

Certu

## Présentation de la documentation vélo

Club sécurité routière de la COTITA Centre-Est du 23/09/10



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère  
de l'Écologie,  
de l'Énergie,  
du Développement  
durable  
et de la Mer

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,  
du Développement durable et de la Mer

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir

# la documentation vélo du CERTU

- 
- Les ouvrages

---

  - Les fiches

---

  - Les dossiers

---

  - Les outils

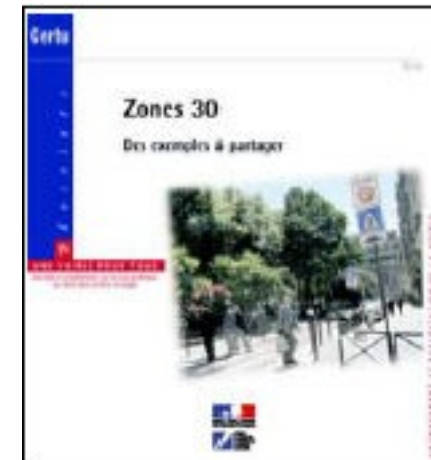
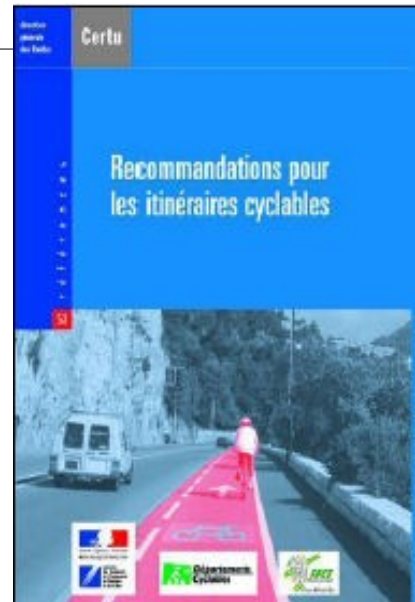
---

# Les ouvrages

## LES GUIDES



Éditions du Certu

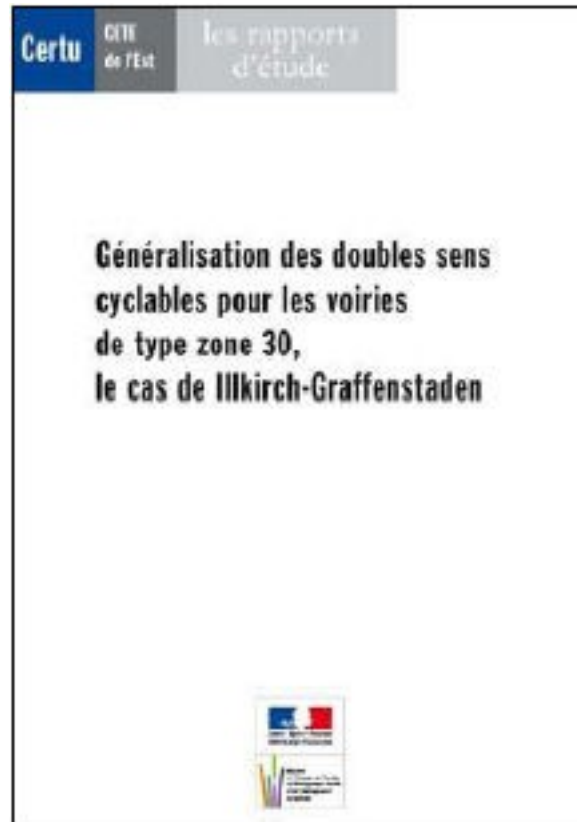


A venir : mise en oeuvre d'une politique cyclable, partage des sites TC

# Les ouvrages

---

## UN RAPPORT D'ETUDE



A venir : évaluation VLS, vélo/santé, accidentologie

# Les fiches

## LES FICHES TECHNIQUES VILLE ET VELO

**Certu** Fiche Vélo FICHE n°06 JANVIER 2009

### Les double-sens cyclables

Cette fiche est destinée à être utilisée en complément de la réglementation nationale et régionale.

