

CLUB SÉCURITÉ ET EXPLOITATION DE LA ROUTE ACTUALITÉS RÉGLEMENTAIRES ET PUBLICATIONS

2 décembre 2021



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

PREMIÈRE PARTIE

ACTUALITÉS RÉGLEMENTAIRES

Sécurité routière

- Décret n° 2020-1264 du 16 octobre 2020 - Obligation équipement de certains véhicules en période hivernale :

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000042434406?r=PoWAFfG0lk>

- Décret n° 2020-1396 du 17 novembre 2020 et arrêté du 5 janvier 2021 - Signaler les angles morts des poids-lourds :

https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000042532379?init=true&page=1&query=angles+morts&searchField=ALL&tab_selection=all

<https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=kczik5bFuvNlfdl9Ocrz87zpZd6l8n7FDiJ95W09ZL4=>

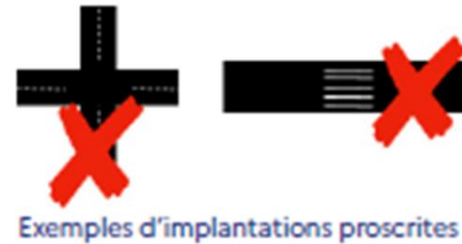
- Décret n° 2020-1439 du 23 novembre 2020 - Immatriculation des vélos - Lutter contre le trafic de vélos volés :

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000042558926/?isSuggest=true>



Exploitation de la route

- **Arrêté du 9 avril 2021 – modification de la signalisation :**
- **Feu circulation R22 – Régulation vitesse des véhicules en agglomération :**



- **Feu circulation R22 – Régulation contrôle de flot amont de giratoire :**
- Précisions sur son utilisation en contrôle de flot en amont de giratoire pour faciliter l'insertion des bus (modification temps d'attente)

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043378874>

Exploitation de la route

- **Arrêté du 9 avril 2021 – modification de la signalisation :**
- **Utilisation FLU – Pose et dépose d’un biseau de chantier :**
 - Précisions sur méthodologie de neutralisation de voie par FLU



- **VMA abaissée sur toute agglo à l’exception de certaines voies :**
 - Marquage de la signalisation par ellipse 50 (marquage de prescription signalisation verticale)



<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043378874>

Exploitation de la route

- **Arrêté du 9 avril 2021 – modification de la signalisation :**
- **Limitation de vitesse hors agglo ≠ VMA :**
 - Modifié « inférieure » par « différente »
- **Panneau SR3d en grande gamme :**
 - Mise à jour hauteur



Source : Le parisien



<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043378874>

Exploitation de la route

- **Arrêté du 23 juin 2021 – modification de la signalisation :**
- **Signalisation des zones d'obligation d'équipement en période hivernale :**

- Nouvelle signalisation de début et fin de zone
+ panonceau « du 01/11 au 31/03 »



- **Adaptation de la signalisation sur les routes fréquemment enneigées :**
 - Mise à jour sur véhicules concernés par équipements, encart « chaînes à neige obligatoires »

- **Intégration balisage lumineux dans les tunnels :**
 - Renforcement jalonnement piétonnier des issues de secours



Source : Light ZOOM
Lumière

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFARTI000043775746>

Exploitation de la route

- Versions consolidées des 9 parties de l'ISR et de l'arrêté du 24 novembre 1967 – au 9 avril 2021 :

[site des Équipements de la route & des rues du Cerema](#)

The screenshot shows the Cerema website page titled "Équipements des routes & des rues". At the top left is the logo of the "MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE" with the motto "Liberté, Égalité, Fraternité". To the right is the page title "Équipements des routes & des rues" and a search bar with the text "Rechercher" and "Ok". Below the title are navigation tabs: "QUALIFICATION DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE", "EQUIPEMENTS DE SIGNALISATION", and "DISPOSITIFS DE RETENUE". The main content area features the Cerema logo and four images of road infrastructure. The text below the images reads: "L'exploitation de la route nécessite l'utilisation d'équipements de natures et de fonctions diverses tels que le recueil de données de trafic, la mise en sécurité de l'usager, ou encore la signalisation. Ces équipements de la route font l'objet de nombreux textes réglementaires et de normes. Ils sont par ailleurs soumis à des procédures de qualification. De plus, ce contexte est en constante évolution, en particulier du fait de la mise en place des normes européennes et du marquage CE. Le site « équipements des routes et des rues » a pour objectif de constituer un site métier à destination des professionnels du secteur et de répondre aux questions qu'ils peuvent se poser au sujet de ces mêmes équipements et de leur mise en œuvre. Il présente en outre les actions du réseau scientifique et technique du ministère en matière d'équipements de la route." Below this text is an accessibility notice: "Accessibilité : vous pouvez augmenter la police des caractères avec CTRL et + (ou CTRL et molette de la souris)." At the bottom of the page, there is an "ACTUALITÉ" section with two entries: "FAQ dispositifs de retenue routiers - 17/06/2021" and "Version consolidée de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié". To the right of the "ACTUALITÉ" section is a "Liens utiles" section with a list of links: AFNOR, ASCQUER, Cerema, CERIB, CTICM, DPC, DSR, Legifrance, SER, and Université G. Eiffel (IFSTTAR).

