveau d'exigence élevé)

Maximum entre la Vitesse Limite ou Vitesse Réelle Pratiquée (km/h)	Volume du trafic motorisé (véh/jour)	Réseau Principal / Réseau Secondaire	Réseau à Haut Niveau de Service
20	< 1 500	Trafic Mixte / Vélorue	Vélorue / Piste Cyclable
	> 1 500	Vélorue	Piste Cyclable
30	< 1 500	Trafic Mixte / Vélorue	Piste Cyclable
	1 500 à 3 000	Piste / Bande Cyclable	Piste Cyclable
	> 3 000	Piste Cyclable	Piste Cyclable
50	< 1 500	Piste / Bande Cyclable / Voie Verte / Bande Dérasée de Droite	Piste Cyclable
	1 500 à 3 000	Piste / Bande Cyclable	Piste Cyclable
	> 3 000	Piste Cyclable	Piste Cyclable
70 à 80	< 1 500	Piste / Bande Cyclable / Voie Verte	Piste Cyclable
	> 1 500	Piste Cyclable / Voie Verte	Piste Cyclable
≤ 90	Tout	Piste Cyclable / Voie Verte	Piste Cyclable



En dehors des zones de rencontres, le trafic mixte est possible uniquement hors des exclusions suivantes :

- ❖ Trafic de transit avéré ou potentiel
- ❖ Trafic poids lourds existant ou futur (supérieur à 30 véhicules jours par exemple)
- ❖ Ligne de transport en commun (supérieur à 1 véhicule toutes les 15 minutes par exemple)
- ❖ Antériorité d'accidents et/ou remontées d'usagers
- ❖ Visibilité réduite
- ❖ Groupe scolaire à proximité

8.2.1.3. Choix d'aménagements particuliers

Les choix d'aménagements cyclables (8.2.1.1 et 8.2.1.2) doivent prendre en compte d'autres paramètres plus spécifiques pouvant justifier un aménagement adapté, tels que :

- la largeur de la chaussée ;
- le niveau de séparation ;
- le niveau de visibilité sur un axe partagé ;
- la présence de dispositifs de modération de vitesse sur la chaussée ;
- le niveau de pente de la voirie ;
- le niveau de circulation (étalement ou resserrement) aux heures de pointes ;
- la part du trafic poids lourd existant ou prévu ;
- l'importance du flux piéton, les aménagements prévus ne devront pas pénaliser le flux piéton existant.

8.2.2. Exigences pour des linéaires de qualité

La collectivité territoriale a mis tout en œuvre pour assurer :

- la réalisation d'un réseau avec des largeurs d'aménagements cyclables permettant un usage adapté aux besoins privés et professionnels, suivant les recommandations présentées dans le **Tableau D.1 – Critères de largeur des aménagements cyclables** présent dans l'Annexe D ;
- la continuité du réseau cyclable et ses aménagements ;
- une séparation efficace et adaptée avec la chaussée générale ;
- une séparation franche et lisible avec le trottoir ;
- la visibilité amont des dangers et changements. Les valeurs minimales et conseillées sont définies dans le **Tableau D.2 – Critères de distance de visibilité** présent dans l'Annexe D ;

AFNOR SPEC 2216

Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires



- Un rayon de courbure optimal pour les usages prévus, sur le linéaire des aménagements ainsi que pour l'ensemble des mouvements possibles aux intersections. Les valeurs minimales et conseillées sont définies dans le **Tableau D.3 – Critères de dimensionnement des rayons de giration en linéaire** présent dans l'Annexe D ;
- l'optimisation du franchissement des seuils et fils d'eau de voirie : les aménagements cyclables sont délimités latéralement par des bordures maçonnées permettant d'assurer une séparation visuelle et physique avec les autres espaces de circulation (chaussée, trottoirs, parvis, ...) ainsi qu'avec les environnants (espaces verts, parkings, ...)

NOTE Dans le cas de profils de faible hauteur (≤ 5 cm) le profil des bordures est dit « pardonnant » avec un profil biseauté afin de limiter le risque de chute en cas de franchissement avec un angle faible. La pose de caniveau et bordures en travers du cheminement des cyclistes est à proscrire.

- un nivellement constant et régulier, sans devers excessif ni effet de vague ;
- une protection des ouvrages, dès la conception, contre les risques de rétention des eaux pluviales sur les aménagements cyclables ;
- une protection des ouvrages, dès la conception, contre les risques de ruissellement transversaux sur les aménagements cyclables ;
- et la réalisation de linéaires identifiables, continus et confortables, présenté dans l'Article 8.2.4.

La collectivité territoriale doit justifier sa démarche de prise en compte des critères techniques optimum présentés dans ce document et les choix qui ont conduit à une dérogation à ces critères.

Il est recommandé de consulter des guides et référentiels nationaux pour la réalisation des linéaires, tels que :

- ♦ « Guide des Aménagements Cyclables » de Paris en Selle ;
- ♦ « Rendre sa Voirie Cyclable » du CEREMA.

8.2.3. Exigences pour des intersections de qualité

Le traitement des intersections garantit la continuité des aménagements cyclables, la sécurité des cyclistes et la fluidité du parcours à vélo dans toutes les directions.

La collectivité territoriale organise la bonne visibilité des aménagements cyclables par l'ensemble des usagers, cyclistes ou non, en toutes circonstances sur ces intersections.

