



# Mener une politique favorable aux mobilités actives

Nouvelles réglementations, aides financières et animations :  
tout pour réussir dans votre commune ou EPCI de l'Oise



# Édito

15 millions de Français·es sont en situation de précarité mobilité\*, c'est-à-dire sans alternative à la voiture individuelle, en 2023. Cette situation amène de nombreuses personnes à rogner sur d'autres dépenses du quotidien, voire à renoncer à un ou plusieurs déplacements. Ce constat, aussi alarmant qu'il soit, n'est pourtant pas une fatalité. Le développement d'infrastructures dédiées aux modes actifs (marche & vélo), mené de concert avec une intermodalité efficace vers le train et le car, sont des solutions toutes trouvées pour répondre aux problématiques soulevées par ce chiffre vertigineux.

En tant qu'association engagée pour cette évolution nécessaire et souhaitable des mobilités comme des mentalités, l'AU5V souhaite accompagner au mieux les collectivités dans la concrétisation d'une politique favorable aux modes actifs. C'est tout l'objet de ce livret synthétique, qui rassemble les informations essentielles sur la réglementation actuelle, les aides financières et les dispositifs d'animation pour mener à bien cette politique d'avenir.

Nous comptons sur vous pour vous en saisir !

Thierry ROCH, président de l'AU5V  
Nils HOLLENSTEIN, chargé de mission "plaidoyer vélo"

## Sommaire

### La réglementation en vigueur

*Aménagements cyclables lors de la rénovation de voiries, double sens cyclable généralisé sur les axes à moins de 30 km/h, neutralisation des places de stationnement cinq mètres en amont des passages piétons*

Pages 1 à 3

### Des aménagements d'avenir !

*Hiérarchiser la voirie en faveur des mobilités actives via le plan de circulation et développer les rues scolaires*

Pages 4 & 5

### Les financements disponibles

*Aides européennes, nationales & locales pour les politiques cyclables*

Pages 6 à 8

### Animer une politique favorable aux mobilités douces

*Le calendrier des évènements sur une année*

Page 9

# Prévoir des aménagements cyclables lors de la construction ou rénovation des voiries

Les articles L.228-2 et L.228-3 du Code de l'environnement

## Art. L.228-2 : OBLIGATOIRE pour les voiries situées en agglomération

Dès lors qu'une voirie en agglomération est construite ou rénovée, un itinéraire cyclable aménagé doit être prévu sur l'emprise des travaux réalisés.

Celui-ci peut prendre différentes formes :

- piste cyclable
  - bande cyclable
  - voie verte
  - zone de rencontre
  - double sens cyclable, avec marquage
- Si les travaux concernent la création d'une voie de bus, mais que la largeur est insuffisante pour un aménagement :
- une voie de bus ouverte aux vélos, d'une largeur suffisante pour un dépassement sécurisé (1 m minimum)

## Art. L.228-3 : OBLIGATOIRE sous conditions pour les voiries situées hors agglomération

Dès lors qu'une voirie hors agglomération est construite ou rénovée, une évaluation du besoin et de la faisabilité d'un aménagement cyclable doit être effectuée par le gestionnaire de voirie. Cette évaluation est rendue publique.

Si l'évaluation fait état d'un besoin avéré, un aménagement cyclable doit être réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.

Le besoin est automatiquement avéré dès lors que l'axe est inscrit dans l'un des documents suivants :

- plan de mobilité / plan de mobilité simplifié
- schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)
- schéma national des véloroutes (SNV)



## Double sens cyclable généralisé sur les axes limités à moins de 30 km/h

Les articles R.110-2 et R.412-28-1 du Code de la route

Depuis 2008, l'article R.110-2 du Code de la route indique que "toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes" sur les axes à sens unique situés dans une zone de rencontre ou une zone 30.

En 2015, une modification réglementaire étend le régime du double sens cyclable (DSC) à toutes les voiries, où "la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h".