Exploitation de la route

- Décret n° 2021-396 du 6 avril 2021 - Passage à niveau – Diagnostic de sécurité routière :
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043333792>
- Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 - Stationnement sécurisé des vélos en gare :

- Obligation
- Gares et pôles multimodales
- Stationnement vélo sécurisé
- Fixe le nombre de place

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043630634>

https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/inline-files/21090_6pointscles_stationnementvelo_gare_web-planche.pdf





RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

DEUXIÈME PARTIE

EXPÉRIMENTATIONS

Expérimentation de la circulation inter-files (CIF) des 2RM

Retour d'expérimentation - Décret n°2015-1750 du 23 décembre 2015

- Où : 11 départements.
- Quand : Entre février 2016 et février 2021
- Qui : 2 RM et 3 RM
- Réseaux : Routes à caractéristiques autoroutières limitées au minimum à 70km/h,
- Trafic : congestionné,
- Position du 2RM : entre les 2 voies les plus à gauche,
- Vitesse du 2 RM : 50km/h maximum

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/experimentation-circulation-inter-files-cif-deux-roues>

Expérimentation de la circulation inter-files (CIF) des 2RM

Résultats :

- Accidentalité 2RM générale : -10 %,
- Accidentalité 2RM sur les réseaux expérimentaux : +12 %,
- Accidentalité des 2rm en CIF sur les réseaux expérimentaux :
 - 45 accidents /an dans les départements Ile de France et Gironde,
 - 15 accidents/an dans les autres départements,
- Conséquences corporelles en CIF : Faibles
- Vitesse des 2RM en CIF : 41 - 70 km/h
- Verbalisable : 50% des 2RM
- Comportements déclarés des 2RM : Usage feu détresse, appels de phares, klaxons

Expérimentation de la circulation inter-files (CIF) des 2RM

Résultats :

- Comportements déclarés des 2RM :
Usage feu détresse, appels de phares, klaxons
- Apprentissage de la CIF : peu d'évolution dans les centres de formation,

Conclusions :

Des effets encourageants sur la pratique mais :

- Une **accidentalité contrastée**,
- Des **vitesse en CIF trop élevées**,
- Une **faible connaissance des règles**.

⇒ **NOUVELLE EXPÉRIMENTATION**

Expérimentation de la circulation inter-files (CIF) des 2RM

Nouvelle expérimentation - Décret n°2021-993 du 28 juillet 2021

- Où : **21** départements.
- Quand : **2 août 2021 au 1^{er} août 2024**
- Qui : 2 RM et 3 RM
- Réseaux : Routes à caractéristiques autoroutières limitées au minimum à 70km/h,
- Trafic : congestionné,
- Position du 2RM : entre les 2 voies les plus à gauche,
- Vitesse du 2 RM : 50km/h maximum avec **différentiel de 30 km/h par rapport aux autres véhicules**

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043872034>

Expérimentation de la circulation inter-files (CIF) des 2RM

Arrêté du 6 août 2021 - signalisation :



Panneau de type SR



Panneau B14 avec panonceaux

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043933974>

Expérimentation de la circulation inter-files (CIF) des 2RM

Campagne de communication

Motards et automobilistes, une expérimentation de la circulation inter-files se déroule dans votre département depuis août 2021, pour une durée de 3 ans.

Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône, Drôme, Essonne, Gironde, Haute-Garonne, Hauts-de-Seine, Hérault, Jura, Loire-Atlantique, Nord, Paris, Pyrénées-Orientales, Rhône, Seine-Saint-Denis, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Val, Vaucluse et Yvelines.

Cette expérimentation offre la possibilité aux deux et trois-roues motorisés de circuler entre les files de véhicules, à l'arrêt ou roulant à vitesse très réduite, dans les embouteillages sur les autoroutes et les routes comportant au moins 2 fois 2 voies, séparées par un terre-plein central et sur lesquelles la vitesse maximale autorisée est supérieure à 70 Km/h. Elle reste interdite sur les autres types de routes.

POURQUOI CETTE EXPÉRIMENTATION ?

La circulation inter-files n'est pas autorisée par le code de la route mais elle est souvent pratiquée. L'expérimentation va permettre d'étudier les conditions dans lesquelles cette pratique pourrait être autorisée, sécurisée et enseignée.

AUTOMOBILISTES

Soyez extrêmement vigilants lorsque vous débitez : mettez votre clignotant, vérifiez vos rétroviseurs et vos angles morts en tournant la tête.

MOTARDS

Respectez les règles de conduite en circulation inter-files décrites au dos de ce document.