Le traitement des intersections est intégré dans la conception et dans les travaux qui concernent un ou des axes débouchant à leurs extrémités sur ces intersections.

La collectivité territoriale a mis tout en œuvre pour s'assurer de :

- rendre le fonctionnement du carrefour lisible pour les usagers ;
- anticiper les cheminements possibles à vélo (vers modes rues équipées ou non de pistes cyclables) pour permettre l'anticipation des différentes situations d'intersection ;
- réduire le nombre et de la surface des zones d'interaction ;



- réduire la vitesse des véhicules motorisés ;
- maintenir la continuité des itinéraires cyclables et aménagements associés ;
- offrir des trajectoires les plus efficaces et fluides possibles, tout en garantissant la sécurité des usagers ;
- systématiser la réalisation de rayons de girations minimums et idéalement, au niveau conseillé dans les intersections des axes cyclables y compris dans leurs liaisons avec les axes sans aménagements. Les valeurs minimales et conseillées sont définies dans le **Tableau E.1 — Critères de dimensionnement des rayons de giration en intersection** dans l'Annexe E ;
- la visibilité amont des cyclistes par les autres utilisateurs des modes de transports rencontrés à l'intersection. Les valeurs minimales et conseillées sont définies dans le **Tableau E.2 — Critères de visibilité aux intersections** dans l'Annexe E ;
- choisir un régime de priorité adapté qui ne pénalise pas les cyclistes.

La collectivité territoriale doit justifier sa démarche de prise en compte des critères techniques optimum présentés dans ce document et les choix qui ont conduit à une dérogation à ces critères.

La collectivité territoriale peut se référer à des aménagements standards ou existants, pour accompagner la réalisation des aménagements d'intersections.

Il est recommandé de consulter les guides et référentiels nationaux suivants pour la réalisation d'intersections, tels que :

- ◆ « Guide des Aménagements Cyclables » de Paris en Selle ;
- ◆ « Aménager des rues apaisées » du CEREMA ;
- ◆ « Rendre sa Voirie Cyclable » du CEREMA.

Pour information, sont présentés des exemples d'intersections dans des guides non français à titre purement informatif. La réalisation de ces intersections doit se faire selon la réglementation nationale en vigueur :

- ◆ Suisse : « Gestion des cycles aux carrefours » de l'OFROU (Office Fédéral des routes Suisse) ;
- ◆ Belgique : « Vade-mecum des aménagements cyclables (Vademecum Fietsvoorzieningen) », de l'Agence des routes et de la circulation (AWV) de Flandres ;
- ◆ Union Européenne : « Geometric design parameters for cycling infrastructure », de l'European Cyclists' Federation (ECF) ;
- ◆ Pays-Bas : « Design Manual for Bicycle Traffic », de la CROW.

8.2.4. Matériaux et couleurs des aménagements cyclables

8.2.4.1. Matériaux

Il est idéalement défini un revêtement spécifique aux aménagements cyclables pour l'ensemble du territoire concerné.

Par défaut le revêtement des aménagements cyclables est continu et par exception il est interrompu par des seuils sans ressauts. Le revêtement ne peut pas être interrompu à l'intersection d'une voie privée ou d'un accès riverain.

AFNOR SPEC 2216

Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires



La collectivité définira une hiérarchie des réseaux cyclables et réseaux routiers, dans le cas d'une priorité donnée à l'aménagement cyclable son revêtement sera continu et traversant.

La teinte dans la masse est à privilégier aux peintures et résines. Par ordre de préférence les matériaux utilisables sont les :

- 1 enrobés fermés ou poreux (pose à la main proscrite) ;
- 2 bétons lissés et non glissants, avec joints de fractionnements adaptés ;
- 3 stabilisés, uniquement renforcés à la chaux et fermés pour limiter les rejets ; proscrit sur un réseau cyclable à haut niveau de service. Il doit être compatible avec un usage pluvieux sans projections.

Tous les autres revêtements non durs (stabilisés, calcaire, terre battue, etc) sont à proscrire ;

En dehors d'aménagements ponctuels, les platelages (bois, métal, PVC) sont à proscrire.

8.2.4.2. Couleurs associées aux aménagements

En lien avec les contraintes techniques, financières et patrimoniales locales, la collectivité définit et arrête une couleur unique pour les aménagements cyclables de son territoire où une différenciation nette avec les autres revêtements est nécessaire ou s'il y'a un enjeu fort à rendre visible l'aménagement dans l'environnement où il est présent.

Il est recommandé que cette couleur présente autant que possible, un contraste avec les autres revêtements du domaine public (chaussée, trottoirs, places, ...) et doit permettre d'assurer la bonne lisibilité et la sécurisation des aménagements cyclables.

Il est essentiel d'intégrer dans le choix de la couleur associé au revêtement, les coûts associés à la maintenance, l'entretien et l'achat de matériel pour maintenir les exigences.

Idéalement, elle présente les caractéristiques suivantes :

- ❖ un albédo propice à lutter contre les îlots de chaleur sans être éblouissante
- ❖ une cohérence avec les arbitrages préexistant des collectivités périphériques

8.2.5. Signalisation directionnelle et Signalétique

La collectivité territoriale a tout mis en œuvre pour :

- définir et hiérarchiser les pôles d'intérêts ;
- définir et hiérarchiser les liaisons ;
- utiliser les outils préconisés et imposés par la réglementation sur la signalisation routière ;
- mettre à disposition la localisation de ces pôles d'intérêts (cartes, open data, etc.) ;
- mettre en place la signalétique pour rejoindre les pôles d'intérêts et assurer la lisibilité du jalonnement sur le parcours ;
- réaliser la maintenance et l'animation du jalonnement.