Ainsi, **le DSC devient le régime par défaut**, sauf arrêté suffisamment motivé pris par le maire de la commune (le stationnement existant ou une faible largeur de rue ne sont pas des raisons suffisantes pour justifier une exception au DSC).

### Boîte à outils de l'aménageur

OBLIGATOIRE

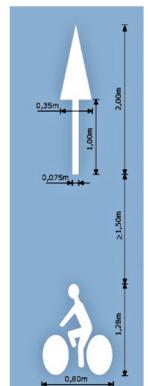


Panonceau M9v2  
sous le panneau B1

FACULTATIF, MAIS RECOMMANDÉ SELON LE CONTEXTE



Panneaux C24a (au débouché du DSC)  
et C24c (dans une rue croisant le DSC)



**Marquage au sol** : à réaliser selon les spécifications indiquées ci-contre et à une distance suffisante (centre du picto vélo situé au moins à 1 m) des portières de voitures / du bord du trottoir.

“ Le double sens cyclable, c'est dangereux ? ”

Une idée reçue assez répandue chez les automobilistes et certains cyclistes consiste à disqualifier la mise en double sens cyclable au prétexte que cela serait dangereux.

Pourtant, les statistiques et les expériences des communes ayant adopté le DSC montrent **l'absence de sur-accidentalité**.

Le principe même de cet aménagement fait qu'il n'est pas accidentogène :

- le cycliste et l'automobiliste se voient,
- chacun réduit intuitivement sa vitesse,
- on peut se décaler ou s'arrêter si besoin.

Le DSC est même en place dans des rues assez étroites, comme ci-contre à Senlis, mais aussi à Montataire depuis 2010, dans une rue de 1,6 km de long, où circule une ligne régulière de bus.



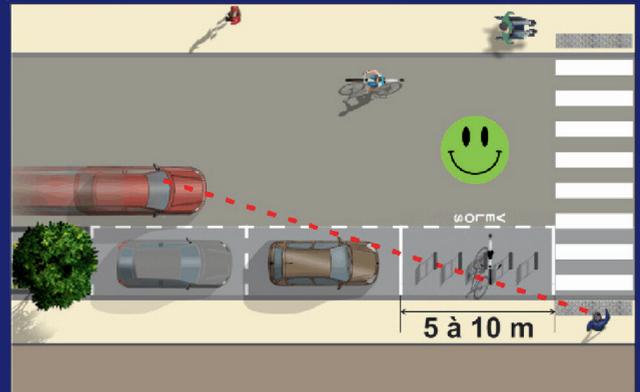
# Stationnements vélos sécurisés

L'article L.118-5-1 du Code de la voirie routière (créé en 2019)

Les articles L.133-18 à -20 du Code de la construction et de l'habitation

Les stationnements pour les véhicules motorisés sont désormais interdits cinq mètres en amont des passages piétons. La mise en conformité des places existantes est à réaliser avant le 31 décembre 2026.

Cette place libérée (égale ou supérieure à 5 m) peut être réinvestie, entre autres, pour implanter des arceaux de stationnement sécurisé pour vélos. Cet aménagement ne bouche pas la visibilité et la place jusque-là occupée par une voiture permet de placer jusqu'à 5 arceaux (soit 10 vélos stationnés).



Source : Ceréma

## Stationnements sécurisés pour les vélos :

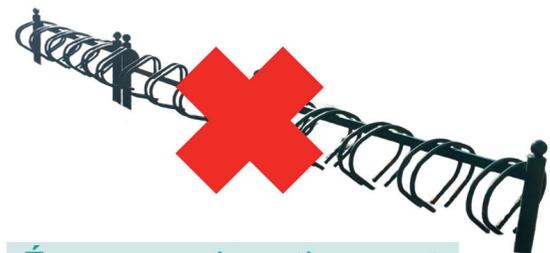
**« Dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue »**

(art. R. 113-12 du code de la construction)

Des infrastructures de stationnement sécurisé pour les vélos doivent être installées dans :

- **Les nouvelles constructions :**
  - habitat avec stationnements couverts et/ou à accès sécurisé
  - Bâtiments publics, entreprises, centres commerciaux, cinémas avec un parking à destination de leurs usagers.
- **Les bâtiments non résidentiels existants,** avec un parking d'au moins 10 places pour les travailleurs.

