

# CLUB DES AMENAGEMENTS CYCLABLES D'OCCITANIE

Le Partage de la route

Présentation de 2 Expérimentations :

\*La Chaussée à Voie Centrale Banalisée:

La CVCB OU CHAUCIDOU

\*La matérialisation d'une trajectoire pour vélo:

La VELOTRACE

**NARBONNE**

**16 octobre 2024**

# INTRODUCTION

Pour la première fois depuis 2015, on constate une baisse de la mortalité à vélo en France: 226 tués en 2023 contre 245 en 2022. Les cyclistes représentent 7 % de la mortalité routière.

Cette diminution du nombre de cyclistes tués est encourageante : ces dernières années s'étaient traduites par une hausse importante, liée au boom de la pratique enregistrée depuis notamment la crise sanitaire de 2020 (+ 21 % de cyclistes tués entre 2019 et 2023).

Cependant, les routes hors agglomération enregistrent 59 % des décès et 48 % des blessés graves en 2023.

D'où la nécessité de proposer des aménagements permettant un meilleur partage de la route: Vélos/VL en proposant des solutions(expérimentations) suivies d'évaluations.



# Le Partage de la route

## \*La Chaussée à Voie Centrale Banalisée: La CVCB

# LE PRINCIPE DE LA CVCB

- Expérimentation de juillet 2014 à août 2015



## Évaluation de deux sections de CVCB dans l'Hérault



# LE PRINCIPE DE LA CVCB



- 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. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.
- CVCB= Matérialisation des accotements et disparition de la bande axiale
- **L'objectif: Affirmer la place du cycliste sur la route**

# OBJECTIF DE L'EXPERIMENTATION

**L'objectif est d'évaluer la pertinence de ce type d'aménagement dans ce cas de figure : route interurbaine à trafic modéré, sur des longueurs importantes.**

L'analyse visait à préciser les points suivants :



- + l'usage de ce marquage a-t-il une influence sur la sécurité des cyclistes ? Eux-mêmes y sont-ils sensibles ?
- + ce marquage influence-t-il le comportement des automobilistes, des cyclistes ? Le comprennent-ils ? Le voient-ils ?
- + les dépassements des cyclistes se font-ils dans de meilleures conditions (distance de sécurité) ?

# LA METHODE UTILISEE



## Observation avant mise en place du marquage

Comportement des automobilistes

Leur position sur la chaussée en l'absence de cycliste

Leur position en présence de cycliste (cyclistes seuls ou en groupe).

Comportement des cyclistes

Positionnement par rapport au bord e chaussée (seuls, en groupe)

Evaluations des distances de dépassement entre automobilistes et cyclistes .

Par observation de dépassements de cyclistes par un automobiliste grâce à des enregistrement vidéo le CEREMA a calculé la distance de dépassement entre les deux usagers.

# LA METHODE UTILISEE

## Observation après matérialisation des trajectoires

### Comportement des automobilistes

- Leur position sur la chaussée en l'absence de cycliste par rapport au marquage
- Leur position en présence de cycliste (cyclistes seuls ou en groupe)



### Comportement des cyclistes

- Positionnement par rapport au marquage
- Evaluations des distances de dépassement entre automobilistes et cyclistes

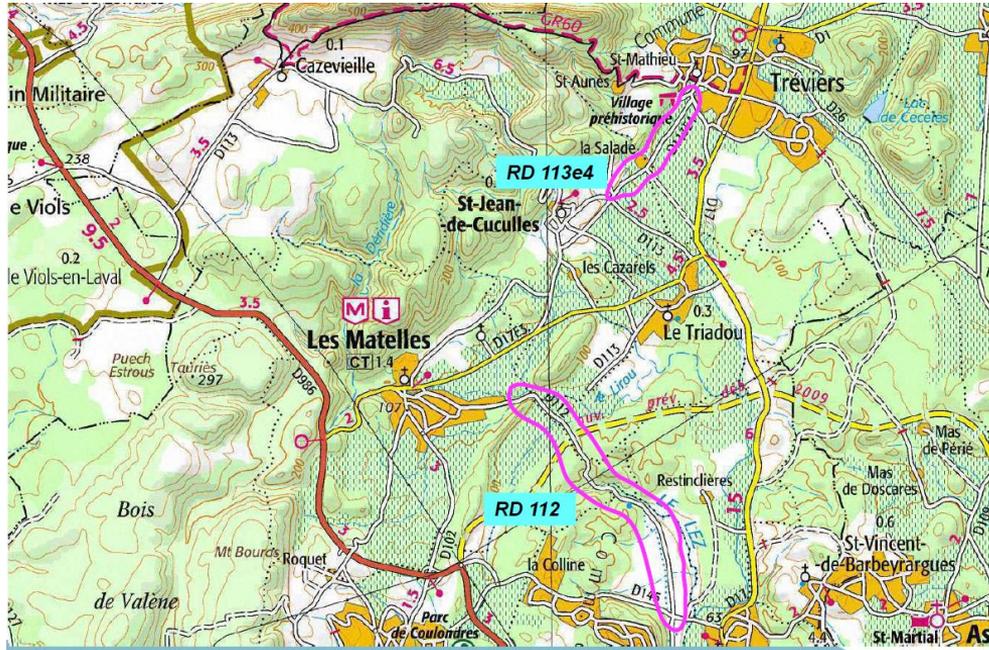
Par observation vidéo lors de dépassement de cyclistes par un automobiliste le CEREMA a calculé la distance de dépassement entre les deux usagers