Pour aller plus loin, il est recommandé d'utiliser le guide proposé par Vélo & Territoires sur le « Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables » pour préparer sa stratégie de jalonnement.



8.3. Travaux

Lors de travaux impactant l'itinéraire, la collectivité territoriale a défini un aménagement temporaire de remplacement avec laquelle la continuité et la sécurité du trajet sont assurées.

Ces dispositions doivent être prises en compte dans le phasage des travaux et son explicitement intégrés aux cahiers des charges des entreprises, qui en ont la responsabilité de la mise en œuvre et de leurs maintiens tout au long des différentes phases de travaux.

8.4. Le stationnement

La collectivité territoriale a tout mis en œuvre pour :

- diagnostiquer les besoins en stationnement autour des établissements recevant du public ;
- identifier les différents types de stationnements et besoins associés :
 - en courte durée (quelques minutes à 2 h), principalement le fait des clients des commerces, des professionnels, des cyclo logisticiens, des visiteurs de lieux publics ou privés et des usagers des services publics.
 - en moyenne durée (de 2 à 6 h environ), notamment le fait des salariés à temps partiels, des clients des centres commerciaux.
 - en longue durée (plus de 6 h), le cas échéant pour la nuit ou le week-end, correspondant aux besoins des habitants, des scolaires, des pendulaires ;
- planifier le déploiement ;
- inciter à la réalisation d'espaces de stationnement vélo dans les lieux d'habitation et locaux professionnels (par ex : lors de la réalisation ou la révision d'un PLU, de travaux de copropriété...) comme prévu dans le Code de la Construction ;
- proposer également une offre de stationnement diversifiée, adaptée à différents types de véhicules tels que : les vélos cargos particuliers, les véhicules de cyclo logistique des commerces et particuliers, les EPDM, en cohérence avec les espaces dédiés aux autres véhicules motorisés.

NOTE Les besoins sont réputés avérés en tous lieux susceptibles d'accueillir du public et/ou des travailleurs. Ils doivent correspondre avec les objectifs de part modale définis par la collectivité territoriale. Ainsi, la part du stationnement vélo dans chaque zone de stationnement devra être proportionnelle à la part modale définie pour le vélo.

La collectivité territoriale peut se référer à des aménagements standards ou existants, pour accompagner la réalisation de stationnements (voir Annexe F).

Il peut être intéressant de consulter les guides et référentiels nationaux suivants pour la réalisation de stationnements :

- ♦ « Stationnement des vélos dans les constructions » Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires
- ♦ « Stationnement sur l'espace public, Stratégies et préconisations pour aménager » CEREMA
- ♦ « Stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux » FUB



8.5. Données associées aux infrastructures

La collectivité territoriale met en place une collecte de données sur les usages du réseau dans son ensemble.

NOTE 1 Comptage automatisé, comptage manuel, traçage GPS, remontée de données utilisateurs...

La collectivité territoriale traite et standardise les données collectées.

La collectivité territoriale partage et met à jour les données associées à ses aménagements cyclables en open data grâce aux outils à sa disposition.

NOTE 2 Réalisé en suivant l'Article L1115-1 du Code des transports et autres réglementations appropriées

NOTE 3 Peuvent être notamment utilisés : la plateforme transport.data.gouv.fr, OpenStreetMap...

8.6. Maintenance et Entretien

La collectivité territoriale met en place des actions pour assurer le maintien de la qualité d'usage par :

- la mise en place d'un système de remontée des données par les usagers ou utilisateurs ;
- la programmation de l'entretien régulier des aménagements, renforcé à proximité d'espaces ou sujets à des événements pouvant affecter occasionnellement l'usage (amas de feuilles d'espaces verts, gravillons dans des aménagements proches, vandalisme...);
- l'achat de matériel d'entretien adapté ;
- l'amélioration de la qualité de la piste pour assurer un usage confortable et sûr ;
- de la surveillance et du contrôle des infrastructures et des usages.

9. Évaluation des performances

9.1. Surveillance, mesure, analyse et évaluation

La collectivité territoriale doit déterminer :

- ce qu'il est nécessaire de surveiller et mesurer ;
- comment impliquer les parties intéressées ;
- les méthodes de surveillance, de mesure, d'analyse et d'évaluation, selon le cas, pour assurer la validité des résultats ;
- quand la surveillance et la mesure doivent être effectuées ;
- quand les résultats de la surveillance et de la mesure doivent être analysés et évalués.



La collectivité territoriale doit conserver des informations documentées pertinentes comme preuves des résultats.

NOTE La surveillance implique d'observer, d'enregistrer et d'analyser régulièrement les activités résultant du système de management en fonction de ses objectifs et par rapport à la référence définie. Elle fournit des informations sur les conséquences directes ou indirectes des activités, stratégies, programmes, plans, projets, etc., et permet d'évaluer et de rendre compte de leurs impacts.

La collectivité territoriale doit s'assurer de mettre à disposition des parties intéressées, et de leurs représentants désignés ou élus, un compte rendu valable et accessible, donnant ainsi la possibilité d'un retour et d'un échange constructif.