Et lors de la **rénovation des parkings** des bâtiments déjà existants mentionnés ci-dessus (+ de 10 places)



## Économe en investissement

Un arceau vélo coûte **50 fois moins cher** qu'une place de parking en surface



Source : AURAV



Stationnements vélo sécurisés à Lille : chaque arceau permet de sécuriser efficacement deux vélos, en les attachant par le cadre et la roue avant. / © AU5V

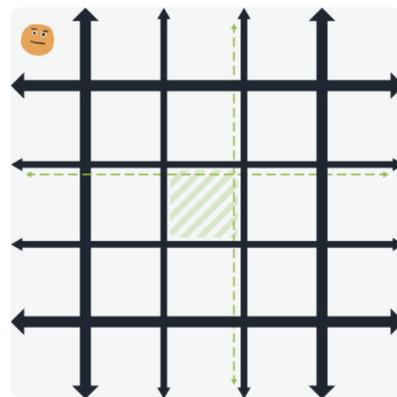
## Hiérarchiser la voirie via le plan de circulation

Apaiser en différenciant axes structurants et axes de desserte locale

Modifier le plan de circulation actuel de votre commune ou EPCI est un moyen efficace pour **stimuler la pratique de la marche et du vélo sans recours à des aménagements lourds**.

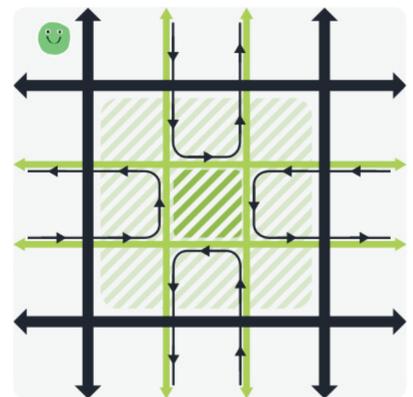
En effet, revoir le plan de circulation permet de canaliser la circulation motorisée sur des axes structurants et rapides pour **éviter la circulation de transit dans des rues dédiées à la desserte locale**. Ces rues restent, quant à elles, accessibles et traversantes pour les modes actifs.

Mobilier urbain pour mettre en impasse certaines rues, mise en sens unique tête-bêche via la DSC : réduire le trafic de transit est facile et peu coûteux.



- ↔ Voie structurante motorisée, double-sens
- ↔ Desserte locale motorisée, double-sens
- Aménagement cyclable
- /// Zone de circulation apaisée

Modes de déplacement favorisés :



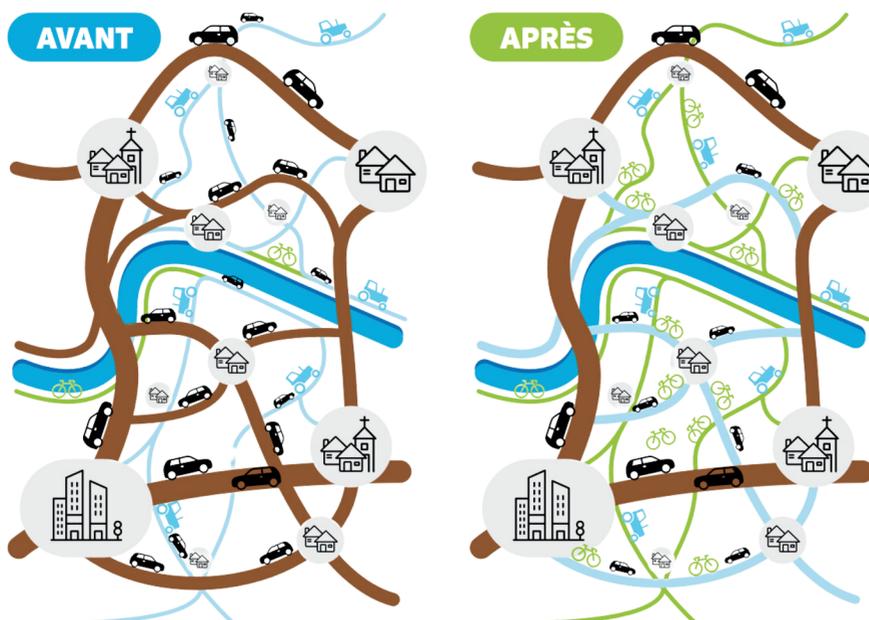
- ↔ Voie structurante motorisée, double-sens
- Desserte locale motorisée, sens unique
- Voie dédiée aux modes actifs
- /// Zone de circulation apaisée
- /// Zone piétonne