Sur les 2 sites suivants :

# LE PRINCIPE DE LA CVCB



- Localisation des sections:





# LE PRINCIPE DE LA CVCB

- Proposition retenue
- **Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault**
- Le profil retenu est :
- Accotement : 2 x 1 m
- Chaussée : 2 m
- Ponctuellement on trouve
- Accotement : 2 x 1,20 m
- Chaussée : 2 m



# LE PRINCIPE DE LA CVCB



## Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault

Définition de la technique à employer pour réaliser les travaux (Conseil Départemental de l'Hérault) :

Orientation vers l'application d'ECF (Enrobé Coulé à Froid):

- Travail sur la couleur du revêtement
- Travail sur la granulométrie du revêtement
- Reprofilage localisé en GE (Grave Emulsion)

ECF monocouche 0/6 noir sur 4ml de large

ECF monocouche 0/4 rouge sur 1ml de large x2

# LE PRINCIPE DE LA CVCB



# LE PRINCIPE DE LA CVCB



- Les détails de l'évaluation

## **Contenu de l'évaluation :**

- Comptages avant/après,
- Vitesses avant/après,
- Comportement des VL après,
- Comportement des cyclistes après,
- Mesure des distances de dépassement avant/après
- Mini enquête

# LE PRINCIPE DE LA CVCB

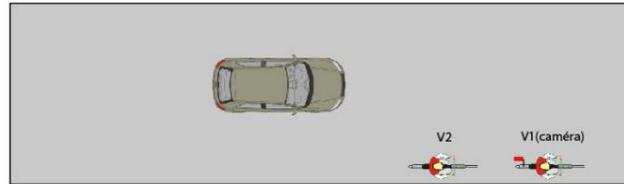


## Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault

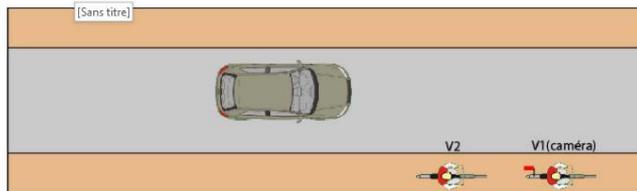
Méthodologie : mesures des distances de dépassement, **principe**

Deux vélos (céréma) circulent normalement bord droit (environ 50 à 60 cm du bord de chaussée). Le premier (V1) est équipé d'une caméra et filme le second (V2) au moment où une voiture s'apprête à les dépasser.

AVANT



APRES



# LE PRINCIPE DE LA CVCB



## Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault

Méthodologie : mesures des distances de dépassement, **principe**

Deux vélos (céréma) circulent normalement bord droit (environ 50 à 60 cm du bord de chaussée). Le premier (V1) est équipé d'une caméra et filme le second (V2) au moment où une voiture s'apprête à les dépasser.





# LE PRINCIPE DE LA CVCB

## Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault

### Comportement des usagers

- Position des cyclistes seuls
  - Tous les cyclistes (100%) circulent sur l'accotement. Leur position est variable : soit au centre soit proche du marquage



# LE PRINCIPE DE LA CVCB



## Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault

### Comportement des usagers

- **Position des cyclistes en groupe**

- petits groupes (2 à 4) cyclistes : majoritairement, ils continuent à circuler sur l'accotement ,
- grands groupes : la majorité des cyclistes du groupe circule sur l'accotement mais certains cyclistes sont hors accotement.



# LE PRINCIPE DE LA CVCB

## Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault

mesure des distances de dépassement  $d1 < 1m$  - RD 112



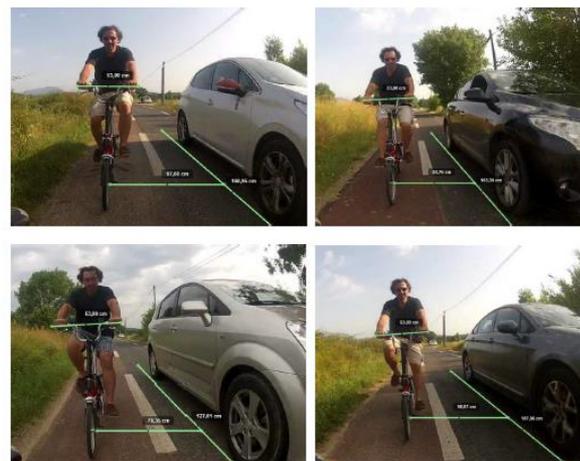
AVANT (07/2014)

