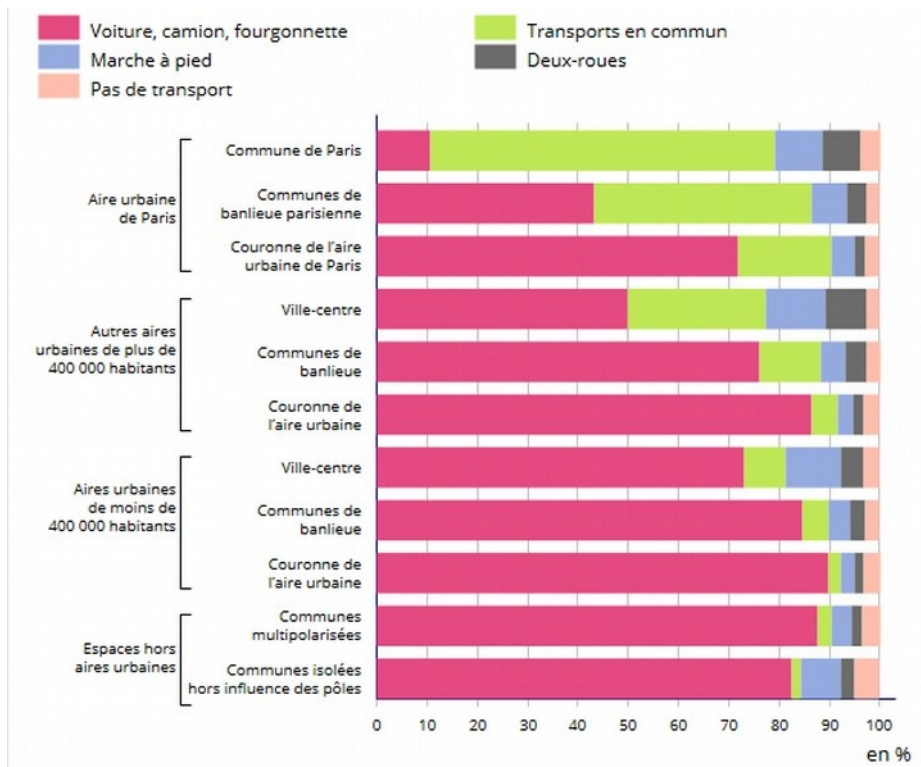


QUELLES POLITIQUES CYCLABLES EN TERRITOIRES PEU DENSES ?

17/06/2021

LE CONTEXTE



Dépendance forte à la voiture

Source : Insee, recensement de la population 2015, exploitation complémentaire

LA LÉGISLATION

> Article L228-2

Modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 61

A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe.

Versions ▾

> Article L228-3

Modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 62 (V)

A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.

Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa.

Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré.

NOTA :
Conformément au II de l'article 62 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, les présentes dispositions s'appliquent :

1° Pour les projets soumis à déclaration d'utilité publique ou évaluation environnementale, aux projets dont la première enquête publique est ouverte à compter du premier jour du sixième mois suivant la publication de la présente loi ;

2° Pour les autres projets, aux projets dont l'engagement des premiers travaux a lieu après le premier jour du troisième mois suivant la publication de la présente loi.






En urbain, obligation d'aménagements cyclables forte

En interurbain, obligation conditionnée au besoin et à la faisabilité technique et financière

