

RÉGLEMENTATION ET CONCEPTION D'UN AMÉNAGEMENT CYCLABLE

WEBINAIRE

19 et 26 septembre 2023



SOMMAIRE



1 - les accidents vélo en Occitanie

2 - les aspects réglementaires

3 - conception d'un aménagement cyclable



1 - les accidents vélo en Occitanie

1 - les accidents vélo en Occitanie

Périmètre d'études :

Nous analyserons les accidents impliquant un vélo (ou un vélo à assistance électrique) sur une route ouverte à la circulation sur le territoire de la région Occitanie entre 2018 et 2022.

Vélo : En Occitanie, au cours des cinq dernières années nous avons constaté **1585 accidents** impliquant un vélo. Ces accidents ont généré **112 morts** et **1560 blessés**.

Nous observons majoritairement des conflits avec un véhicule léger type voiture ou petit utilitaire (1205/1585).

Il est intéressant de noter que 169 accidents (soit 11 %) impliquent uniquement des vélos dont **32 accidents mortels** (19 %). Ces accidents ont généré 32 morts et 139 blessés dont 107 blessés hospitalisés.

Types de modes de déplacements impliqués dans des accidents avec un vélo.

Les chiffres ci-dessous sont extraits de l'application TRAx

Types de véhicules impliqués dans un accident impliquant au moins un vélo		
Mode de déplacement	Accidents	Accidents Mortel
Piéton+EDP-sm	38	1
EDP-m	2	0
Vélo (vélo seul)	1585 (169)	109 (32)
Cyclo	13	0
Moto lourde	47	6
VT/VU	1205	66
PL/TC	60	4
Autres	34	3
Total	2984 (*)	189 (**)

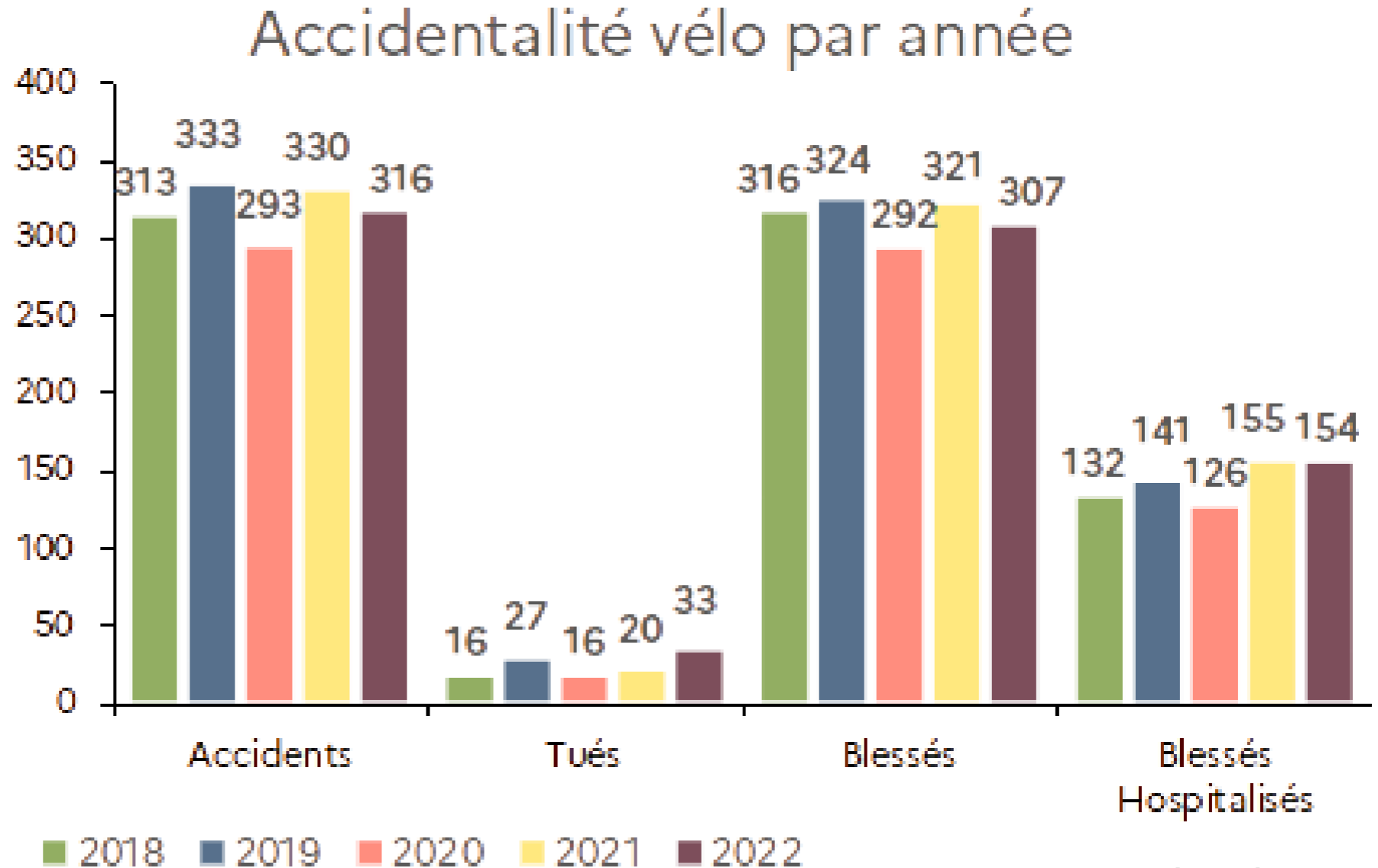
Conséquences humaines des accidents impliquant au moins un vélo		
Tués	Blessés	Blessés hospitalisés
0	38	15
0	1	1
110 (32)	1479 (139)	676 (107)
0	4	0
2	25	15
0	13	1
0	0	0
0	0	0
112	1560	708

(*) le nombre de véhicules impliqués dans les 1 585 accidents est de 2 984 y compris les 38 accidents impliquant un piéton ou un Engin de Déplacement Personnel sans moteur (EDP-sm)

(**) le nombre de véhicules impliqués dans les 109 accidents mortels est de 189 y compris l'accident impliquant un piéton

Évolution annuelle de l'accidentalité

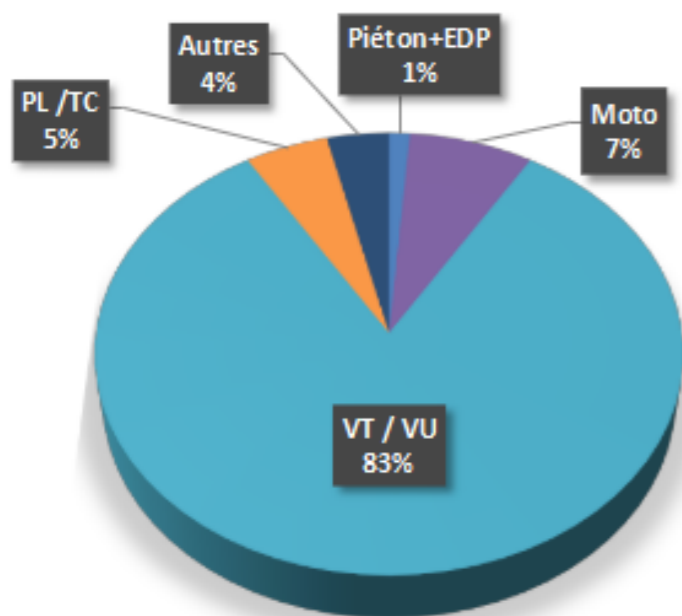
Après une baisse de l'ensemble des indicateurs en 2020 - baisse liée aux diverses périodes de confinements et restrictions de circulation dues à l'épidémie du Covid 19 - l'accidentalité repart à la hausse en 2021 sans toutefois revenir au niveau de 2019 sauf pour les blessés hospitalisés. En 2022 on note une baisse des accidents des blessés tandis que la mortalité continue sa progression.



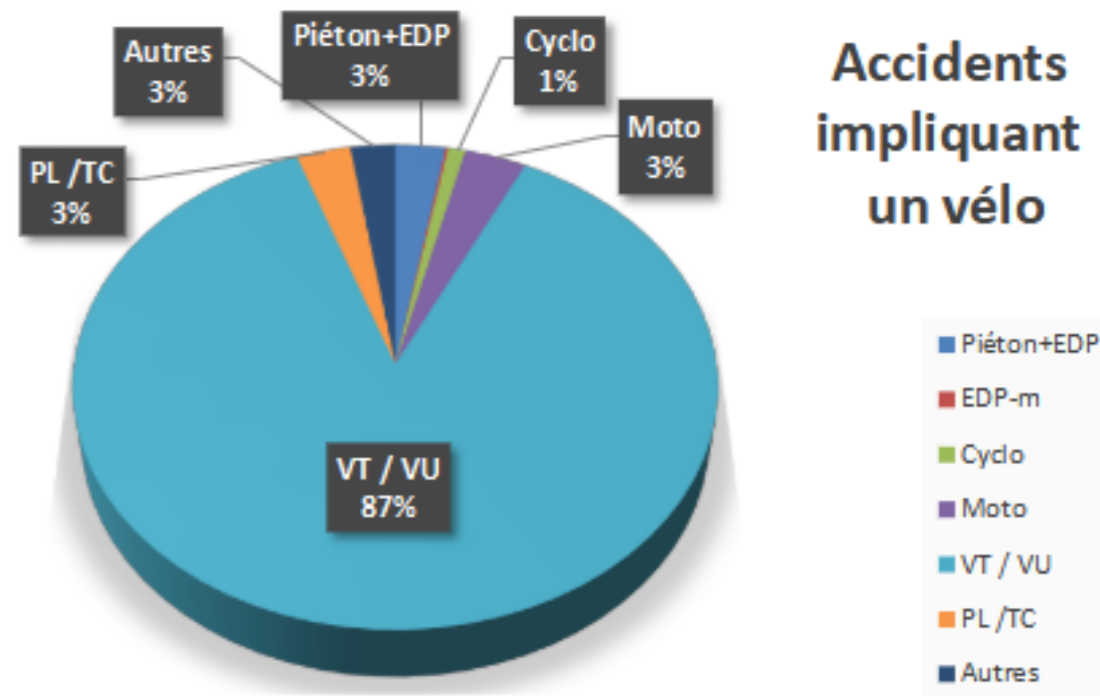
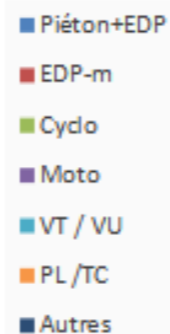
1 - les accidents vélo en Occitanie

Les accidents

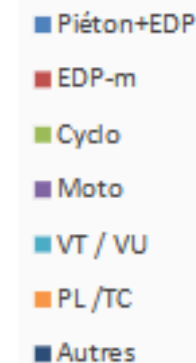
Sur les 1 585 accidents impliquant un vélos, pour 169 accidents (soit 11 %) on ne note pas la présence d'un autre véhicule. Pour les accidents restant, la part des voitures représente 87 %, celle des deux roues motorisés 4 % (dont 3 % de motocyclettes) et celle des poids lourds 3 %
Les piétons représentent 1 %.



Accidents mortels impliquant un vélo



Accidents impliquant un vélo



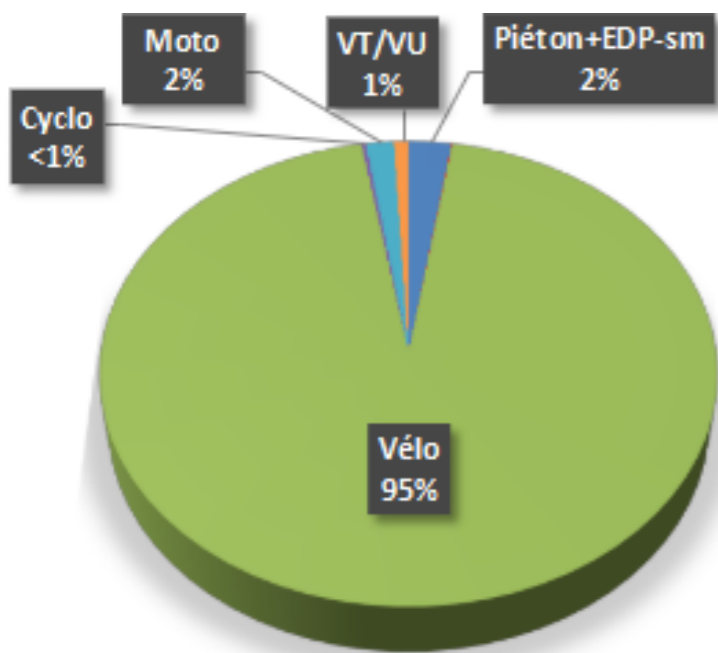
Les accidents mortels

Dans les 109 accidents mortel impliquant un vélo, 32 concernent un vélo seul (29%). Pour les accidents restant, 83 % implique une voiture, 7 % une motocyclette et 5 % un poids lourds.
Les piétons représentent 1 %.

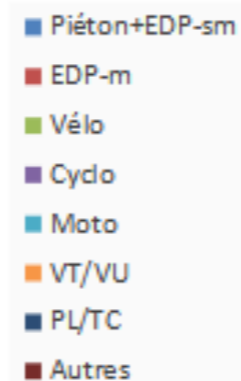
1 - les accidents vélo en Occitanie

Les victimes : les tués

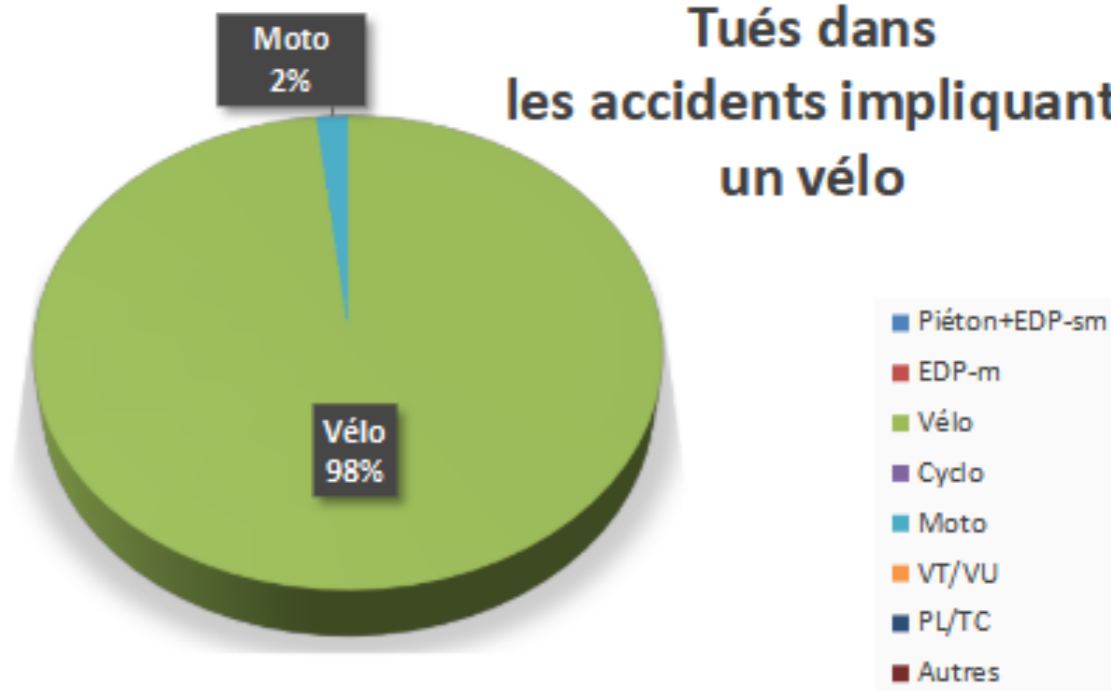
Dans les accidents impliquant un vélo, 98 % des tués sont des cyclistes et 2 % sont des conducteurs ou passages d'une motocyclette.