Modes de déplacement favorisés :



Réalisation : AURAV  
Source : CEREMA, BCNecologia

**Revoir le plan de circulation, c'est en milieu urbain comme en milieu rural !**  
Pour des trajets en modes actifs plus rapides, plus confortables et qui deviennent donc plus intéressants que la voiture pour certains trajets.



Le plan de circulation n'est d'ailleurs pas réservé au seul milieu urbain. En milieu périurbain ou rural, une hiérarchisation de la voirie est aussi possible. **La France est connue pour son réseau maillé de petites routes et l'Oise n'y fait pas exception.**

Repenser un plan de circulation en milieu périurbain ou rural permet d'envisager une cohabitation apaisée entre les différents usagers : piétons, cyclistes, engins agricoles et riverains véhiculés.

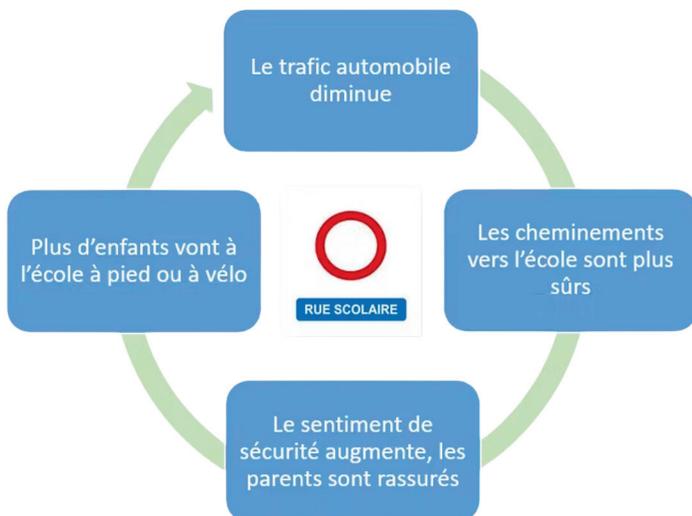
Le principe ? **Ouvrir les petites routes de desserte locale peu circulées et les chemins agricoles aux usagers des modes actifs**, tout en canalisant les véhicules motorisés en transit sur des axes structurants bien définis.

# Développer les rues scolaires

Des espaces accueillants pour les mobilités actives devant les écoles

Rendre les abords d'écoles plus accueillants et sécurisés tout en incitant les parents d'élèves qui le peuvent à emmener leurs enfants à l'école autrement qu'en voiture ? La solution réside dans un dispositif simple et facile à mettre en place : la rue scolaire.

Dans sa forme la moins coûteuse, une ou plusieurs barrières amovibles sont installées au niveau de la rue passant devant l'entrée de l'école. **Ces barrières sont ensuite fermées aux heures d'entrée et de sortie de l'école pour rendre la rue accessible seulement aux personnes circulant à pied, vélo ou autre mode actif.**



Source : Mathieu Chassignet, adapté du guide « Concevoir une rue scolaire : méthodologie et bonnes pratiques », CC BY-NC-SA.