Hormis autoroutes et voies rapides

LE CHOIX DES AMÉNAGEMENTS

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

Travail important sur les vitesses

Adapter les solutions au niveau de trafic

Eviter le report de trafic sur les voies de desserte

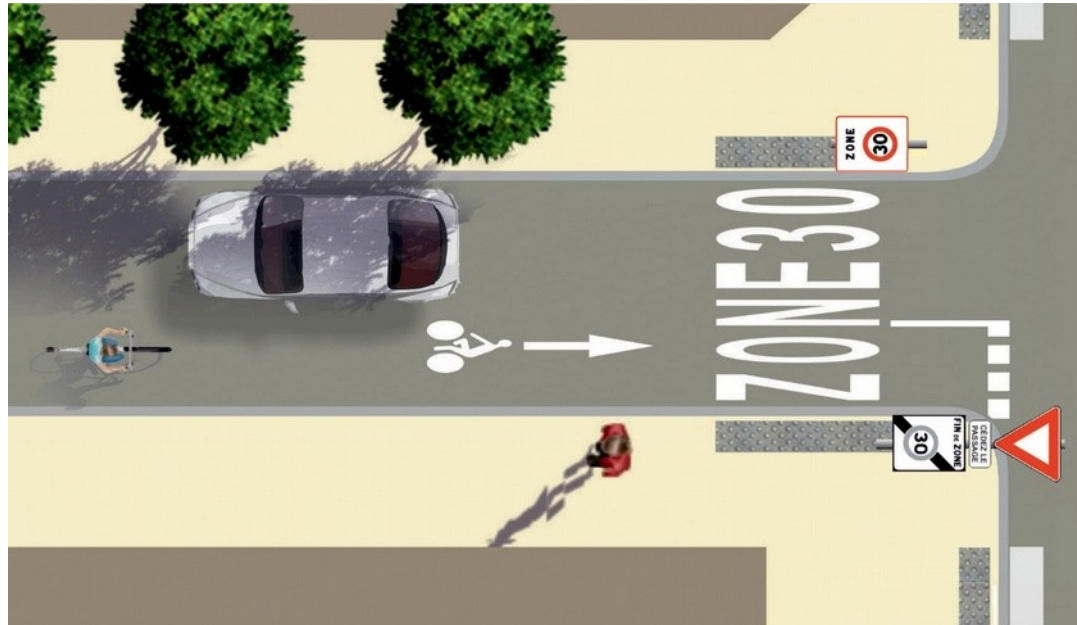


LA ZONE 30

Prise en compte des cyclistes dans les aménagements de modération, par exemple :

- *Préférer coussins et plateaux aux dos d'âne.*
- « les écluses » avec des « by-pass » (1.3 à 1.5m)

En carrefour, priorité à droite, plateaux ou mini-giratoires



Panneaux : B30 et B51

Les conditions de la mixité vélos-voitures en video

LA ZONE DE RENCONTRE

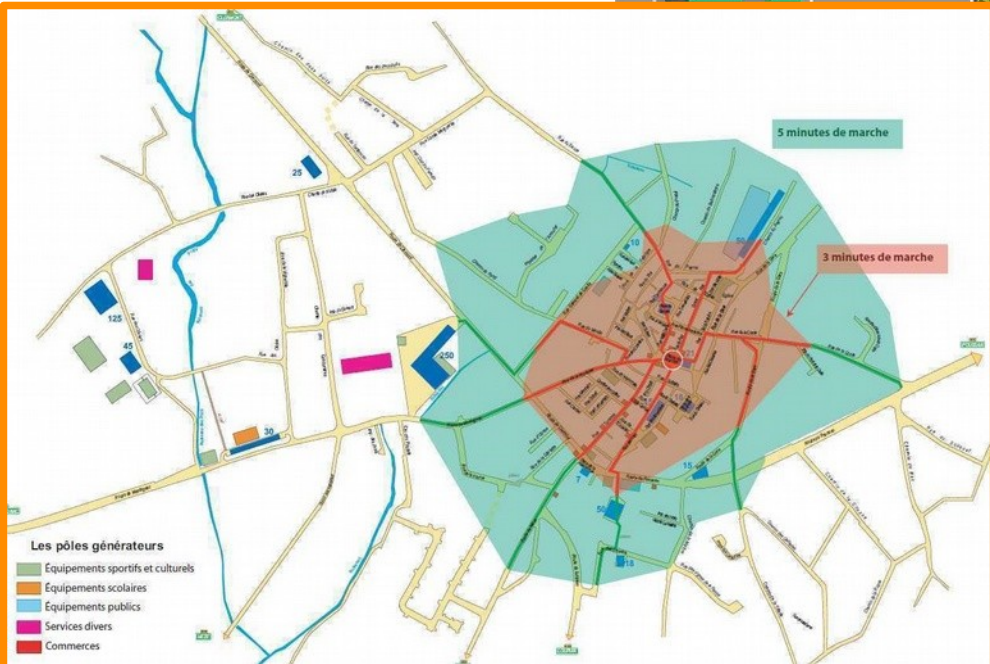
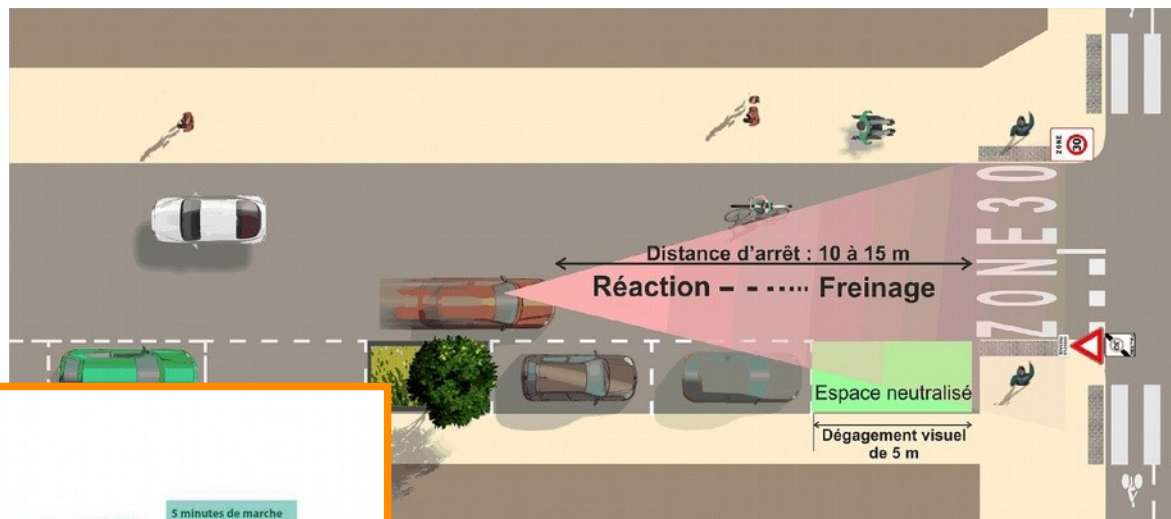
Piétons autorisés à circuler sur la voie et prioritaires