17 % des distances de dépassement < 1m



APRES (07/2015)

31 % des distances de dépassement < 1m





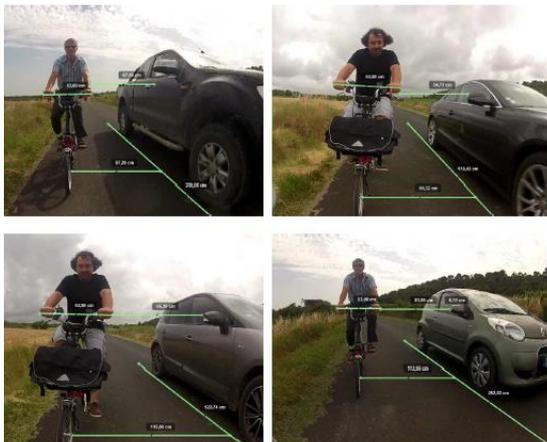
# LE PRINCIPE DE LA CVCB

## Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault

mesure des distances de dépassement  $d1 < 1m$  - RD 113e4

AVANT (07/2014)

22 % des distances de dépassement  $< 1m$



APRES (07/2015)

46 % des distances de dépassement  $< 1m$





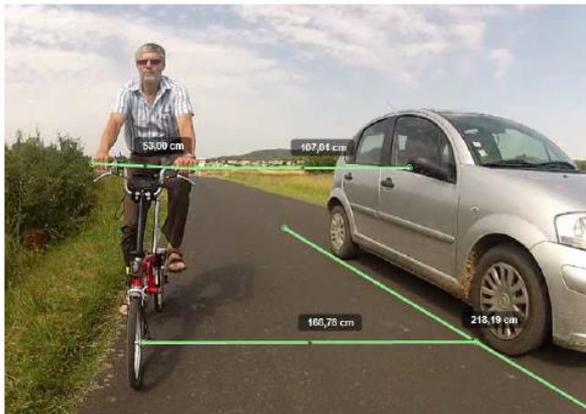
# LE PRINCIPE DE LA CVCB

## Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault

mesure des distances de dépassement  $1,50\text{m} \leq d1 < 1,80\text{m}$

AVANT (07/2014)

12 % des distances de dépassement entre 1,50m et 1,80m



APRES (07/2015)

4,8 % des distances de dépassement entre 1,50m et 1,80m



# LE PRINCIPE DE LA CVCB



## Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault

Mini enquête





# LE PRINCIPE DE LA CVCB

## Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault

### Mini enquête

#### Enquête de cyclistes

→ Interview de cyclistes sur le terrain

- 1) Pensez-vous que cet aménagement apporte plus de sécurité aux cyclistes ?
- 2) Pensez-vous que cet aménagement apporte plus de confort aux cyclistes ?
- 3) Le comportement des automobilistes, selon vous, a-t-il été modifié depuis cet aménagement ?
- 4) Venez-vous plus souvent sur cet itinéraire depuis la réalisation des aménagements ?
- 5) Roulez-vous systématiquement sur l'accotement rouge ?

- Le « OUI » l'emporte sur les deux premières questions,
- En revanche c'est plutôt « NON » pour la troisième,
- 4) Pas d'effet...
- 5) c'est « OUI » pour tous

# LE PRINCIPE DE LA CVCB

## Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault



### Mini enquête

#### Enquête de cyclistes

- Quelques commentaires de cyclistes :
  - attention à l'entretien (si l'accotement est sale, les cyclistes n'iront pas dessus),
  - c'est bien parce ce que c'est neuf,
  - mettre une ligne de rive (à droite?)
  - à généraliser,
  - impression de piste cyclable,
  - affirme la présence des cyclistes,
  - les automobilistes régulier roulent trop vite, efficace la première fois après...
  - manque d'entretien, graviers.

[Sans titre]

# LE PRINCIPE DE LA CVCB

## Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault



### Autres avis

- Quelques automobilistes interrogés se sont questionnés au départ sur le fonctionnement du dispositif, faut-il rouler au centre ?
- Un agriculteur habitant sur une des 2 sections s'est posé la question du dépassement de son tracteur pas les vélos (vitesse inférieure), de quel côté ? Soit il serre à droite (donc sur l'accotement) pour se faire dépasser normalement par la gauche, soit il serre à gauche et les cyclistes dépassent en restant sur l'accotement. Pas toujours compris par les cyclistes.
- L'aménagement permet aussi aux piétons et aux joggeurs de se déplacer de façon beaucoup plus sécuritaire qu'avant,
- Les balises posées aux entrées (effet de porte) gênent les engins agricoles.