**Le principe**

Le principe du double-sens cyclable est de permettre à deux sens de circulation de cohabiter sur une même chaussée, sans nécessiter de voies dédiées.

**Les avantages**

- Permettre de réduire la largeur des chaussées.
- Faciliter l'accès aux services et commerces.
- Améliorer la sécurité des usagers.
- Réduire les coûts de construction et d'entretien.

**Les conditions de mise en œuvre**

Le double-sens cyclable doit être mis en œuvre dans des zones où la circulation est fluide et où les usagers sont habitués à la circulation à sens unique.

**Les équipements**

- Signalisation verticale (panneaux de signalisation).
- Signalisation horizontale (marquage au sol).
- Équipements complémentaires (bandes cyclables, etc.).

**Certu** Fiche Vélo FICHE n°02 JANVIER 2009

### Les bandes cyclables

Cette fiche est destinée à être utilisée en complément de la réglementation nationale et régionale.

**Le principe**

La bande cyclable est une zone spécialement réservée aux cyclistes à l'intérieur d'une chaussée.

**Les avantages**

- Améliorer la sécurité des cyclistes.
- Faciliter la circulation des cyclistes.
- Réduire les coûts de construction et d'entretien.

**Les conditions de mise en œuvre**

La bande cyclable doit être mise en œuvre dans des zones où la circulation est fluide et où les usagers sont habitués à la circulation à sens unique.

**Les équipements**

- Signalisation verticale (panneaux de signalisation).
- Signalisation horizontale (marquage au sol).
- Équipements complémentaires (bandes cyclables, etc.).

**Certu** Fiche Vélo FICHE n°11 JANVIER 2009

### Les sas à vélos

Cette fiche est destinée à être utilisée en complément de la réglementation nationale et régionale.

**Le principe**

Le sas à vélos est une zone spécialement réservée aux cyclistes à l'intérieur d'une chaussée.

**Les avantages**

- Améliorer la sécurité des cyclistes.
- Faciliter la circulation des cyclistes.
- Réduire les coûts de construction et d'entretien.

**Les conditions de mise en œuvre**

Le sas à vélos doit être mis en œuvre dans des zones où la circulation est fluide et où les usagers sont habitués à la circulation à sens unique.

**Les équipements**

- Signalisation verticale (panneaux de signalisation).
- Signalisation horizontale (marquage au sol).
- Équipements complémentaires (bandes cyclables, etc.).

**Certu** Savoirs de base en sécurité routière FICHE n°07 DÉCEMBRE 2006

### Les cyclistes

Cette fiche est destinée à être utilisée en complément de la réglementation nationale et régionale.

**Le principe**

Le principe de cette fiche est de fournir à la police et aux autres services de secours des informations essentielles sur les cyclistes.

**Les avantages**

- Améliorer la sécurité des cyclistes.
- Faciliter la circulation des cyclistes.
- Réduire les coûts de construction et d'entretien.

**Les conditions de mise en œuvre**

Le principe de cette fiche est de fournir à la police et aux autres services de secours des informations essentielles sur les cyclistes.

**Les équipements**

- Signalisation verticale (panneaux de signalisation).
- Signalisation horizontale (marquage au sol).
- Équipements complémentaires (bandes cyclables, etc.).

**Certu** Fiche Vélo FICHE n°01 JANVIER 2009

### Les schémas cyclables

Cette fiche est destinée à être utilisée en complément de la réglementation nationale et régionale.

**Le principe**

Le principe de cette fiche est de fournir à la police et aux autres services de secours des informations essentielles sur les cyclistes.

**Les avantages**

- Améliorer la sécurité des cyclistes.
- Faciliter la circulation des cyclistes.
- Réduire les coûts de construction et d'entretien.

