

Envoyé en préfecture le 22/02/2026

Reçu en préfecture le 23/02/2026

Publié le

ID : 073-200070464-20260212-20260212_H-DE



Communauté de Communes
Cœur de Maurienne Arvan

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Habitat et déplacement

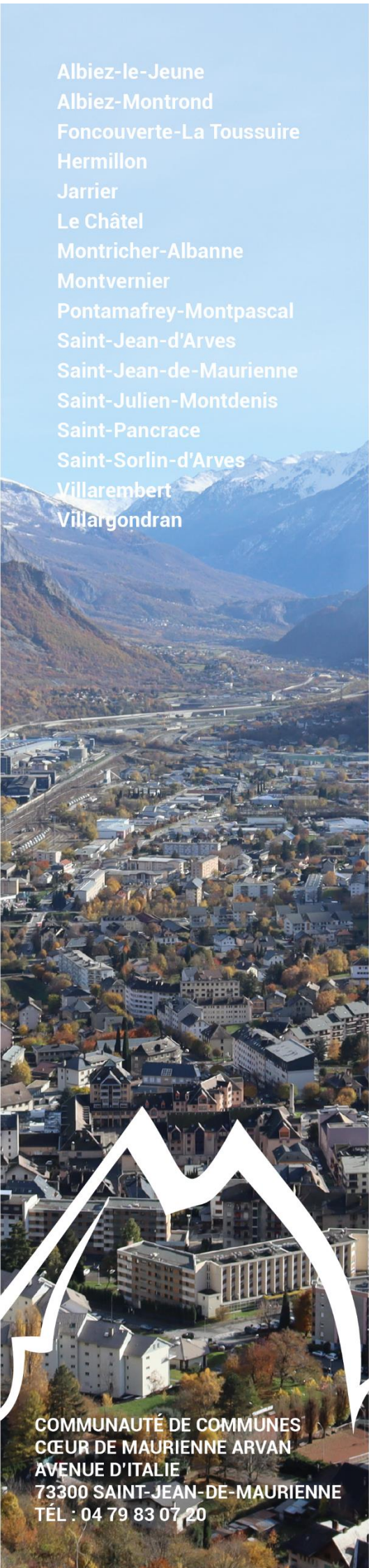
5. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

5.2. OAP thématique Mobilité

DOSSIER D'ARRET

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil
Communautaire du 12 février 2026





Albiez-le-Jeune
Albiez-Montrond
Foncouverte-La Toussuire
Hermillon
Jarrier
Le Châtel
Montricher-Albanne
Montvernier
Pontamafrey-Montpascal
Saint-Jean-d'Arves
Saint-Jean-de-Maurienne
Saint-Julien-Montdenis
Saint-Pancrace
Saint-Sorlin-d'Arves
Villarembert
Villargondran

Envoyé en préfecture le 22/02/2026

Reçu en préfecture le 23/02/2026

Publié le

ID : 073-200070464-20260212-20260212_H-DE



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
CŒUR DE MAURIENNE ARVAN
AVENUE D'ITALIE
73300 SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE
TÉL : 04 79 83 07 20



CDMF - AVOCATS
GRENOBLE

Sommaire

1.	Développer la pratique des modes actifs	2
2.	Adapter l'offre de transport public à la diversité de la demande et du territoire	4
3.	Faire du pôle d'échange multimodal une porte d'entrée qualitative et support de l'intermodalité	6
4.	Favoriser l'usage partagé des véhicules	8
5.	Créer les conditions d'une mobilité solidaire et efficace.....	10
Annexe 1 : Exemples d'aménagements d'apaisement pour les centre-bourgs		11
Annexe 2 : Schéma cyclable Maurienne		13
Annexe 3 : Schéma cyclable Saint-Jean-de-Maurienne.....		14
Annexe 4 : Seuils d'emplacements vélo		15
Annexe 5 : Recommandations du Cerema pour l'aménagement de la voirie en milieu urbain en faveur du vélo		17

INTRODUCTION : une OAP au service d'une stratégie de mobilité

La 3CMA était jusqu'en mai 2021 Autorité Organisatrice des Mobilités Locales (AOML) et à ce titre, a engagé l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme intercommunal comportant un volet Déplacement.

Le Conseil Communautaire a approuvé, par délibération en date du 27 mai, la restitution de la compétence Mobilités à la Région AURA. Cette évolution est cohérente avec la stratégie de la Région de reprendre la compétence Autorité Organisatrice des Mobilités locales en lieu et place des EPCI à fiscalité propre sur l'ensemble du territoire.

Toutefois la 3CMA n'est pas dessaisie de sa politique de mobilité car elle exerce ses missions pour le compte de la Région et peut développer de nouveaux services en les cofinçant.

