

# Aménagement de voies partagées dans l'Hérault

RD113 E4 – St Mathieu de Tréviers – St Jean de Cuculles  
RD112 – Prades le Lez - Les Matelles

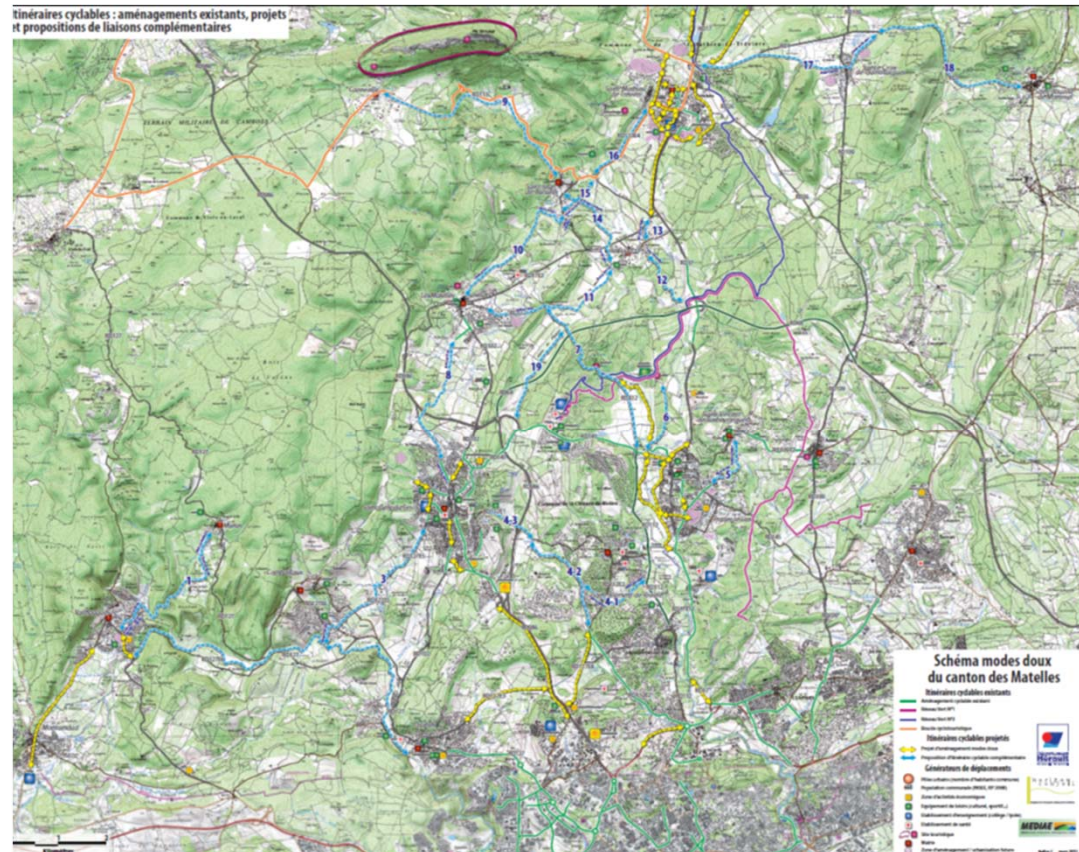
# L'intérêt à Agir

## Le **Schéma modes doux** du canton des Matelles

Des **propositions**  
d'aménagements cyclables

Un **maillage** important à  
déployer que l'on veut  
fonctionnel

Une **maîtrise des coûts** de  
réalisation



RD113 E4 – St Mathieu de Trévières – St Jean de Cuculles – 1,8km

RD112 – Prades le Lez - Les Matelles – 3,4km



# Les Préalables

- Cadre Juridique : **Code de la Route**
- Cadre technique : La documentation et les **préconisations du CEREMA**
- Périmètre d'intervention : **routes étroites à faible trafic** (< 500 véh/j) où la réalisation de pistes et de bandes cyclables sont techniquement et financièrement inappropriées



# Les objectifs

- Favoriser le vélo dans la politique de déplacement

Concevoir un **principe d'aménagement** favorisant, la pratique du vélo dans le respect du code de la route, sans mettre à mal la **sécurité** de l'ensemble des usagers, pour un **coût maîtrisé**.