Blessés dans les accidents impliquant une vélo



Tués dans les accidents impliquant un vélo



Les victimes : les blessés

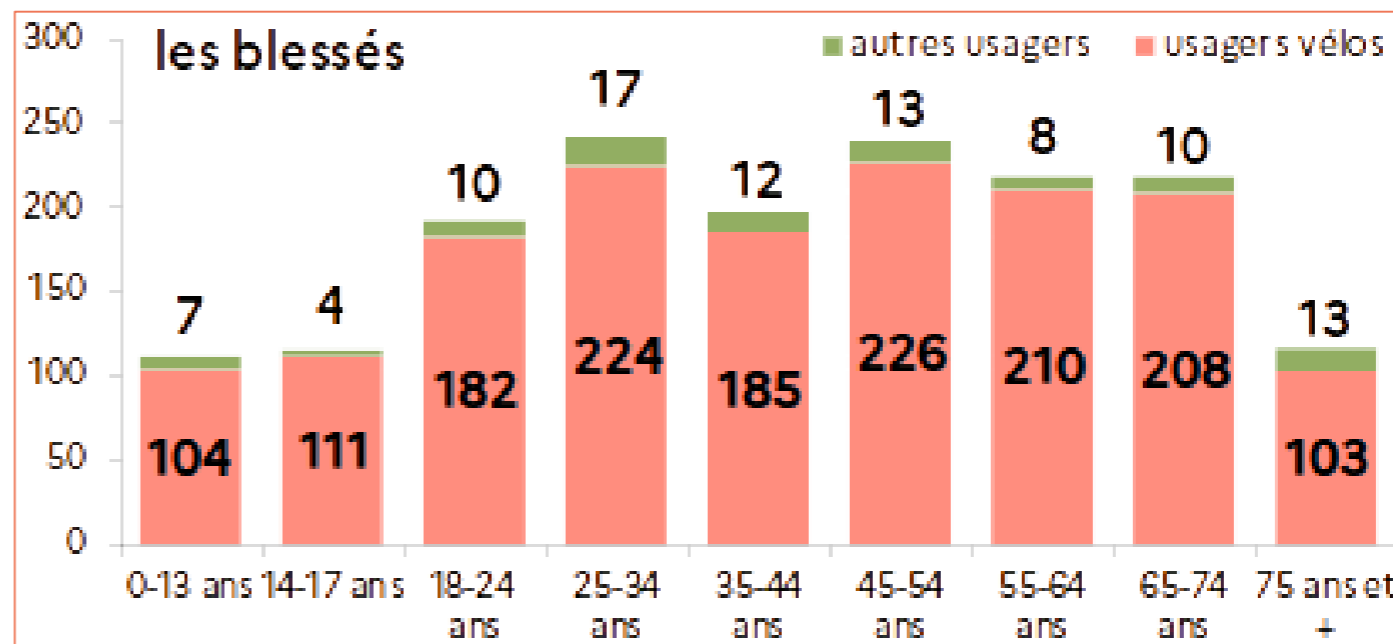
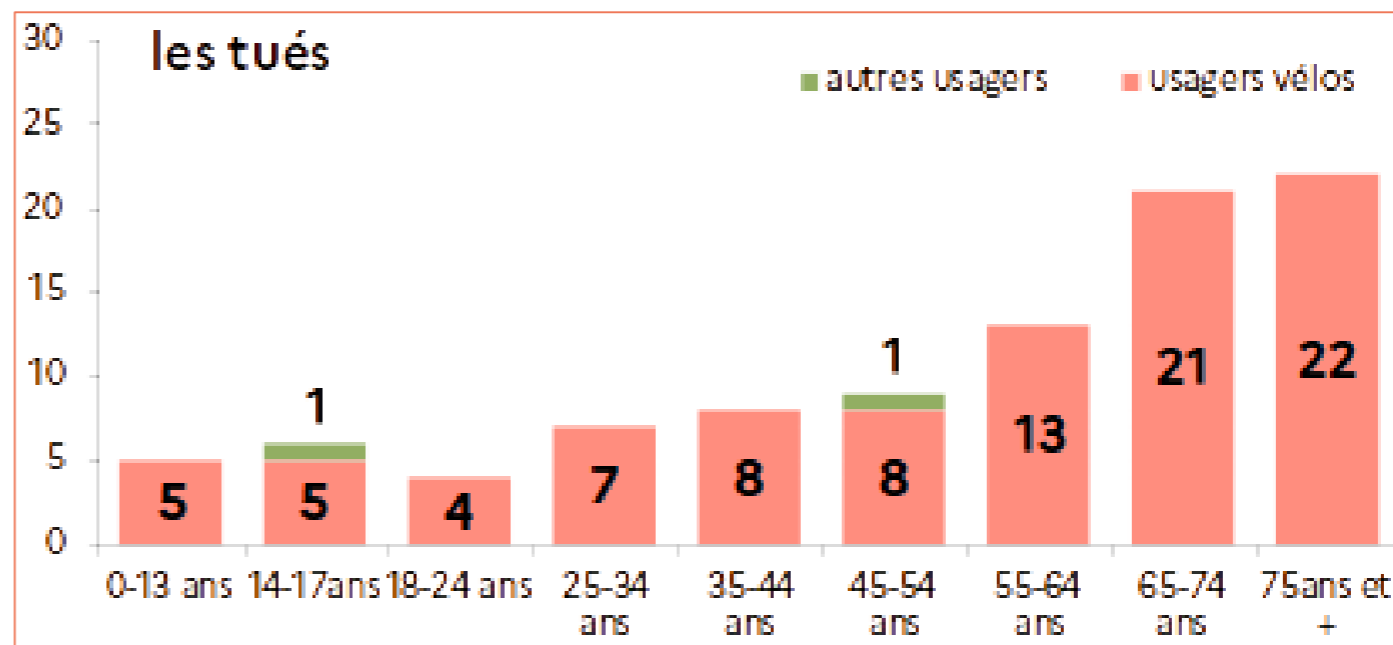
Dans les accidents impliquant un vélo, 95 % des blessés sont des cyclistes, 2 % sont des conducteurs ou passagers d'une motocyclette, et 1 % sont des conducteurs ou des passagers de voitures. On note 2 % de piétons ou d'utilisateurs d'EDP-sm

1 - les accidents vélo en Occitanie

Les victimes : selon l'âge

Dans les accidents impliquant un vélo, 45 % des tués et 20 % des blessés sont des seniors (65 ans et plus).

La tranche d'âge 25 à 64 ans (les actifs) représente 39 % des tués et 54 % des blessés. Enfin, 16 % des tués et 25 % des blessés sont des enfants ou des jeunes (0 à 24 ans).



Extrait de la plaquette thématique « Accidentalité des bicyclettes dans la région en Occitanie de 2017 à 2021 »

https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/velo_2017a2021-as-v1.pdf

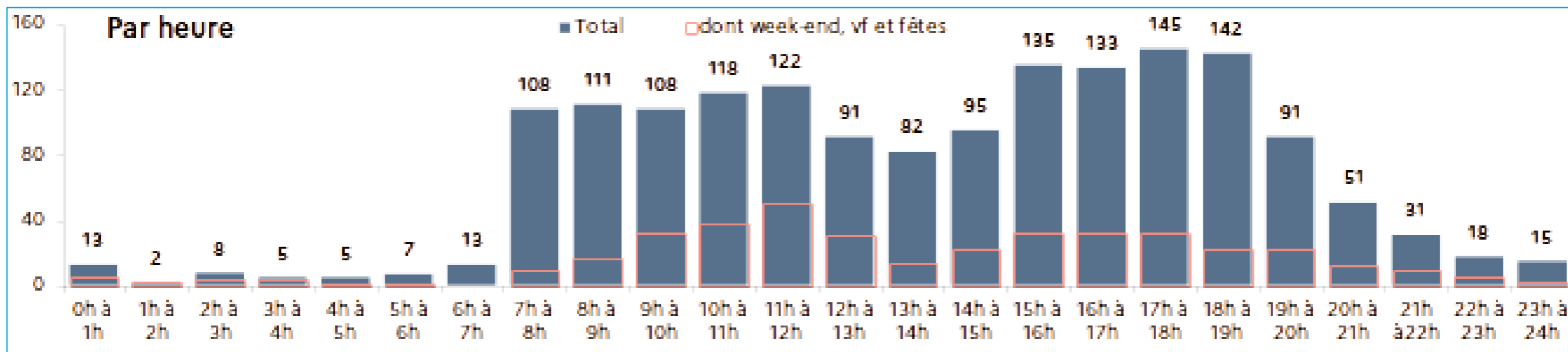
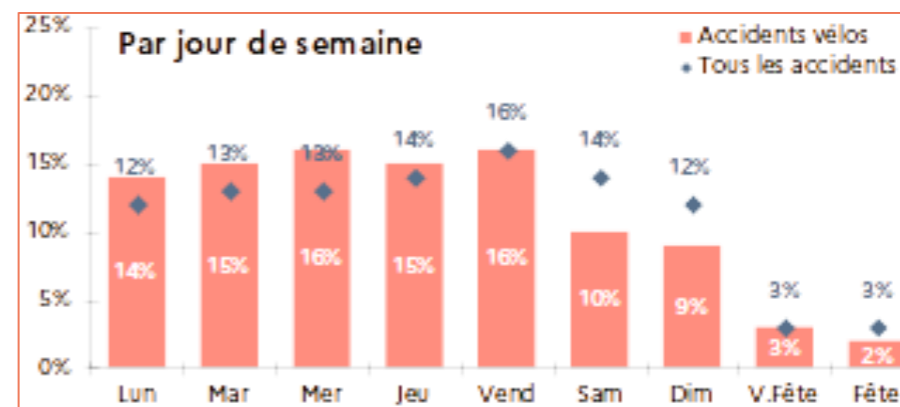
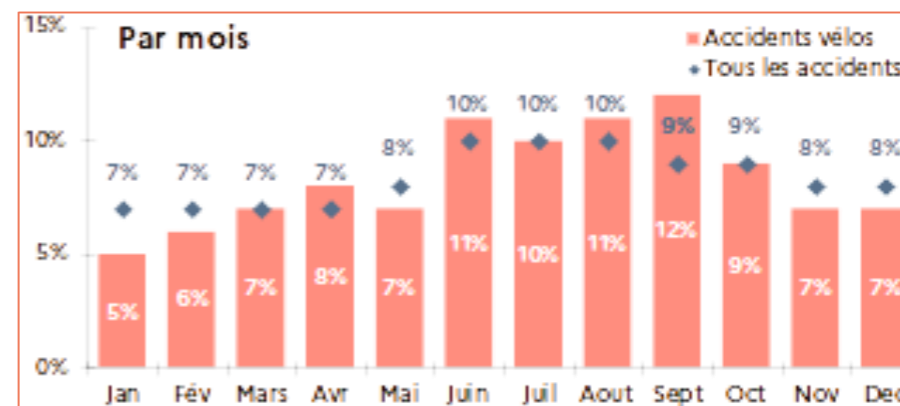
1 - les accidents vélo en Occitanie

Les accidents dans le temps

Les accidents sont concentrés sur la période diurne avec un pic entre 17 h et 19 h. On remarque qu'entre 0 h et 7 h, 34 % des accidents se produisent le week-end, la veille d'un jour de fête ou un jour de fête.

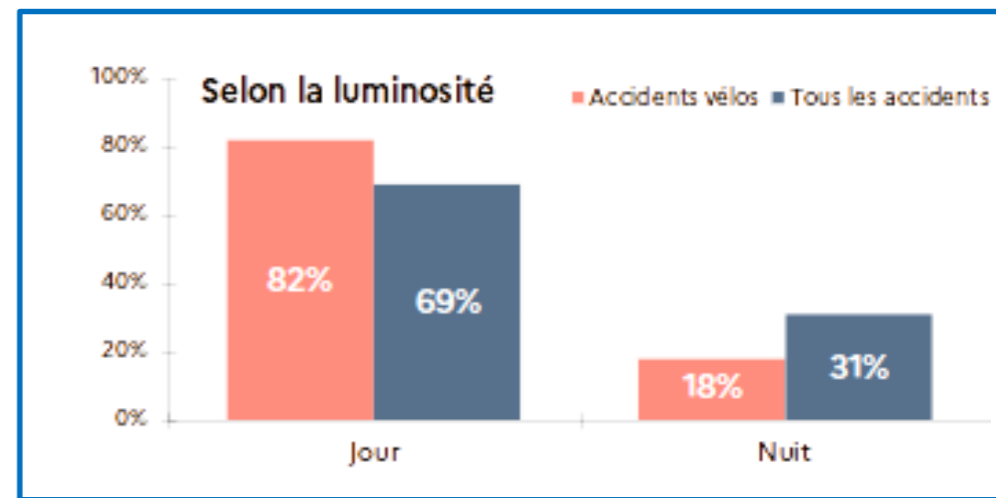
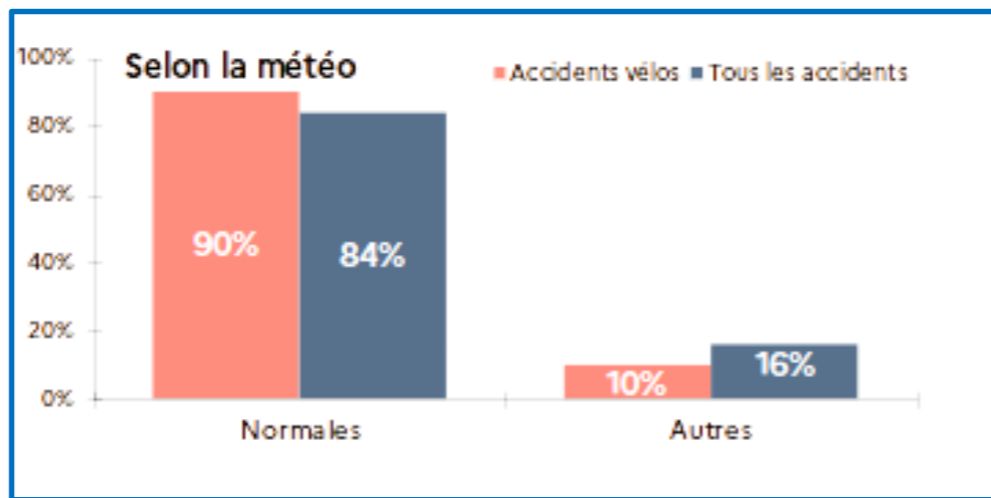
Comparés à l'accidentalité générale et aux autres jours de la semaine, les week-ends sont moins accidentogènes.

L'accidentalité vélo est plus importante entre juin et septembre. Ce constat est plus marqué que pour l'accidentalité générale. Les mois de janvier et février sont les moins accidentogènes.

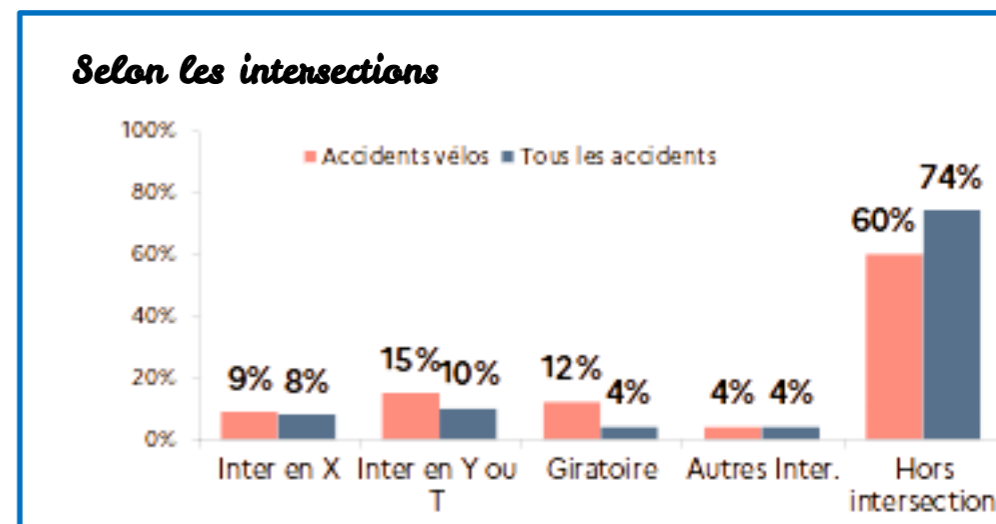
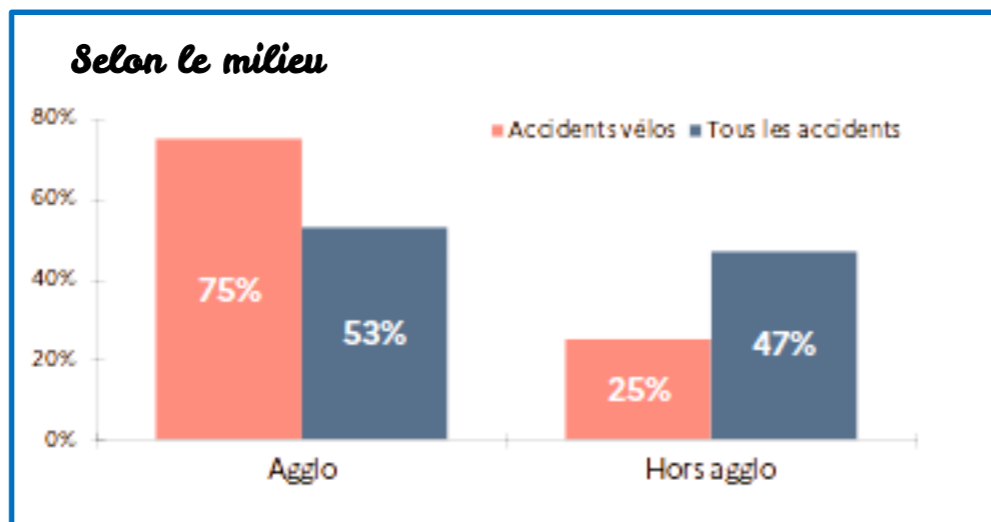


1 - les accidents vélo en Occitanie

Les accidents impliquant un vélo, se produisent majoritairement dans des conditions atmosphériques normales et en plein jour.