Le volet Mobilité du PLUi HD doit comporter un Programme d'Orientations et d'Actions (POA), qui décline les orientations générales en matière de transports et déplacements de façon plus opérationnelle. Il comprend l'ensemble des actions, des mesures, des opérations, mais également des éléments d'information dont la mise en œuvre, programmée, permet de répondre aux orientations du PADD. Certaines actions du POA sont précisées dans l'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) Mobilité, et accompagnent les règlement écrit et graphique en mettant en place des principes à respecter dans un rapport de compatibilité.

La 3CMA n'étant plus AOML, il n'était plus possible d'élaborer un POA. Cependant, afin de formaliser la stratégie de l'EPCI en matière de mobilité, le choix a été fait d'élaborer une OAP thématique, déclinant les orientations sur ce volet. L'OAP se positionne donc en continuité du Projet de Développement et de Développement Durables (PADD). Elle est la traduction réglementaire permettant de répondre aux enjeux de mobilités sur le territoire, et permet de mettre davantage en évidence le lien majeur entre urbanisme et déplacements et donne les principes de base à respecter, à la fois dans les zones déjà urbanisées et pour les projets futurs.

L'objectif du volet mobilités du PLUi HD est de favoriser la mobilité durable en s'appuyant notamment sur les alternatives à l'usage individuel de la voiture, en privilégiant les modes de mobilités compatibles avec la transition énergétique et écologique (modes actifs, transports en commun).

L'OAP Mobilité comporte 5 axes, en réponse aux objectifs définis par le PADD, et déclinés dans le présent document en mesures opérationnelles :

- 1. Développer la pratique des modes actifs**
- 2. Adapter l'offre de transport public à la diversité de la demande et du territoire**
- 3. Faire du pôle d'échange multimodal une porte d'entrée qualitative et support de l'intermodalité**
- 4. Favoriser l'usage partagé des véhicules**
- 5. Créer les conditions d'une mobilité solidaire et efficace**



1. Développer la pratique des modes actifs

1.1. Le contexte

A l'échelle intercommunale, les trois-quarts des actifs vivent à moins de 10 km de leur lieu de travail. Le potentiel de développement des modes actifs de déplacement apparait donc significatif. Il est cependant contrasté selon les secteurs du territoire. Le développement urbain dense en fond de vallée peut favoriser ces modes actifs. Et plus de 7 700 habitants et 3 400 emplois se trouvent à moins de 30 minutes à pied de la gare. A l'inverse dans les secteurs au relief marqué et de faible densité, les modes actifs présentent un moindre potentiel, si ce n'est pour les pratiques loisirs (randonnée, vélo de loisir).

Aujourd'hui le potentiel, en particulier en fond de vallée de la marche et du vélo pour les déplacements domiciles-travail est faiblement exploité. La 3CMA souhaite donc développer les infrastructures favorisant les modes actifs, que ce soit la marche ou le vélo, en particulier utilitaire.

1.2. Les objectifs

- ❖ Sécuriser et rendre attractive la mobilité piétonne
- ❖ Assurer la continuité des itinéraires cyclables (qui comprend le stationnement pour le vélo)
- ❖ Articuler finement les usages de loisir avec l'utilitaire pour assurer des co-bénéfices et une optimisation des ressources allouées

1.3. Les orientations

1. Apaiser les centralités, notamment par la redistribution du stationnement et la sécurisation des cheminements piétons et vélo

Les principes suivants guideront les opérations à venir de reconfiguration des espaces publics :

- **En cœur de ville de Saint-Jean de Maurienne, mettre en place une politique de stationnement** (foisonnement entre différents usages, regroupement des capacités sur des poches de stationnement libérant des espaces sur voirie), permettant de diminuer significativement la place de la voiture et de favoriser le report modal ;
- **Dans les centre-bourg de fond de vallée et de stations**, apaiser la circulation afin de **favoriser la cohabitation des usages** et réorganiser le stationnement pour lutter contre le stationnement anarchique lorsqu'il existe. Des dispositifs d'apaisement sont listés en annexe 1 ;
- **Dans les stations, favoriser un usage apaisé de l'espace public**, en organisant le stationnement en saison touristique, de sorte à favoriser les déplacements à pied et à vélo (regroupement des capacités sur des poches de stationnement libérant des espaces sur voirie, tarification). La politique de stationnement devra être adaptée à chaque configuration de station.

Les gains de places devront bénéficier prioritairement aux piétons (élargissement des trottoirs, espaces de repos, résorption des discontinuités) et aux cyclistes (création de stationnement vélo, aménagements dédiés).



2. Identifier et aménager les axes structurants pour le vélo

Le diagnostic a montré le besoin de **développer les infrastructures cyclables**, a minima pour répondre aux besoins des actifs.

Sur la base des faisceaux reconnus comme étant prioritaires (annexes 2 et 3), au sein du schéma cyclable de la Maurienne et de Saint-Jean-de-Maurienne, la 3CMA et ses partenaires réaliseront des études de faisabilité afin de définir précisément le réseau cyclable projeté sur le territoire.