# Méthode & Propositions

## 1 - **Diagnostic** des sections de RD:

- Comptages (trafics, vitesses)
- Etat des revêtements

## 2 - Appréciation des **besoins à satisfaire**:

- Diminuer les vitesses
- Marquer la présence potentielle des vélos
- Mettre en condition l'automobiliste
- Donner envie aux cyclistes d'utiliser l'itinéraire

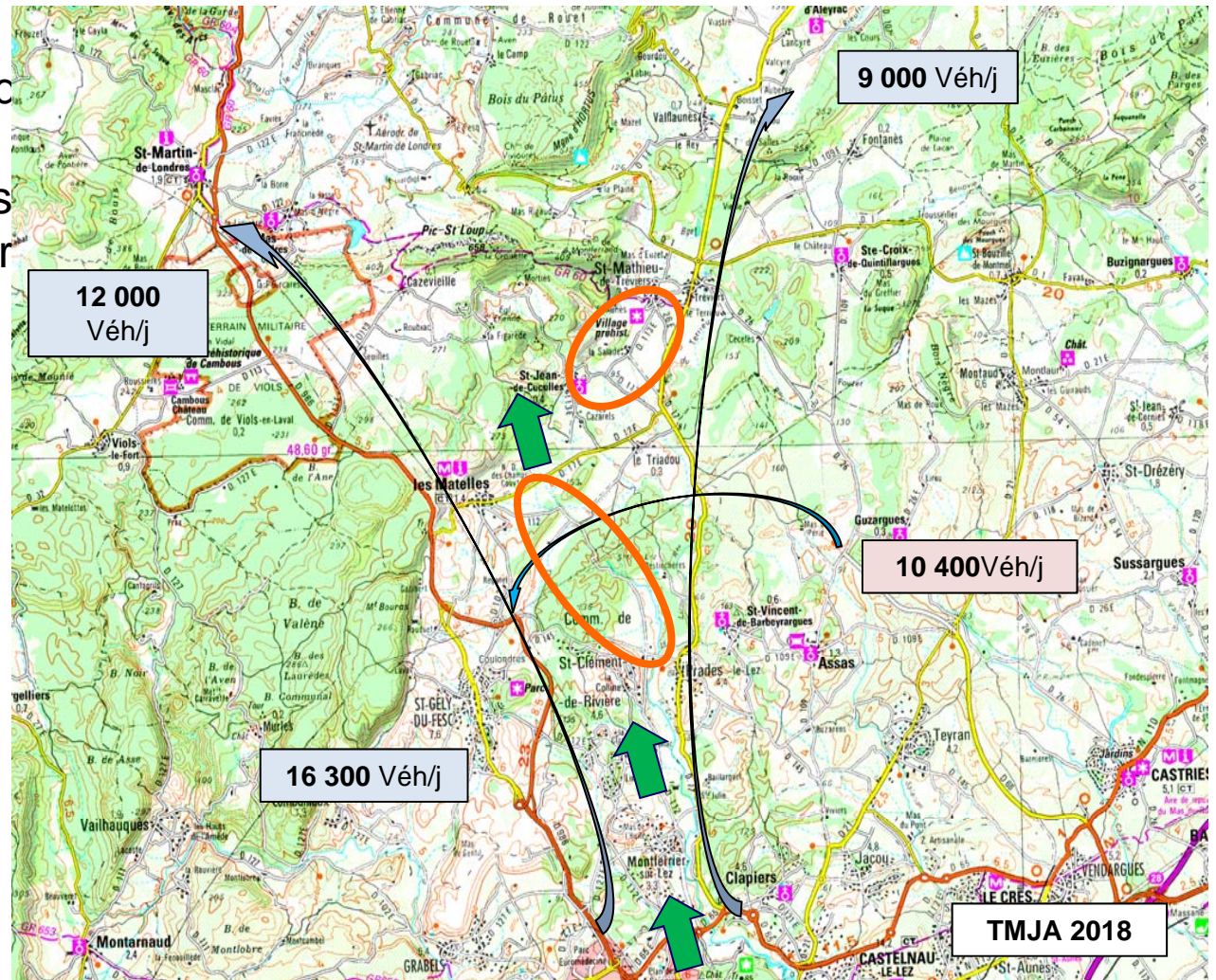
## 3 - **Collaboration** avec le CEREMA

- Travail en 3 phases avant réalisation
- Une phase d'évaluation post aménagement