9.2. Indicateurs

Des indicateurs de performance mesurables doivent servir de base pour suivre les progrès relatifs à l'accessibilité et plus globalement engager une démarche d'amélioration continue.

Les indicateurs doivent être objectifs, vérifiables, reproductibles et adaptés aux stratégies, programmes, projets, plans et services. Ils doivent également être cohérents avec les politiques des collectivités territoriales ainsi que pratiques, d'utilisation peu coûteuse.

Pour être pertinents par rapport aux bénéfices attendus et aux domaines d'action de la collectivité territoriale, les indicateurs de performances doivent être :

- basés sur un nombre limité d'indicateurs pour donner des informations claires ;
- mesurables, pertinents et vérifiables ;
- représentatifs des bénéfices attendus et des domaines d'action.

Les données sont recueillies sur la base d'indicateurs pour chacun des domaines d'action sélectionnés (voir l'Article 4.6). En fonction du type d'évaluation retenu, des données quantitatives et/ou qualitatives sont requises. Elles peuvent être regroupées par secteurs principaux, tels que :

- ❖ Données environnementales et météorologiques (par exemple, étendue des zones végétalisées, qualité de l'air, qualité de l'eau...)
- ❖ Données socio-économiques (par exemple, croissance de la population, démographie)
- ❖ Données financières (par exemple, budget, dépenses, économies, coûts des activités, avantages monétaires)
- ❖ Caractéristiques des projets réalisés (par exemple, nombre d'activités liés à la promotion de la mobilité cyclable, longueur des pistes cyclables, nombre d'aménagements cyclables...)

La collectivité territoriale doit évaluer la performance et l'efficacité du système de management pour le développement durable au sein des collectivités territoriales de manière régulière, afin de :

- s'assurer du respect de la politique, des objectifs stratégiques et opérationnels et des obligations de conformité ;
- s'assurer qu'il reste efficace pour maintenir et améliorer le développement durable.



9.3. Audit interne

La collectivité territoriale doit réaliser des audits internes à des intervalles planifiés pour fournir des informations permettant de déterminer si le système de management associé à la démarche :

- est conforme aux propres exigences de la collectivité territoriale concernant le système de management associé à la démarche, et aux exigences du présent document ;
- est efficacement mis en œuvre et tenu à jour.

La collectivité territoriale doit :

- planifier, établir, mettre en œuvre et maintenir un ou des programmes d'audit, couvrant notamment la fréquence (sans aller au-delà de deux ans), les méthodes, les responsabilités, les exigences de planification et le compte rendu. Le ou les programmes d'audit doivent tenir compte de l'importance des processus concernés et des résultats des audits précédents ;
- définir les critères d'audit et le périmètre de chaque audit ;
- sélectionner des auditeurs et réaliser des audits pour assurer l'objectivité et l'impartialité du processus d'audit ;
- fournir à l'auditeur les éléments d'information nécessaires au bon déroulement de l'audit (structure de la collectivité territoriale...);
- veiller à ce que les résultats des audits soient rapportés à la direction concernée ;
- et conserver des informations documentées comme preuves de la mise en œuvre du programme d'audit et des résultats d'audit.

NOTE L'auditeur interne évalue régulièrement le processus de management et les réalisations pour élaborer le compte rendu relatif à la collectivité territoriale et définir la situation de référence du cycle de management à suivre. Il est nécessaire que la personne désignée ait une connaissance approfondie de la méthode d'audit, des exigences du référentiel de système de management pour la mise en place d'une politique cyclable, de la structure, des procédures et des responsabilités relatives à la collectivité territoriale concerné et soit indépendante de (la partie de) la collectivité territoriale responsable de la mise en œuvre du système de management.

9.4. Comité de pilotage

À des intervalles planifiés, la direction doit procéder à la revue du système de management associé à la démarche mis en place par la collectivité territoriale, afin de s'assurer qu'il est toujours approprié, adapté et efficace.

Il est recommandé de réaliser un comité de pilotage tous les ans.

Le comité de pilotage doit prendre en compte :

- l'état d'avancement des actions décidées à l'issue des revues de direction précédentes ;
- les modifications des enjeux externes et internes pertinents pour le système de management associé à la politique cyclable ;



- les informations sur la performance de la politique cyclable, y compris les tendances concernant :
 - les non-conformités et les actions correctives ;
 - les résultats de la surveillance et de la mesure ;
 - et les résultats d'audit ;
- les opportunités d'amélioration continue.

Les éléments de sortie du comité de pilotage doivent inclure les décisions relatives aux opportunités d'amélioration continue et aux éventuels changements à apporter au système de management associé à la démarche.

La collectivité territoriale doit conserver des informations documentées comme preuves des éléments de sortie des comités de pilotage.

10. Amélioration

10.1. Non-conformité et actions correctives

Lorsqu'une non-conformité se produit, la collectivité territoriale doit :

- réagir à la non-conformité, et le cas échéant :
 - agir pour la maîtriser et la corriger ;
 - et faire face aux conséquences ;
- mettre en œuvre toutes les actions requises ;
- examiner l'efficacité de toute action corrective mise en œuvre ; et
- modifier, si nécessaire, le système de management associé à la démarche.