La rue scolaire peut aussi être pérennisée, selon le contexte, pour s'appliquer à demeure et non plus uniquement lors des entrées et sorties de classe. L'espace public regagné permet alors de faire plus de place aux modes actifs, à des jeux et du mobilier urbain pour enfants et à de la végétalisation.

Pour aller plus loin, n'hésitez pas à consulter les ressources proposées par l'association Rue de l'Avenir.



# Les aides financières locales

## Département de l'Oise

### Aide aux investissements pour les mobilités actives

**Conditions** : respect réglementation + recommandations CEREMA (largeur suffisante)

Revêtement lisse pour usage « par tous et en toute saison »

→ Candidatures possibles tout au long de l'année



| Actions financées  | Conditions de financement  |
|--|--|
| Financement d'études   | Max. 100 000 € HT par maître d'ouvrage sur 5 ans   |
| Acquisitions foncières pour voies douces   | Selon l'estimation du service des Domaines, max. 300 000 € HT  |
| Travaux : pistes et bandes cyclables, voies vertes + jalonnement et signalisation.<br>Éclairage public finançable si propre à l'itinéraire cyclable. | Max. :<br>- 250 000 € HT/km pour voies vertes<br>- 200 000 € HT/km pour autres types d'infrastructures |
| Ouvrages d'art de franchissement pour modes actifs   | Max. 150 000 € HT par ouvrage & 3m de largeur utile maximum  |
| Stationnements sécurisés :<br>• ouverts (arceaux abrités ou non)<br>• ou fermés (consignes, box)   | Max. :<br>- 1000 € HT par place « ouverte »<br>- 2000 € HT par place « fermée »                        |
| Aires de services vélos et ateliers de réparation le long d'un itinéraire cyclable   | Max. 80 000 € HT par maître d'ouvrage sur 5 ans  |
| Dispositifs de comptages   | Max. 10 000 € HT par maître d'ouvrage sur 5 ans + Transmission des comptages au Département            |

## Région Hauts-de-France

### Appel à projets « Mobilité et Territoires en Hauts-de-France » (MOTE)

**Spécificité** : Concerne peu de collectivités dans l'Oise. Cette aide est pensée pour les territoires non éligibles au financement FEDER (voir page suivante : en blanc sur la carte).

**Conditions** : respect des recommandations du CEREMA (largeur suffisante)

+ **revêtement pour la mobilité du quotidien = enrobé, pas de stabilisé.**

→ Candidatures possibles entre début janvier et fin mars.



|   |   |
|---|---|
| Financement des véloroutes européennes, nationales et d'intérêt régional (cf. carte du Schéma régional des véloroutes et voies vertes (SR3V) en annexe) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- EuroVelo = 50 % du montant HT max.</li> <li>- Véloroutes nationales : 40 % (HT)</li> <li>- Véloroutes d'intérêt régional : 30 % (HT)</li> </ul> <p>Montant HT subventionnable : 170 000 €/km max., 200 000 €/km si exemplarité environnementale.</p> |
|---|---|

Pour les communes de moins de 2000 habitant·es :

**Possibilité de faire appel au Fonds d'appui aux projets locaux (dispositif régional ACTes)** pour subventionner des projets moindres (20 000 à 25 000 € de subventions maximum).

## Union européenne dans les Hauts-de-France

### Fonds européen de développement régional (FEDER)

Spécificité : Concerne pratiquement tout le sud de l'Oise, classé comme zone "urbaine" (en orange sur la carte ci-dessous) et donc non éligible au financement régional MOTE.