# Le Diagnostic

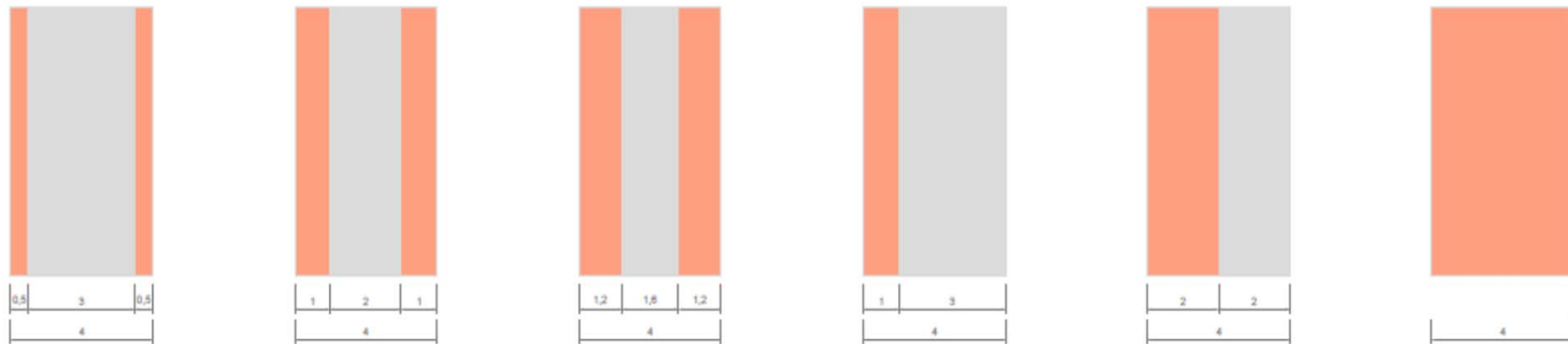
- **La RD986:** Un axe nord-sud assurant la liaison entre Ganges, St-Martin de Londres, St Gély du Fesc et Montpellier
- **La RD17:** Un axe nord-sud, assurant la liaison entre Quissac (Gard), St-Mathieu de Tréviars, Prades le Lez et Montpellier.
- **La RD68:** L'axe de contournement au nord Montpellier.
- **Les RD112 et 113<sup>E4</sup>:** Trafic < 500 véh/j



# Les Propositions

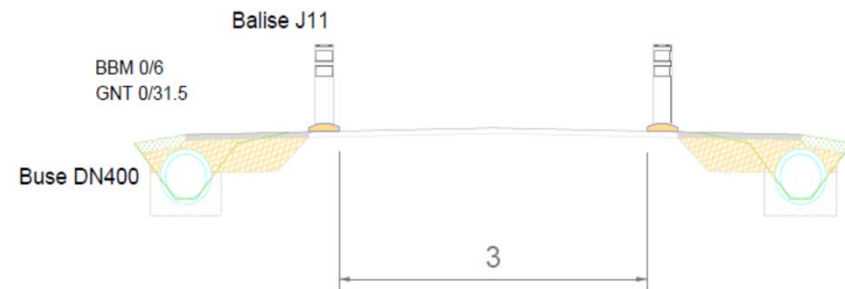
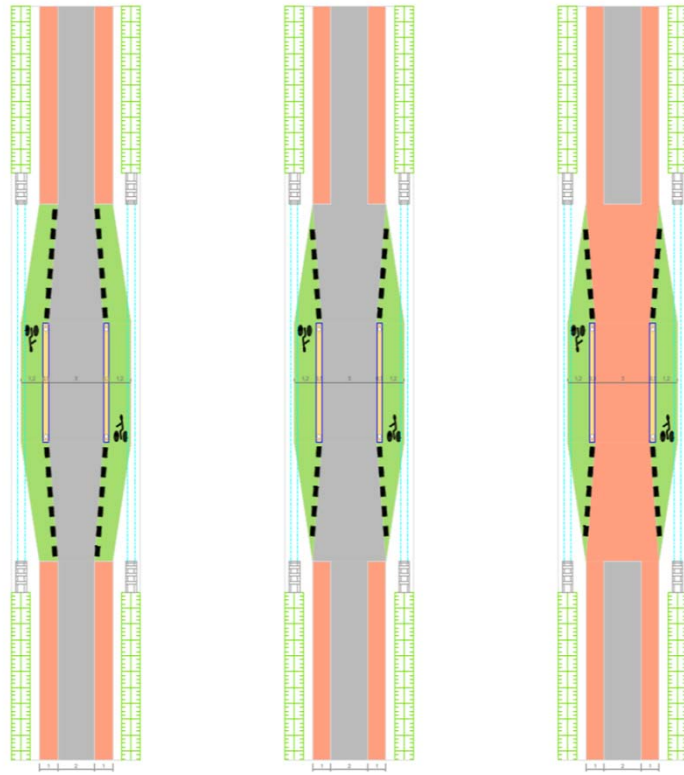
**Phase 1:** Trouver des **principes de fonctionnement** de la voie