La collectivité territoriale doit également évaluer, s'il est nécessaire, de mener une action pour éliminer la/les cause(s) de la non-conformité, afin qu'elle ne se reproduise pas ou n'apparaisse pas ailleurs, en :

- effectuant la revue de la non-conformité ;
- recherchant et analysant les causes de la non-conformité ;
- et recherchant si des non-conformités similaires existent ou pourraient éventuellement se produire.

Les actions correctives doivent être appropriées aux conséquences des non-conformités rencontrées.

AFNOR SPEC 2216

*Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires*



La collectivité territoriale doit conserver des informations documentées comme preuves :

- de la nature des non-conformités et de toute action menée ultérieurement ;
- et des résultats de toute action corrective.

10.2. Démarche d'amélioration continue

La collectivité territoriale doit améliorer en continu la pertinence, l'adéquation et l'efficacité du système de management associé à la démarche.



Annexe A — État des lieux (informative)

En amont de cette démarche, le parcours commence par la réalisation d'un état des lieux approfondi en recherchant les informations, les données existantes et les enquêtes éventuellement réalisées au sein de tous les services de la collectivité territoriale.

À titre d'exemple, voici quelques-unes des questions qui peuvent être abordées :

1. Celles qui s'adressent à la collectivité elle-même :

- ❖ Quelle est la stratégie et la politique actuelle de la collectivité ? Quel impact cela peut-il avoir sur la politique de mobilité ?
- ❖ Quelle est la stratégie et la politique de mobilité actuelle de la collectivité territoriale ?
- ❖ Quelles sont ses réalisations, les services développés auprès des citoyens, des acteurs économiques, des associations, des autres collectivités territoriales ? Quels sont les résultats déjà obtenus ?
- ❖ Quelle est son organisation ?
- ❖ Quelles sont ses ressources financières, techniques, humaines, et ses compétences ?
- ❖ Quels sont les besoins en matière de mobilité des marchandises des particuliers et des professionnels ?
- ❖ Comment est gérée l'économie des projets ? Quels sont leurs impacts sociaux ou environnementaux ?
- ❖ Quelles sont ses forces et ses faiblesses (retours d'expérience) ?
- ❖ Quelles sont les actions de la collectivité vis-à-vis de son propre personnel (aspect social interne à la collectivité) ?
- ❖ Quel est l'impact de sa propre activité sur l'environnement ?

2. Celles qui concernent le territoire qu'elle a en charge :

- ❖ Quelles sont les caractéristiques territoriales, les atouts et faiblesses de celui-ci ?
- ❖ Quelles sont les principales problématiques territoriales identifiées : démographiques ? économiques ? sociales ? culturelles ? environnementales ?
- ❖ Quelles sont les relations avec les autres acteurs du territoire ?
- ❖ Ces acteurs sont-ils représentatifs ?

AFNOR SPEC 2216

*Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires*



3. Cet état des lieux synthétise par ailleurs les obligations réglementaires et contractuelles pour la mobilité de la collectivité territoriale :

- ❖ Les directives européennes
- ❖ La réglementation environnementale, sur ses activités, et sur son personnel
- ❖ Les documents d'aménagement du territoire
- ❖ Les contrats territoriaux, les contrats État/Région
- ❖ Les documents réglementaires de planification spatiale (PLU, SCOT, PDU...)
- ❖ Les contrats qui l'engagent tels que : contrat de ville, charte de PNR, charte de pays, charte pour l'environnement, programme local de l'habitat, convention de ville (pour l'architecture et le patrimoine...), plan local de lutte contre le changement climatique, contrat de station, charte de tourisme rural, plans de développement fédéraux sportifs, charte et plan de paysage, projets de coopération internationale ou transfrontaliers
- ❖ etc.

4. Cet état des lieux s'intéresse également à l'évolution du contexte interne comme externe de la collectivité :

- ❖ Situation et dynamique des collectivités qui l'entourent
- ❖ Compétences qu'elles ont en charge
- ❖ Évolution des positionnements des acteurs sur son territoire
- ❖ etc.



Annexe B — Cartographie des acteurs (informatif)

Le développement ou la construction de projets ou de programmes dans une ville implique divers acteurs dans les différentes phases de ces projets ou programmes.

La cartographie des acteurs vise à identifier les acteurs territoriaux, leurs attentes, leur importance, leur contribution potentielle au projet. Toutes ces informations peuvent améliorer le processus de prise de décision concernant le projet pendant son cycle de vie.

Elle couvre :

- l'identification des acteurs territoriaux et de toutes les parties prenantes ;
- leurs attentes, leurs stratégies ;
- leur importance pour le projet ;
- leur contribution potentielle au projet ;
- les données sur la collectivité territoriale et les différents périmètres de décision ;
- et le niveau d'interaction stabilisé entre les parties prenantes au projet et le territoire.

Un système de management des données destiné à soutenir le management des informations sur les acteurs territoriaux et des interrelations potentielles entre ces informations et acteurs.

La cartographie des acteurs territoriaux contribue à la prise de décision et à la mise en œuvre des projets, par :

- l'identification des enjeux sociaux, économiques, environnementaux de la collectivité territoriale et du projet ;
- l'identification des principaux contributeurs potentiels du projet ;
- l'identification de toutes les parties prenantes impactées et impliquées par le projet ;
- l'identification des stratégies et plans d'action existants au sein de la collectivité territoriale ;
- la capacité à prendre en compte les interrelations entre les acteurs et les enjeux ;
- l'identification des actions les plus efficaces à mettre en œuvre ;
- l'identification des moyens à mettre en œuvre pour soutenir la mise en œuvre du projet.