# LE PRINCIPE DE LA CVCB

## Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault



### Premières conclusions (1/2)

- aménagement plutôt bien perçu par les cyclistes, il affirme la présence des cyclistes sur l'itinéraire et apporte une meilleure sécurité ressentie (sentiment de sécurité),
- l'aménagement semble avoir peu d'effet sur les vitesses, quelques vitesses en baisse (4 compteurs sur 8) mais de l'ordre de quelques km/h,
- **l'aménagement a pour effet de rapprocher les voitures des cyclistes dans les dépassements** : 22 % avant à 46 % après (rd 113e4) et 17% avant à 31 % après (rd 112) de dépassements à moins de 1m avec quelques dépassements entre 0,50 cm et 0,70 cm que l'on ne trouvait pas avant. Ceci s'explique par la matérialisation de l'accotement qui peut faire penser à une bande cyclable, du coup certains automobilistes restent « calés » sur la voie centrale et ne se décalent pas à gauche pour dépasser,
- cet état de fait n'est pas exprimé par les cyclistes, ce que l'on ne connaît pas c'est la vitesse des automobilistes au moment du dépassement,
- globalement les automobilistes roulent au centre et on compris le fonctionnement,
- les cyclistes roulent tous sur l'accotement (l'effet granulométrie plus fine sur accotement est ressenti) mais attention à l'entretien...
- aménagement très favorable aussi aux piétons et joggeurs

# LE PRINCIPE DE LA CVCB



## Évaluation de 2 sections de CVCB dans l'Hérault

### Premières conclusions (2/2)

#### Sur l'aménagement

- la largeur de l'accotement (1m) semble être un minimum en-dessous duquel il ne faudrait pas aller dans les aménagements de futures CVCB.
- les balises J11 posées au niveau des écluses sont gênantes pour les engins agricoles dégradant rapide (autre solution à trouver).



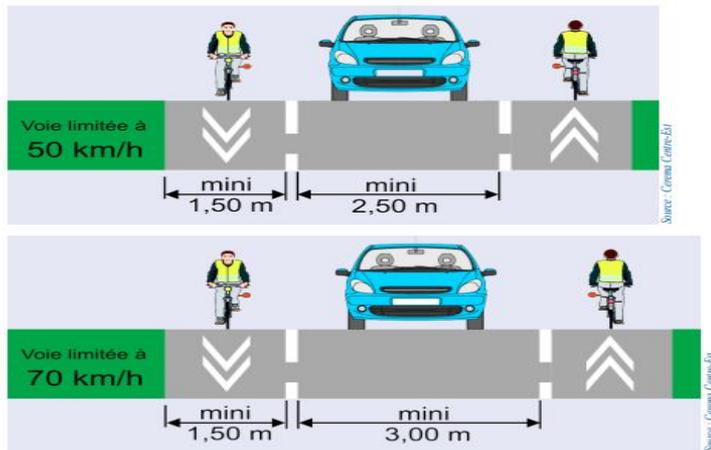
# PERSPECTIVES DE LA CVCB

## RAPPEL DES RECOMMANDATIONS du CEREMA

### Largeurs minimum recommandées

La largeur de la voie centrale est fonction de la vitesse limite, de la nature du trafic, de son volume, et de l'emprise disponible.

Dans tous les cas, une largeur de la rive de 1,50 m minimum hors marquage est recommandée, c'est l'espace dont le cycliste a besoin pour circuler normalement.



### Rappel de la CVCB

Il peut être utile de rappeler la CVCB à intervalles plus ou moins réguliers par un artifice d'aménagement afin d'encourager les automobilistes à ne pas emprunter la rive en marche normale.

En effet, trop de longues sections continues pourraient nuire au bon fonctionnement de la CVCB.

# Conclusion et perspectives de la CVCB



Utilisation d'une CVCB, après étude au cas par cas pour :

- Chaussée à faible trafic max 1000 à 3000 VL/jour pour V 85 <80 km/h-Doctrine CD34
- Largeurs des accotements 1,00m minimum (hors marquage)
- largeur de la voie centrale 2,50 m mini(vitesse max 50 km/h)
- Bonne visibilité
- Rectitude de la chaussée privilégiée

## Le Partage de la route

**\*La matérialisation d'une trajectoire pour vélo:  
La VELOTRACE**

# LE PRINCIPE DE LA VELOTRACE



- **Matérialisation d'une trajectoire pour vélo**
- Le plan vélo de l'Hérault 2019-2024 identifie environ 350 km de petites routes à faible trafic pour mailler son réseau cyclable de véloroutes et voies vertes. Ces 350 km de routes n'ont pas vocation à toutes être aménagées de pistes cyclables ou de voies vertes. Le conseil départemental souhaite **cependant améliorer le partage de la route** et la prise en compte des cyclistes sur ces axes.
- **L'objectif: Affirmer la place du cycliste sur la route**
- Le département souhaite utiliser sur ces itinéraires un marquage issu **du plan d'action pour les mobilités actives : la trajectoire matérialisée**. Ce marquage dont le domaine d'emploi est plutôt d'assurer des continuités cyclables entre deux aménagements, a été **expérimenté sur 3 sections choisies**.

