



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema




CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN



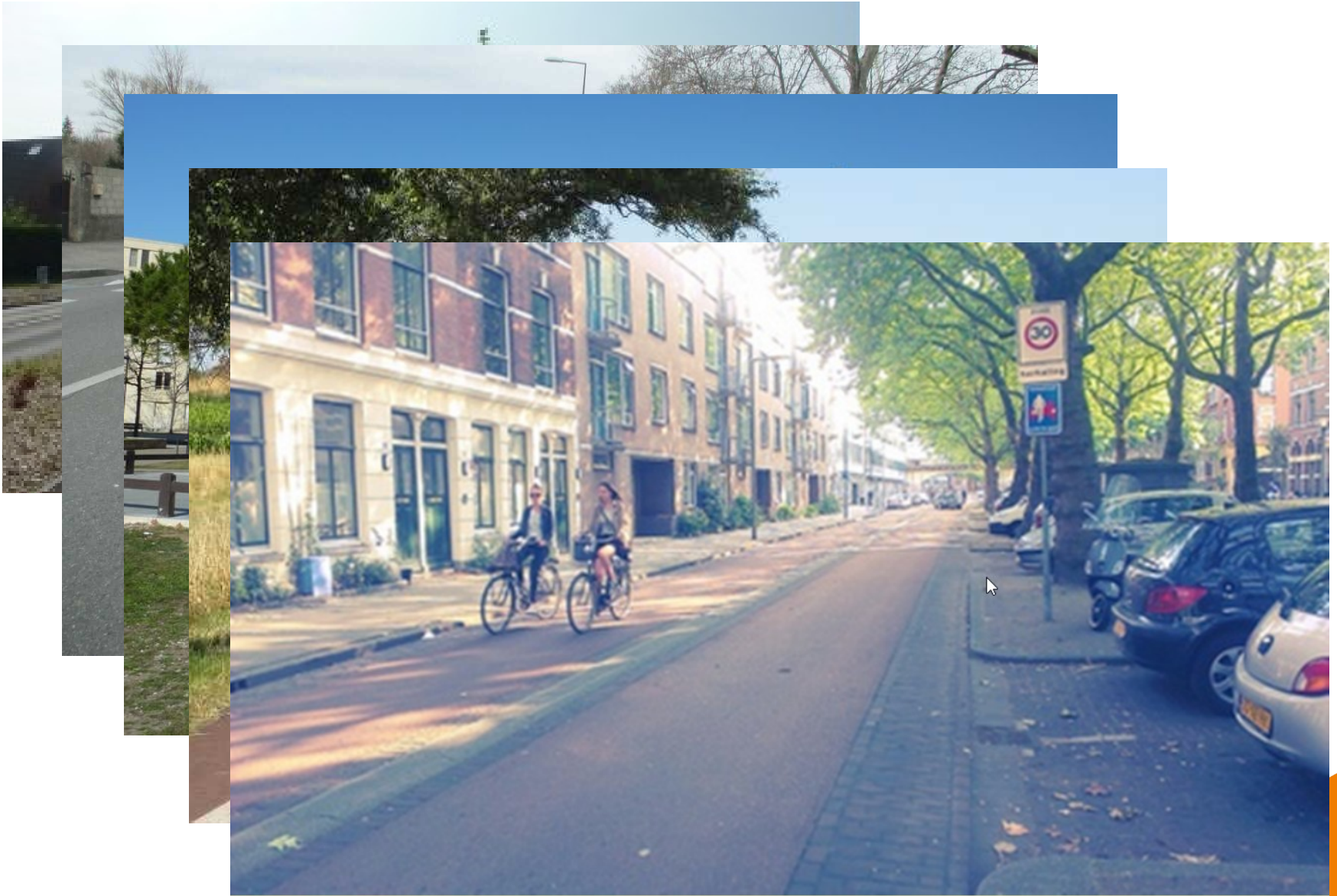
Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite en milieu peu dense

Axel Thieulin

TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS 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 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 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 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