Le projet de V67 et ses ramifications s'intègrent à la réflexion, notamment en raison du potentiel de la véloroute pour relier les pôles générateurs de mobilité en vallée (par exemple Saint-Julien-Mont-Denis / Saint-Jean-de-Maurienne).

Les aménagements cyclables devront être conformes aux attentes des usagers pour les déplacements du quotidien : cohérents, intuitifs, attractifs, sans détours inutiles, confortables et sécurisés, en visant la réalisation d'un réseau cyclable continu et hiérarchisé.

Le type d'aménagement retenu (partage de voirie, cohabitation, site propre) prendra également en compte la hiérarchisation du réseau viaire, en considérant le volume de trafic motorisé, la vitesse réelle pratiquée par les usagers et le trafic cycliste souhaité (annexe 4).

3. Déployer une politique de stationnement vélo

L'objectif à atteindre correspond à une capacité de **500 emplacements de stationnement** (arceaux) permettant de stationner 1.000 vélos sur l'ensemble du territoire (besoin calculé selon un référentiel national). Le stationnement sera au plus proche des pôles générateurs et prendra en compte les recommandations ci-dessous selon le type de pôle générateur et les usages visés :

Durée de stationnement	Lieux d'implantation	Type de mobilier
Courte durée (T < 2h)	– A généraliser de manière diffuse dans les zones à forte densité commerciale – A proximité des pôles générateurs (administratifs, sociaux, culturels, sportifs, touristiques)	– Arceaux classiques sans abri – Offre minimum de 4 places
Moyenne durée (2h < T < 6h)	Concerne les lieux d'emplois et les établissements d'enseignement, et les lieux d'intermodalité, dont la gare.	– Arceaux abrités – Offre minimale par aire comprise entre 10 et 20 places
Longue durée (T > 6h)	Concerne la gare (de jour ou de nuit pour les usagers quotidiens), les lieux d'intermodalité et le domicile	– Arceaux abrités / Box individuels / consignes collectives – Offre à définir selon le contexte

4. Inciter et sensibiliser à la pratique des modes actifs (marche, vélo, VAE, ...)

La 3CMA incitera et sensibilisera à la pratique des modes actifs, notamment :

- Par la reconduction de **l'aide à l'achat** de vélos à assistance électrique ;
- Par des **campagnes de communication** autour du vélo et de la marche (bienfaits, bonnes pratiques, avancées de la politique communautaire, formations existantes...) ;
- Par la **réalisation d'ateliers** de remise en selle.
- Par l'étude d'opportunité de développer un service de location courte et/ou longue durée de vélos.



2. Adapter l'offre de transport public à la diversité de la demande et du territoire

2.1. Le contexte

Le territoire bénéficie d'une desserte routière et ferroviaire en transports collectifs : une gare, desservie par des trains régionaux et grandes lignes, des lignes saisonnières de bus vers les stations, des lignes scolaires, des lignes de bus régulières et un service de transport à la demande (TAD) desservant Saint-Jean-de-Maurienne et certaines communes voisines.

L'offre de service est cependant parfois encore trop limitée pour répondre aux besoins des différentes clientèles potentielles.

2.2. Les objectifs

- ❖ A l'échelle communautaire, assurer une desserte des secteurs peu desservis proches du fond de vallée ;
- ❖ Adapter l'offre de desserte des stations aux besoins des clientèles locales ;
- ❖ Concevoir et mettre en place un service de transport collectif entre les stations ;
- ❖ A l'échelle supra-communautaire, plaider pour un accroissement de la desserte ferroviaire, compte-tenu du positionnement stratégique de la gare de Saint-Jean-de-Maurienne pour la 3CMA (plus de 7'000 habitants et 3'000 salariés à moins de 30 minutes à pied, aménagement du Pôle d'Echange Multimodal).

2.3. Les orientations

1. Etendre les services de transports collectifs

Le réseau de bus urbain de la 3CMA permet de desservir des communes en vallée, mais ne permet pas d'assurer une desserte pour celles situées sur les balcons. **Le périmètre du TAD devra être étendu**, en intégrant des possibilités de réservation depuis les communes de Jarrier et Saint-Pancrace, en utilisant des points d'arrêts existants accessibles à pied ou en créant des points d'arrêts accessibles et sécurisés.

2. Adapter l'offre estivale aux besoins de déplacement

La 3CMA et ses partenaires devront **étudier les possibilités de liaisons inter-sites**, à la journée ou à la demi-journée, en privilégiant un circuit en boucle et des articulations entre la vallée et les sites d'intérêt. L'emport des vélos dans les autocars devra être adapté au besoin (dispositif ad-hoc en soute, rack ou remorque), et les aménagements en faveur des piétons et des vélos devront être renforcés aux abords des points d'arrêts.