# LE PRINCIPE DE LA VELOTRACE

- **Vélotrace = Marquage au sol spécifique**

**+ la pose de panneaux d'information**



# LE PRINCIPE DE LA VELOTRACE

- Le suivi de cette expérimentation a été réalisé par le CEREMA qui a procédé à une enquête et a des analyses de comportement.



*Jérôme Cassagnes  
Mathieu Maréchal  
Jean Fabre*

# OBJECTIF DE L'EXPERIMENTATION

**L'objectif est d'évaluer la pertinence de ce marquage dans ce cas de figure :  
route interurbaine à trafic modéré, sur des longueurs importantes.**

L'analyse visait à préciser les points suivants :



- + l'usage de ce marquage a-t-il une influence sur la sécurité des cyclistes ? Eux-mêmes y sont-ils sensibles ?
- + ce marquage influence-t-il le comportement des automobilistes, des cyclistes ? Le comprennent-ils ? Le voient-ils ?
- + les dépassements des cyclistes se font-ils dans de meilleures conditions (distance de sécurité) ?

# LA METHODE UTILISEE



## Observation avant mise en place du marquage

Comportement des automobilistes

Leur position sur la chaussée en l'absence de cycliste

Leur position en présence de cycliste (cyclistes seuls ou en groupe).

Comportement des cyclistes

Positionnement par rapport au bord e chaussée (seuls, en groupe)

Evaluations des distances de dépassement entre automobilistes et cyclistes .

Par observation de dépassements de cyclistes par un automobiliste grâce à des enregistrement vidéo le CEREMA a calculé la distance de dépassement entre les deux usagers.

# LA METHODE UTILISEE

## Observation après matérialisation des trajectoires

Comportement des automobilistes

Leur position sur la chaussée en l'absence de cycliste par rapport au marquage

Leur position en présence de cycliste (cyclistes seuls ou en groupe)

Comportement des cyclistes

Positionnement par rapport au marquage

Evaluations des distances de dépassement entre automobilistes et cyclistes

Par observation vidéo lors de dépassement de cyclistes par un automobiliste le CEREMA a calculé la distance de dépassement entre les deux usagers

Sur les 3 sites suivants :



# SITES DE L'EXPERIMENTATION

- Sites des évaluations



# SITES DE L'EXPERIMENTATION

## Contexte de l'évaluation

Secteur Haute Garrigues et Camargue/Pic Saint Loup

RD 113-Cazevieille, route plutôt à caractère touristique, de desserte peu ou pas de transit,

Largeur de Chaussée 5,00m à 5,50 m,

Trafic faible 600 V/J,

Vitesse moyenne 70 km/h.



# SITES DE L'EXPERIMENTATION

## Contexte de l'évaluation

Secteur Cœur d'Hérault Cités Maritimes/Gignac

RD 619- Gignac, route parallèle à l'autoroute, trafic de desserte,  
ligne de bus régulière

Largeur de Chaussée 6,00m m +accotements de 0,80 m à 1,00m,

Trafic 8000 V/J, 6% de PL,

Vitesse Moyenne 90 km/h.



# SITES DE L'EXPERIMENTATION

## Contexte de l'évaluation

Secteur Piémont Biterrois/Saint Chinian

RD 177- Saint Chinian, route de desserte

Largeur de Chaussée 5,00m à 5,50 m

Trafic faible 450 V/J, 4,5% de PL

Vitesse moyenne 65 km/h.



# LE PRINCIPE DE LA VELOTRACE

**Vélotrace=Marquage au sol spécifique + la pose de panneaux d'information**

Dispositif mis en place:



Les trajectoires matérialisées sont disposées de chaque côté (bord droit) de la route Leur dimensions est conforme à celles données dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière. L'espace entre la marquage de rive (ou le bord droit de la chaussée en l'absence de marquage de rive) est de 20 cm.

**Cette distance pouvant varier de +/- 5 cm. L'espacement entre chaque module (figurine + double chevron) est de 52 m.** Le marquage est disposé en quinconce par rapport au bord opposé, si on considère les deux bords de chaussée on trouve **donc un marquage tous les 26 m.**

**Illustrations Marquage au sol (issu du PAMA)**



# MISE EN ŒUVRE DU DISPOSITIF

2020- 2021



Début de l'expérimentation

# MISE EN ŒUVRE DU DISPOSITIF

## Début de l'expérimentation



- Analyse des vitesses avant/après
- Mesure des distances de dépassement
- Début de l'enquête destinée aux cyclistes /Envoi du questionnaire

# SYNTHESE DES RESULTATS DE L'EXPERIMENTATION

## Mesure des vitesses avant/après



\*D113: entre l'année 2018 et l'année 2020 on ne constate aucune variation des V85, V50 et V15. En 2020 forte baisse du nombre d'excès de vitesse ( 10572 à 2150 ) •

\*D619: entre l'année 2019 et l'année 2020 on constate une augmentation des V85 ( de 102 à 104 ), V50 ( de 84 à 86) et V15 ( de 72 à 73 ). En 2020 forte baisse du nombre d'excès de Vitesse ( 44190 à 21385 ).