CIRCULATION INTER-FILES

PARTAGEONS LA ROUTE EN TOUTE SÉCURITÉ

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE

TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR SUR L'EXPÉRIMENTATION DE LA CIRCULATION INTER-FILES

POUR QUI ?

- ➔ Pour les deux-roues ou les trois-roues motorisés de moins d'un litre de cylindrée.
- ➔ Les tricycles à voie large, les side-cars et les quads ne sont pas autorisés à rouler entre les files.

QUAND ?

- ➔ Lorsque la circulation est dense et qu'elle est stable en files ininterrompues sur toutes les voies.
- ➔ Lorsque l'espace entre les véhicules est suffisant pour passer.
- ➔ Lorsque une voie est en travaux ou souverte de neige ou de verglas, la circulation inter-files est interdite.

OÙ ?

Dans les 21 départements concernés par l'expérimentation : Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône, Drôme, Essonne, Gironde, Haute-Garonne, Hauts-de-Seine, Hérault, Jura, Loire-Atlantique, Nord, Paris, Pyrénées-Orientales, Rhône, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis, Val-d'Oise, Val-de-Marne, Val, Vaucluse et Yvelines.

- ➔ Sur les autoroutes et routes comportant 2 fois 2 voies séparées par un terre-plein central et où la vitesse autorisée se situe entre 70 Km/h et 130 Km/h.
- ➔ Entre les deux files de véhicules, la plus à gauche de la chaussée.

LES RÈGLES À RESPECTER :

- ➔ Les deux-roues motorisés ne doivent pas forcer le passage.
- ➔ Il est interdit de dépasser un autre deux-roues motorisé circulant en inter-files.
- ➔ Lorsque le trafic se fluidifie et que les véhicules circulent à plus de 90 Km/h sur au moins une des deux files, les deux-roues motorisés doivent reprendre leur place dans les voies.
- ➔ La vitesse autorisée en situation de circulation inter-files est de 50 Km/h au maximum, avec un différentiel de 30 Km/h au maximum par rapport aux autres véhicules.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE

Ne pas jeter sur la voie publique

Expérimentation du passage piétons 3D - Arrêté du 29 juin 2018

Contexte :

- 82 déclarations,
- 6 métropoles et communes : évaluation (vitesse, comportement, questionnaires de ressentis),

Résultats :

- Effet sur les vitesses très limité – retour à la situation antérieure sous 6 mois,
- Pas perceptible dans de nombreuses situations (luminosité, pluie, nuit, type d'usagers),
- Coût > passage piéton classique (5 à 10 x plus élevé).

⇒ **NON RETENU DANS LA REGLEMENTATION**



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/evaluations-dispositifs-experimentaux-passage-pietons-3>

Expérimentation de signalisation lumineuse dynamique au sol

Contexte :

- 2 premiers arrêtés :
 - 22 février 2019 - Mandelieu La Napoule : perception des passages piétons,
 - 30 juillet 2019 - Nantes : ligne d'effet de feu et voies réservée de bus,
- 3 nouveaux arrêtés – 9 octobre 2020, 10 février 2021, 31 juillet 2021 :
 - Élargis le champ de l'expérimentation (renforcement de ligne de rive, stationnement, voie affectée, reproduction de panneau danger A...)



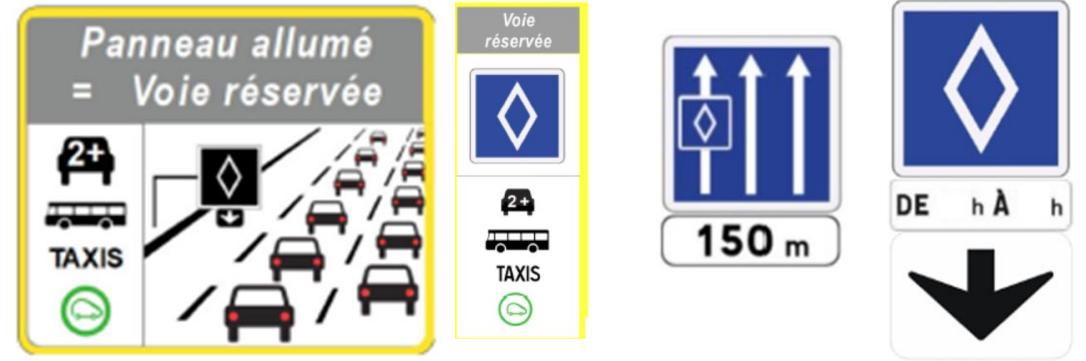
Source : Colas



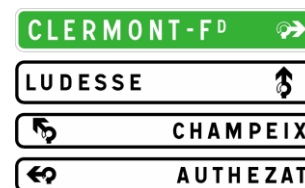
⇒ EN COURS

Et bien d'autres :

- Expérimentation sur les voies réservées :
- Feux à décompte :



- Peintures lumineuses (40, 77 et 49) :
- Procédé de type GUID'N GRIP (81, 95, 03, DIRMC) :
- Expérimentation D43 (IDF, RN6) :
- Traversée de giratoire par TC (Toulouse):





RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



TROISIÈME PARTIE

Publications

Comité National de la Sécurité Routière de février 2021 – 3 rapports

Sécurité des 2 RM :

- **28 recommandations** autour de **6 thématiques** :
 - la puissance et la vitesse (4),
 - les équipements de protection individuels (6),
 - la visibilité et la détectabilité des 2RM (3),
 - les technologies (3),
 - les formations initiales et post-permis (6),
 - les infrastructures (6).