- Pas d'impact sur la largeur de plateforme
- Propositions techniques sur le **profil en travers** de la voie et la couleur du revêtement



# Les Propositions

- Propositions pour **matérialiser** les entrées/sorties de la section équipée, par la réalisation d'**écluses**:



Coupe type surlageur



# Les Propositions

**Phase 2 : Avis** du CEREMA sur les propositions et le fonctionnement de la voie de type CVCB (Chaussée à Voie Centrale Banalisée)

AVIS  
CETE  
MÉDITERRANÉE  
Agence Langres/Provence

RD 113-E4  
Réalisation d'une voie partagée reliant  
St Mathieu de Tréviers à St-Jean-de-Cuculles

Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée  
www.cete-mediterranee.fr

État • Région • Provence  
ALPES CÔTE D'AZUR  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CETE  
Méditerranée

# Les Propositions

**Phase 3:** Définition de la technique à employer pour réaliser les travaux

Orientation vers l'application d'**ECF** (Enrobé Coulé à Froid):

- Travail sur la couleur du revêtement
- Travail sur la granulométrie du revêtement
- Reprofilage localisé en GE (Grave Emulsion)

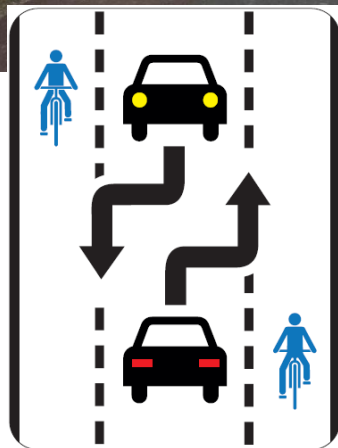


ECF monocouche **0/6 noir** sur 4ml de large

ECF monocouche **0/4 rouge** sur 1ml de large x2

# La réalisation

## Création d'écluses





# La réalisation



Avant



Après



# La réalisation



# Evaluation

Une phase d'évaluation menée par le CEREMA qui porte sur plusieurs critères:

- La **sécurité**
- La **compréhension** du fonctionnement de l'aménagement et l'appropriation des usagers (aspect comportemental des usagers vélo et VL)
- L'**évolution** des vitesses pratiquées et la fréquentation





# Evaluation

## Contenu de l'évaluation :

- Comptages avant/après,
- Vitesses avant/après,
- Comportement des VL après,
- Comportement des cyclistes après,
- Mesure des distances de dépassement avant/après
- Mini enquête

# Évaluation – comptages av./ap.

	AVANT		APRÈS	
	moyenne jour mai 14		moyenne jour mai 15	
<b>RD 113e4</b>	Pr 0+155	Pr 1+780	Pr 0+155	Pr 1+780
	<b>480 véh/j</b>	<b>487 véh/j</b>	<b>499 véh/j</b>	<b>502 véh/j</b>
<b>RD 112</b>	Pr 2+60	Pr 5+220	Pr 2+60	Pr 5+220
	<b>431 véh/j</b>	<b>555 véh/j</b>	<b>398 véh/j</b>	<b>512 véh/j</b>