Les accidents vélo se produisent majoritairement en agglomération et hors intersection. Pour les accidents aux carrefours, les intersections en Y ou T enregistrent le plus d'accidents.







2 - les aspects réglementaires

Question 1

Aujourd'hui, 3% des déplacements domicile/travail sont réalisés à vélo. En lançant son Plan Vélo en septembre 2018, l'État a affiché pour objectif une part modale pour 2024 de ... :

(3 choix – choix unique)

1 – 6% (x2)

2 - 9% (x3)

3 - 12% (x4)



Question 1

Aujourd'hui, 3% des déplacements domicile/travail sont réalisés à vélo. En lançant son Plan Vélo en septembre 2018, l'État a affiché pour objectif une part modale pour 2024 de ... :

(3 choix – choix unique)

1 – 6% (x2)

2 - 9% (x3)

(*)

3 - 12% (x4)

(*) objectif du 2^{ème} plan vélo (01/2023) : 12% en 2030



Question 2

En agglomération, la réglementation rend obligatoire la réalisation d'itinéraires cyclables :

(5 choix – choix unique)

1 – lors des réalisations ou rénovations de voirie uniquement pour les grandes villes

2 – uniquement pour les voies nouvelles quelle que soit la taille de l'agglomération

3 – sur toutes les voiries pour 2026

4 – lors des réalisations ou rénovations de voirie quelle que soit la taille de l'agglomération

5 – il n'y a aucune obligation



Question 2

En agglomération, la réglementation rend obligatoire la réalisation d'itinéraires cyclables :

(5 choix – choix unique)

1 – lors des réalisations ou rénovations de voirie uniquement pour les grandes villes

2 – uniquement pour les voies nouvelles quelle que soit la taille de l'agglomération

3 – sur toutes les voiries pour 2026

4 – lors des réalisations ou rénovations de voirie quelle que soit la taille de l'agglomération

5 – il n'y a aucune obligation



Question 2



« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des **voies urbaines**, ... doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements ~~sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants~~, **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. »

Article L228-2 du Code de l'environnement modifié par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 - art 61 (ex article 20 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie – LAURE 1996)

Question 2

« 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. »



Question 3

Hors agglomération, il est désormais obligatoire ...

(4 choix – choix unique)

1 – de faire des aménagements uniquement sur les routes à grande circulation

2 – il n'y a aucune obligation

3 – d'évaluer le besoin de réalisation d'aménagements cyclables

4 – de faire des aménagements uniquement si le tracé s'inscrit dans un schéma (PM, SRADDET, SNV)



Question 3

Hors agglomération, il est désormais obligatoire ...

(4 choix – choix unique)

1 – de faire des aménagements uniquement sur les routes à grande circulation

2 – il n'y a aucune obligation

3 – d'évaluer le besoin de réalisation d'aménagements cyclables

4 – de faire des aménagements uniquement si le tracé s'inscrit dans un schéma (PM, SRADDET, SNV)



Question 3

« À 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. »

Article L228-3 du Code de l'environnement promulgué par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019

Question 4

Dans une zone 30, les vélos circulent en mixité avec les véhicules motorisés,

(5 choix – choix multiple)

1 – oui, car la zone 30 est nécessairement un aménagement cyclable à part entière

2 – ça dépend de la géométrie des voies de circulation

3 – ça dépend du trafic

4 – non, la zone 30 ne peut pas être considérée comme un aménagement cyclable

5 – ça dépend des vitesses réelles des véhicules



Question 4

Dans une zone 30, les vélos circulent en mixité avec les véhicules motorisés,

(5 choix – choix multiple)

1 – oui, car la zone 30 est nécessairement un aménagement cyclable à part entière

2 – ça dépend de la géométrie des voies de circulation

3 – ça dépend du trafic

4 – non, la zone 30 ne peut pas être considérée comme un aménagement cyclable

5 – ça dépend des vitesses réelles des véhicules



Question 5

La réglementation rend obligatoire la mise en double sens cyclable de l'ensemble des voies des zones de circulation apaisée (Z30, ZdR, AP), depuis...

(4 choix – choix unique)

1 – 2008

2 – 2010

3 – 2015

4 – ce n'est pas obligatoire



Question 5

La réglementation rend obligatoire la mise en double sens cyclable de l'ensemble des voies des zones de circulation apaisée (Z30, ZdR, AP), depuis...

(4 choix – choix unique)

1 – 2008

2 – 2010

3 – 2015

4 – ce n'est pas obligatoire



Question 5





3 - conception d'un aménagement cyclable

Rendre sa voirie cyclable



1. Planifier la réalisation d'un réseau cyclable continu

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

Rendre sa voirie cyclable

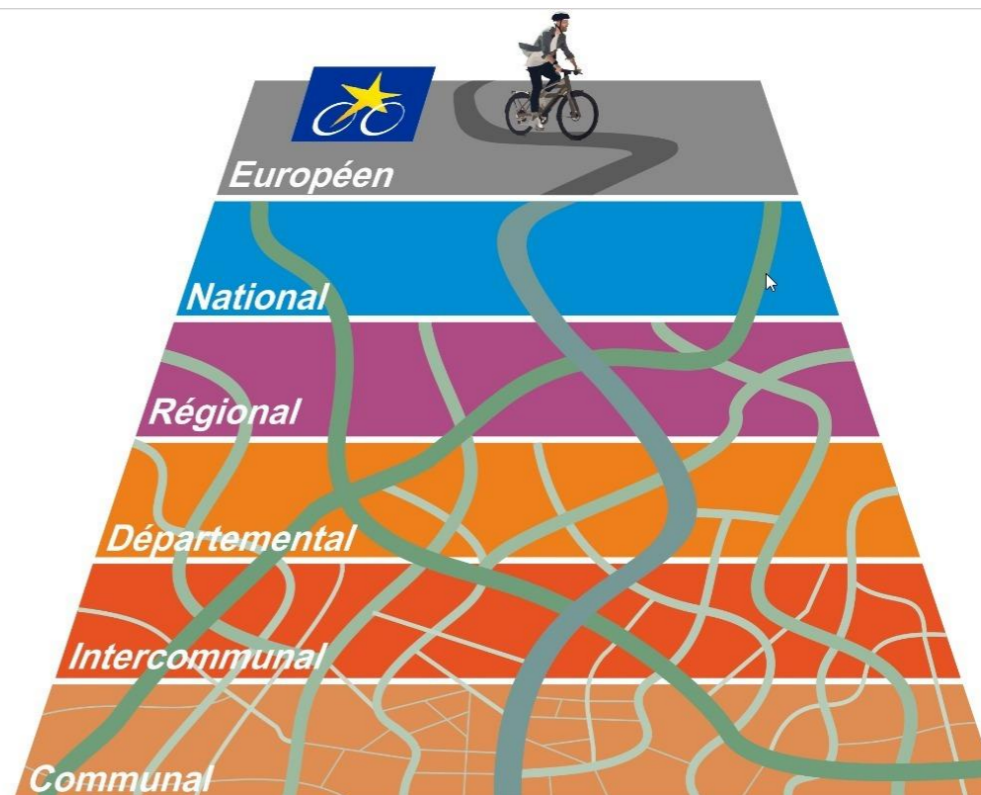


1. PLANIFIER LA RÉALISATION D'UN RÉSEAU CYCLABLE CONTINU ET HIÉRARCHISÉ

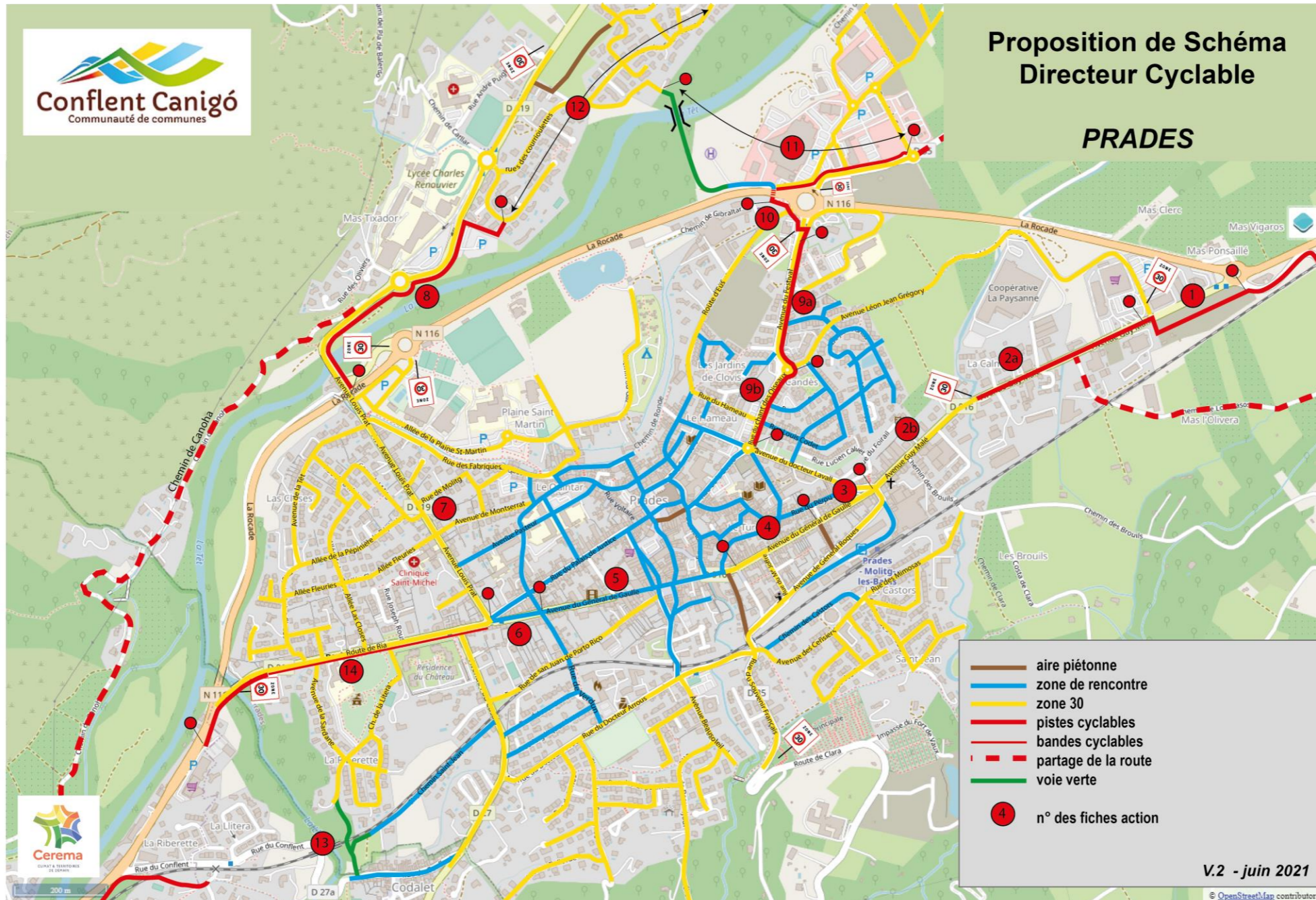
1- Planifier la réalisation d'un réseau cyclable continu

Un outil de programmation et de planification pour :

- Cohérence du réseau – réseau continu et hiérarchisé
- Déclinaison à toutes les échelles du territoire
- Planification de la réalisation des aménagements cyclables
- Plan pluri-annuel d'investissement (PPI)

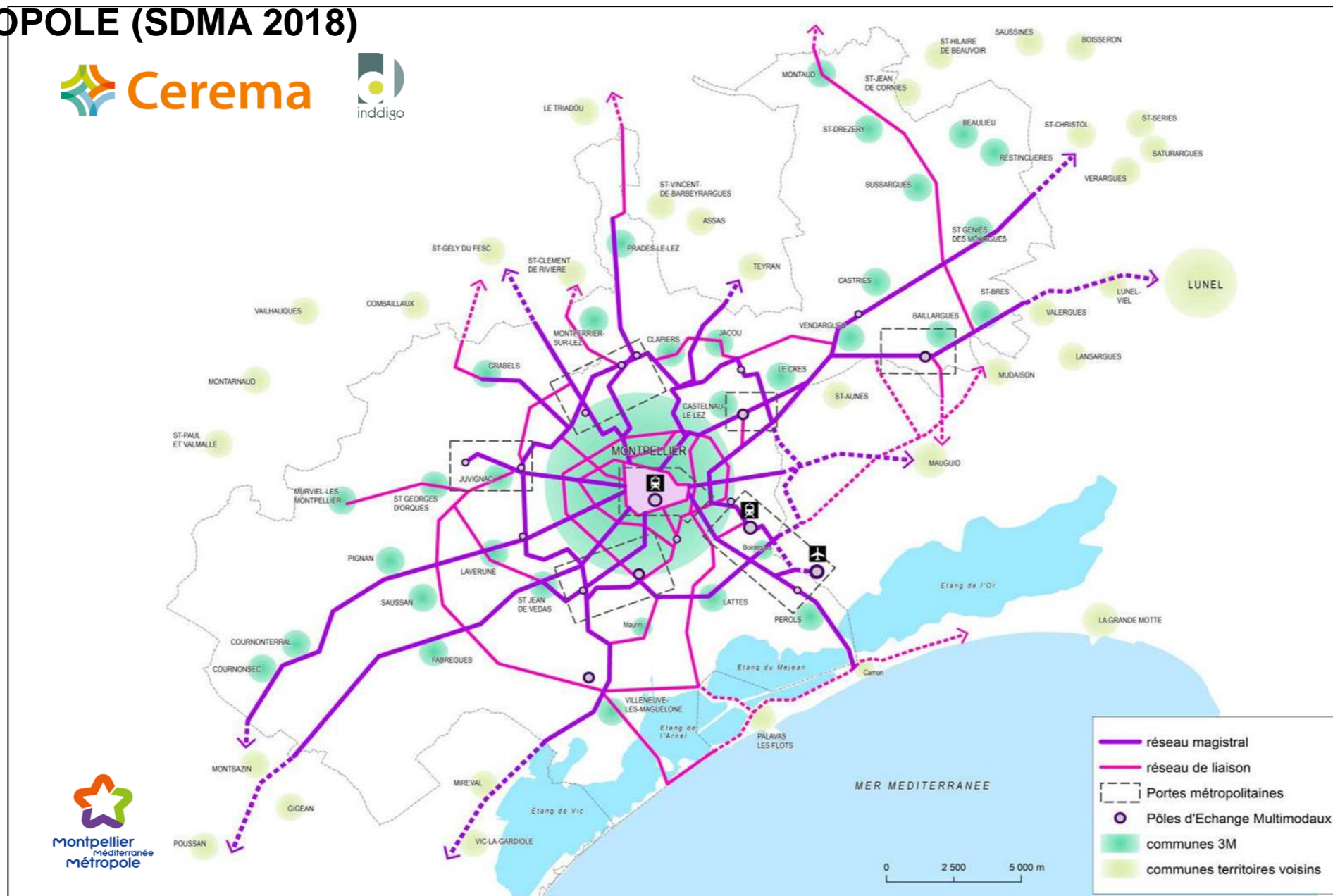


1- Planifier la réalisation d'un réseau cyclable continu



1- Planifier la réalisation d'un réseau cyclable continu

SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE (SDMA 2018)



1- Planifier la réalisation d'un réseau cyclable continu

Une démarche de projet



Étape 1

État des lieux et diagnostic

- état des lieux et recueil de données (offre),
 - enquêtes et entretiens (demande),
 - analyse des données (diagnostic).