3. Adapter l'offre aux clientèles locales

L'offre de transport touristique actuelle centrée sur la clientèle en intermodalité doit être complétée par une **offre à destination des travailleurs saisonniers et des habitants** :

- Intégrer des liaisons à la journée ou à la demi-journée tous les samedis, et tous les jours en période de vacances scolaires ;
- Inciter les domaines skiables qui ne le font pas encore à mettre en place des navettes à destination des saisonniers ;



- Favoriser le transport collectif décarboné entre, d’une part, les stations de vie de montagne, et d’autre-part, les axes de communication structurants de fond de vallée

4. Questionner les choix d’aménagement au regard des capacités de desserte en transports collectifs

Compte-tenu de la superficie et du morcellement du territoire, des principes de développement de l’habitat et des activités doivent être instaurés, en **densifiant au maximum l’existant** pour optimiser les points d’arrêts et les dessertes.

Dans le cadre des opérations d’aménagement, il conviendra d’identifier en amont la présence ou non d’une ligne de transport collectif. En l’absence de desserte existante, une attention devra être portée à l’étude de l’opportunité d’une intégration future et à la mise en œuvre d’une desserte lorsqu’elle est jugée opportune. Les points d’arrêts devront être **accessibles à pied et à vélo**.



3. Faire du pôle d'échange multimodal une porte d'entrée qualitative et support de l'intermodalité

3.1. Le contexte

Le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) à Saint-Jean-de-Maurienne a vocation à assurer l'intermodalité sur le territoire de la 3CMA. Sa mise en place s'articule avec la création d'une voie nouvelle permettant de rejoindre la RD 906 et d'éviter le centre-ville de Saint-Jean-de-Maurienne, notamment pour améliorer la circulation des poids lourds et pour reporter la circulation motorisée en dehors du centre-ville.

Le PEM définitif a vocation à prendre en compte l'ensemble des modes de déplacements, avec des cheminements piétons et PMR. Il est également projeté l'implantation de places de stationnement spécifiques, de déposes minute, un parking public et du stationnement vélo.

La création du PEM doit être l'occasion de consolider un véritable nœud de mobilité à Saint-Jean-de-Maurienne, à plusieurs échelles, à la fois pour les visiteurs et pour les usagers locaux.

3.2. Les objectifs

- ❖ Assurer des connexions et des rabattements efficaces vers le PEM, en intégrant l'ensemble des modes de déplacement ;
- ❖ Offrir des liaisons en modes actifs sur le périmètre de chalandise proche ;
- ❖ Préserver la fonction de pôle d'échange de la gare de Saint-Jean-de-Maurienne et assurer les continuités fonctionnelles durant toute la durée des travaux du chantier Lyon-Turin ;
- ❖ Contribuer à garantir le rôle central du train dans les déplacements à l'échelle locale et régionale.

3.3. Les orientations

1. Penser l'aménagement du PEM de manière fonctionnelle

Le PEM devra regrouper l'ensemble des services de mobilité et **assurer une bonne articulation de l'ensemble des modes** : réduction des situations d'inconfort, travail sur le cheminement pour changer de mode, sur l'attente (confort et information) et sur l'environnement du transfert modal. Les principes suivants devront être appliqués :

- Articuler des mobilités de provenances et d'ampleurs différentes en fonction des saisons et des types de voyageurs ;
- Réduire les ruptures spatiales, ce principe étant un facteur capital d'insertion dans l'espace urbain. Il conviendra de traiter les différentes entités du pôle comme des espaces participant à l'ambiance urbaine/patrimoniale globale du territoire ;
- Intégrer l'ensemble des modes : marche, vélo, train, transport collectif terrestre (y compris la gestion du stationnement des autocars), covoiturage, autostop, autopartage, taxis.



2. Développer des liaisons cyclables et piétonnes entre le PEM et les secteurs générateurs de flux

Les itinéraires cyclables doivent être directs, continus et sécurisés, et se connecter directement au PEM. Il sera recherché des connexions vers le centre-ville de Saint-Jean-de-Maurienne, les zones d'activités, voire les communes voisines. La typologie de l'aménagement à déployer devra se référer aux orientations énoncées dans la partie 1, en cohérence avec le schéma cyclable du Pays de Maurienne et de Saint-Jean-de-Maurienne. Les continuités d'aménagement devront être assurées avec l'armature cyclable et la V67.

Les liaisons piétonnes devront être aménagées également sans détours, et séparées quand cela est possible du flux vélo pour limiter les conflits d'usages. Des entrées de chaque côté du PEM devront être proposées, en aménageant des solutions de franchissement de la voie ferrée : soit par le biais d'un aménagement dédié aux piétons, soit par des solutions de cohabitation permettant une circulation sécurisée et directe du piéton. Les cheminements devront impérativement être conformes pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). L'ensemble de ces liaisons devront rejoindre également la gare routière et l'aire de covoiturage.