# Évaluation – vitesses av./ap.

RD 113e4	Pr 0+155	
	S1	S2
VM avant	57	62
VM après	56 ↓	61 ↓

Pr 1 + 780	
S1	S2
63	62
60 ↓	62

V85 avant	69	75
V85 après	67 ↓	72 ↓

77	76
73 ↓	76



# Évaluation – vitesses av./ap.

RD 112	Pr 2+60	
	S1	S2
VM avant	76	73
VM après	78 ↑	73

Pr 5 + 220	
S1	S2
63	62
60 ↓	62

V85 avant	78	75
V85 après	78	78 ↑

79	78
73 ↓	78

# Évaluation – comportement

## ➤ Position des voitures seules :

- en l'absence de vélo (ou d'autres véhicules) **80%** des voitures roulent au centre



# Évaluation – comportement

- **Position des voitures seules (avec visibilité dégradée) :**
  - Dans ce centre cas de figure la plupart des voitures roulent sur l'accotement





# Évaluation – comportement

## ➤ Position des cyclistes seuls :

- **Tous les cyclistes observés (100%)** circulent sur l'accotement. Leur position reste variable : soit au centre soit proche du marquage





# Évaluation – comportement

## ➤ Position des cyclistes en groupe :

- En petits groupes (2 à 4) : majoritairement, ils continuent à circuler sur l'accotement



# Évaluation – comportement

## ➤ Position des cyclistes en groupe :

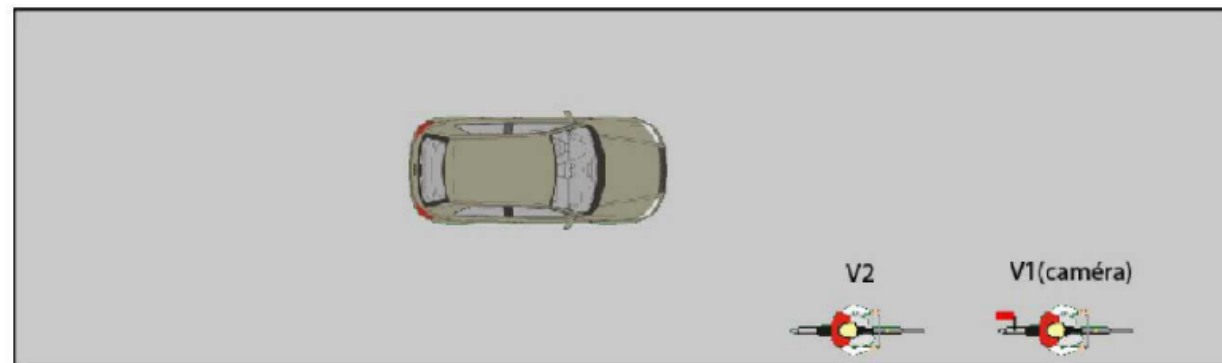
- En groupes plus importants : la majorité des cyclistes circule sur l'accotement mais certains cyclistes sont hors accotement.



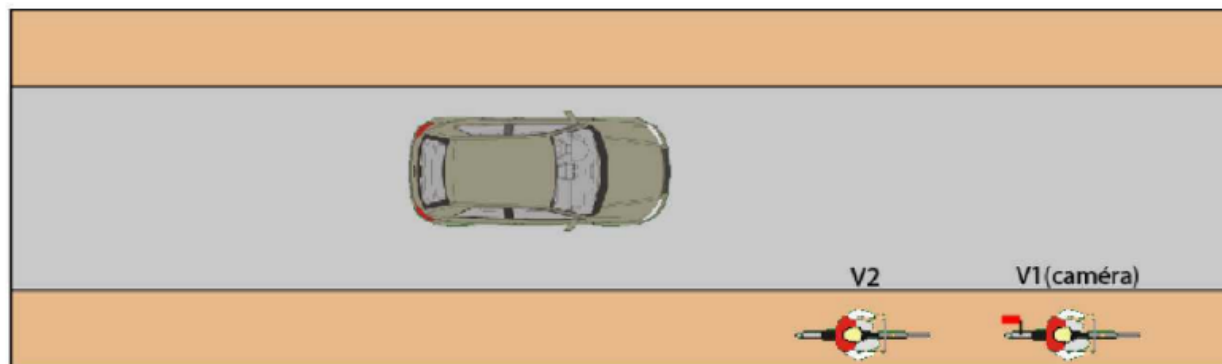
# Évaluation – mesure des distances de dépassement