\*D177 St Chinian: entre l'année 2019 et 6 mois de l'année 2021 on ne constate aucune variation des V85, V50 et V15. En 2021 aucune baisse du nombre d'excès de vitesse.

# SYNTHESE DES RESULTATS DE L'EXPERIMENTATION

## Mesure des vitesses avant/après



**En résumé,**

la présence des trajectoires matérialisées ne fait pas apparaitre un changement de comportement chez l'automobiliste. La baisse du nombre d'excès de vitesse en 2020 est peut être un effet liée à la crise sanitaire.

# SYNTHESE DES RESULTATS DE L'EXPERIMENTATION

## DISTANCES DE DÉPASSEMENT AVANT / APRÈS : METHODE



Des mesures de distance de dépassement avant/après ont été réalisées sur les trois sections.

### Nombre de mesures

- Cazeville - avant : 70 / après : 73
- Gignac - avant : 150 / après : 120
- St-Chinian - avant : 137 / après 97

### La méthode utilisée

Deux vélos (Cerema) se suivent sur l'itinéraire. A chaque dépassement une vidéo est déclenchée par le vélo suiveur. La distance de dépassement est ensuite mesurée sur une capture vidéo au moment où la voiture est au niveau du vélo.

### Positionnement des vélos

Avant : les vélos circulent normalement sur le bord droite de la chaussée à environ 50 à 60 cm du bord droite ou du marquage de rive. Après : les vélo se positionnent dans l'axe du marquage.

Exploitation : Les mesures ont été regroupées dans 3 classes de mesure : < 1,50 m entre 1,50 m et 2 m et > 2m

# SYNTHESE DES RESULTATS DE L'EXPERIMENTATION

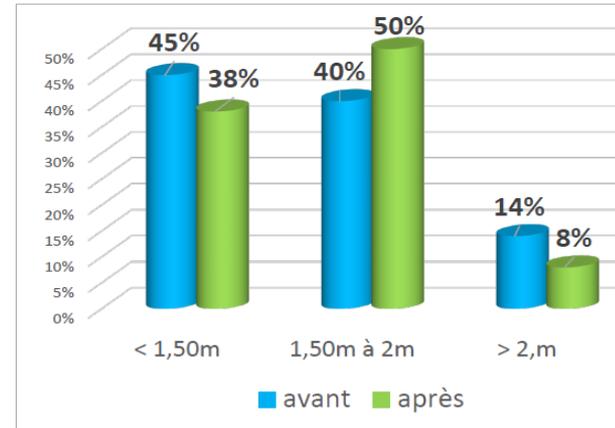


## DISTANCES DE DÉPASSEMENT AVANT / APRÈS

RD 113

### 1/ Cazevieille

On observe ici une légère diminution (7%) dans la première classe de mesure. En revanche il semblerait aussi que moins de voiture s'écarte à plus de 2 m du vélo. On a donc un phénomène de regroupement vers la classe (1,50 m / 2m)



# SYNTHESE DES RESULTATS DE 'EXPERIMENTATION



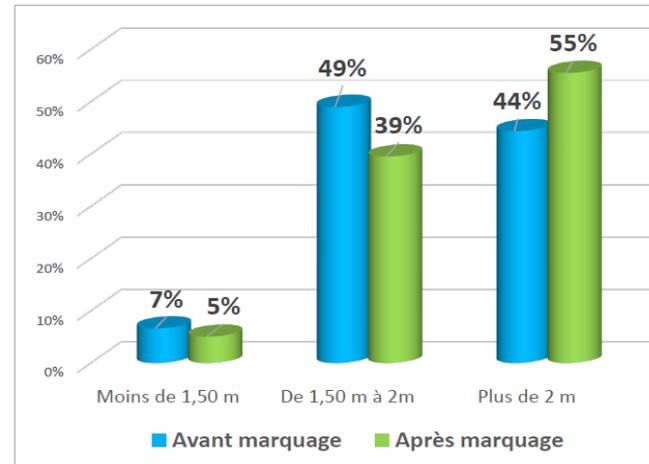
## DISTANCES DE DÉPASSEMENT AVANT / APRÈS

RD 619

### 2/ Gignac

Sur cette section où la route est plus large on constate un très faible taux dans la classe < 1,50 m avant marquage comme après.