3. Adapter la tarification ferroviaire régionale pour améliorer la compétitivité du train

L'attractivité du PEM sera dépendante de la circulation ferroviaire sur l'axe Modane <> Chambéry <> Lyon, et vers Grenoble et Albertville. Si cette circulation ne relève pas de la maîtrise de la 3CMA, celle-ci alimentera cependant un **dialogue avec les services régionaux**, notamment afin de proposer une tarification ferroviaire attractive, notamment pour les étudiants et les actifs.



4. Favoriser l'usage partagé des véhicules

4.1. Le contexte

La topographie du territoire de la 3CMA et l'organisation spatiale urbaine, avec des distances longues, le dénivelé, une densité globalement faible, limitent le potentiel des transports en commun et des modes actifs.

Des solutions alternatives, comme le développement de nouvelles formes d'usage de la voiture (covoiturage, autopartage) permettraient de compléter l'écosystème de mobilité à l'échelle du territoire tout en contribuant aux transitions écologiques et sociales.

Des initiatives publiques et privées existent sur le territoire. Par exemple, un service d'autostop organisé avec des points d'arrêts sécurisés est en place, des groupes informels de covoiturage se sont organisés. Aujourd'hui la pratique tend à déborder des infrastructures existantes, avec notamment le développement de plusieurs aires de covoiturage officielles peu organisées.

4.2. Les objectifs

- ❖ Améliorer la visibilité et la connaissance des solutions existantes.
- ❖ Contribuer à apporter une solution crédible pour les personnes non-véhiculées ou les ménages insuffisamment motorisés.

4.3. Les orientations

1. Structurer une offre de covoiturage en vallée

Les aires de covoiturage sur le territoire devront être :

- Davantage identifiées, par le biais d'un **travail de recensement** des aires existantes, de jalonnement à destination de ces aires et de communication sur les plateformes existantes et les canaux de diffusion de l'intercommunalité.
- Aménagées de sorte à **améliorer leur accessibilité** : implantation de stationnement vélo, cheminements modes doux, stationnement automobile organisé, bornes de recharges de véhicules électriques (selon le besoin remonté).
- Au besoin et avec l'évolution de la pratique, la 3CMA identifiera **des opportunités de développement de nouvelles infrastructures** de covoiturage (aires, arrêts, ligne de covoiturage, selon les modalités envisagés).

2. Accompagner le covoiturage spontané sur les bourgs, hameaux et en stations

La 3CMA s'engage à structurer un **plan de communication** autour de services de covoiturage existants, dont la première condition de réussite est un meilleur niveau d'acculturation de la population et des têtes de réseau locales. Cette communication pourra notamment passer par les guides touristiques locaux, les gazettes communales, le guide mobilité de la 3CMA ou sur les réseaux sociaux, et nécessitera des opérations de terrain de promotion.

3. Faire émerger des services de mobilité partagées

Le déploiement de l'autopartage sur le territoire peut être facilité par :



- Une **communication** sur les plateformes d'autopartage entre particuliers déjà existantes
- Une **étude d'opportunité** pour la mise en place d'un dispositif d'autopartage
- En parallèle, **la 3CMA étudiera l'opportunité de développer un service de location** courte et/ou longue durée de vélos. Ce dernier pourra viser, selon les conclusions de l'étude et la volonté de la collectivité, une tarification solidaire.



5. Créer les conditions d'une mobilité solidaire et efficace

5.1. Le contexte

Comme plus globalement à l'échelle nationale, le vieillissement de la population concerne la 3CMA, avec une augmentation marquée de la part des 60-75 ans (+6 % en 10 ans) et des 75 ans et plus (+3 %). Le territoire présente par ailleurs un taux de motorisation important (88%).

Des solutions de déplacements sont donc à trouver pour les personnes plus vulnérables (personnes âgées, jeunes et non-motorisés), en composant notamment avec celles qui peuvent déjà exister : tarification réduite dans les transports collectifs, transports gérés par les associations, entraide, etc.

L'accompagnement des publics vulnérables en matière de mobilité est une clef essentielle pour favoriser leur participation à la vie collective et éviter isolement et dépendance.

5.2. Les objectifs

- ❖ La prise en charge d'une tarification sociale dans les transports urbains,
- ❖ La consolidation d'un service de transport d'utilité sociale en partenariat avec des associations du territoire,
- ❖ Des actions de sensibilisation et de communication.

5.3. Les orientations

1. Accompagner le développement d'une mobilité solidaire

La 3CMA encouragera le développement de la mobilité solidaire :

- Par le biais de son service de transport urbain et de TAD, en assurant une **tarification réduite** pour les jeunes (4 à 25 ans), les étudiants, les personnes aux revenus limités, des demandeurs d'emplois et les personnes âgées de 65 ans et plus.
- Les modalités de réservation du TAD devront être facilitées, en proposant notamment une réservation téléphonique.
- En consolidant ou **facilitant le déploiement d'un service de transport d'utilité sociale** en lien avec des associations présentes sur le territoire, et en étudiant les possibilités d'accompagnement de la 3CMA, pour les participations aux frais de conduite et pour le recrutement de conducteurs bénévoles.