Étape 2

Objectifs

- définition des objectifs à atteindre...un objectif de part modal



Étape 3

Propositions

- création d'un maillage hiérarchisé du réseau : propositions d'itinéraires,
 - propositions d'aménagement sur scénario retenu,
 - propositions complémentaires (jalonnement, stationnement, services vélos, animations...)



Étape 4

Communication et sensibilisation



Étape 5

Suivi et évaluation

Rendre sa voirie cyclable



**2. AMÉLIORER RAPIDEMENT
LA CIRCULATION À VÉLO QUAND
C'EST POSSIBLE**

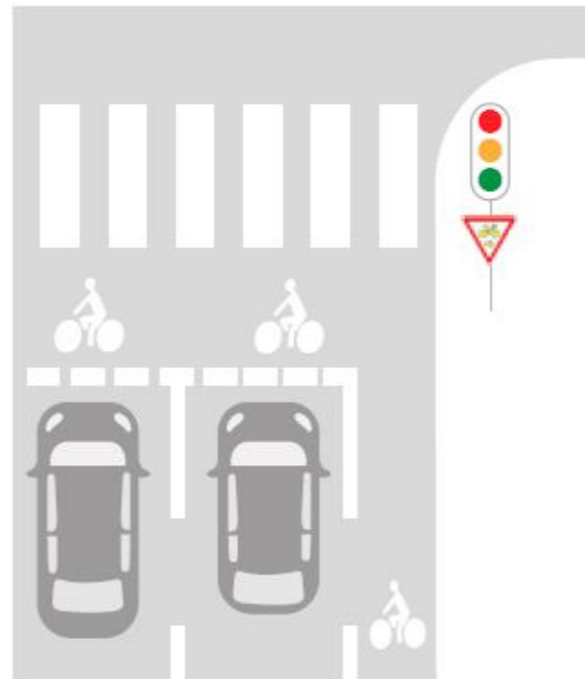
2- améliorer rapidement la circulation à vélo quand c'est possible

Aménagement cyclables provisoires - les sept leviers

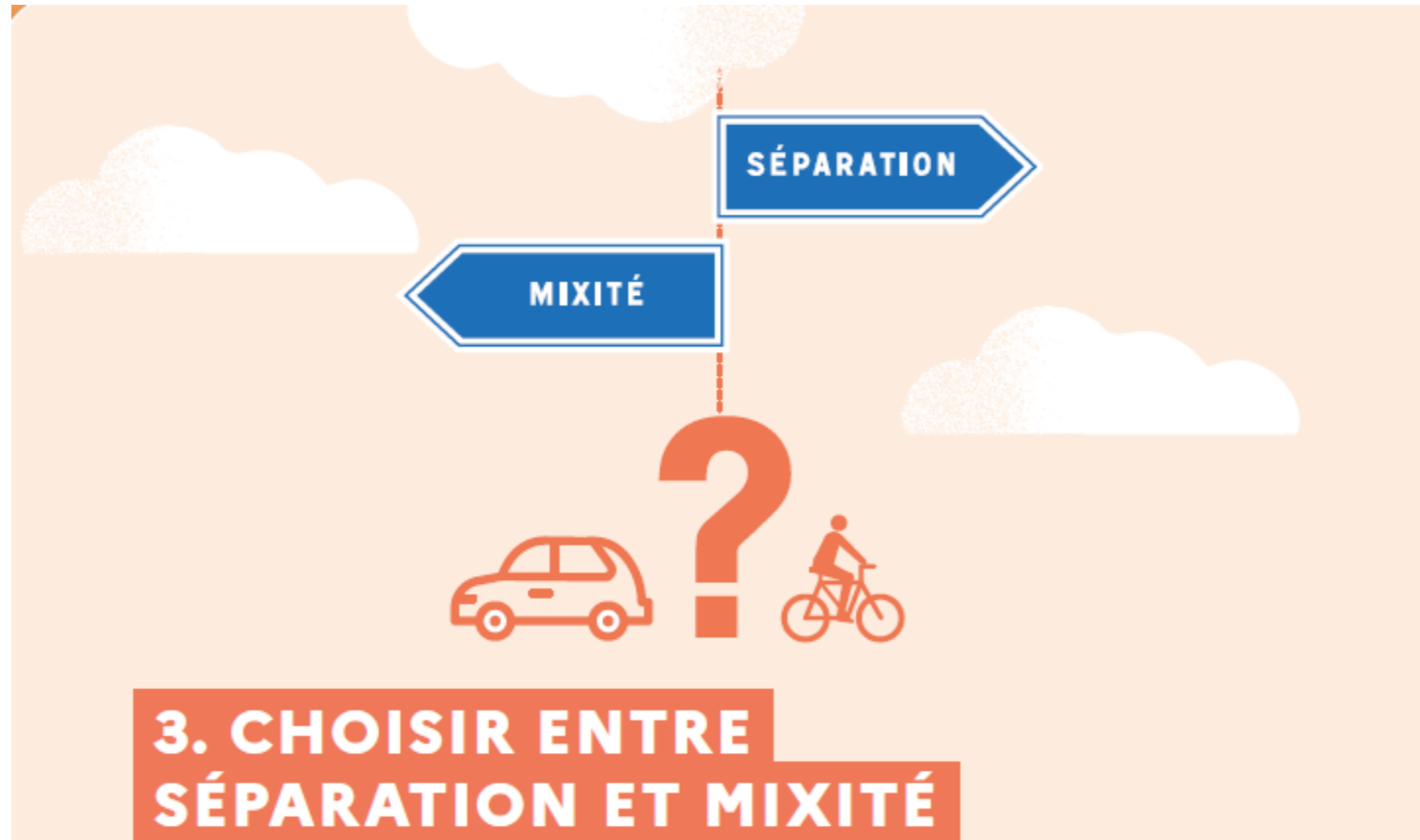
- Réduire le nombre des voies affectées au trafic motorisé
- Elargir les aménagements cyclables existants
- Agir sur les emplacements de stationnement motorisé
- Modifier le plan de circulation
- Modérer la vitesse
- Autoriser les cyclistes dans les couloirs bus
- Mettre en place du stationnement vélo



2- améliorer rapidement la circulation à vélo quand c'est possible



Rendre sa voirie cyclable



3- Choisir entre séparation ou mixité



< 4000

1 - le volume de trafic motorisé



30 km/h

2 – la vitesse réellement pratiquée par les usagers motorisés



3 – le volume de trafic cycliste, existant ou à venir

3- Choisir entre séparation ou mixité



< 4000

1 - le volume de trafic motorisé

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir>

3- Choisir entre séparation ou mixité



30 km/h

2 – la vitesse réellement pratiquée par les usagers motorisés




3- Choisir entre séparation ou mixité



3 – le volume de trafic cycliste, existant ou à venir

3- Choisir entre séparation ou mixité



 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 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 voie verte	
	> 4000			

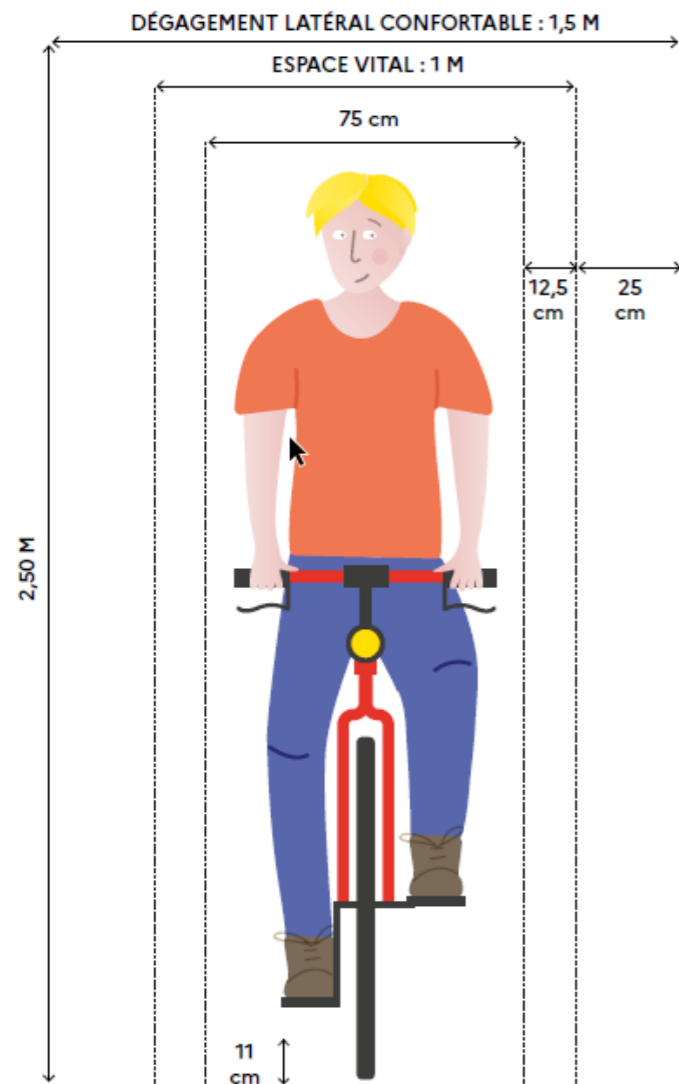


Rendre sa voirie cyclable



5. PROPOSER DES AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS ET EFFICACES

5- proposer des aménagements structurants et efficaces



Largeurs préconisées (hors marquage)

Type d'aménagement	Largeur recommandée (Cerema)
➔ Bande cyclable unidirectionnelle max)	1,50 m (2 m
➔ Piste cyclable unidirectionnelle	2 m à 2,50 m
➔ Piste cyclable bidirectionnelle	3 m à 4 m
➔ Voie verte	3 m à 5 m

La bande cyclable

- Largeur préconisée :
 - >1,5m hors marquage (T3-5U)
 - 2 m maxi (attention stationnement sauvage)
- Sur largeur préconisée de 0,5m si stationnement latéral
- Nécessité de maîtriser le stationnement
- Arrêté de police obligatoire



Les pistes cyclables

Principes généraux

Séparation entre piste et chaussée

- Bordure ou bande technique
- Privilégier les bordures chanfreinées côté piste

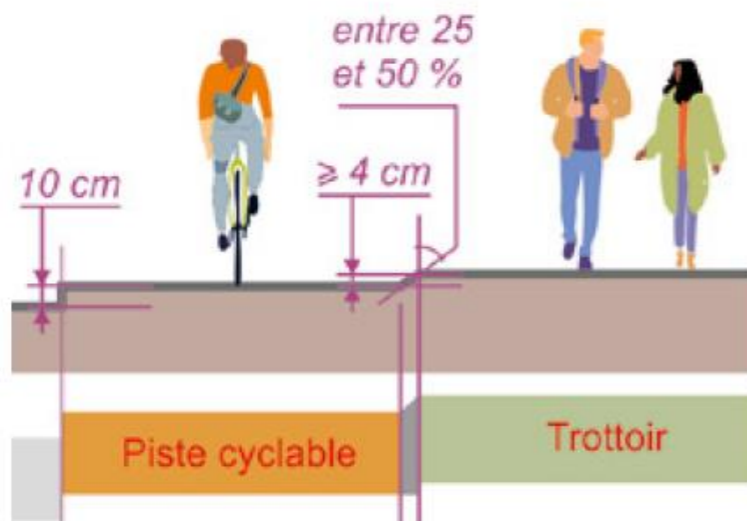


Les pistes cyclables

Principes généraux

Séparation entre piste et cheminements piétons

- Privilégier les bordures chanfreinées
- Bordure verticale déconseillée
- Séparateur à niveau (marquage) non souhaité



Chanfrein: arête de bordure taillée en biais afin de présenter un profil non vertical



Les pistes cyclables

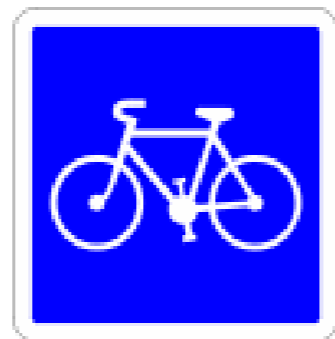
Principes généraux

La signalisation

verticale



B22a



C113

horizontale



Figurine
vélo



Figurine vélo
encadrée

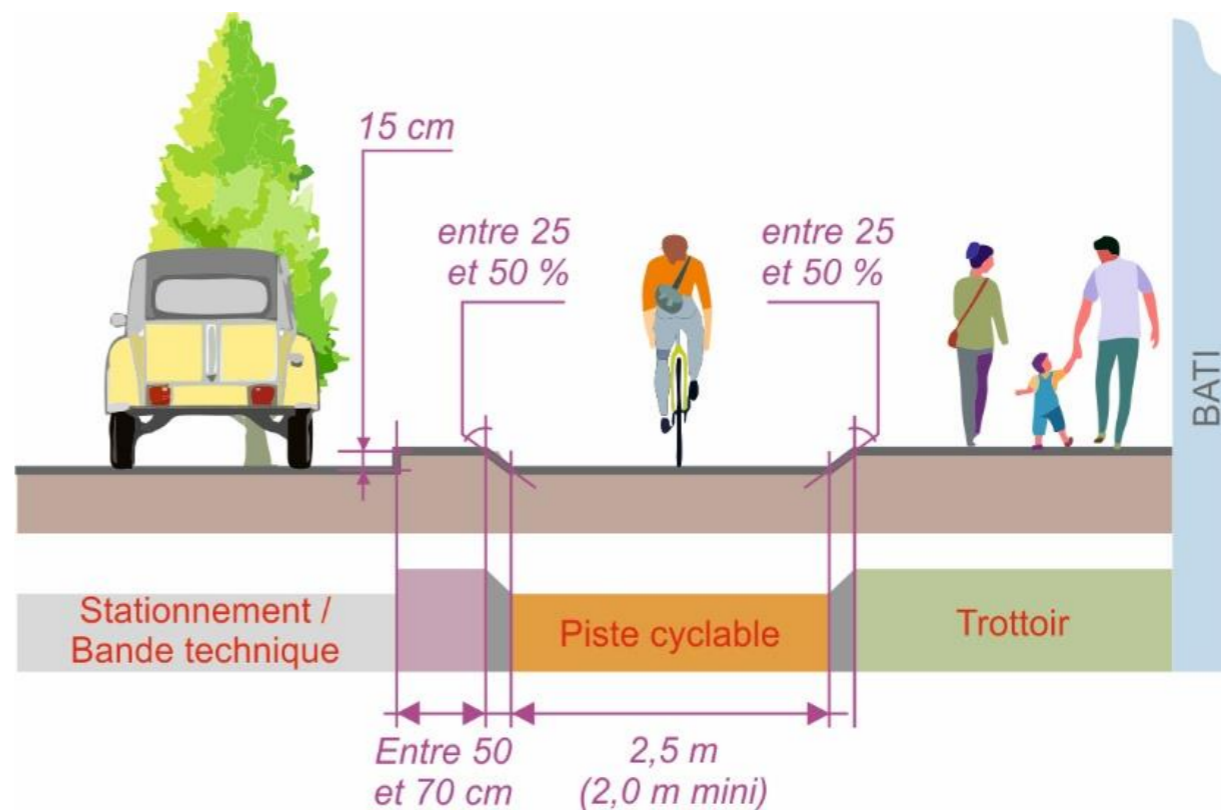
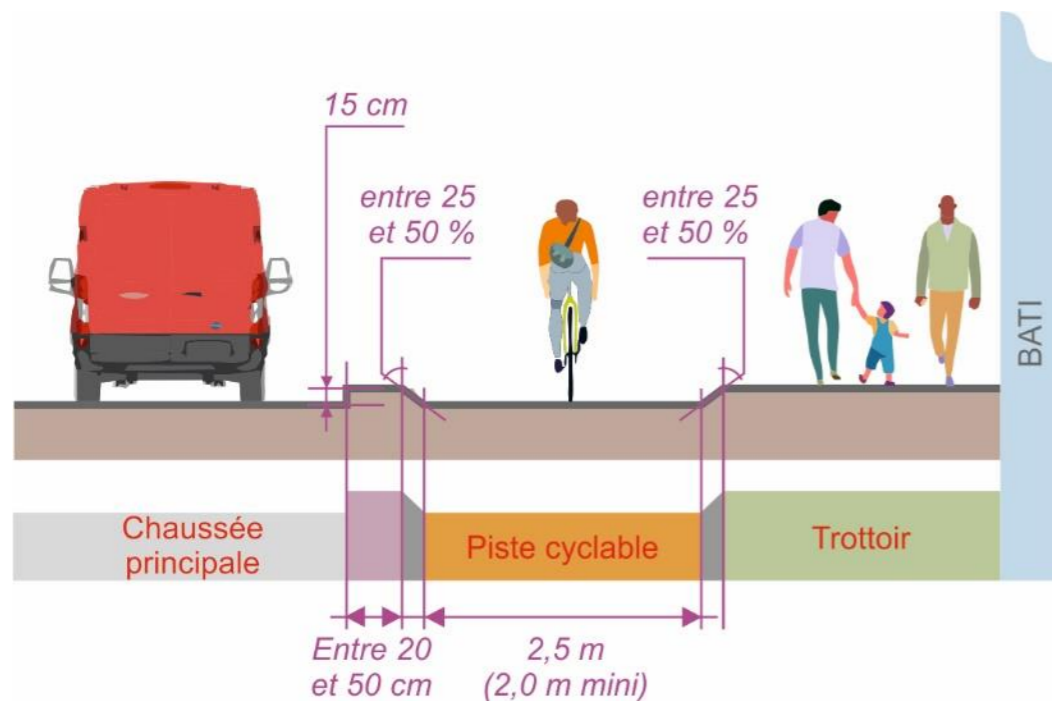
Les pistes cyclables