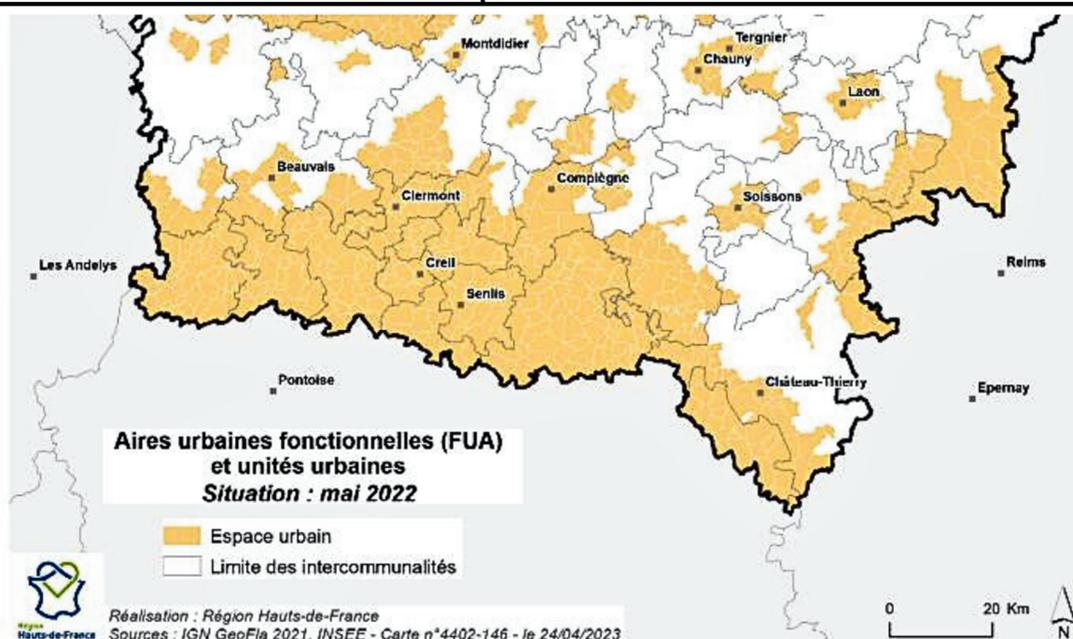
Conditions : respect des recommandations du CEREMA (largeur suffisante)

**+ revêtement pour la mobilité du quotidien = enrobé, pas de stabilisé.**

→ Candidatures possibles toute l'année, le programme court jusqu'au 31 décembre 2027.



| Actions financées   | Conditions de financement   |
|---|---|
| Création d'itinéraires structurants en site propre, réservés aux modes actifs | Seuil <u>minimal</u> de dépenses éligibles : 200 000 €<br>→ 50 000 € pour les EPCI de moins de 100 000 habitant · es ou communes membres de ces EPCI. |
| Résorption de points durs/discontinuités d'itinéraires vélos et piétons       |   |
| Espaces de stationnement pour les vélos                                       | Seuil <u>minimal</u> de dépenses éligibles : 50 000 €   |



## État

### Fonds national « Mobilités actives » (FMA)

Deux appels à projets (AP) : AP "Aménagements cyclables" et AP "Territoires cyclables"

→ Candidatures possibles chaque année jusqu'en 2027.

**Au moment de la publication de ce livret, la pérennité de ce fonds n'est plus assurée et aucun appel à projets n'est ouvert.**



### Fonds vert - "Développement des mobilités durables en zones rurales"

Peuvent être financés : les investissements pour des aménagements cyclables, du stationnement vélo et des services de mobilité durable dans les territoires ruraux.

→ Candidatures possibles chaque année (8 janvier-15 décembre) jusqu'à fin 2026.

**Au moment de la publication de ce livret, une baisse de 60 % du budget alloué au Fonds vert est annoncée !**

# Conseil et financements à saisir d'urgence

## ADEME - Agence de la transition écologique

### AVELO 3 - Troisième et dernier appel à projets

Pour développer le système vélo dans les territoires ruraux et périurbains

→ Candidatures possibles dès l'ouverture de l'AP et jusqu'à épuisement des crédits ( 6 mois).