2. Faire connaître les solutions de mobilité à tous les publics

La 3CMA souhaite apporter un niveau de connaissance de l'offre suffisant à l'ensemble de sa population et des visiteurs. La **création d'un guide mobilité**, disponible en version informatique et papier, doit permettre aux usagers de bénéficier de l'ensemble de l'information mobilité dans un support commun.



Annexe 1 : Exemples d'aménagements d'apaisement pour les centre-bourgs

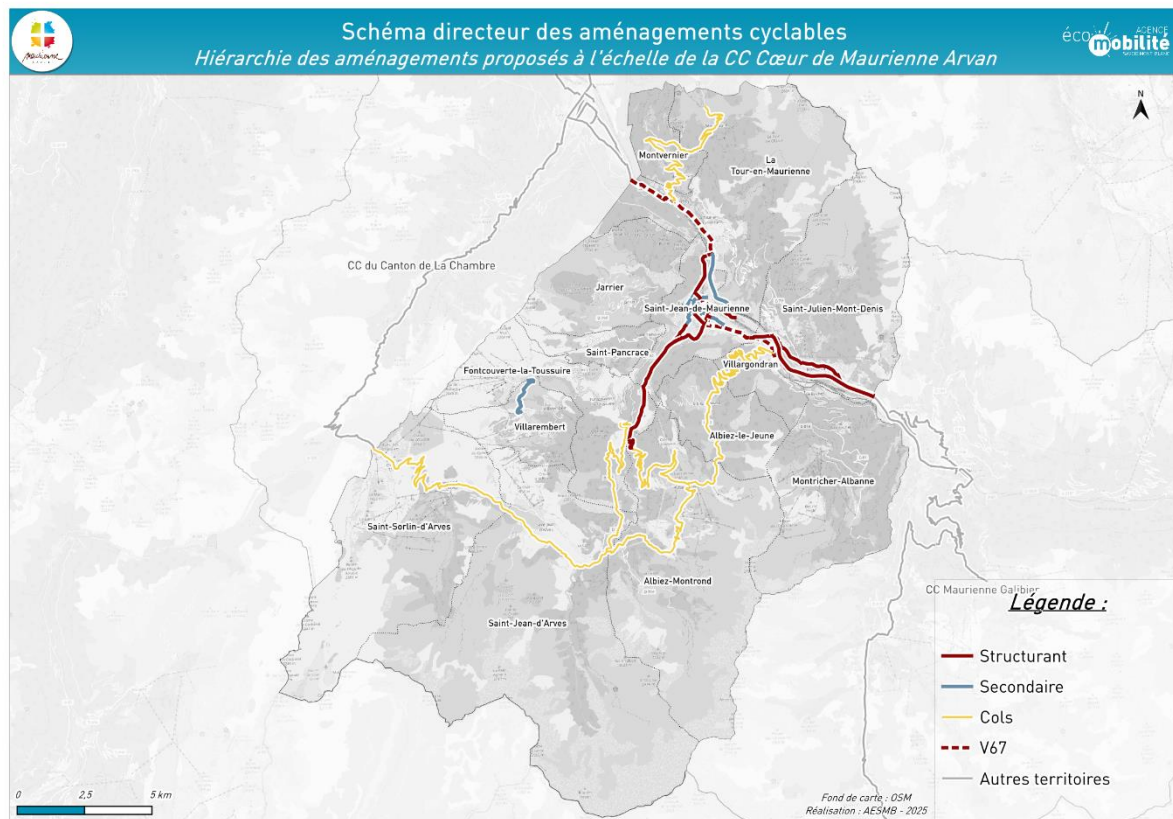
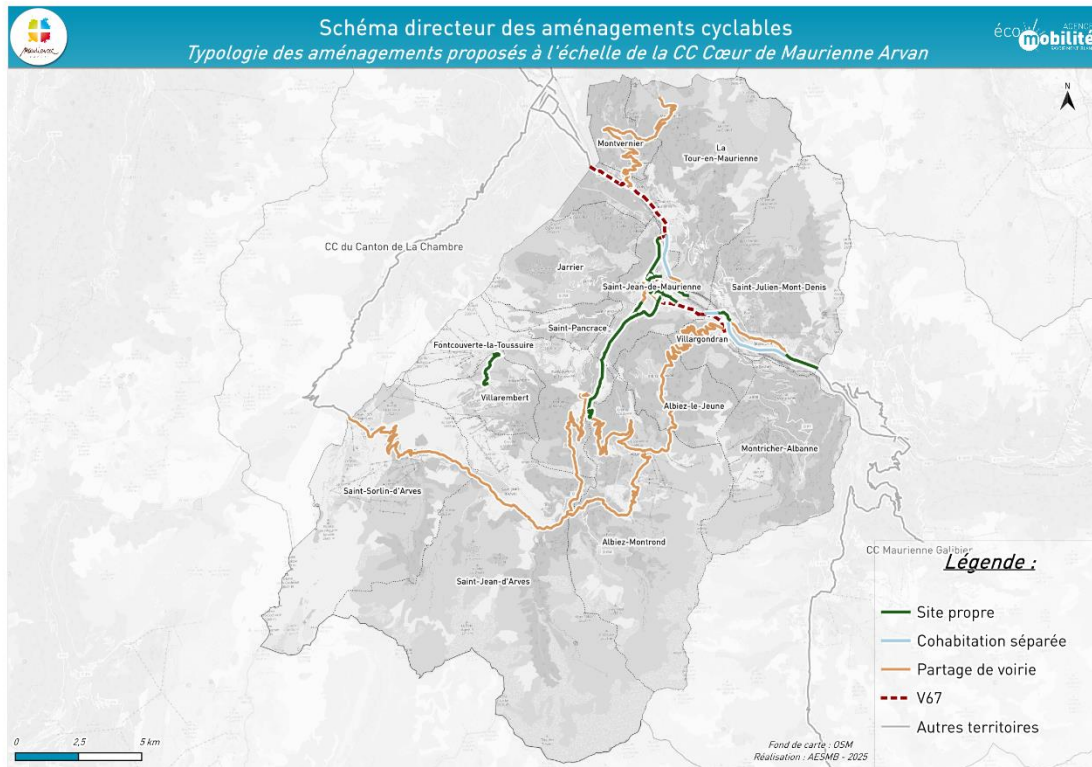
Type d'aménagement	Principe	Illustration
La rue aux écoles	Aménagement permanent ou temporaire (sortie et rentrée des classes) visant à fermer une rue avec une école à la circulation motorisée	
La zone 30	Zone où la circulation motorisée est limitée à 30km/h. Pour être efficace elle doit être aménagée de sorte à ce que la limitation à 30km/h aille de soi (plateaux traversants, écluses, chicanes, pavés au sol, ...). La zone 30 peut aussi être étendue à l'échelle d'une agglomération (ville 30).	
La zone de rencontre	Zone où la vitesse est limitée à 20km/h et la priorité donnée aux modes de déplacement les plus vulnérables (piétons, vélos). Il n'y a pas de séparation des modes (par exemple les piétons peuvent circuler au milieu de la rue). Comme pour la zone 30, l'aménagement de l'espace doit aller avec son statut réglementaire. La végétalisation, la suppression des trottoirs ou bien encore la modification du revêtement de la chaussée peut aller dans ce sens.	 
L'aire piétonne	Zone où seuls les piétons sont autorisés à circuler, les cyclistes sont souvent tolérés à condition de circuler au pas.	