Piste unidirectionnelle au niveau de la chaussée



Les pistes cyclables

Piste unidirectionnelle au niveau de la chaussée



Les pistes cyclables

Piste au niveau du trottoir

- Largeur préconisée 2m à 2,50 m
- Cheminement piéton 1,80 m, au-delà si besoin (1,40 minimum hors obstacles)
- **Séparation obligatoire**
- Possibilité revêtements différents (contraste)
- Arrêté de police
- Panneaux : C113 (recommandé) ou B22a



Les pistes cyclables

Piste au niveau du trottoir

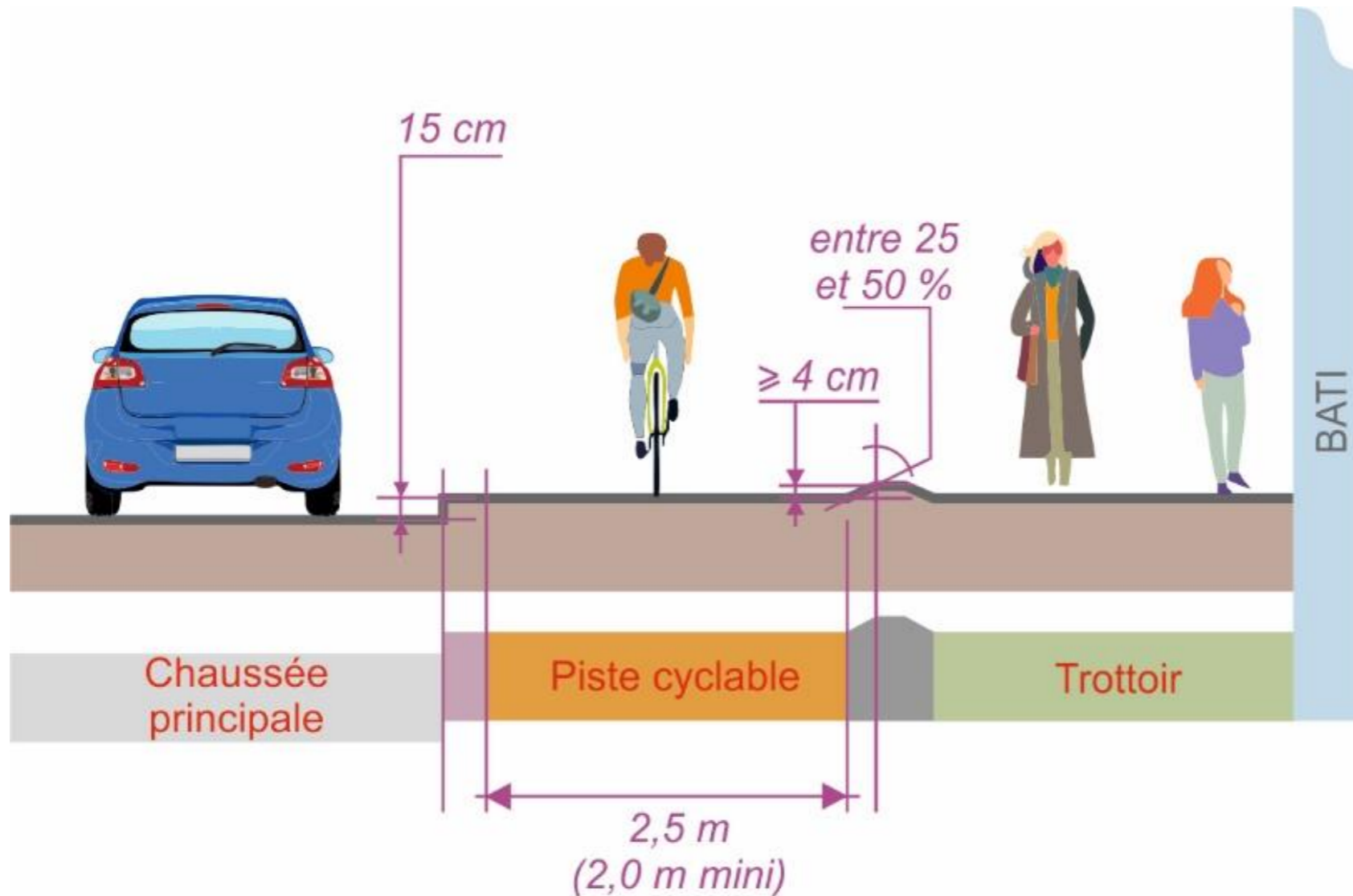
Une bordure chanfreinée permet :

- au cycliste de monter sur le cheminement piéton si nécessaire,
- élimine le risque de chute provoquée en cas d'interaction avec une bordure verticale,
- permet d'utiliser toute la largeur de la piste cyclable.



Les pistes cyclables

Piste au niveau du trottoir



Les pistes cyclables

Piste au niveau du trottoir



Les pistes cyclables

Piste au niveau du trottoir

Point de vigilance

Le trottoir ne peut être ...



...ni un espace partagé



...ni une voie verte



...ni une aire piétonne ou une zone de rencontre



Les pistes cyclables

Pistes bidirectionnelles

- Convient mieux en péri urbain (carrefours, accès)
- Largeur :
 - mini 3m
 - 3,50m à 4 m en fonction du trafic attendu



Les voies vertes

La voie verte est une route exclusivement réservée à la **circulation des véhicules non motorisés** (à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés) des piétons et des cavaliers.

- Voies ferrées déclassées, chemins forestiers, traversées de parcs, chemins de halage...
- **Largeur variable entre 3 m et 5 m**
- Vigilance sur densité d'usages piétons/cycliste

- Nouveau décret voie verte **du 22 avril 2022**, il permet à l'autorité détentrice du pouvoir de police d'autoriser également par dérogation certains véhicules motorisés à y circuler pour accéder aux terrains riverains

[décret n° 2022-635 du 22 avril 2022](#)



Panneaux C115 et C116



C115 + M4y



La chaussée à voie centrale banalisée



Principe de fonctionnement de la chaussée à voie centrale banalisée

La **CVCB** est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent **sur une voie centrale bidirectionnelle** et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée **rive**.

« Le niveau de service proposé aux cyclistes par la CVCB est inférieur à celui offert par les aménagements cyclables dédiés. En effet, les véhicules motorisés sont par défaut autorisés à circuler (pour se croiser), s'arrêter et stationner sur la rive.

Les piétons peuvent également l'emprunter ».

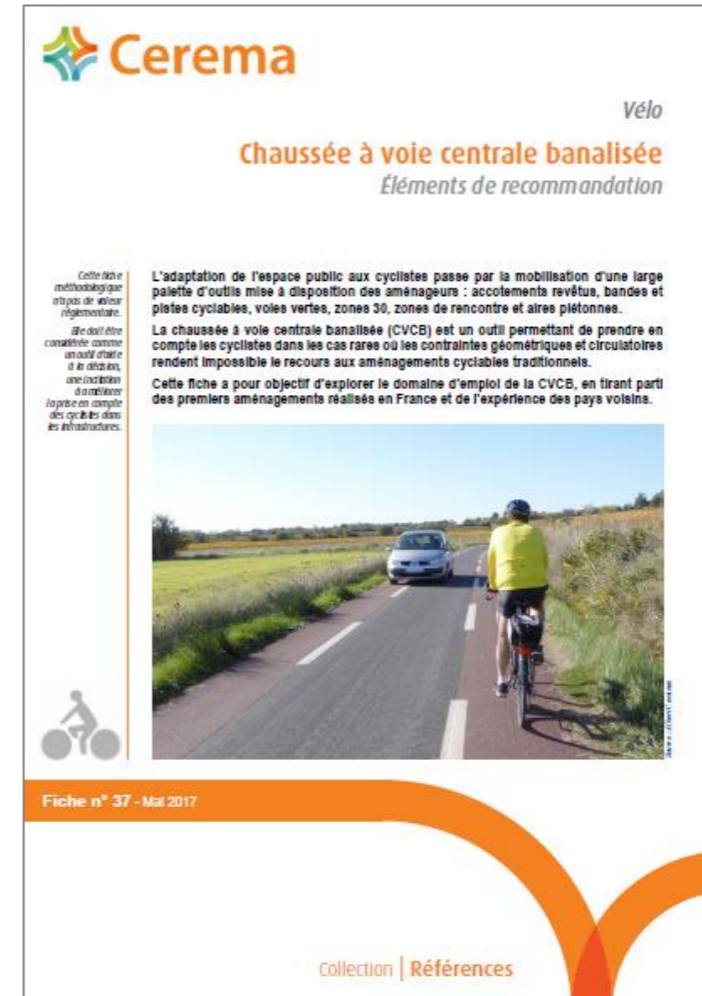
La chaussée à voie centrale banalisée





La chaussée à voie centrale banalisée

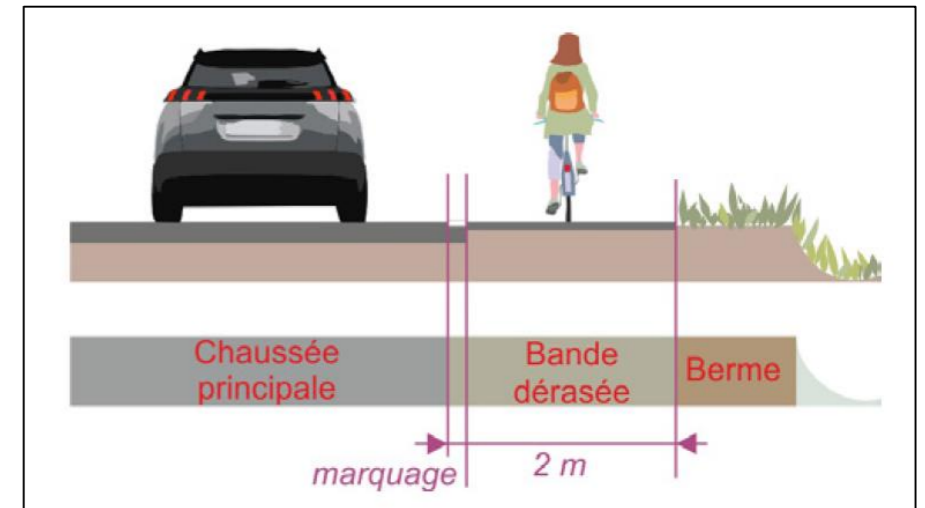
- **Vitesses**
 - 50 km/h ou 70 km/h
- **Trafic**
 - Routes à trafic faible à modéré
 - max **4000 à 5000 véh/j** suivant les configurations
- **Largeur de rives**
 - 1,50 m minimum
 - privilégier **1,70 m à 1,80 m**
 - **1,80 à 2,00 m** si vitesse 70 km/h



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/chaussee-voie-centrale-banalisee-amenagement-mieux-compris>

Les accotements revêtus

- Zone de récupération d'urgence de tous les véhicules
- Surlargeur revêtue (largeur de 2 m recommandée)
- Bande de rive T2 3u
- Aucune signalisation

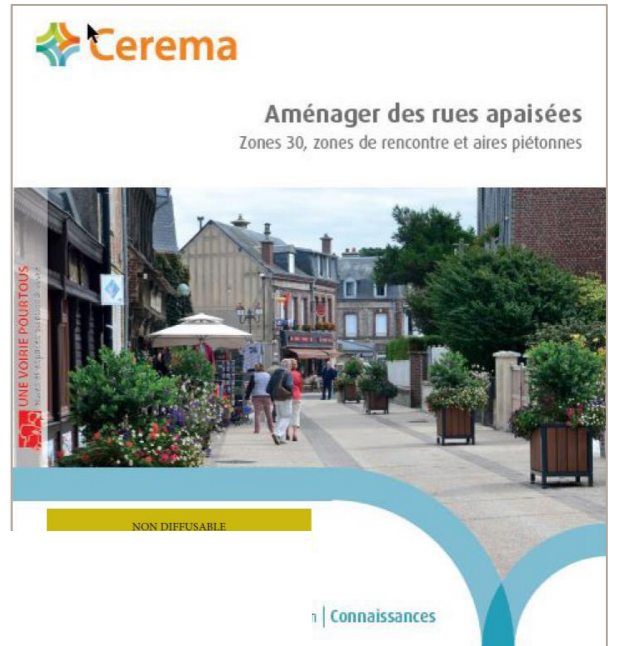


Rendre sa voirie cyclable



6. ORGANISER LA COHABITATION AVEC LE TRAFIC MOTORISÉ DANS LES RUES APAISÉES

6- Organiser la cohabitation avec le trafic motorisé



Le double-sens cyclable

Article R.110-2 (du CR)

Dans les zones de circulation apaisée : ... « **toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police** »...

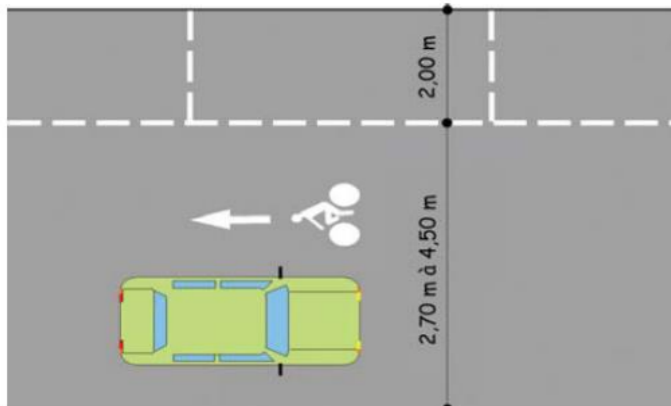
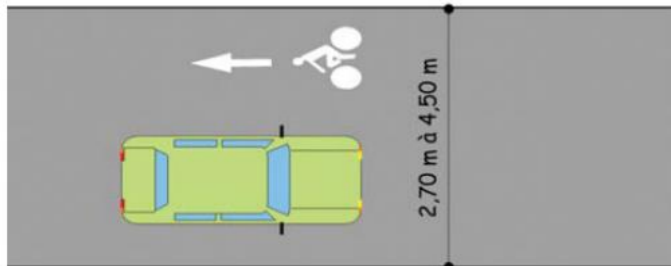
- Par double sens cyclable (DSC) on entend le rétablissement, pour les cyclistes, (dans les rues en sens unique) de la règle générale du code de la route : la circulation à double sens,
- Il s'agit donc plus d'une fonctionnalité que d'un aménagement,
- Il existe donc dans les DSC : un sens tout véhicule (y compris les vélos) et un sens réservé au vélo,
- Plusieurs solutions techniques sont possibles pour le sens réservé au vélo comme pour le sens tout véhicule,
- Le DSC n'est pas une nouveauté réservée aux zones de circulation apaisée (Strasbourg 1983),



Le double-sens cyclable

Sans marquage séparatif

- Largeur de rue inférieure à 4,50 m
- Trafic faible à modéré (< 5 000 véh/j)
- Zone de circulation apaisée (aire piétonne, Zone de rencontre, Z30)