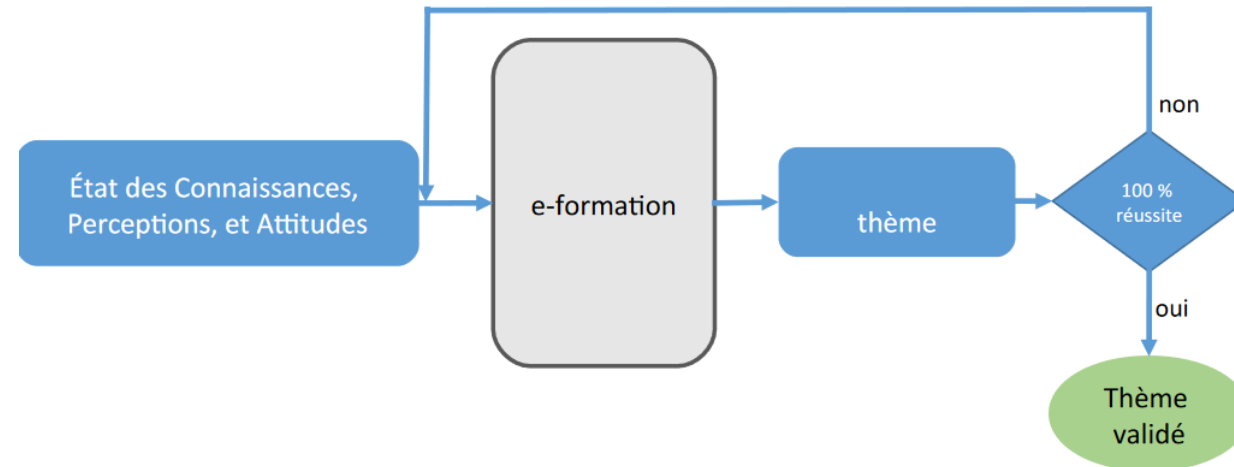


<https://www.cerema.fr/fr/actualites/presentation-3-rapports-experts-du-conseil-national-securite>

Comité National de la Sécurité Routière de février 2021 – 3 rapports

E-Formation périodique à la mobilité tout au long de la vie :

- proposition **formation** lors du **renouvellement administratif du permis**,
- pour tous,
- gratuit,
- validation assurée par essais successifs,
- e.formation :
 - apport de connaissances,
 - auto-questionnement,
 - auto-évaluation.



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/presentation-3-rapports-experts-du-conseil-national-securite>

Comité National de la Sécurité Routière de février 2021 – 3 rapports

Risque routier professionnel :

- **12 recommandations** réparties sur **4 axes** :
 - construire le cadre stratégique,
 - accentuer la prévention du risque en mission,
 - aborder la prévention du risque trajet domicile-travail,
 - Déployer une politique d'incitation forte.