**Exclusif :**

## NOUVEL APPEL À PROJET AVELO 3 BIENTÔT DISPONIBLE

**3 bonnes raisons d'accélérer votre politique cyclable avec AVELO !**

- 1 Un programme dédié aux collectivités
- 2 Un financement jusqu'à 150 000 €
- 3 Un accompagnement technique et pédagogique complet

**INFORMEZ-VOUS DÈS MAINTENANT**

**AXE 1**  
La construction d'une politique cyclable via le financement d'études

**AXE 2**  
L'expérimentation de services vélo dans les territoires

**AXE 3**  
L'animation et la promotion de politiques cyclables

## FUB - Fédération française des Usagers et usagers de la Bicyclette

### Alvéole Plus / Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV) / Génération Vélo

Multiplier les stationnements sécurisés pour vélos, encourager une culture vélo au travail et former les cyclistes de demain.



→ **Candidatures possibles jusqu'au 31 décembre 2024 pour OEPV et Génération Vélo (pour un accompagnement sur l'année 2025) et jusqu'à mi-2025 pour Alvéole Plus.**

### Alvéole +

+ de places pour le vélo, partout !

Alvéole Plus est un programme qui s'inscrit dans le cadre des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE).

**D'ici fin 2025, son objectif est de développer l'usage du vélo, en proposant le cofinancement de trois services :**

- 1 **Conseil**  
Accompagner 2 900 bénéficiaires à définir et concrétiser leur projet de stationnement pour les vélos.
- 2 **Stationnement**  
Cofinancer la création de 100 000 places de stationnement sécurisées et abritées pour les vélos.
- 3 **Formation**  
Permettre à 7 000 usagers d'acquies les bons réflexes pour circuler à vélo.

Prise en charge à 100%. Optionnel, pour accompagner et orienter au mieux les bénéficiaires éligibles dans l'élaboration d'un projet de stationnement qualitatif. Un seul accompagnement par bénéficiaire.

Prise en charge jusqu'à 50% de l'investissement HT des équipements éligibles pour les zones à faibles émissions de mobilité (ZFE-m). Jusqu'à 40% hors ZFE-m.

Prise en charge à 100%. Optionnelles, elles sont proposées à certains publics : résidents de l'habitat social, collégiens et lycéens.

### OEPV

Objectif Employeur Pro-Vélo

**Au boulot... à vélo !**

**LE PROGRAMME OBJECTIF EMPLOYEUR PRO-VÉLO**

Rejoignez le programme Objectif Employeur Pro-Vélo pour développer l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail et professionnels. Porté par la FUB, ce programme s'adresse aux employeurs de tous secteurs : privé, public et associatif.

Profitez d'un soutien financier de 40% à 60% pour mettre en place des actions pro-vélo et d'un accompagnement de main-œuvre pour encourager la mobilité à vélo.

De l'audo-diagnostic à l'obtention du label Employeur Pro-Vélo, bénéficiez d'un accompagnement à chaque étape. L'audo de labellisation est entièrement pris en charge et une commande d'entraide ainsi que des ressources dédiées sont à votre disposition. Faites du vélo un atout pour votre site employeur.

**Objectif Employeur Pro-Vélo vous accompagne pour développer votre politique cyclable. Un élément essentiel de votre marque employeur !**

Conseils personnalisés | Cofinancement d'actions de 40% à 60%

### Génération Vélo

**Collectivités territoriales Les cyclistes de demain sont chez vous !**

### Un programme pour une ambition citoyenne

Génération Vélo est un programme de financement et d'accompagnement à destination des collectivités. Il a pour objectif de développer l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge en soutenant le déploiement du Savoir Rouler à Vélo pour les enfants âgés de 6 à 11 ans.

S'engager avec Génération Vélo, c'est offrir aux enfants de votre territoire la possibilité de développer la pratique du vélo en autonomie et en sécurité pour devenir les cyclistes citoyens de demain.