**Les conditions de mise en œuvre**

Le principe de cette fiche est de fournir à la police et aux autres services de secours des informations essentielles sur les cyclistes.

**Les équipements**

- Signalisation verticale (panneaux de signalisation).
- Signalisation horizontale (marquage au sol).
- Équipements complémentaires (bandes cyclables, etc.).

**Certu** Fiche Vélo FICHE n°07 JANVIER 2009

### Les pistes cyclables

Cette fiche est destinée à être utilisée en complément de la réglementation nationale et régionale.

**Le principe**

La piste cyclable est une zone spécialement réservée aux cyclistes à l'intérieur d'une chaussée.

**Les avantages**

- Améliorer la sécurité des cyclistes.
- Faciliter la circulation des cyclistes.
- Réduire les coûts de construction et d'entretien.

**Les conditions de mise en œuvre**

La piste cyclable doit être mise en œuvre dans des zones où la circulation est fluide et où les usagers sont habitués à la circulation à sens unique.

**Les équipements**

- Signalisation verticale (panneaux de signalisation).
- Signalisation horizontale (marquage au sol).
- Équipements complémentaires (bandes cyclables, etc.).

**Certu** Fiche Vélo FICHE n°10 JANVIER 2009

### Vélos et giratoires

Cette fiche est destinée à être utilisée en complément de la réglementation nationale et régionale.

**Le principe**

Le principe de cette fiche est de fournir à la police et aux autres services de secours des informations essentielles sur les cyclistes.

**Les avantages**

- Améliorer la sécurité des cyclistes.
- Faciliter la circulation des cyclistes.
- Réduire les coûts de construction et d'entretien.

**Les conditions de mise en œuvre**

Le principe de cette fiche est de fournir à la police et aux autres services de secours des informations essentielles sur les cyclistes.

**Les équipements**

- Signalisation verticale (panneaux de signalisation).
- Signalisation horizontale (marquage au sol).
- Équipements complémentaires (bandes cyclables, etc.).

**Certu** Le stationnement des vélos sur les espaces privés

Cette fiche est destinée à être utilisée en complément de la réglementation nationale et régionale.

**Le principe**

Le principe de cette fiche est de fournir à la police et aux autres services de secours des informations essentielles sur les cyclistes.

**Les avantages**

- Améliorer la sécurité des cyclistes.
- Faciliter la circulation des cyclistes.
- Réduire les coûts de construction et d'entretien.

**Les conditions de mise en œuvre**

Le principe de cette fiche est de fournir à la police et aux autres services de secours des informations essentielles sur les cyclistes.

**Les équipements**

- Signalisation verticale (panneaux de signalisation).
- Signalisation horizontale (marquage au sol).
- Équipements complémentaires (bandes cyclables, etc.).

A venir : faciliter la circulation des cyclistes, partage de l'espace public, rétrécissements de la chaussée

# Les fiches

## LES FICHES DE CAS VILLE ET VELO

**Certu**


Cette fiche est destinée à évaluer vos connaissances et à vous aider à améliorer vos pratiques. La contrepartie est le risque d'appréhension et la non conformité. Pour plus de précision, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

**Fiche Vélo**

**FICHE n°12**

septembre 2009

### Diplôme du cycliste citoyen de la ville de Bordeaux



**Présentation**

Fiche de synthèse concernant l'opération menée par la Ville de Bordeaux pour promouvoir l'usage du vélo et sensibiliser les cyclistes sur la sécurité en ville.

**Contexte**

En 1997, la Mairie de Bordeaux met en oeuvre une large politique cyclable en concertation avec la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) et les associations d'usagers pour développer la pratique du vélo en toute sécurité. L'objectif premier est de réaliser à moyen terme une continuité du réseau cyclable et de créer des itinéraires et voies dédiées ou aménagées pour circuler, à vélo, dans l'ensemble de la ville.