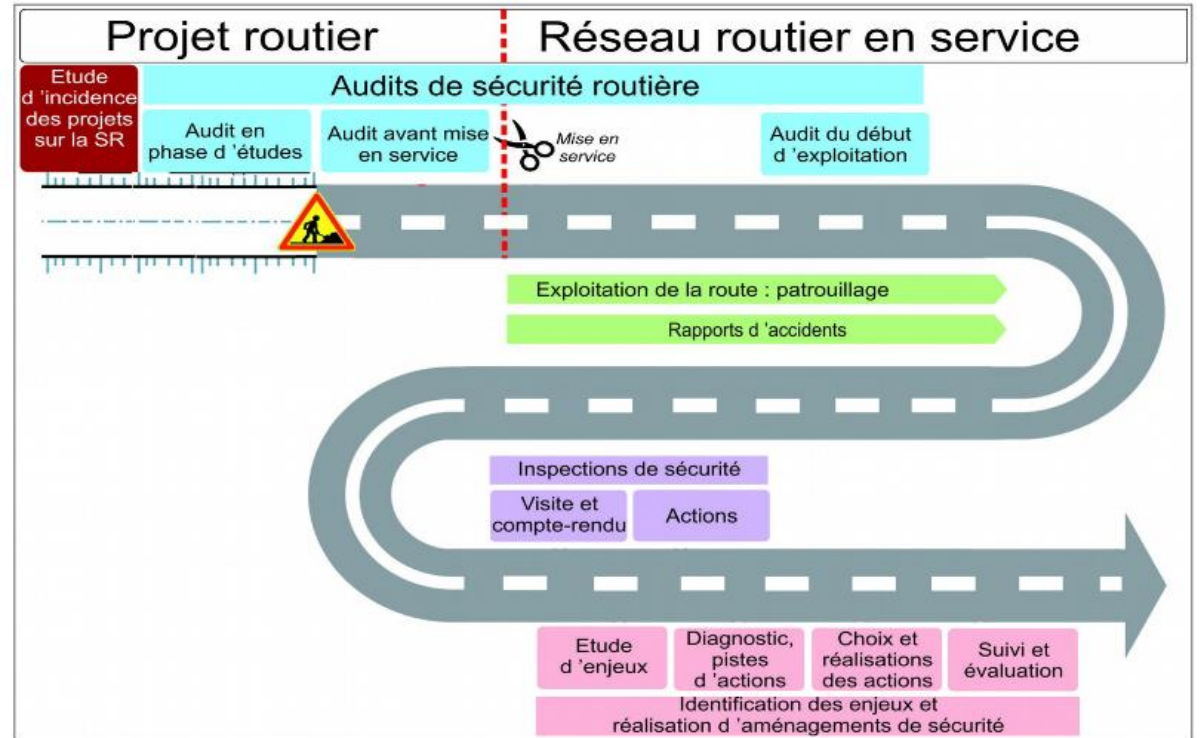


<https://www.cerema.fr/fr/actualites/presentation-3-rapports-experts-du-conseil-national-securite>

Démarches de sécurité routière – cycle de vie de l'infrastructure

3 vidéos pédagogiques :

- audit de sécurité routière,
- démarche ISRI,
- démarche SURE.



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/demarches-securite-routiere-trois-videos-pedagogiques-du>

Démarches de sécurité routière – Démarche Sure

Guide - Démarche SURE - Étude d'enjeux de sécurité routière pour la hiérarchisation des itinéraires :

- Décrit l'étude d'enjeux – première étape de la démarche :
- Sectionnement,
- État des lieux de l'accidentalité,
- Hiérarchisation du réseau, choix des itinéraires prioritaires,
- Organisation de la démarche.



<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/demarche-sure-etude-enjeux-securite-routiere-hierarchisation-0>

Savoirs de base en sécurité routière

Fiche N°35 – Modérer la vitesse en ville en développant les zones de circulation apaisée – Janvier 2021 :

Une graduation de l'apaisement



Savoirs de base en sécurité routière

Modérer la vitesse en ville en développant les zones de circulation apaisée

Le développement des zones de circulation apaisée est le résultat d'un processus de réflexion à l'échelle de l'agglomération sur l'organisation de la circulation. Cette réflexion prend ses bases sur un diagnostic des espaces de circulation de l'agglomération. Elle conduit à une hiérarchisation du réseau et à la création d'un plan de modération des vitesses, véritable plan support de développement des zones de circulation apaisée.

La question de la modération des vitesses en ville renvoie à des questions de politiques de déplacements, d'urbanisme et de cadre de vie. Une réflexion à l'échelle de la ville est donc nécessaire pour définir les axes destinés au trafic de transit, sur lesquels on souhaite permettre aux véhicules motorisés de rouler à 50 km/h (ou au-delà) avec un aménagement cohérent. Dans ce cadre, la très grande majorité des rues sont appelées à être en zone 30. La réflexion doit également permettre de définir des lieux plus propices à l'aménagement de zones à priorité piétonne (zone de rencontre ou aire piétonne), ainsi que les moyens à mettre en œuvre. En général, cette hiérarchisation existe dans les documents de planification et est plus ou moins formalisée selon les villes.



Fiche n° 35 - Janvier 2021

Collection | Connaissances

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/savoirs-base-securite-routiere>

Savoirs de base en sécurité routière

Fiche N°36 – Les doubles giratoires urbains – Février 2021 :



Savoirs de base en sécurité routière

Les doubles giratoires urbains

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

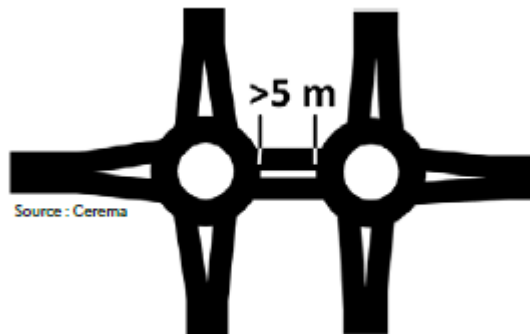
L'aménagement des intersections avec des axes non orthogonaux ou décalés dans un contexte urbain contraint est parfois complexe. Cette configuration peut conduire à des risques d'accidents et à des difficultés de gestion notamment quand les mouvements de véhicules tournant à gauche sont nombreux. Une solution, parmi d'autres, consiste à réaliser deux giratoires rapprochés de petites tailles appelés double giratoire. Le concept a été largement développé dans la ville de Nantes puis dans l'ouest de la France. Cette fiche présente quelques principes d'aménagement issus des retours d'expériences en complément des recommandations du guide Carrefours urbains édité par le Cerema.