16 animateurs pour vous accompagner | + de 300 000 enfants bénéficiaires du Savoir Rouler à Vélo | 1 800 intervenants à former

# Évènements et animations toute l'année !



**Sur tout le mois de mai (parfois juin)**  
Multiples initiatives autour du vélo sur le territoire



**À la fin du mois de mars**  
Durée : 1 semaine // Inscriptions : septembre - mi-mars

## SEPTEMBRE



**À la mi-septembre**

Durée : 1 semaine // Challenge des salariés des Hauts-de-France + temps fort pour des événements autour des mobilités (actives)



## FÊTE DES VOIES VERTES



**Sur tout le mois de septembre**  
Pour la promotion des voies vertes et de la mobilité inclusive en France

## OCTOBRE



**À la mi-octobre**

Durée : 1 semaine  
Inscriptions : juin - septembre

## NOVEMBRE-DÉCEMBRE



**Du 1<sup>er</sup> novembre au 15 décembre**  
Sensibilisation des cyclistes à l'importance d'être visibles la nuit, avec un bon éclairage

## Une sélection de ressources pour aller plus loin :



Retrouvez tous ces documents sur [www.au5v.fr/ressources2025](http://www.au5v.fr/ressources2025)

- *Rendre sa voirie cyclable - Les clés de la réussite (Cerema)*
- *Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations (DGITM)*
- *Revêtement des voies vertes : Déjouer les idées reçues pour un choix écoresponsable (AF3V & FNE)*
- *Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables (Vélo & Territoires)*
- *Le guide des services vélos pour les collectivités (CVTCM)*
- *Déployer le Savoir Rouler à Vélo sur son territoire (Génération Vélo)*
- *Installer un stationnement vélo pratique et sécurisé (FUB / Alvéole+)*
- *Rues scolaires, on a tous un rôle à jouer (Rue de l'Avenir)*
- *Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement (Cerema)*
- *Aménagements provisoires pour les piétons : tester pour aménager durablement (Cerema)*



### Mais au fait, c'est quoi l'AU5V ?

L'Association des Usagers du Vélo, des Voies Vertes et Véloroutes des Vallées de l'Oise, c'est 7 antennes dans le sud de l'Oise, dont 4 ateliers d'aide à la réparation de vélos.

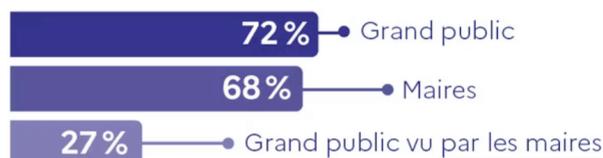
Notre association regroupe les pratiquant·es du vélo et autres circulations douces pour promouvoir :

- La pratique du vélo « utilitaire » et « loisirs »
- Les projets de création de voies vertes et véloroutes
- La création d'aménagements cyclables urbains et d'itinéraires intercommunaux

### Et pourquoi ce livret ?

Parce que la majorité des maires et de leurs administré·es sont favorables à la réduction de la place de la voiture

*A votre avis, faut-il limiter l'usage de la voiture, afin d'améliorer la circulation en ville ?*



\*Source: GUIDEZ J.-M., *Les transports urbains en province. Citadins / Maires : le décalage*. Document réalisé en collaboration avec Anne Meyer, ADEME, CERTU, GART, UTP, 1999.



Ce guide a été réalisé avec le soutien du Fonds de Développement de la Vie Associative et de l'ADEME

Mener une politique favorable aux mobilités actives

Directeur de publication : Thierry Roch · Rédaction, mise en page et graphisme : Nils Hollenstein  
 Relecture : Sylvie Bré, Michèle Clad, Angelika Oleksiak, Sophie Pouilly, Frédéric Schneider, Joël Simon  
 Parution : Novembre 2024

Rédaction : AU5V - 41 Place du Général de Gaulle, 60100 Creil

Contact : 03 44 60 11 63, [secretariat@au5v.fr](mailto:secretariat@au5v.fr)

Imprimé par DBPRINT 59 à Halluin en 800 exemplaires.

Ne pas jeter sur la voie publique.