En 1998, tous les premiers dimanches de chaque mois, de 10 à 18 heures, Bordeaux voit son centre-ville interdit aux voitures. Le prêt de vélos à la journée devient habituel et les balades vélocipédiques traditionnelles.

En 2001, la Mairie inaugure le prêt gratuit de 500 vélos « Ville de Bordeaux » pour tout Bordeaux. L'année suivante, le parc d'engins atteint les 2 000, en 2005 on recense les 3 700 dont 700 réservés aux étudiants de la CUB.

Aujourd'hui, 3 000 vélos gris sont à disposition et 200 jaunes pour les personnes disposant d'une carte d'étudiant.

Pour emprunter un vélo, il suffit de présenter une pièce d'identité, un justificatif de domicile (de plus de 3 mois), un Relevé d'Identité Bancaire (RIB), une autorisation de prêt (et un chèque de caution (en 2009, 180 euros pour les résidents, 150 euros pour les étudiants). Le chèque ne sera encaissé qu'en cas de non restitution ou de vol de la bicyclette.

Le prêt peut aller d'une semaine à 4 mois, renouvelable 2 fois. Au terme d'une année de prêt, l'utilisateur doit rendre son vélo et attendre 3 mois s'il souhaite reprendre un. Durant le prêt, les éventuelles réparations sont à la charge de l'usager.

La Maison du Vélo, créée en juin 2003, compte tenu du succès de cette expérience, met à disposition gratuitement une aire de gonflage ainsi qu'une station de lavage. Elle procède donc au prêt des vélos, distribue des panaches et peut procéder au marquage des cycles contre le vol.

Depuis mai 2005, durant les dimanches sans voiture, toute personne intéressée est invitée à passer son diplôme de cycliste citoyen.

**Certu** Fiche Vélo 1/3

Fiche n°12 - Diplôme de cycliste d'usage - septembre 2009

+ vélo/logements, vélocampus, bicycletterie

A venir : vélo/tram, DSC étroits, écomobilité scolaire, SIG

# Les fiches

## LES FICHES ZONES DE CIRCULATION APAISEE

**Certu** Zones à circulation apaisée **Fiche n°1**  
**Novembre 2008**

Cette fiche a été élaborée à l'initiative de coordonnateur travaillant pour le développement de l'espace du vélo, avec l'appui du Club des Villes Cyclables. À partir d'exemples régionaux locaux, elle veut proposer de meilleures pratiques d'action favorables à la sécurité des usagers et au développement des modes doux.

**Généralisation des zones 30 : l'exemple de Lorient, la ville des « quartiers tranquilles »**

Cela ne peut échapper à quiconque passe par Lorient, ne serait-ce que quelques heures : que l'on soit piéton, cycliste, automobiliste ou usager des transports en commun, on se déplace sans stress, le plus souvent de façon confortable et en sécurité. L'option habituelle des centres villes semble faire place ici à une tranquillité bien organisée qui surprend heureusement. La mise en place des zones 30 y est pour beaucoup...



Lorient (91 600 habitants) est l'une des premières villes françaises à s'être engagée dans une politique ambitieuse de généralisation de ses quartiers en zone 30. Après une longue période d'expérimentation et de maturation de ce concept, piétonne et à permis de réaliser puis de tester les aménagements, mais aussi de rodre le processus de concertation avec la population, de mise en œuvre et d'évaluation, la municipalité a voté son extension à la totalité du territoire selon un échéancier précis. Elle s'est donné trois ans, de 2007 à 2009, pour finaliser son programme : fin 2009, tous les quartiers de la ville seront donc aménagés en « quartiers tranquilles ».

Cette démarche volontariste est approuvée par les Lorientais qui, au fil des années, ont appris à apprécier les soins de la zone 30. D'autant plus que la cité portuaire, depuis longtemps gagnée aux notions de partage de la rue et de circulation apaisée, a développé en parallèle une politique de déplacements qui, avant l'heure, s'inscrivait déjà dans les préceptes du développement durable. C'est dès qu'à Lorient, la zone 30, c'est beaucoup plus que l'application d'un dispositif du Code de la route. C'est presque une philosophie ! C'est une question de bonne conduite, un art de vivre essentiel.