La réalisation d'une cartographie des acteurs est présentée par l'ANCT <https://territoires-en-commun.fr/outils/les-cartes-dacteurs>.

AFNOR SPEC 2216

Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires



Annexe C — Exemples de communications (informative)

a/ Autour de la politique cyclable

- ❖ Publications LinkedIn de la Métropole de Lyon
- ❖ Livre blanc de l'Alliance pour le Vélo « Faire du Vélo un atout pour la France »
- ❖ « La France à 20 minutes à Vélo » par BL Evolutions
- ❖ « Guide du Vélo – Edition 2022 » par la Maison de la Mobilité Toulon Provence Méditerranée
- ❖ Plan Vélo du Pays de Fontainebleau, <https://www.pays-fontainebleau.fr/plan-velo/#:~:text=Un%20sch%C3%A9ma%20directeur%20cyclable%2C%20dit%20aussi%20plan%20v%C3%A9lo%2C,de%20programmer%20les%20investissements%20dans%20un%20plan%20pluriannuel>
- ❖ « Vélo Aménagements - Recommandations et retours d'expériences » par le CEREMA
- ❖ « Développer la culture vélo dans les territoires » par l'ADEME

b/ Autour des aménagements cyclables

- ❖ Publications LinkedIn de la Métropole de Lyon
- ❖ Projet « Une piste cyclable express entre La Mézière et la Chapelle-des-Fougeretz »
<https://www.ille-et-vilaine.fr/liaison-velo-lameziere-lachapelledesfougeretz> et
<https://www.ille-et-vilaine.fr/sites/default/files/asset/document/220511-rd637-reunionpublique-diaporama.pdf>



Annexe D — Critères techniques pour la réalisation des aménagements cyclables (normative)

a) Définition des largeurs des aménagements cyclables

Tableau D.1 – Critères de largeur des aménagements cyclables

Type d'aménagement	Largeur (en m)	Réseau Secondaire	Réseau Principal	Réseau à Haut Niveau de Service
Bande cyclable	Conseillé	≥ 1,8	≥ 2	
	Minimum	≥ 1,8	≥ 2	
Piste cyclable unidirectionnelle	Conseillé	≥ 2,2	≥ 2,5	≥ 2,7
	Minimum	≥ 2	≥ 2	≥ 2,2
Piste cyclable bidirectionnelle	Conseillé	≥ 3,5	≥ 3,5	≥ 5
	Minimum	≥ 3	≥ 3	≥ 4
Voie verte	Conseillé	≥ 4	≥ 5	
	Minimum	≥ 3	≥ 3,5	

NOTE La largeur des aménagements est mesurée hors caniveaux et peintures

b) Visibilité cycliste amont des dangers et changements

La visibilité est définie comme la distance minimale à partir de laquelle un cycliste peut identifier un danger à venir sur l'aménagement.

Tableau D.2 – Critères de distance de visibilité

Distances de visibilité minimales (en m)	Réseau Secondaire	Réseau Principal	Réseau à Haut Niveau de Service
Conseillé	≥ 20	≥ 25	≥ 35
Minimum	≥ 15	≥ 15	≥ 25

NOTE L'usage connu ou envisagé de cycles hors-dimension (par exemple, les vélos cargo) impose l'utilisation des valeurs conseillées

AFNOR SPEC 2216

*Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires*



c) Rayon de giration optimal pour les usages prévus sur le linéaire des aménagements

Sont définis ici les rayons de girations minimums et conseillés le long des axes cyclables et sur les intersections avec cet axe.

Dans le cas des intersections, les rayons de courbures sont ceux de l'axe de plus haute importance.

Tableau D.3 – Critères de dimensionnement des rayons de giration en linéaire

Directions	Rayon de girations (en m)	Réseau Secondaire	Réseau Principal	Réseau à Haut Niveau de Service
Sens principal (ou intersection avec un axe de même importance)	Conseillé	≥ 10	≥ 15	≥ 20
	Minimum	≥ 5	≥ 7	≥ 10

NOTE Il est recommandé de choisir les dimensions conseillées plutôt que minimales, surtout s'il est envisagé une circulation régulière de cycles hors-dimension (par exemple, les vélos cargo).



Annexe E — Critères techniques pour la réalisation des intersections (normative)

a) Rayons de giration optimal pour l'ensemble des mouvements possibles aux intersections

Tableau E.1 — Critères de dimensionnement des rayons de giration en intersection

Directions	Rayon de girations (en m)	Réseau Secondaire	Réseau Principal	Réseau à Haut Niveau de Service
Intersections (entrées et sorties de l'axe concerné)	Conseillé	≥ 3	≥ 4	≥ 5
	Minimum	≥ 2	≥ 2,5	≥ 3

NOTE Dans le cas des intersections, les rayons de courbures sont ceux de l'axe de plus haute importance.

b) Critères de visibilité aux intersections

Tableau E.2 — Critères de visibilité aux intersections

Distance de visibilité conseillée amont (en m)			
Vitesse Pratiquée (en km/h)	Réseau Secondaire	Réseau Principal	Réseau à Haut Niveau de Service
≤ 30	≥ 20	≥ 25	≥ 35
≤ 50	≥ 50	≥ 60	≥ 70
≥ 50	≥ 80	≥ 90	≥ 100