- **méthodologie** : deux vélos (Cerema) circulent normalement bord droit (50 à 60 cm du bord de chaussée). Le premier (V1) est équipé d'une caméra et filme le second (V2) au moment où une voiture les dépasse.

AVANT



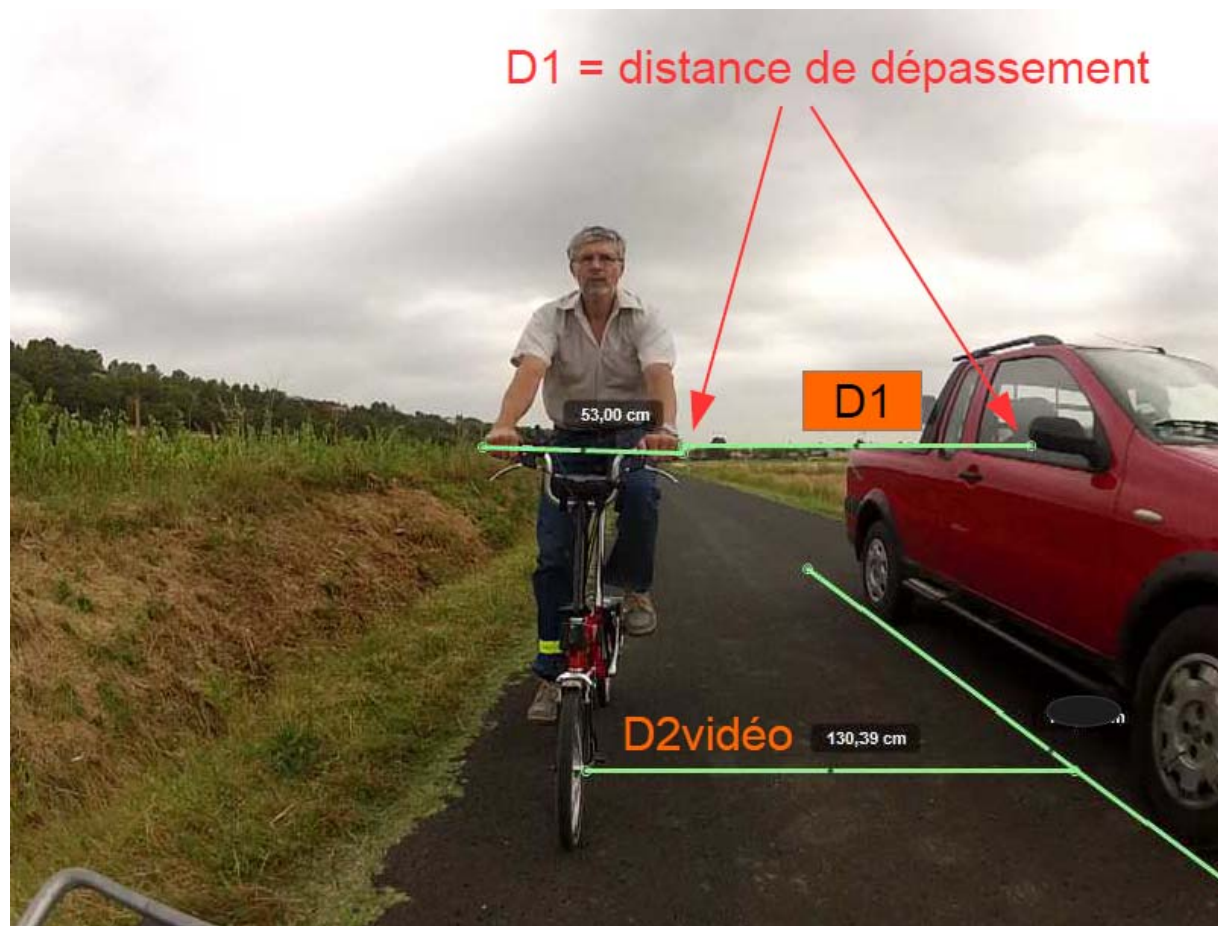
APRÈS





# Évaluation – mesure des distances de dépassement

- 450 mesures avant / après ont été réalisées