Stationnement véhicules uniquement sur les places dessinées



RÉDUIRE LE STATIONNEMENT EN VOIRIE

Volumineux et dangereux pour les piétons et les cyclistes



Nécessaire ?

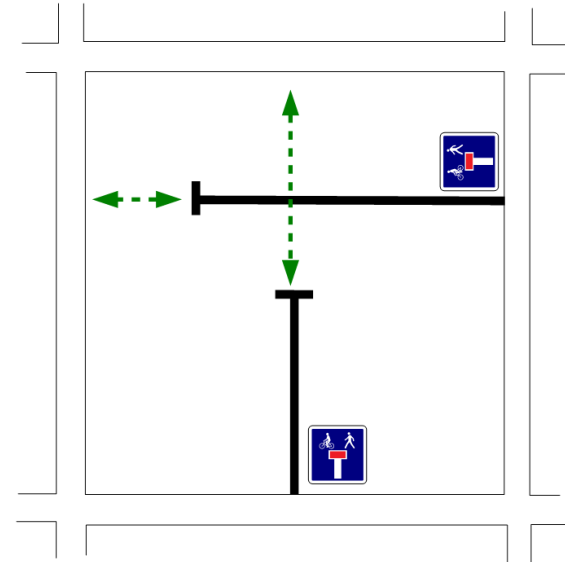
EVITER LES DÉTOURS



Financement...