NOTE Ce tableau définit la distance minimale à partir de laquelle l'aménagement cyclable doit être visible des conducteurs de véhicules. S'il n'est pas possible de satisfaire à ces distances, la collectivité territoriale devra mettre en place un ralentissement des vitesses pratiquées sur l'axe routier.

c) Recommandations supplémentaires

Il est recommandé de proposer, quand cela est utile, des phases de feu spécifiques pour permettre un usage confortable et sécurisé pour les cyclistes, avec :

- ❖ Phase de feux dédiés aux cyclistes pour faciliter les tourne-à-gauche
- ❖ Flèches directionnelles lumineuses clignotantes
- ❖ Panneaux M12 ou flèche clignotante R19 pour faciliter les tourne-à-droite et va-tout droit, voire tourne-à-gauche



Annexe F — Critères techniques pour la réalisation des stationnements (normative)

a) Généralités

Les zones de stationnements sont dotées de dispositif fixes et sécurisés permettant de stabiliser et d'attacher tout type de vélo par le cadre et au moins une roue : arceaux, racks à double niveau, etc.). Les dispositifs de type « accroche-roues » et « Pince-roues » sont déconseillés.

Lorsqu'il est fait le choix de dispositifs indépendants les uns des autres, (arceaux, etc), ceux-ci doivent être scellés dans le sol ou la construction pour limiter les tentatives d'arrachement.

b) Localisation des zones de stationnement

En domaine public comme privé, les zones de stationnement vélo sont :

- situées en continuité direct des aménagements cyclables desservant le lieu ;
- accessibles en vélo, par un cheminement cyclable identifié et dédié ;
- situées à moins de 50m des entrées des bâtiments desservis ;
- la mise en œuvre des stationnements ne doit pas provoquer d'obstacle pour les piétons.

c) Nature des zones de stationnement

Les zones de stationnement vélo sont réalisées :

- sur des surfaces dures et non meubles ;
- avec un dévers inférieur à 2 %.

Pour des stationnements de moyennes durées les zones de stationnements sont couvertes.

Pour des stationnements de longues durées les zones de stationnements sont couvertes, sécurisés et mis en œuvre un contrôle d'accès.



Annexe G — Équipements Annexes (informative)

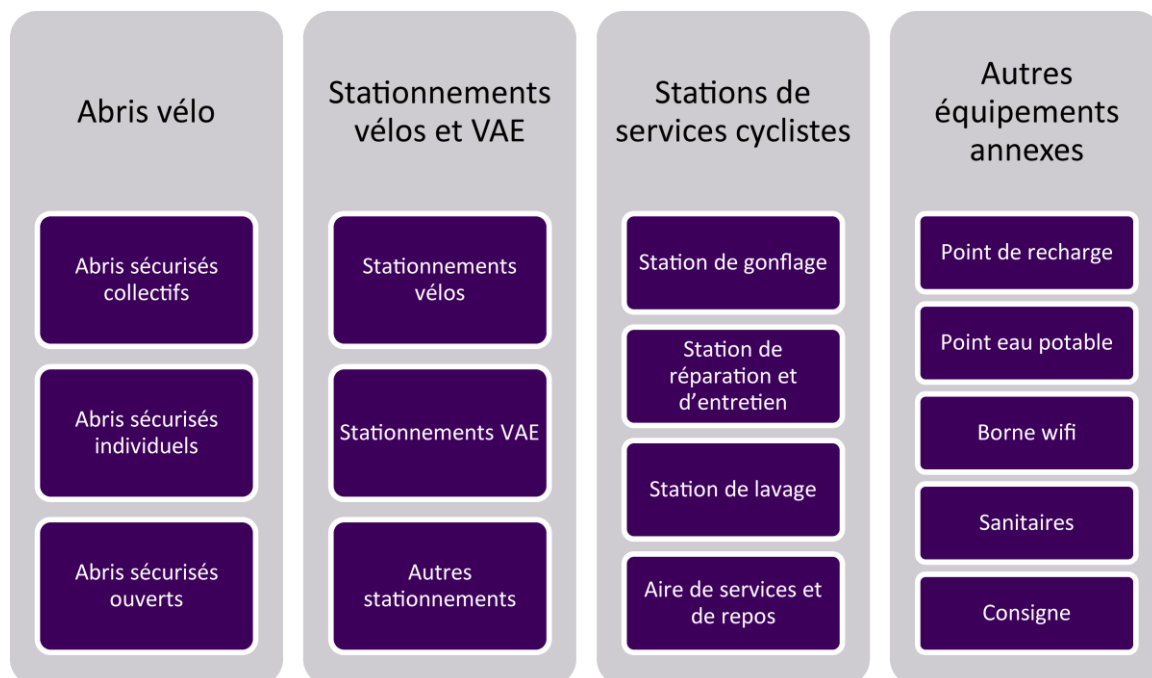


Figure G.1 — Liste d'équipements annexes pour la mobilité cyclable

AFNOR SPEC 2216

*Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires*



Annexe H — Zones Complexes pour la cyclo logistique (informative)

Le CESIT (Centre d'Excellence en Innovation Supply Chain et Transport de Kedge Business School Bordeaux) et La Poste ont mené une étude en 2021 sur les zones Ccomplexes des villes où la livraison de marchandises en véhicules était problématique.