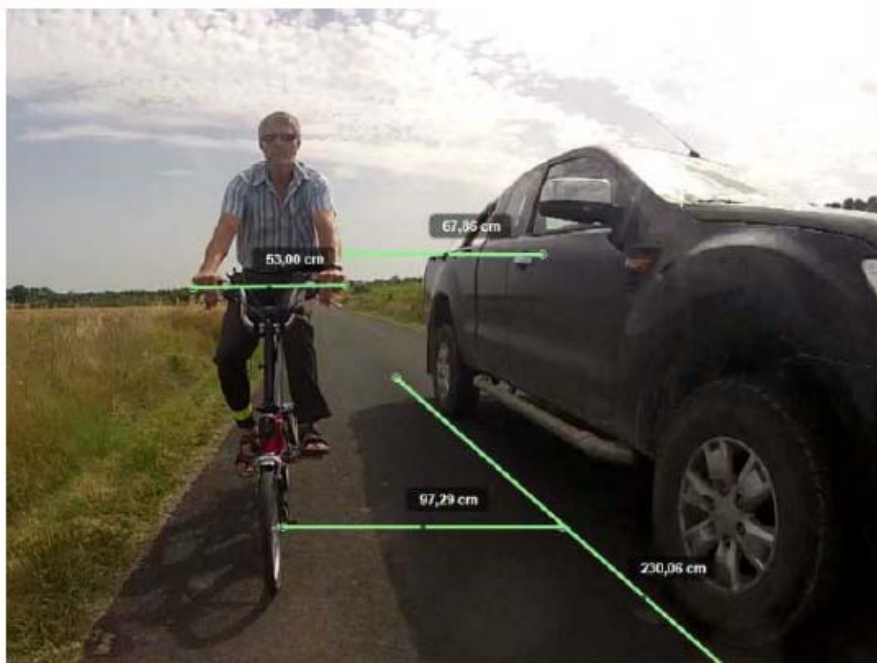


# Évaluation – mesure des distances de dépassement

➤ distances < 1m (sur RD 113 e4)

AVANT (07/2014)

22 %



APRÈS (07/2015)

46 %

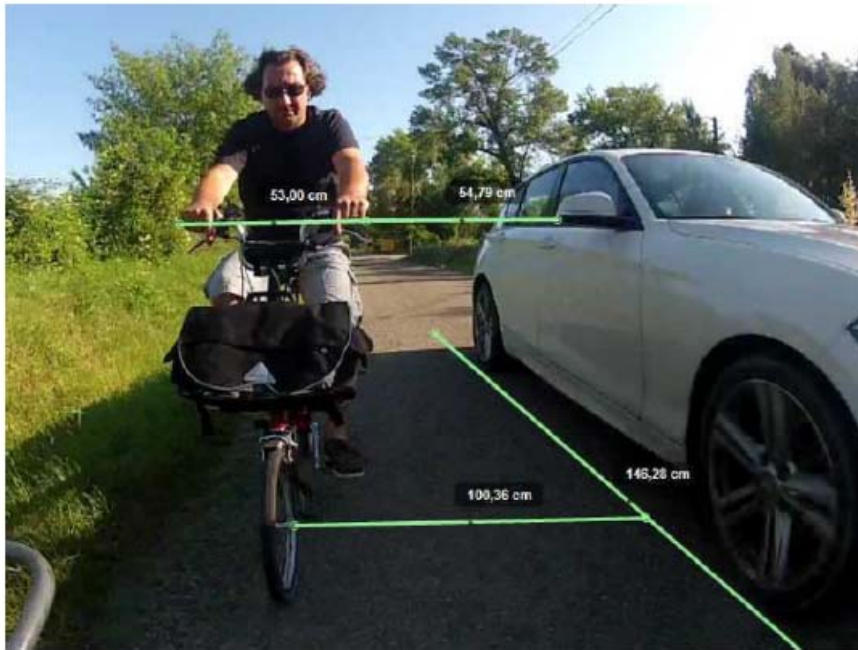


# Évaluation – mesure des distances de dépassement

➤ distances < 1m (sur RD 112)