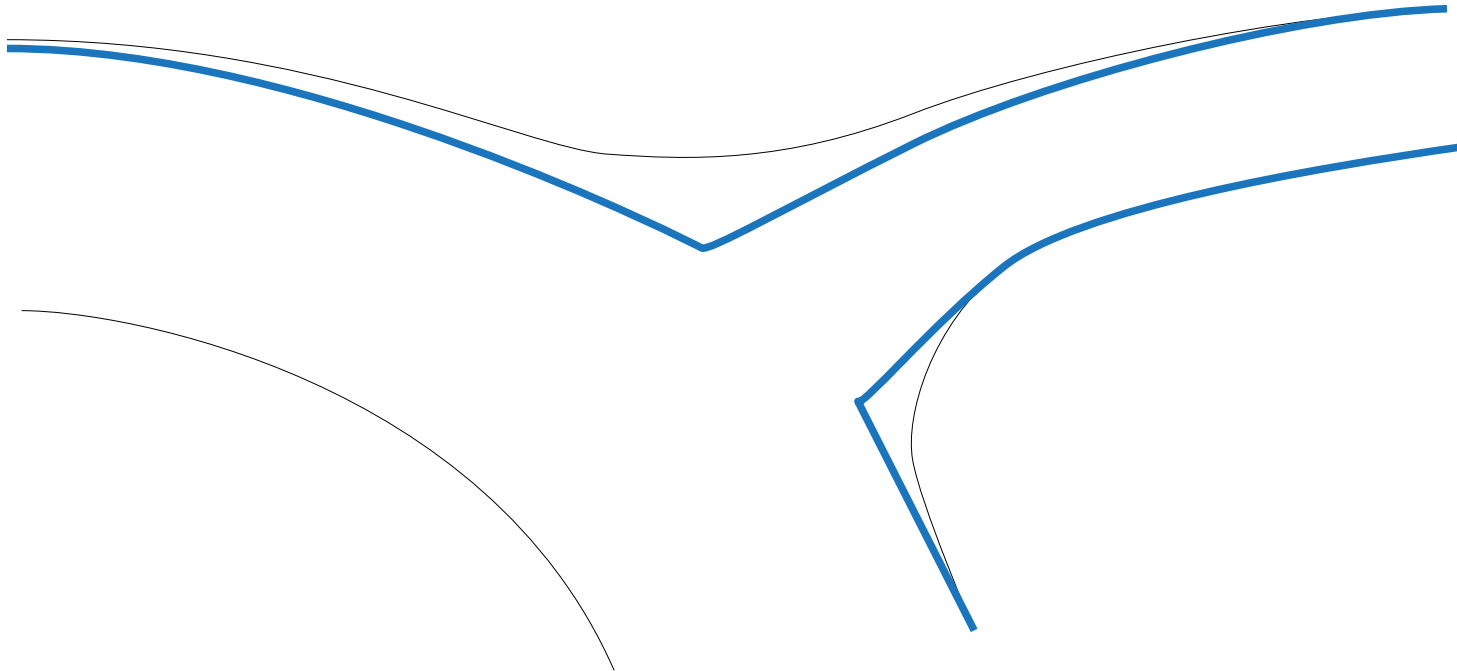


B1 + m9v2



TRAVAILLER SUR LES INTERSECTIONS

~~Fluidité et capacité~~ → Sécurité et apaisement



QUELLE ACTION SUR LES GIRATOIRES GÉANTS ?

The screenshot shows the Cerema website interface. At the top, there is a navigation bar with links for 'ACCÈS DIRECT', 'BOUTIQUE', 'NOS SITES', and 'PRESSE'. The Cerema logo and the French Republic logo are visible. A search bar and a 'Nous contacter' button are also present. The main content area features the article title 'Le Cerema évalue le premier giratoire cyclable à ilots intra-annulaires' dated 8 DÉCEMBRE 2020. An aerial photograph of a roundabout is shown with yellow and blue markings indicating the proposed cycle lanes. To the right of the image, there are sections for 'VOIR AUSSI' with two article teasers, 'THÉMATIQUES ASSOCIÉES' with a bullet point 'Favoriser la marche et le vélo', and a 'SOMMAIRE' section with three items: 'ETAT INITIAL', 'LE PROJET', and 'QUELS OBJECTIFS ? QUELLE MÉTHODOLOGIE ?'. A mouse cursor is visible over the right side of the page.

ACCÈS DIRECT BOUTIQUE NOS SITES PRESSE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Que recherchez-vous ?

Nous contacter

LE CEREMA ACTIVITÉS ET SERVICES EN RÉGIONS RECHERCHE, INNOVATION & INTERNATIONAL CENTRE DE RESSOURCES LE MAG

Accueil > Actualités > Le Cerema évalue le premier giratoire cyclable à ilots intra-annulaires

ETUDE

Le Cerema évalue le premier giratoire cyclable à ilots intra-annulaires

8 DÉCEMBRE 2020

VOIR AUSSI

Rafraîchir les villes : un guide synthétique propose une approche multicritères et opérationnelle des solutions d'adaptation (...)