Environ 10 % des véhicules sont passés de la classe 2 (entre 1,50 m et 2 m) à la classe 3 (> 2m)



# SYNTHESE DES RESULTATS DE 'EXPERIMENTATION



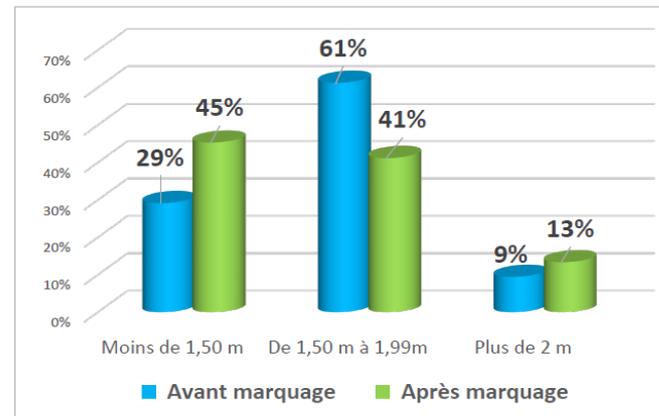
## DISTANCES DE DÉPASSEMENT AVANT / APRÈS

3/ St-Chinian

RD 177

On observe ici une augmentation de 16% du taux de véhicules qui dépassent à moins de 1,50 m.

Il faut cependant relativiser ces observations, si on compare à Cazevieille (largeur de route identique) on était avant aménagement sur un taux dans la classe 1 (< 1,50 m) beaucoup plus bas (45% sur Cazevieille) .



# SYNTHESE DES RESULTATS DE 'EXPERIMENTATION



## RESULTATS ANALYSE DES DISTANCES DE DEPASSEMENT AVANT/APRES

### L'effet est très peu perceptible sur les distances de dépassement

L'analyse des distances de dépassement avant / après ne permet pas d'attribuer au marquage une modification tangible des comportements des automobilistes lors de leur manœuvre de dépassement.

Dans deux cas de figures on observe une légère diminution du nombre de voitures dépassant à moins de 1,50 m et dans le troisième cas plutôt une augmentation.

Dans les trois cas observés, le comportement des automobilistes avant aménagement n'était pas spécifiquement dangereux, notamment sur la RD 619 (Gignac) où les automobilistes dépassent en règle générale au delà des 1,50 m réglementaires.

# SYNTHESE DES RESULTATS DE L'ENQUÊTE



## Enquête des usagers (Cyclistes).

Une enquête auprès des cyclistes a été réalisée sur les 3 sites après la mise en place des trajectoires matérialisées, du 15 février au 15 mars 2021.

Le questionnaire suivant a été adressé aux associations et aux clubs vélo du département.

**Nous avons obtenu 150 réponses.**

# LE QUESTIONNAIRE



## Le questionnaire (questionnaire cyclistes)

Evaluation d'un marquage de trajectoire pour cyclistes

### ENQUETE CYCLISTE

Vous circulez :  entre St Jean de Cucule et Cazevieille  entre St Paul et Gignac  entre St Chinian et Cruzy

Q1 - Avec quelle fréquence faites-vous des déplacements à vélo ?

1  tous les jours    2  2 à 3 fois / semaine    3  2 à 3 fois / mois    4  exceptionnellement

Q2 – Empruntez-vous régulièrement cette route ?

1  très régulièrement    2  régulièrement    3  occasionnellement    4  exceptionnellement

Q3 - Quelle distance faites-vous aujourd'hui ?

1  < 10 km    2  10 à 25 km    3  25 à 50 km    4  > 50

Q4 - A quelle « famille cycliste » pensez-vous appartenir (aujourd'hui) ?

1  Sportif    2  Balade, famille    3  Utilitaire – « déplacement du quotidien »    4  Itinérant

Q5 - Vous sentez vous en sécurité sur cet itinéraire ?

1  tout à fait en sécurité    2  plutôt en sécurité    3  peu en sécurité    4  pas du tout en sécurité

- Dites pourquoi

# LE QUESTIONNAIRE



## Le questionnaire (questionnaire cyclistes):

Q6 - Avez-vous remarqué une signalisation particulière sur cette route ?

1  oui 2  non

.....  
.....

Q7 - Selon vous, quel est le message envoyé par cette signalisation ?

.....  
.....  
.....

Q8 - Pensez-vous que ce marquage apporte plus de sécurité aux cyclistes ?

1  oui, tout à fait 2  oui, plutôt 3  non, pas vraiment 4  non, pas du tout 5  je ne sais pas

.....

Q9 - Selon vous que faudrait-il faire sur cette section d'itinéraire pour les cyclistes ?

.....  
.....  
.....