Fiche n° 36 - Février 2021

Collection | Connaissances

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/savoirs-base-securite-routiere>



Source : Cerema



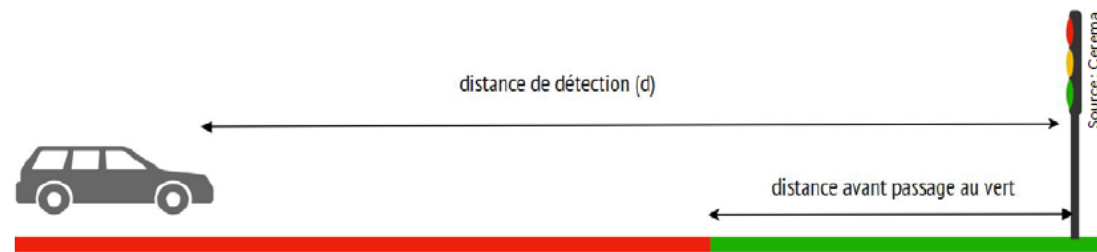
Source : Google Maps

Exemple de marquage de trajectoire cycliste en complément des bandes cyclables matérialisées sur chaque branche

Savoirs de base en sécurité routière

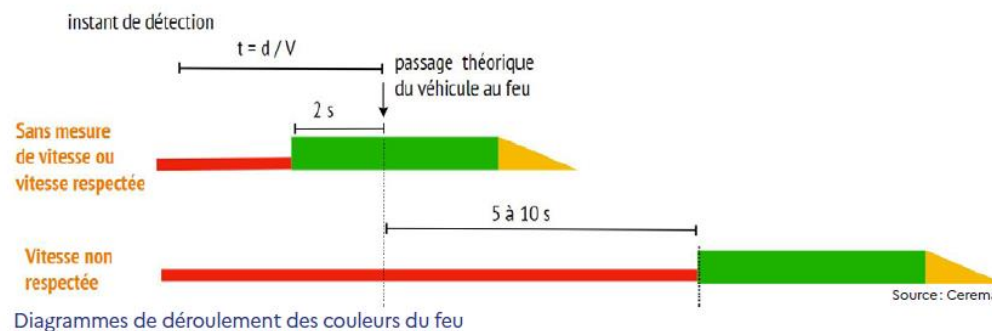
Fiche N°37 – Feu vert-récompense – Août 2021 :

Feux vert-récompense



état du feu perçu par l'automobiliste respectueux en fonction de la distance

État du feu en fonction de la distance



Diagrammes de déroulement des couleurs du feu

Dans les zones périurbaines et les traversées de village, les vitesses excessives, sources d'insécurité et de nuisances sonores, sont fréquentes. Depuis quelques années, se déploient en France des feux dits « vert-récompense ». Leur principe de fonctionnement est de permettre aux usagers qui respectent la vitesse d'avoir le feu vert lorsqu'ils atteignent la ligne d'effet des feux.

Placé en section courante (hors passage piéton ou intersection), ce feu garantit le vert aux automobilistes respectueux de la vitesse dans une grande majorité de cas. Néanmoins certains feux sont abusivement qualifiés de vert-récompense. En effet, en présence d'un passage piéton ou d'une intersection, la traversée des piétons ou des véhicules de la voie perpendiculaire rend la possibilité de récompense très aléatoire. Il ne s'agit alors pas de feu vert-récompense.

Le feu vert-récompense est un feu en section courante qui régule la vitesse. L'objectif de cette fiche est de donner les éléments clés de son fonctionnement et de son implantation.

Le feu vert-récompense est un outil pédagogique permettant d'apaiser la vitesse. Il donne de bons résultats s'il est implanté dans un contexte adapté, s'il est bien réglé et correctement entretenu sur la durée.

Son implantation doit s'inscrire dans une réflexion globale sur la vitesse en accompagnement d'autres mesures d'aménagement.



Fiche n° 37 - Août 2021

Collection | Références

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/savoirs-base-securite-routiere>

Savoirs de base en sécurité routière

Fiche N°38 – Micro-régulation des feux – Août 2021 :



Le capteur détecte l'arrivée d'un véhicule: **LE FEU PASSE AU VERT**, car il n'y a aucun autre usager à l'intersection (véhicule ou piéton).



Le capteur détecte l'arrivée d'un véhicule: **LE FEU NE PASSE PAS AU VERT**, car un autre usager (véhicule ou piéton) est arrivé en premier à l'intersection.



Même règle sur un passage piéton sans carrefour.