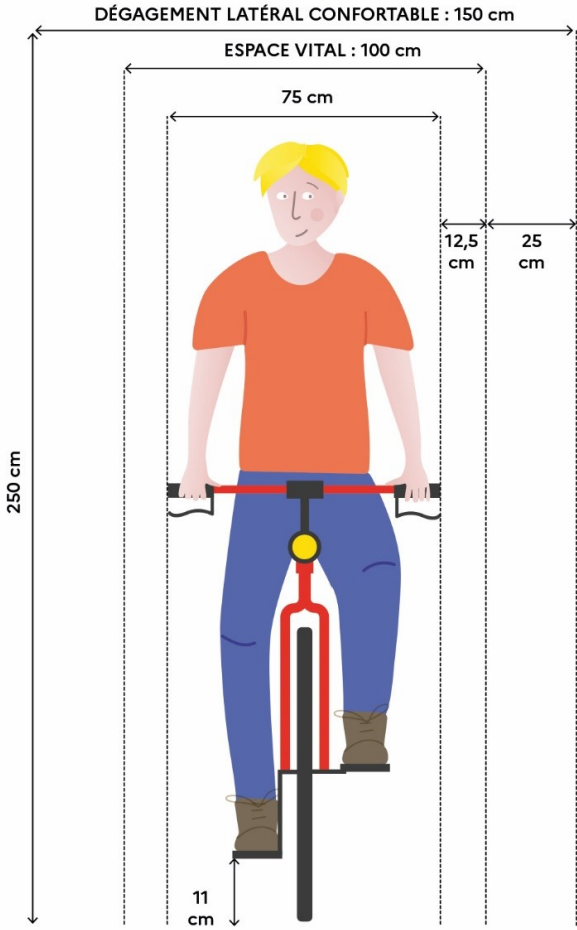
De nombreux concepts d'aménagement



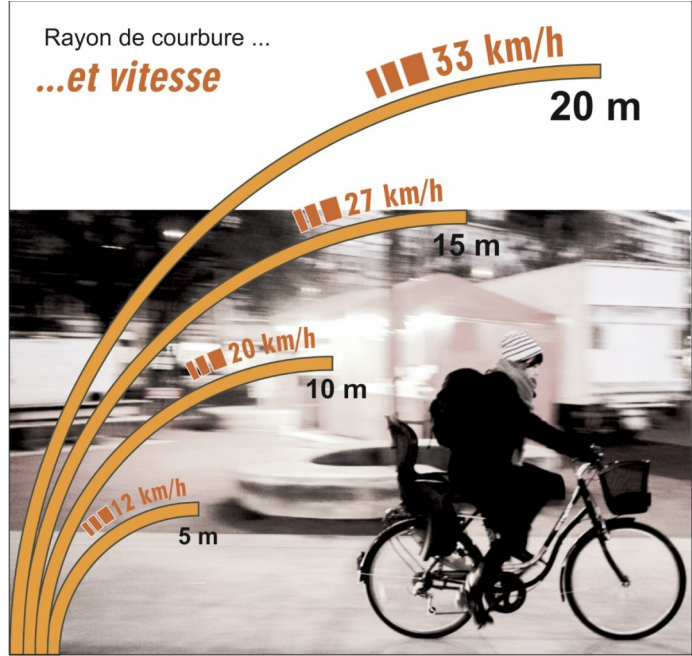
Des vélorues

Avec des dénominateurs communs

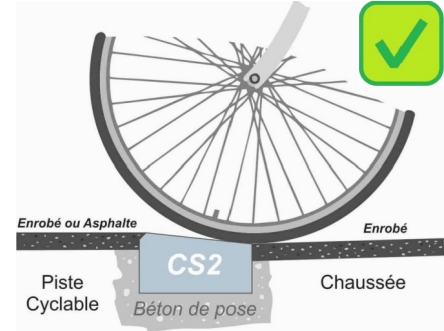
Le gabarit du cycliste



Sa dynamique



Les ressauts



... et la continuité des itinéraires !