Le double-sens cyclable

Sans marquage séparatif



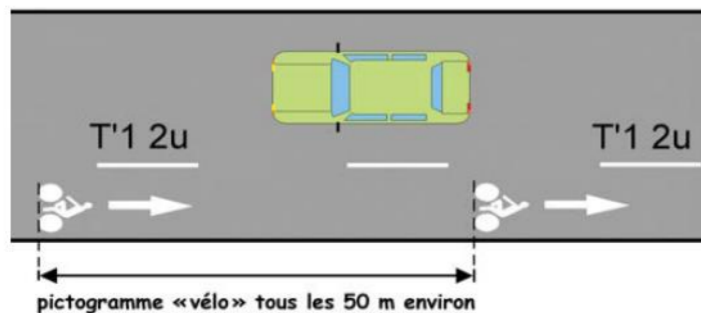
Le double-sens cyclable

Marquage séparatif

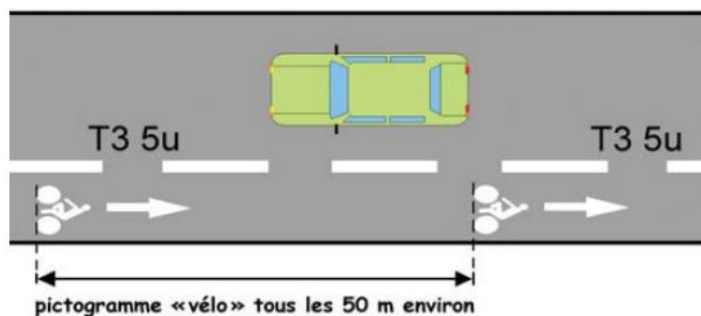


- Largeur de rue > 3,50 m,
- Trafic modéré (1 000 à 8 000 véh/j)
- Zones 30, rues à 50

Marquage de type « axial »



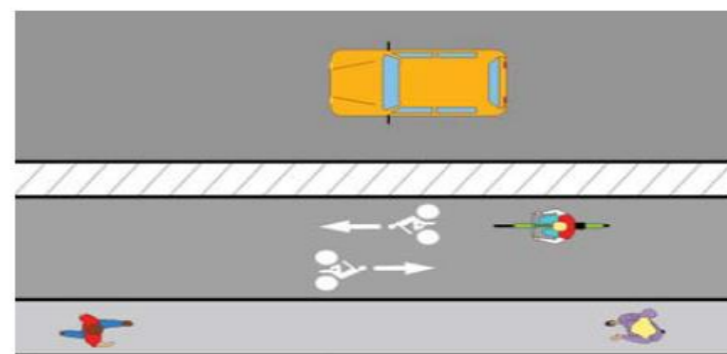
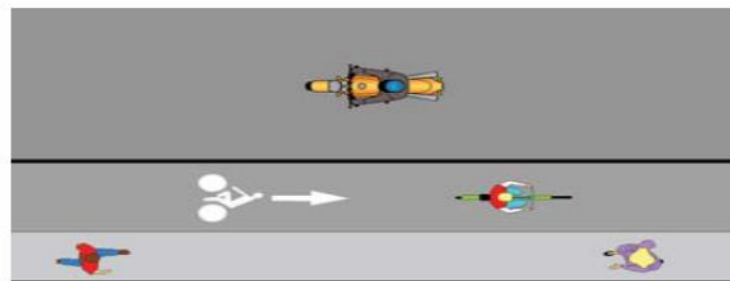
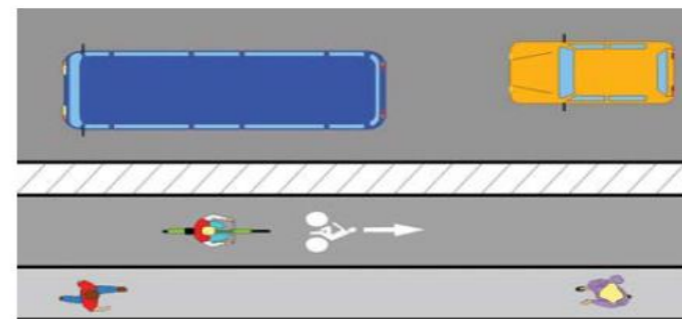
Marquage de type « bande »



Le double-sens cyclable

Avec séparation

- Largeur de rue supérieure à 4,50 m,
- Trafic modéré à fort (supérieur à 5 000 véh/j)
- Rues à 50, rues à 70



7-Rendre sa voirie cyclable



7-SOIGNER LES CARREFOURS

Les 7 règles d'or d'un carrefour cyclable

1. assurer la **visibilité réciproque** des usagers
2. réduire la **vitesse** des véhicules
3. rendre le carrefour **lisible**
4. préserver la **continuité** de l'itinéraire
5. offrir des **trajectoires les plus efficaces** possibles aux cyclistes
6. réduire le nombre et de la surface des **zones d'interaction**
7. choisir un **régime de priorité adapté** qui ne pénalise pas les cyclistes

7-SOIGNER LES CARREFOURS

Le choix du régime de priorité est une question essentielle que doivent se poser les aménageurs.

La perte de priorité de l'aménagement cyclable, ne doit pas être la seule solution envisagée et elle ne doit en tout état de cause pas être systématique

Pour le bon fonctionnement du carrefour, il est essentiel que le régime de priorité retenu soit crédible et justifié.

Les fonctions de la voie traversée doivent tout d'abord être prises en compte : ainsi, quelle que soit leur fréquentation motorisée tous les accès privés, les accès à des parkings, les accès à des chemins agricoles ne doivent jamais entraîner de perte de priorité de la véloroute.

7-SOIGNER LES CARREFOURS

Quel régime de priorité dans ce cas de figure ?



7-SOIGNER LES CARREFOURS



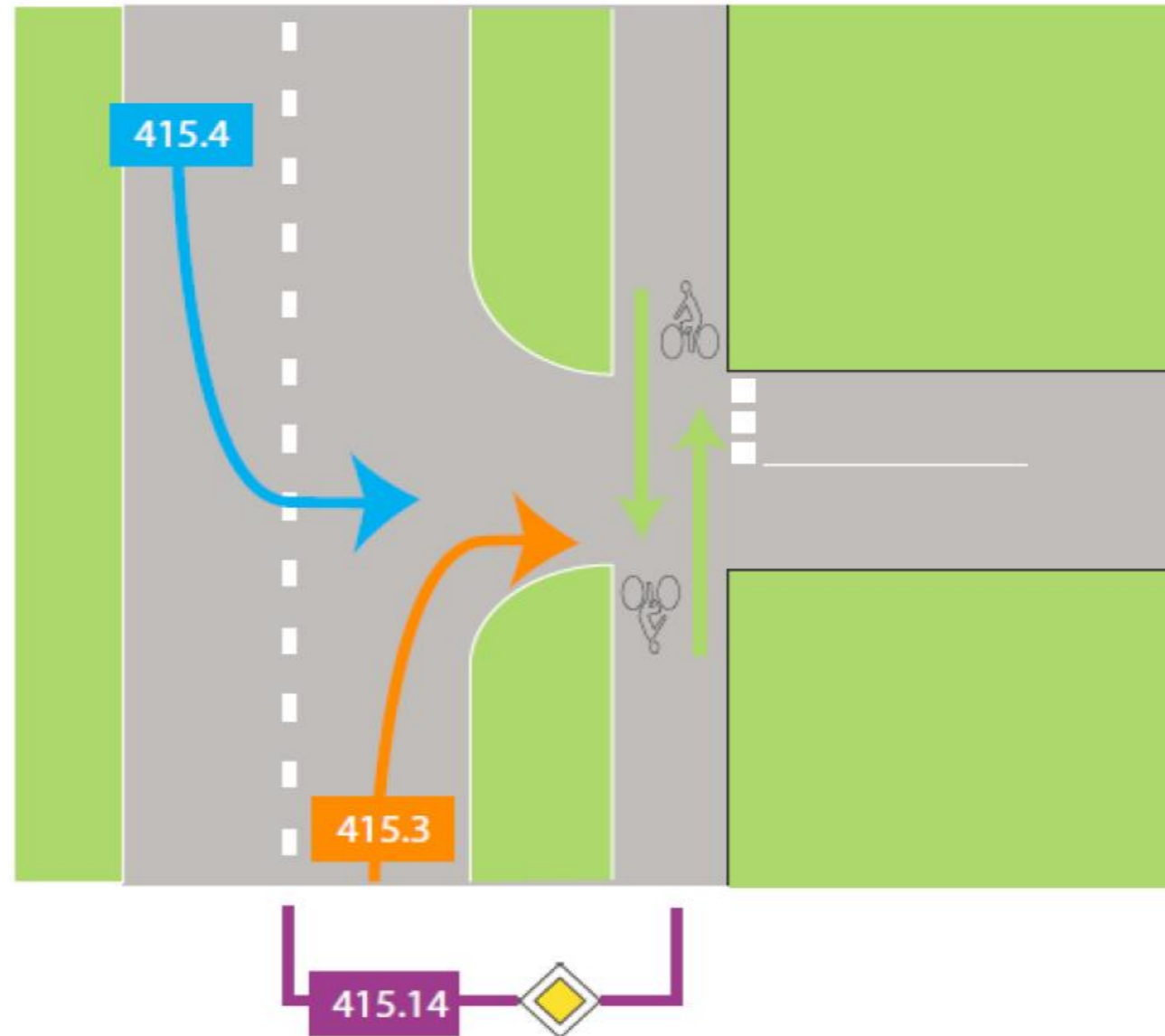
7-SOIGNER LES CARREFOURS

Voie verte prioritaire



7-SOIGNER LES CARREFOURS

Quel régime de priorité?



7-SOIGNER LES CARREFOURS

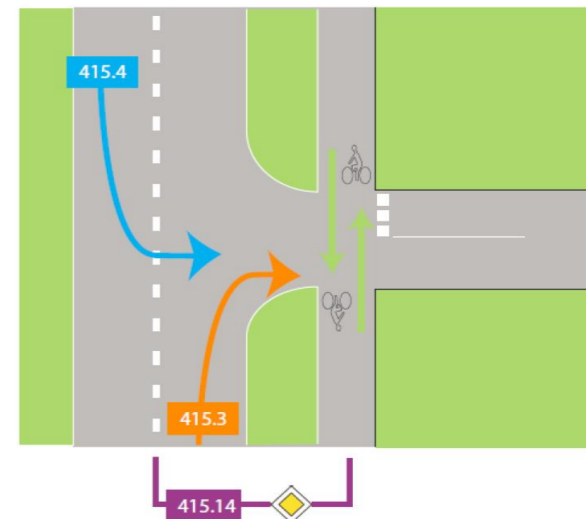
Quel régime de priorité?

Priorités aux carrefours (code de la route)

R. 415-3 - Tout conducteur s'apprêtant à quitter une route sur sa droite doit serrer le bord droit de la chaussée. III. - **Il doit céder le passage aux cycles et cyclomoteurs circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables** qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager

R. 415-4 - Tout conducteur s'apprêtant à quitter une route sur sa gauche doit serrer à gauche. III.-Il doit céder le passage aux véhicules venant en sens inverse sur la chaussée qu'il s'apprête à quitter **ainsi qu'aux cycles et cyclomoteurs circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager**. IV.-Par exception à la règle fixée au I, tout conducteur de cycle, s'apprêtant à quitter une route sur sa gauche, peut serrer le bord droit de la chaussée avant de s'engager sur sa gauche.

R.415-14 Pour l'application de toutes les règles de priorité, **une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe**, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.



7-SOIGNER LES CARREFOURS

Véloroute non prioritaire :
stop ou cédez-le-passage?



OU



?

CÉDEZ LE
PASSAGE

Dans la majorité des cas de figure la visibilité permet d'autoriser le choix du régime de cédez-le-passage.

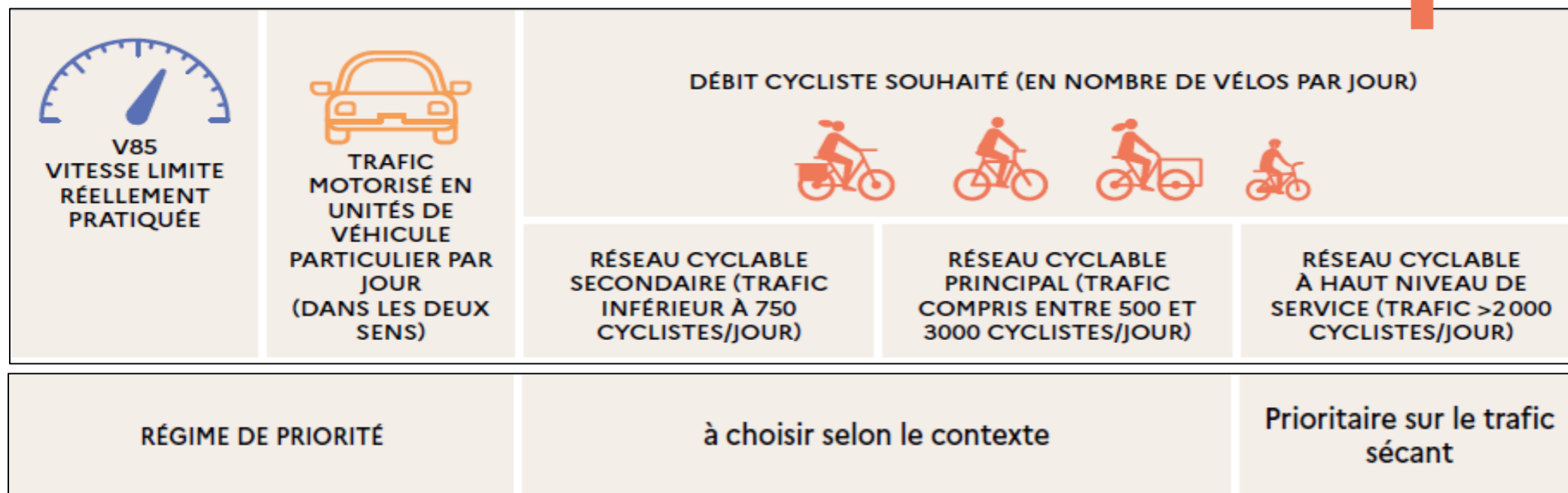
Le « stop » étant un cas particulier.

Il peut être contre-productif de mettre en place des « stop » lorsque la visibilité est satisfaisante.