Source: Cerema

La logique de premier détecté, premier servi ne garantit pas le vert

Savoirs de base en sécurité routière

Micro-régulation des feux

Aux abords des intersections ou des passages piétons équipés de feux, les vitesses excessives sont fréquentes et sont sources d'insécurité et de nuisances sonores. En carrefour à feux, les accidents sont surreprésentés aux heures creuses. Une vitesse inadaptée constitue le premier facteur accidentogène des intersections et passages piétons régulés par feux.

Les analyses de données de vitesse montrent une augmentation des vitesses pratiquées pendant que le feu est au vert. Ce phénomène est particulièrement accentué aux heures creuses. On observe également un taux de franchissements du feu rouge plus élevé aux heures creuses, conséquence de l'attente aux feux, jugée inutile en l'absence de traversée de piétons ou de véhicules sur la voie sécante.

Une stratégie permet de lutter contre ces deux phénomènes: la micro-régulation intégrant un « repos au rouge intégral véhicule ». En l'absence de véhicules, les feux véhicules sont au rouge. Une détection des véhicules permet le passage du feu vert dans une logique « premier détecté, premier servi ». Le rouge fait ralentir les véhicules. La détection des véhicules à l'amont du feu, permet d'anticiper le passage au vert et de limiter les arrêts inutiles de véhicules. Il n'y a pas de contrôle de la vitesse de chaque véhicule, mais cette technique réduit de manière globale la vitesse au niveau du passage piéton ou de l'intersection.



Fiche n° 38 - Août 2021

Collection | Références

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/savoirs-base-securite-routiere>

Aménager des rues apaisées

Guide Aménager des rues apaisée – 22 juin 2021 :

- Développe les atouts de la modération de la vitesse
- Présente différentes modalités d'aménagements :
 - Comment partager de l'espace entre voitures, cyclistes et piétons,
 - Quand opter pour une zone de rencontre ?,
 - Comment matérialiser les entrées et sorties d'une zone 30 ?...



<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenager-rues-apaisees>

Stationnement sur l'espace public

Guide Stratégies et préconisations pour aménager – 22 juin 2021 :

- enjeux du stationnement
- outils visant notamment à quantifier et à localiser
- principes généraux de conception
- boîte à outils pour aider à la réalisation de tous les types de stationnement.



<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/stationnement-espace-public>

Rendre sa voirie Cyclable

Parution en mai 2021 « Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite » :

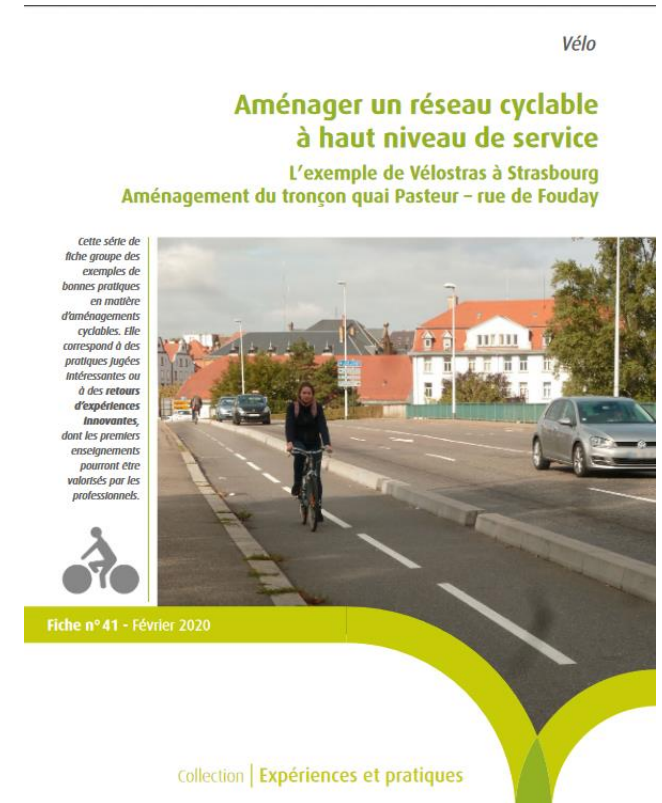
- **8 recommandations :**
 - **planifier** la réalisation d'un **réseau cyclable continu et hiérarchisé**,
 - améliorer **rapidement la circulation à vélo** quand c'est possible
 - choisir entre **séparation et mixité**,
 - concevoir un **plan de circulation favorable au vélo**,
 - proposer des **aménagements structurants et efficaces**,
 - organiser la **cohabitation avec le trafic motorisé** dans les rues apaisées,
 - soigner les **intersections**,
 - agir sur le **stationnement**.