Un bilan de la stratégie d'aménagements temporaires dressé par le Cerema lors du Disaster Research and Prevention Symposium

THÉMATIQUES ASSOCIÉES

- Favoriser la marche et le vélo

SOMMAIRE

- ETAT INITIAL
- LE PROJET
- QUELS OBJECTIFS ? QUELLE MÉTHODOLOGIE ?

Pendant le déconfinement, l'Etat et le Conseil départemental du Val-de-Marne ont profité de la baisse du trafic pour transformer courant juin 2020 le giratoire du carrefour Pompadour à Créteil afin de le rendre plus confortable et sûr pour les cyclistes et les piétons.

Une réalisation innovante et performante que le Cerema a évaluée à la demande du CD94.

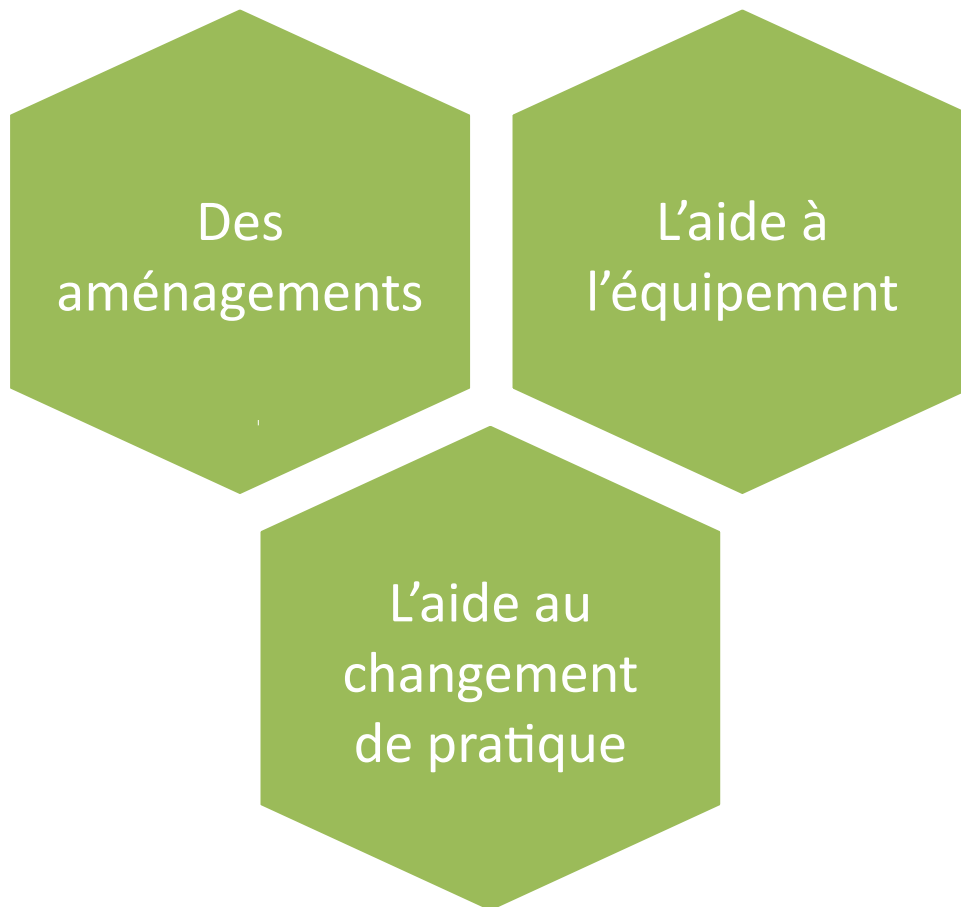
EN INTERURBAIN



Nos recommandations sur les différents types d'aménagements



PLANIFIER AVEC LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE



L'EPCI COMME ACTEUR CENTRAL

QUELLES PRIORITÉS ET ACTIONS HORS AMÉNAGEMENTS?

- Prioriser l'intermodalité avec les gares et les cars + la desserte immédiate des écoles
- Progresser sur le stationnement vélo
- En interurbain travailler finement sur les pôles et les liaisons domiciles-travail intercommunales
- Aider à l'acquisition de VAE
- Mettre en place des services concernant le vélo à l'école



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité
Égalité
Fraternité*



MERCI