**Certu - Zones à circulation apaisée** 1 **Fiche n°1 - L'exemple de Lorient - novembre 2008**

**Certu** Zones de circulation apaisée **Fiche n°2**  
**Août 2009**

Ce document s'inscrit dans une série de fiches synthétiques sur les trois zones de circulation apaisée : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30. Ces fiches ont vocation à répondre aux interrogations que soulève la mise en œuvre de ces outils réglementaires chez les aménageurs et les gestionnaires de voirie. La situation éditoriale d'accompagnement plus particulièrement de la planification, de la programmation et de la gestion de ces zones.




**MAITRISE D'OUVRAGE** **Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : quels domaines d'emploi ?**

L'introduction de la zone de rencontre dans le Code de la route (décret 2008-754 du 30 juillet 2008) élargit la palette des outils réglementaires à disposition des aménageurs et des gestionnaires de voirie pour organiser la cohabitation des usagers sur l'espace public. Cette évolution a par ailleurs conduit à préciser l'ensemble des règles et recommandations relatives aux zones de circulation apaisée déjà existantes qui sont l'aire piétonne et la zone 30.

Ainsi, à chacun de ces trois statuts réglementaires correspond un domaine d'emploi spécifique, avec des règles d'aménagement et de fonctionnement qui leur sont propres. Cette fiche a vocation à donner aux aménageurs et aux gestionnaires de la voirie les repères nécessaires pour caractériser l'utilisation de ces trois zones, et ainsi opérer les choix réglementaires qui permettront d'assurer les conditions de sécurité et de convivialité indispensables à la cohabitation de tous les usagers.

**Certu 2009 (10)**

**Certu - Zones de circulation apaisée** **Fiche n°2 - Août 2009**

**Certu** Zones de circulation apaisée **Fiche n°3**  
**Août 2009**

Ce document s'inscrit dans une série de fiches synthétiques sur les trois zones de circulation apaisée : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30. Ces fiches ont vocation à répondre aux interrogations que soulève la mise en œuvre de ces outils réglementaires chez les aménageurs et les gestionnaires de voirie. La situation éditoriale d'accompagnement plus particulièrement de la planification, de la programmation et de la gestion de ces zones.




**MAITRISE D'OUVRAGE** **Décret n°2008-754 du Code de la route : Mise en conformité des aires piétonnes et zones 30 existantes**

Le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008, introduisant notamment la zone de rencontre dans le Code de la route, a sensiblement modifié la réglementation relative aux aires piétonnes et aux zones 30. Ces évolutions ne sont évidemment pas sans conséquences pour les aménageurs comme pour les gestionnaires de la voirie. La principale concerne la mise en œuvre des double-sens cyclables dans les zones 30 existantes comportant des rues à sens unique, à réaliser d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2010. Mais la mise en conformité ne se limite pas à ces seules situations : pour conserver leur statut, les aires piétonnes et les zones 30 existantes doivent être rendues conformes aux nouveaux textes. La présente fiche rend compte des modifications, des obligations et des échéances auxquelles sont soumis les gestionnaires de la voirie pour mettre leurs aménagements en conformité.

**Certu 2009 (10)**

**Certu - Zones de circulation apaisée** **Fiche n°3 - Août 2009**

A venir : ...

# Les fiches

## LES FICHES VVV

Les anciennes : relais vélo, traversée d'agglomération, choix techniques, ouvrages d'art, tourisme

**Véloroutes et voies vertes**  
fiche 6



**Véloroutes et intersections**

Les cyclistes qui empruntent les véloroutes itinéraires longue distance qui longent, notamment, des voies vertes et des routes à faible trafic – doivent franchir de nombreuses intersections. Ces carrefours sont potentiellement des zones à risques. Leur conception adéquate le respect des principes fondamentaux d'aménagement des carrefours (sécurité, visibilité, homogénéité). En outre, pour une bonne sécurité, il est indispensable de stimuler la vigilance des usagers, dont les piétons, circulant sur les différentes branches de l'intersection.