7-SOIGNER LES CARREFOURS

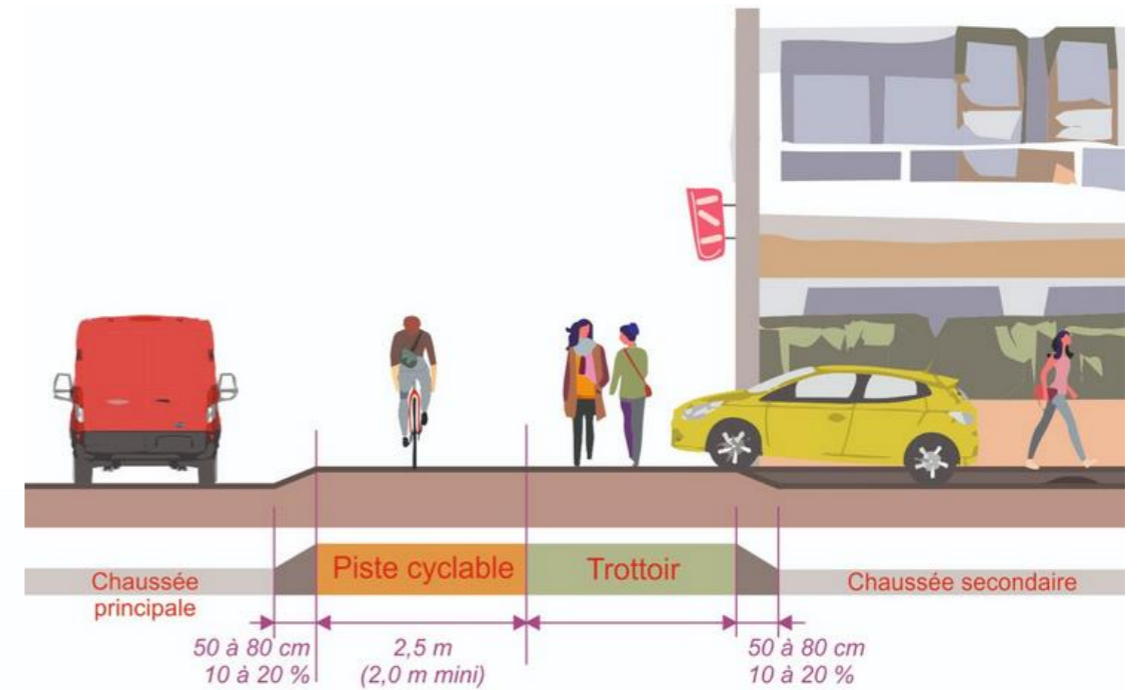
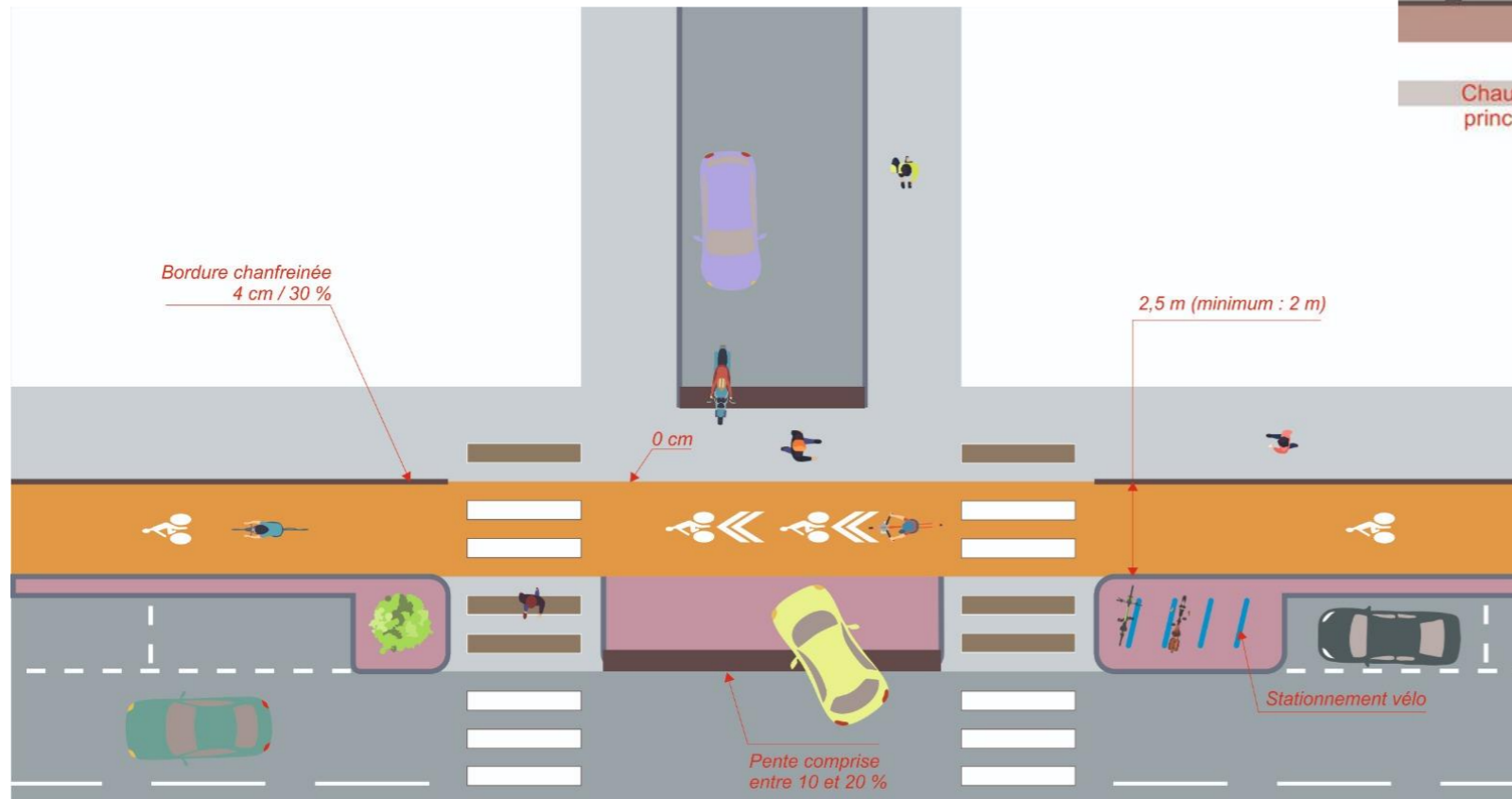
V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >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	Piste cyclable
	> 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			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant



7-SOIGNER LES CARREFOURS

TRAVERSÉE D'UNE VOIE NON PRIORITAIRE

le trottoir traversant



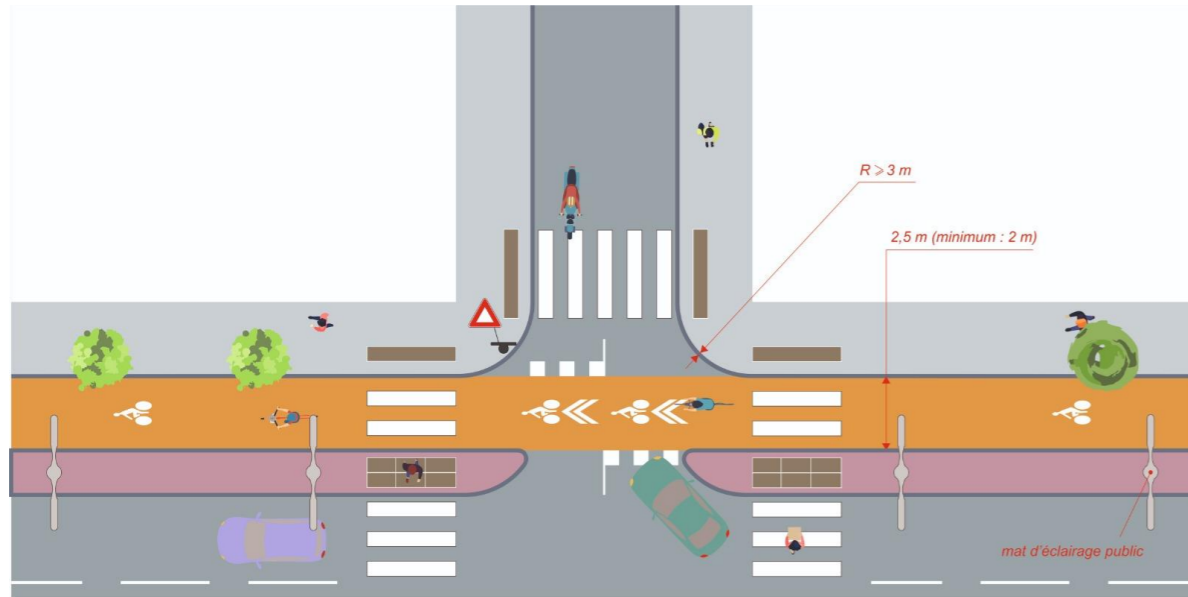
7-SOIGNER LES CARREFOURS

le trottoir traversant



7-SOIGNER LES CARREFOURS

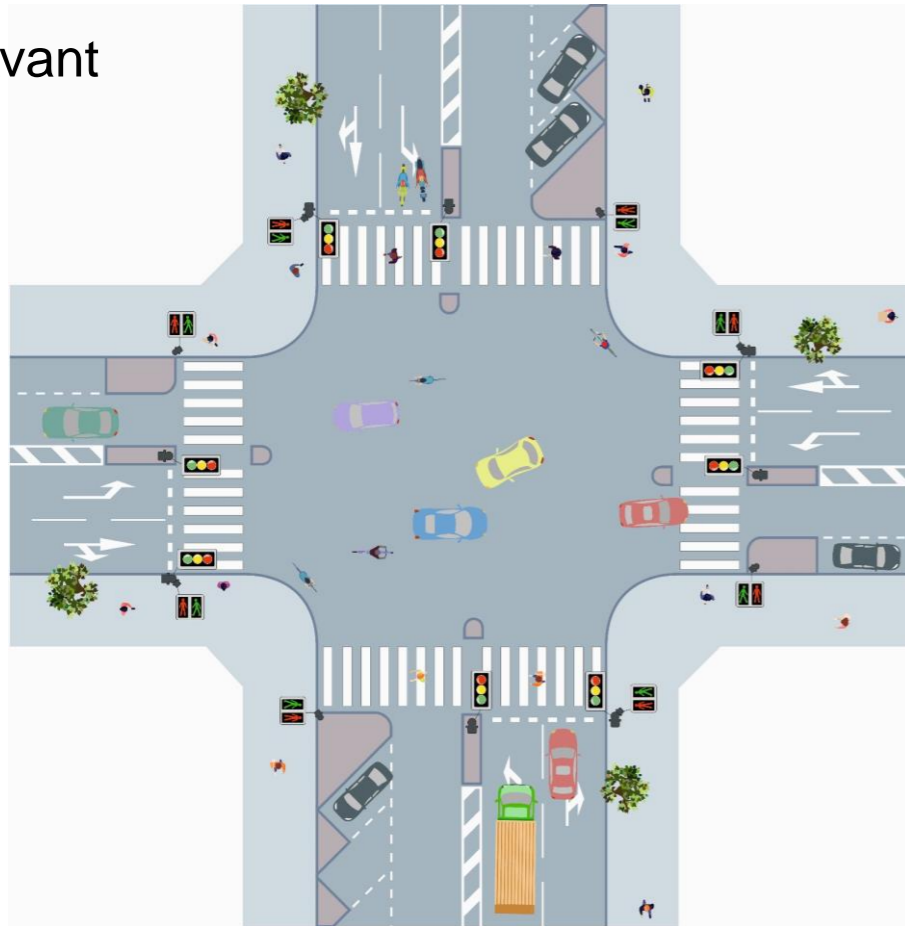
TRAVERSÉE D'UNE VOIE NON PRIORITAIRE



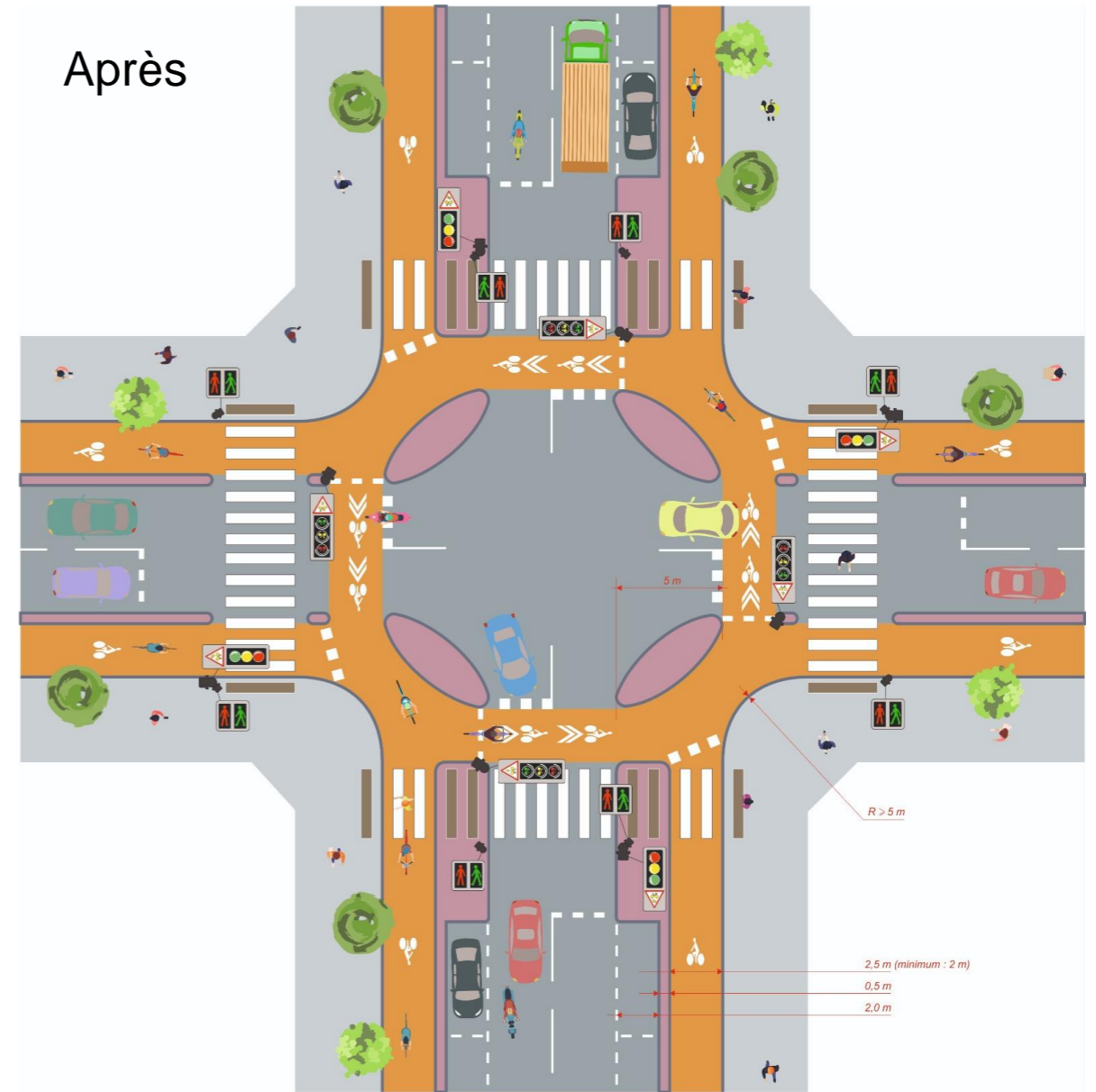
SOIGNER LES CARREFOURS

Carrefour à îlots amandes dit « hollandais »

Avant



Après



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/rendre-carrefours-cyclables-video-comprendre-carrefour-ilot>

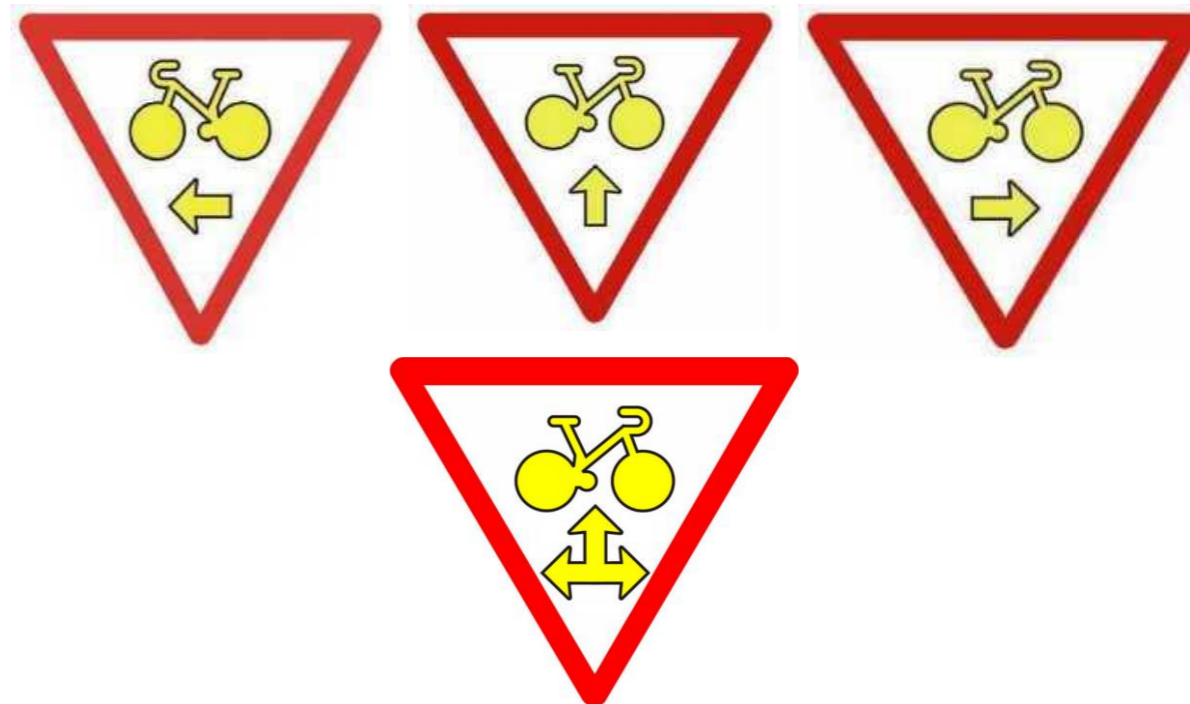
7-SOIGNER LES CARREFOURS

Cédez-le-passage cycliste aux feux (M12)

- pas une obligation, mais une possibilité (décision du maire)
- le panneau M12 autorise les cyclistes à franchir la ligne d'arrêt du feu pour emprunter la direction indiquée par la flèche ...
- ... mais avec l'impératif de respecter la priorité accordée aux autres usagers, notamment les piétons en traversée
- l'objectif est de faciliter, de sécuriser la circulation des cyclistes

<http://voiriepourtout.cerema.fr/cedez-le-passage-cycliste-au-feu-un-film-explique-a1462.html>

Le code de la route évolue en faveur des piétons et des cyclistes !