L'objectif de cette étude réalisée sur Bordeaux étant de pouvoir optimiser les trajets de cyclo-logistique, avec des données fiables sur l'impact environnemental tout comme des données de performance opérationnelle.

L'étude publiée par l'ADEME est consultable librement et s'intitule « Les vélos cargos pour optimiser la logistique décarbonée du dernier kilomètre - La librairie ADEME », <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/5903-les-velos-cargos-pour-optimiser-la-logistique-decarbonee-du-dernier-kilometre.html>.

La Poste propose également une cartographie afin de répertorier les zones complexes et les plateformes de logistique sur le territoire national et est consultable en accès libre au lien suivant : http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/zones-complexes_715446#9/46.0122/4.8326.



Bibliographie

a) Ressources institutionnelles

- ❖ Sécurité Routière, Règles de circulation pour les cyclistes,
<https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-aux-modes-de-deplacements/velo/regles-de-circulation-pour-les-cyclistes>
- ❖ Cadre réglementaire pour la pratique du vélo au travail, INRS,
<https://www.inrs.fr/publications/juridique/focus-juridiques/focus-velo-cadre-reglementaire.html>
- ❖ Le forfait mobilités durables,
<https://www.ecologie.gouv.fr/faq-forfait-mobilites-durables-fmd>
- ❖ Le label Employeur Pro-Vélo,
<https://employeurprovelo.fr/le-label-employeur-pro-velo/>

b) Normes d'intérêt

- ❖ **NF ISO 37104**, Villes et collectivités territoriales durables — Transformer nos villes — Recommandations pour la mise en œuvre pratique de l'ISO 37101 au plan local
- ❖ **NF ISO 37109**, Villes et collectivités territoriales durables — Recommandations et exigences pour les développeurs de projets — Répondre aux principes du cadre ISO 37101
- ❖ **NF ISO 37101**, Développement durable au sein des collectivités territoriales — Système de management pour le développement durable — Exigences et lignes directrices pour son utilisation

c) Références techniques

- ❖ Les Cahiers du CEREMA – Rendre sa voirie cyclable, CEREMA
- ❖ Aménager des rues apaisées, CEREMA
- ❖ Vélo Aménagements — Recommandations et retours d'expériences, CEREMA
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences>
- ❖ Guide des Aménagements Cyclables, Paris en Selle
- ❖ Gestion des cycles aux carrefours », OFROU (Office Fédéral des routes Suisse)
- ❖ Vade-mecum des aménagements cyclables (Vademecum Fietsvoorzieningen), Agence des routes et de la circulation (AWV) de Flandres

AFNOR SPEC 2216

Guide pour le développement de la
politique cyclable de territoires



- ❖ Geometric design parameters for cycling infrastructure, European Cyclists' Federation (ECF)
- ❖ Design Manual for Bicycle Traffic, CROW
- ❖ Urban Bikeway Design Guide, National Association of City Transportation Officials (Nacto)
- ❖ Cycling Policy Guide: Cycling Infrastructure, PRESTO
- ❖ Stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux, FUB
- ❖ Stationnement des vélos dans les constructions, Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires
- ❖ Le stationnement sur l'espace public, Stratégies et préconisations pour aménager, CEREMA

d) Développement et Politique Cyclable

- ❖ Le plan de mobilité simplifié, CEREMA, 2021, ISBN : 978-2-37180-518-7
- ❖ Promouvoir les modes actifs dans les plans de déplacements urbains- Retours d'expériences et recommandations, CEREMA, 2016, ISBN : 978-2-37180-138
- ❖ Développer le Système Vélo dans les Territoires, ADEME
<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/4425-developper-le-systeme-velo-dans-les-territoires-9791029718083.html>
- ❖ Développer la culture vélo dans les territoires, ADEME
<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/4664-developper-la-culture-velo-dans-les-territoires-9791029717871.html>

e) Exemples d'initiatives nationales et locales

- ❖ Vélib' Métropole,
<https://www.velib-metropole.fr/>
- ❖ OnDijon,
<https://www.metropole-dijon.fr/Grands-projets/Les-grandes-realizations/OnDijon-metropole-intelligente-et-connectee>
- ❖ Heureux Cyclage,
<https://www.heureux-cyclage.org/>
- ❖ La recyclette de Semur-en-Auxois,
<https://www.ville-semur-en-auxois.fr/la-recyclette/>
- ❖ Recycloproject,
<https://www.recycloproject.com/>
- ❖ Cyclofiches par Vélo-Cité à Bordeaux,
<http://cyclofiche.velo-cite.org/>



- ❖ Application Viligo,
<https://vigilo.city/fr/>
- ❖ Application Geovelo,
<https://geovelo.app/fr/>
- ❖ Programme Alvéole Plus, FUB
www.alveoleplus.fr
- ❖ Qu'est-ce qu'une vélo-école ?, FUB
<https://www.fub.fr/velo-ecoles>
- ❖ Conseil sport de Décathlon « Le Guide du Vélotaf », Décathlon
<https://conseilsport.decathlon.fr/velotaf-definition-equipement-securite-notre-guide-pratique>
- ❖ Conseil sport de Décathlon « Comment faire ses courses à vélo ? », Décathlon
<https://conseilsport.decathlon.fr/comment-faire-ses-courses-a-velo>