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/ctt-webinaire-rendre-sa-voirie-cyclable-cles-reussite>

Série de fiches – exemples de bonnes pratiques en matière d'aménagements cyclables

- Fiche 41 - Aménager un réseau cyclable à haut niveau de service - l'exemple de Vélostras à Strasbourg,

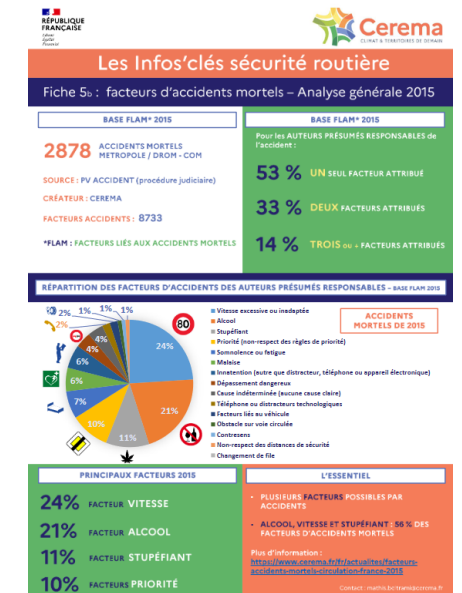
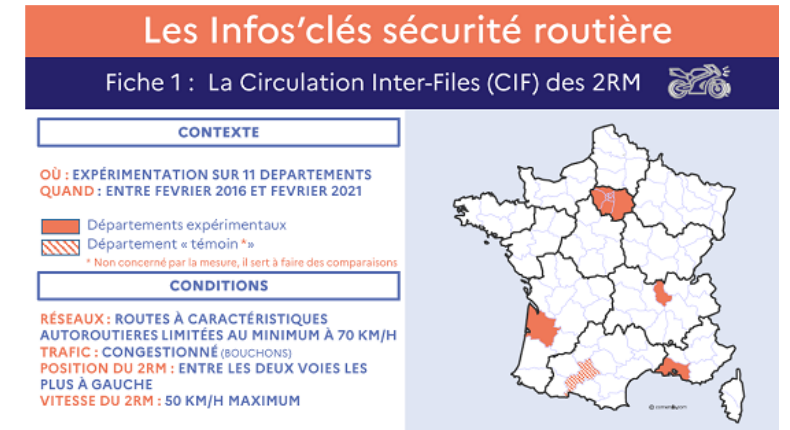


<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences>

Fiches Info clés en sécurité routière

8 fiches synthétiques sur des résultats d'études :

- La circulation inter-files de deux-roues motorisés ;
- Le 80 km/h en France ;
- Les remontées de files urbaines des deux-roues motorisés ;
- L'analyse des données accident ;
- Les facteurs d'accidents mortels (deux fiches) ;
- Les facteurs d'accidents mortels de piétons ;
- Les facteurs d'accidents mortels de motos.



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/fiches-points-cles-securite-routiere-destination-forces>

Favoriser la marche

9 fiches pour promouvoir « la marche » :

- Fiche N°7 – Décembre 2020 – Éclairage des espaces publics pour les piétons
- Fiche N°8 – Décembre 2020 – les micros-aménagements en faveur des piétons
- Fiche N°9 – Octobre 2021 – les magistrales piétonnes – un réseau piéton à haut niveau de service

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/favoriser-marche>



Fiche n° 07 - Décembre 2020



Fiche n° 08 - Décembre 2020



Fiche n° 09 - Octobre 2021

Collection | Connaissances

Collection | Connaissances

Collection | Connaissances

Insertion urbaine des transports collectifs de surface IUTCS

5 fiches "insertion urbaine des transports collectifs de surface" :

- Fiche n°01 -Tramway et visibilité : enjeux et règles existantes
- Fiche n°02 -Tramway et traversées piétonnes Principes d'aménagement
- Fiche n°03 -Tramway dans la circulation générale
- Fiche n°04 -Tramway et visibilité : méthodes et outils
- Fiche n°05 -Tramway et modifications de voirie : les obligations des gestionnaires



<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/insertion-urbaine-transports-collectifs-surface-iutcs>

Intermodalité

7 fiches dont 2 à paraître:

- Fiche n° 01 - L'intermodalité : enjeux, gouvernance et leviers,
- *Fiche n° 02 - Un diagnostic territorial au service d'une politique intermodale de mobilité,*
- Fiche n° 03 - Coordonner les offres de mobilité pour faciliter l'intermodalité
- Fiche n° 04 - Des pôles d'échanges au service de l'intermodalité,
- Fiche n° 05 - La tarification intégrée pour faciliter l'intermodalité,
- Fiche n° 06 - La billettique interopérable au service de l'intermodalité,
- *Fiche n° 07 - L'information multimodale au service des usagers.*

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/boite-outils-intermodalite>

Enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²)

Guide sur les principes méthodologiques des enquêtes mobilité:



<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/enquetes-mobilite-certifiees-cerema-emc2>

Actualités webinaires

<https://www.cerema.fr/fr/evenements>

MERCI DE VOTRE ATTENTION

Nathalie DEMEURISSE SOUDEIX
Cerema Sud-Ouest
Nathalie.demeurisse@cerema.fr