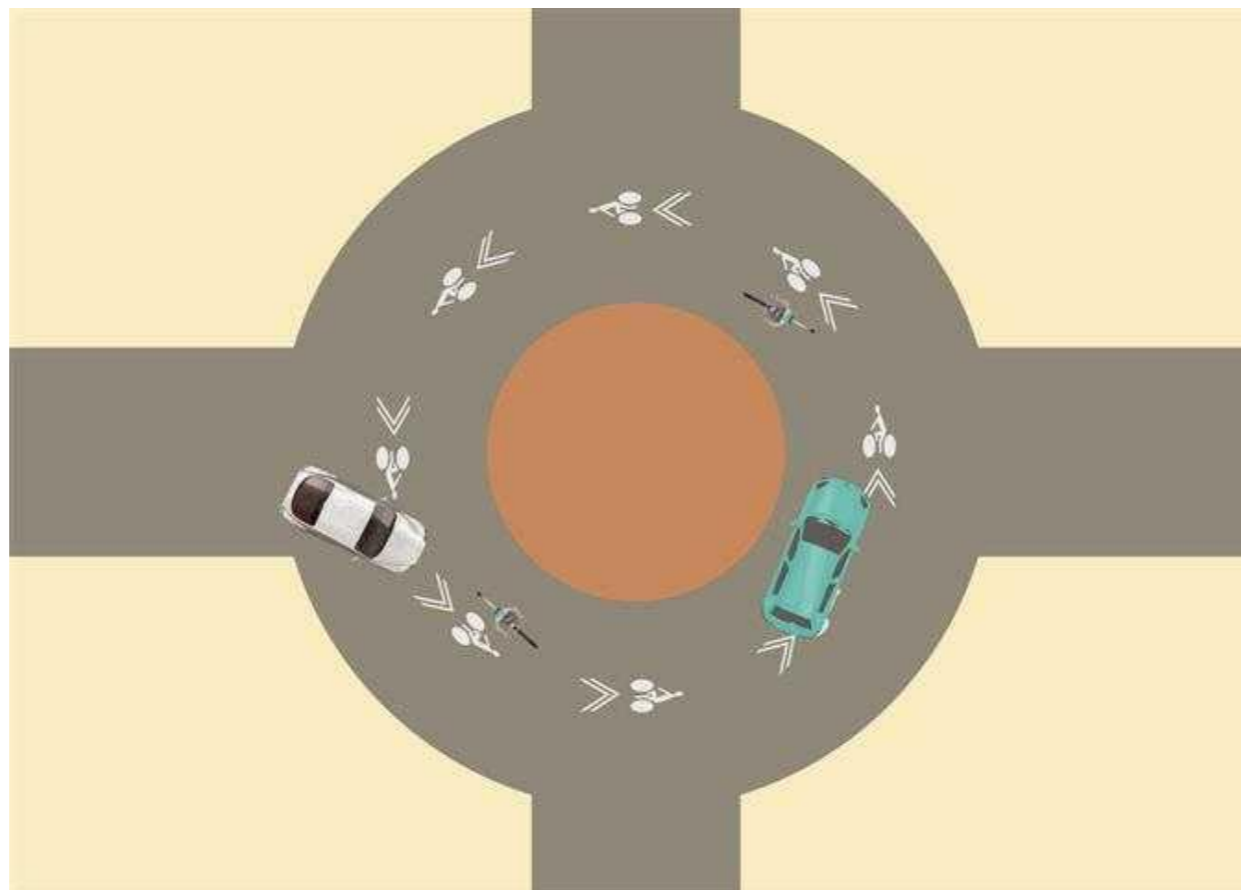


7-SOIGNER LES CARREFOURS

Les carrefours giratoires

Généralités (conception)

Possibilité de marquer la trajectoire vélo (double chevron + figurine vélo) au milieu de l'anneau

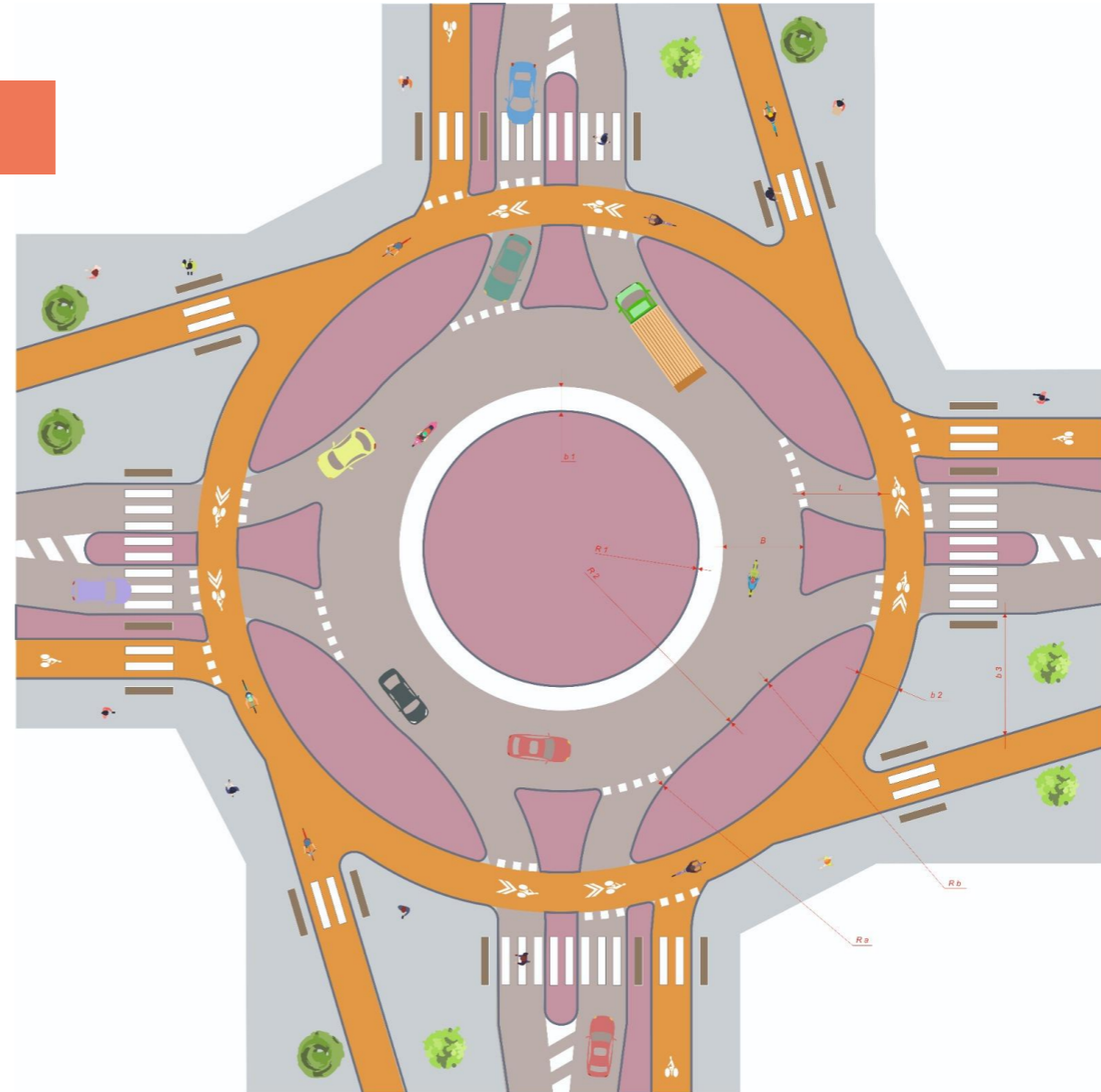


7-SOIGNER LES CARREFOURS

Les carrefours giratoires

Giratoires à ilots intra-annulaires

- Piste cyclable unidirectionnelle ou bidirectionnelle prioritaire sur les flux motorisés
- Ilot à l'intérieur de l'anneau permettant le stockage en cas de passage d'un cycliste



7-SOIGNER LES CARREFOURS





Offre de formation



OFFRE DE FORMATION

CONSTRUIRE VOTRE POLITIQUE CYCLABLE : planifier et concevoir des aménagements



en distanciel

2 sessions en 2023 :

23 et 24 mai 2023

10 et 11 octobre 2023



en présentiel

3 sessions en 2023 :

Toulouse - 14 et 15 mars

Amiens - 13 et 14 juin

Lyon - 26 et 27 Septembre

PROGRAMME

Jour 1

9h00 - accueil des participants :
Tour de table et recueil des attentes particulières

9h30 - 10h30 : enjeux du vélo, gouvernance,
- pourquoi le vélo ?
- leviers et freins à l'usage du vélo
- schéma directeur cyclable

10h45 - 12h : aspects législatifs et réglementaires
- loi d'orientation des mobilités ; quelles nouveautés pour le vélo ?
- les cyclistes et le code de la route

13h30 - 17h : boîte à outils pour la conception et l'aménagement
- aménagements en section courante

- aménagements en carrefour
- réseau cyclable à haut niveau de service

Calendrier 2024 en
préparation !

jour 2

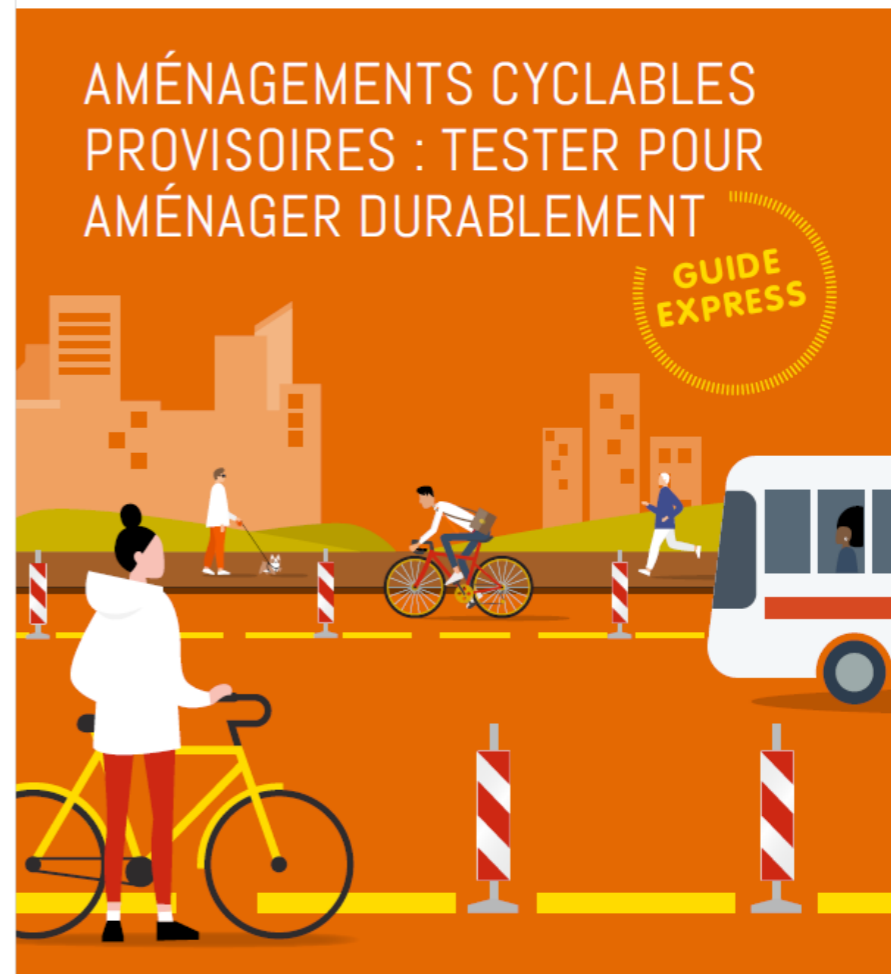
9h00 - 12h00 : visite technique (remplacée en distanciel par un atelier virtuel) -
visite technique de l'agglomération
- reportage photo
- diagnostic en pédalant

13h30 - 14h45 : débriefing de la visite
- échanges sur les choix techniques
- pistes d'amélioration possibles

15h00 - 16h30 : études de cas sur la base de projets fournis
par les participants
Zooms possibles en fonction des attentes des participants
- cédez-le-passage cycliste au feu
- double-sens cyclable
- cohabitation cyclistes / piétons
- cohabitations vélo / bus

16h30 - 17h00 : évaluation et conclusion de la session

Biblio et liens



Les cahiers du Cerema

The screenshot shows the Cerema-doc website homepage. At the top, there is a navigation bar with the text "100% ressources, 100% Cerema", "Le Cerema sur le web", "Nous contacter", and "Se connecter". Below this, the logos for the French Republic and Cerema are displayed, along with the text "Plateforme documentaire". A menu with "Thématiques", "Produits", "Veilles", and "A propos" is visible. The main content area features a banner for the "NOUVELLE ÉDITION Catalogue Mer et Littoral 2022/2023", with a description and a "DÉCOUVRIR" button. Below the banner is a search bar with a dropdown menu set to "Partout", a search input field, a search icon, and a "RECHERCHE AVANCÉE" link.

<https://doc.cerema.fr/default.aspx>

Nos dernières parutions

A banner with an orange background and a white curved border. The text "Nos publications éditoriales" is prominently displayed in white. Below it, there is a "Découvrir" button. The background of the banner shows a stylized architectural drawing of a building.

Three document covers are displayed side-by-side. The first cover is titled "GUIDE DES TERRASSEMENTS DES REMBLAIS ET DES COUCHES DE FORME" and features a photograph of a construction site. The second cover is titled "INSTRUCTION TECHNIQUE POUR LA SURVEILLANCE ET L'ENTRETIEN DES COUVOISÉS D'ART" and features a photograph of a tunnel interior. The third cover is titled "VOIES RÉSERVÉES AU COVOITURAGE ET À CERTAINES CATÉGORIES DE VÉHICULES AMÉNAGEMENT SUR LES INFRASTRUCTURES À CARREFOURS PLANS" and features a photograph of a road intersection.

Biblio et liens

Fiches et guides

- **Rendre sa voirie cyclable – les clés de la réussite (mai 2021)**

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

- **8 recommandations pour réussir votre piste cyclable (février 2021)**

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

- **Guide express des aménagements cyclables provisoires (mai 2020)**

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagements-cyclables-provisoires-tester-amenager>

- **Fiches « vélo »**

Fiches recommandations : N° 1, 2, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 26, 27, 28, 31, 35, 36, 37, 40

Fiches retours d'expériences : N° 23, 29, 33, 34, 38

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

- **Fiches « mobilité à vélo »**

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-mobilite>

Biblio et liens

- **Fiches « PAMA »**

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama>

- **Brèves pédagogiques sur les évolutions du code de la route en faveur de la marche et du vélo**

<http://voiriepourtout.cerema.fr/le-code-de-la-route-evolue-en-faveur-des-pietons-a1484.html>

- **Devenir AOM**

https://www.cerema.fr/system/files/documents/2021/02/devenir_aom_aide_decision.pdf

Vidéos

- **Rendre un carrefour cyclable (carrefour à îlots amandes) – septembre 2023**

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/rendre-carrefours-cyclables-video-comprendre-carrefour-ilots>

- **Mixité ou séparation ?**

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-cles-choisir-entre-separation-mixite>

- **Cédez-le-passage cycliste au feu : un film explique les nouveaux mouvements autorisés**

<http://voiriepourtout.cerema.fr/cedez-le-passage-cycliste-au-feu-un-film-explique-a1462.html>

- **« Double-sens cyclable : Mode d'emploi », un film pédagogique de 8 mn pour tout comprendre sur les doubles-sens cyclables**

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/double-sens-cyclable-mode-emploi-film-pedagogique-8-mn>

Biblio et liens

Articles / actualités Cerema

- 8 recommandations pour réussir votre piste cyclables

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

- Concevoir sa vélorue

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/concevoir-sa-velorue-cyclistes-nombre-circulation-apaisee>

- Evaluation du 1^{er} giratoire à ilots intra annulaires

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/cerema-evalue-premier-giratoire-cyclable-ilots-intra>

- Mixité ou séparation ?

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir>

- Evaluations CVCB

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/chaussee-voie-centrale-banalisee-amenagement-mieux-compris>

Merci de votre attention