		
La chaussée à voie centrale banalisée	Chaussée dont les lignes de rives sont rapprochées de l'axe central. Les véhicules motorisés sont invités à circuler au centre et ne s'en écarter que pour croiser d'autres véhicules motorisés	
Le double-sens cyclable	Mise en sens unique d'une rue pour les véhicules motorisés tout en permettant aux cyclistes de l'emprunter dans les deux sens	

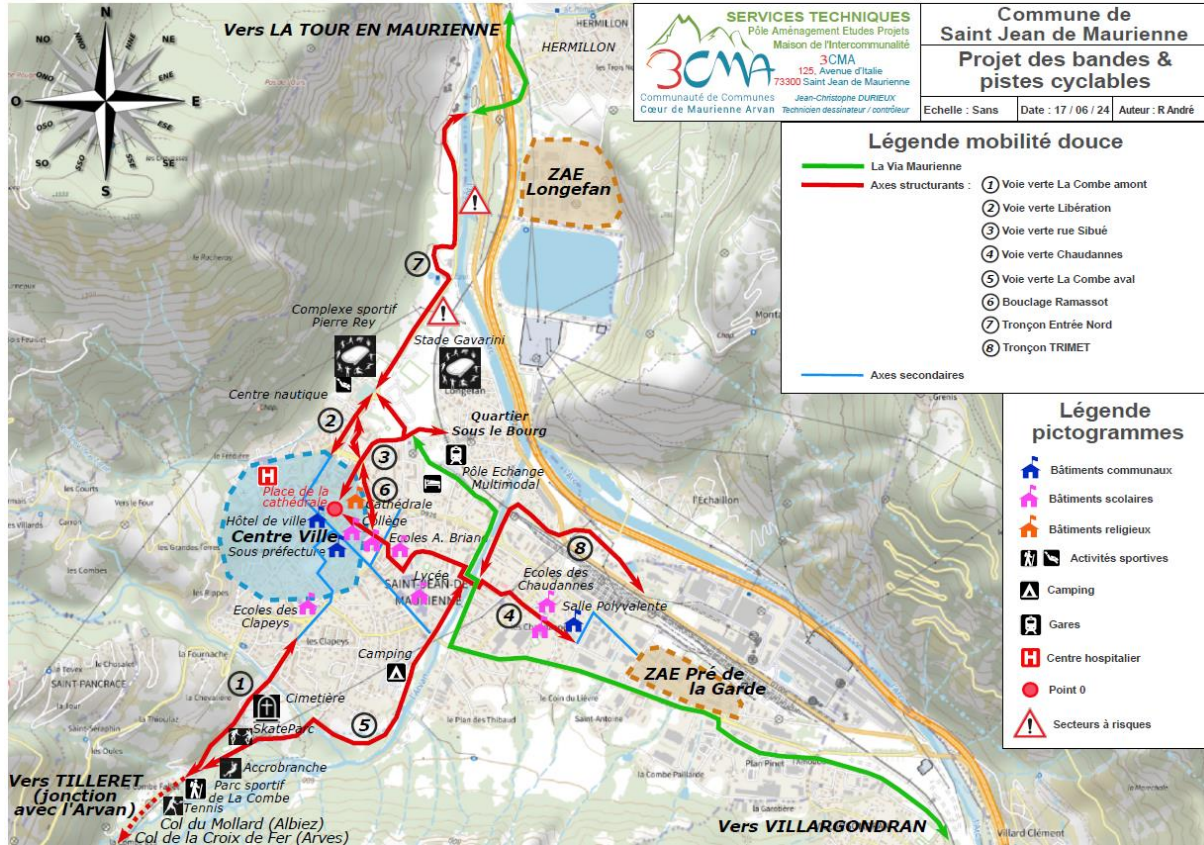


Annexe 2 : Schéma cyclable Maurienne

Extrait du schéma cyclable de la Maurienne, zoom sur la 3CMA (source SPM).



Annexe 3 : Schéma cyclable Saint-Jean-de-Maurienne



Annexe 4 : Seuils d'emplacements vélo

Les différents seuils d'emplacements destinés au stationnement vélo sécurisé imposé par l'arrêté du 30 juin 2022 aux bâtiments neufs lors de leur construction ; les bâtiments dont le parc de stationnement automobile fait l'objet de travaux, dès lors que celui-ci présente une capacité initiale d'au moins 10 places ; les bâtiments tertiaires existants dont le parc de stationnement automobile présente une capacité d'au moins 10 places :

Catégories de bâtiments	Seuil minimal de places de stationnement pour véhicules motorisés	Cyclistes visés	Seuil minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisé des vélos
Bâtiments neufs équipés de places de stationnement			
Ensemble d'habitation <i>(un ou plusieurs bâtiment(s), à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements)</i>	Sans objet	Occupants	1 emplacement par logement jusqu'à 2 pièces principales 2 emplacements par logement à partir de 3 pièces principales
Bâtiments à usage industriel ou tertiaire <i>Constituant principalement un lieu de travail</i>	Sans objet	Salariés	15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment
Bâtiments accueillant un service public	Sans objet	Agents	15 % de l'effectif total des agents du service public accueillis simultanément dans le bâtiment
		Usagers	15 % de l'effectif total des usagers de service public accueillis simultanément dans le bâtiment



Bâtiments constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du Code du commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques	Sans objet	Clientèle	10 % de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 emplacements
Bâtiments disposant d'un parc de stationnement annexe faisant l'objet de travaux			
Ensemble d'habitation (un ou plusieurs bâtiment(s), à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements)	10	Occupants	1 emplacement par logement
Bâtiments à usage industriel ou tertiaire constituant principalement un lieu de travail	10	Travailleurs	10 % de l'effectif total des travailleurs accueillis simultanément dans le bâtiment
Bâtiments accueillant un service public	10	Agents	10 % de l'effectif total des agents du service public accueillis simultanément dans le bâtiment
	10	Usagers	10 % de l'effectif total des usagers de service public accueillis simultanément dans le bâtiment
Bâtiments constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du Code du commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques	10	Clientèle	10 % de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 places
Bâtiments existants à usage tertiaire et constitués principalement de locaux à usage professionnel			
Bâtiments existants à usage tertiaire et constitués principalement de locaux à usage professionnel	10	Travailleurs	10 % de l'effectif total des travailleurs accueillis simultanément dans le bâtiment (pour la copropriété en application du I du R. 113-14)
	10	Travailleurs	Au maximum 10 % de l'effectif total des travailleurs accueillis simultanément dans les locaux du copropriétaire selon les dispositions de l'article 2 du présent décret (pour l'application du II du R. 113-14)

Annexe 5 : Recommandations du Cerema pour l'aménagement de la voirie en milieu urbain en faveur du vélo

Source : Cerema, Octobre 2022. *Rendre sa voirie cyclable*

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