Sans se substituer aux guides techniques utilisés par les concepteurs et aménageurs, cette fiche présente pour un large public les principales règles techniques de base pour des carrefours situés en zones périurbaines ou en zone campagne. Illustrées par des exemples variés qui permettent d'adapter à la situation locale. Sont également abordés les dispositifs limitant l'accès aux voies réservées.

**Véloroutes et voies vertes**  
fiche 7



**L'accessibilité pour tous**

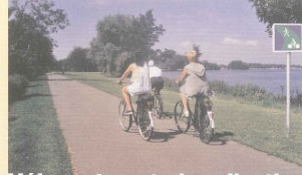
Les véloroutes et voies vertes servent non seulement aux déplacements motorisés mais sont aussi des espaces de loisir et de découverte pour un maximum d'usagers, quelles que soient leurs capacités.

La définition des concepts véloroute et voies vertes prévoit dès l'origine leur utilisation par les personnes à mobilité réduite. Cependant, si les voies vertes, par principe, sont ouvertes au plus grand nombre, leur adaptation réelle aux exigences des personnes handicapées n'est pas automatique.

A condition d'être aménagées avec un soin particulier, les véloroutes et voies vertes peuvent contribuer à l'amélioration de l'intégration sociale des personnes en situation de handicap et au développement du marché touristique. Le label Tourisme & Handicap est un outil à la disposition des maîtres d'ouvrage pour réaliser des aménagements véritablement accessibles à tous.

Penser à l'accessibilité des itinéraires en amont des projets évitant l'ajout de points de passage et permet d'éviter des réaménagements coûteux a posteriori.

**Véloroutes et voies vertes**  
fiche 8



**Véloroutes et signalisation**

La mise en œuvre de la signalisation routière sur les véloroutes (comme sur toutes les routes) représente les tout derniers travaux avant la mise en service de la voie ou de l'itinéraire.

Pour autant, elle ne s'arrête pas à son indifférence de vérifier, dès le stade de la conception, que les emplacements prévus soient d'implantation correctement étudiés, notamment en termes d'accessibilité et de visibilité.

La signalisation routière s'exécute dans un cadre réglementaire. Sans se substituer aux guides techniques (cf. bibliographie et sites Internet) utilisés par les concepteurs et les aménageurs, cette fiche présente – de manière simplifiée – les grandes lignes de cette réglementation pour les véloroutes et donne des références utiles pour approfondir la question.

**Véloroutes et voies vertes**  
fiche 9



**Véloroutes et planification territoriale**

Les démarches de planification territoriale reposent en évidence les liens entre développement urbain et organisation des déplacements. L'axe d'organisation des politiques à différentes échelles et de mise en cohérence des aménagements, les documents d'urbanisme et les PDU sont au cœur de l'opération pour la réalisation des véloroutes et voies vertes. Leur insertion dans ces documents facilite leur mise en œuvre coordonnée en vue de garantir la continuité d'implantation structurée et sûre. Ce qui revient pas le plus en compte des VVV dans les documents d'aménagement : chartes de pays, chartes de parc naturel, agendas 21, plans d'usage d'énergie territoriale... qui tout en ne faisant pas l'objet de la présente fiche, sont de bons vecteurs pour encourager les déplacements en modes doux sur leurs territoires respectifs.

A venir : juridique et foncier, VV en milieu urbain



# La documentation technique

## LES DOSSIERS



+ le stationnement des vélos

# Les outils

- Le site intranet vélo



- A venir : une valise de formation, une photothèque

# Les productions avec les partenaires