AVANT (07/2014)

17 %



APRÈS (07/2015)

31 %



# Évaluation – mesure des distances de dépassement

➤ 1m < distances < 1,20m

AVANT (07/2014)

**28,7 %**



APRES (07/2015)

**31 %**





# Évaluation – mesure des distance de dépassement

➤ 1,20m < distances < 1,50m

AVANT (07/2014)

**34,4 %**



APRÈS (07/2015)

**26,4**



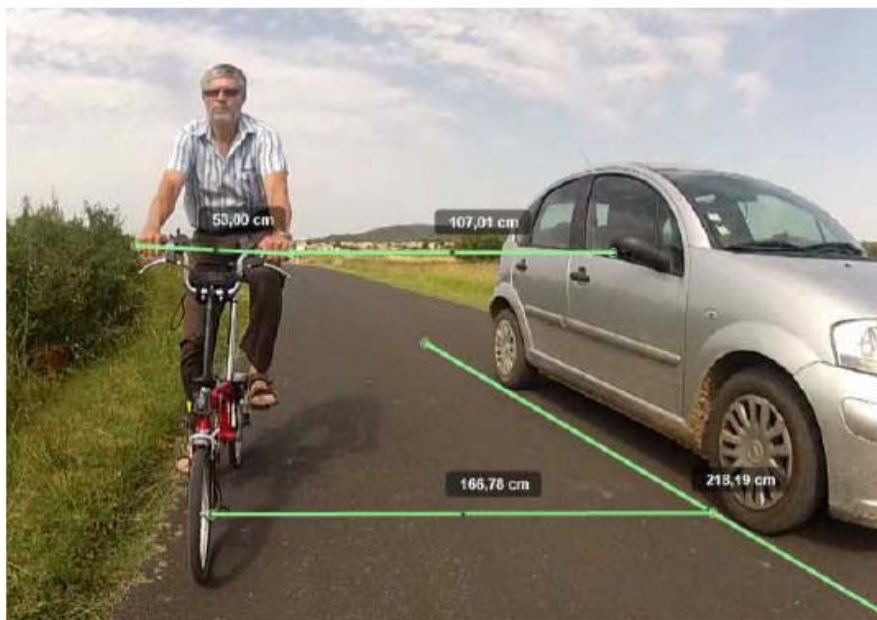


# Évaluation – mesure des distances de dépassement

➤ distances > 1,50m

AVANT (07/2014)

12 %



APRÈS (07/2015)

4,8 %



# Évaluation – Enquête cycliste



# Évaluation – Enquête cycliste

1. Pensez-vous que cet aménagement apporte **plus de sécurité** aux cyclistes ?
2. Pensez-vous que cet aménagement apporte **plus de confort** aux cyclistes ?
3. Le **comportement des automobilistes**, selon vous, a-t-il été modifié depuis cet aménagement ?
4. Venez-vous **plus souvent** sur cet itinéraire depuis la réalisation des aménagements ?
5. Roulez-vous systématiquement **sur l'accotement rouge** ?

1) 2) Le « OUI » l'emporte

3) C'est plutôt « NON »

4) Pas d'effet...

5) C'est « OUI » pour tous

# Évaluation – Enquête cycliste

## Enquête de cyclistes

Quelques commentaires de cyclistes :

- attention à l'entretien (si l'accotement est sale, les cyclistes n'iront pas dessus),
- c'est bien parce ce que c'est neuf,
- mettre une ligne de rive (à droite?)
- à généraliser!
- impression de piste cyclable,
- affirme la présence des cyclistes,
- les automobilistes régulier roulent trop vite, efficace la première fois après...
- manque d'entretien, graviers.





**Merci de votre attention**