Voirie cyclable: 8 recommandations clés

1. Planifier la réalisation d'un réseau cyclable continu et hiérarchisé
2. Améliorer rapidement la circulation à vélo quand c'est possible
3. Choisir entre séparation ou mixité
4. Concevoir un plan de circulation favorable au vélo
5. Proposer des aménagements structurants et efficaces
6. Organiser la cohabitation avec le trafic motorisé dans les rues apaisées
7. Soigner les intersections
8. Agir sur le stationnement



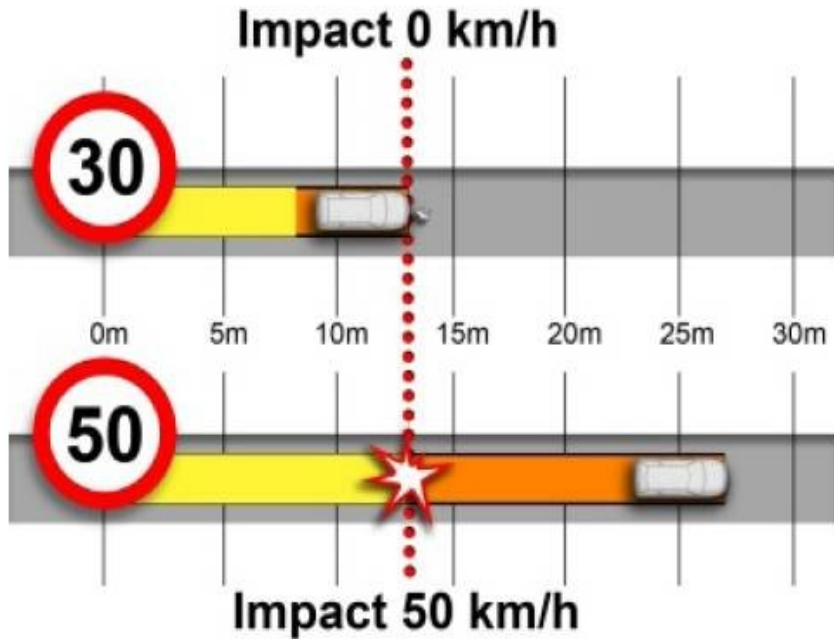
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable>

3 critères principaux pour choisir



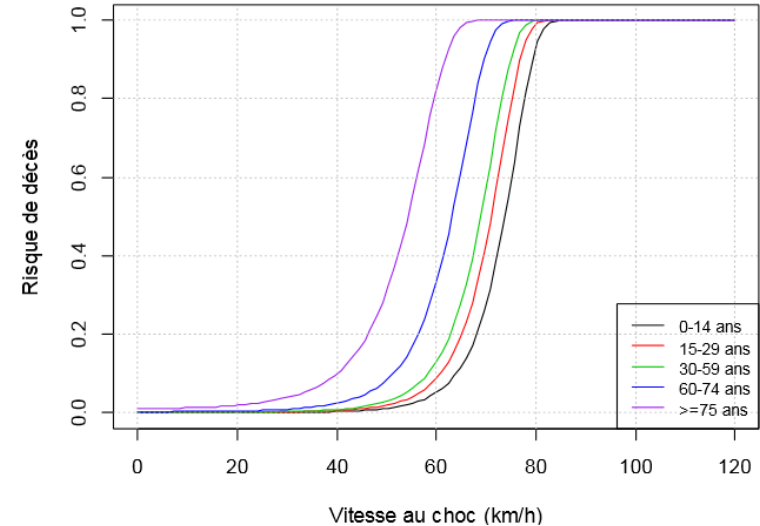
Les données de trafic sont essentielles pour juger de la pertinence d'un projet

La vitesse :



Probabilité d'être tué pour un piéton heurté par un VL en choc frontal / Vitesse au choc

➤ Modèle Cloglog, avec carré de la vitesse, selon l'âge



Un critère sur lequel on peut agir vite, mais qui suppose une certaine cohérence pour être acceptable

ZONE

30

Le volume de trafic routier :



ZONE

30

Le volume de trafic vélo:






Source photo : Axel Thieulin

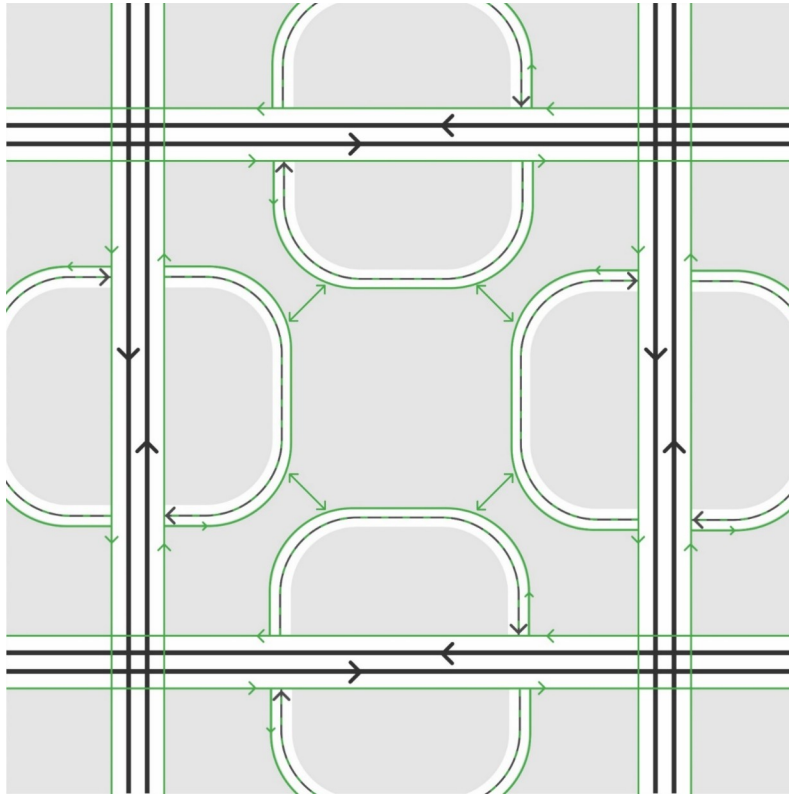



Source photo : Axel Thieulin


TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION


 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS 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	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 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 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

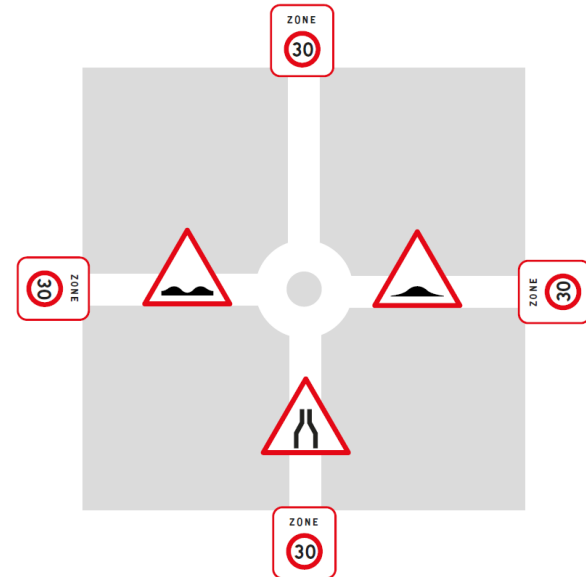
AGIR SUR CES LEVIERS : PLAN DE CIRCULATION ET HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER



 itinéraire de transit motorisé

 itinéraire dédié aux cyclistes : piste cyclable, double sens cyclable, impasse sauf cyclistes

 itinéraire partagé entre trafic cycliste et trafic motorisé de desserte



AGIR SUR CES LEVIERS : PLAN DE CIRCULATION ET HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER



La requalification d'une traversée de centre-bourg



▲ Rue du Lavoir « Avant »



AGIR SUR CES LEVIERS : PLAN DE CIRCULATION ET HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER



Vers les mêmes outils sur les axes secondaires et de desserte locale hors agglomération ?

MERCI