H:  F:

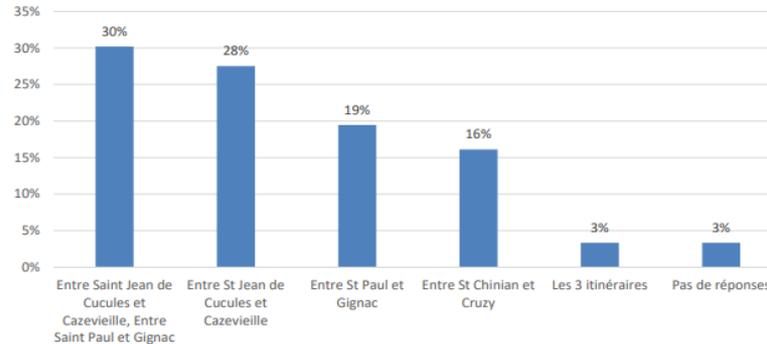
Age:  <25  25-34  35-44  45-54  55-64  >65

# SYNTHESE DES RESULTATS DU QUESTIONNAIRE



ENQUETE D'USAGERS (CYCLISTES) Analyse des 150 réponses

## Itinéraires fréquentés



# SYNTHESE DES RESULTATS DE L'ENQUÊTE



## Analyse

Une petite moitié des usagers (48%) pense que ce dispositif peut apporter une amélioration à la circulation des cyclistes, mais un tiers pense que cela n'apporte pas d'amélioration.

Les cyclistes se sentent plutôt en sécurité (61%) avec un sentiment de sécurité plus fort sur le secteur de Cazevieille (75%), certainement lié aux caractéristiques de la route (vitesse modérée, tourisme...).

Le panel est très marqué, il s'agit dans la grande majorité de cycloportifs (93%) les autres populations (famille, tourisme, déplacement du quotidien) ne sont pratiquement pas représentées.

De même, s'agissant de cycloportifs, le panel est essentiellement composé d'hommes (93%) dans les classes d'âge 35-64 ans (69%)

# L'ENQUÊTE

## Enquête des automobilistes

L' enquête auprès des automobilistes n'a pas été réalisée en raison notamment de la crise sanitaire.



# AVIS SUR LA SIGNALISATION MISE EN PLACE



## Signalisation verticale

La signalisation verticale implantée le long de l'itinéraire a pour but d'expliquer le principe, sur la base d'un panneau d'information qui n'a pas de valeur réglementaire.

Sur les chaussées larges avec un marquage axial, 1 panneau est implanté en début de section aménagée avec rappels le long de l'itinéraire à chaque intersection. Si la section ne possède pas d'intersection, 1 panneau de rappel est implanté sur l'itinéraire avec uniquement la mention (partageons la route).



La dimension des panneaux est de 1300 x 900. Une version spécifique a été développée pour les chaussées moins larges sans marquage axial. La dimension des panneaux est de 800 x 600. (Cerema)

# AVIS SUR LA SIGNALISATION MISE EN PLACE

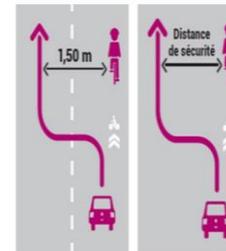


## Signalisation verticale

A l'usage, ces panneaux ne donnent pas un résultat optimal, selon les emplacements, un automobiliste n'a pas le temps de lire toutes les mentions qui y sont inscrites.

Proposition du Cerema

Utiliser pour chaque entrée un panneau grande taille sans y adjoindre les mentions précisant la marche à suivre pour chacun des usagers. Le schéma est suffisamment explicite pour une bonne compréhension de tous. Cerema



Proposition de panneau en rappel

# PERSPECTIVES

Sans effet démontré sur la sécurité, ce dispositif semble avant tout être un bon moyen de communication pour un meilleur partage de la route entre cyclistes et automobilistes.



L'analyse des distances de dépassement avant / après ne permet pas d'attribuer au marquage une modification tangible des comportements des automobilistes lors de leur manœuvre *de dépassement*.

Ce dispositif affirme la place du cycliste sur la route, mais les cyclistes ne sont pas unanimes sur les conditions de sécurité et sur l'efficacité du dispositif.

L'enquête auprès des cyclistes montre qu'environ 60% d'entre eux disent se sentir en sécurité sur les itinéraires (75% sur la RD 619 à Gignac). Sur la question de l'efficacité du dispositif ils sont une petite moitié (48%) à penser que le dispositif peut améliorer leur sécurité.

Le marquage de trajectoire n'étant pas considéré comme un aménagement cyclable, le fait d'avoir ces itinéraires marqués ainsi, **ne dispense pas le maître d'ouvrage d'une étude d'évaluation** du besoin, telle que décrite dans l'article L228-3 dès lors que la voie fera l'objet d'un réaménagement. Source: **CEREMA**

# CONCLUSION



## Utilisation de ce dispositif pour l'avenir:

- Utilisation limitée à l'horizon 2024 pour le traitement des discontinuités
- Au cas par cas pour les autres demandes (sections cyclables d'intérêt local)
- Coordination des programmes des couches de roulement

# CONCLUSION



Concernant la technique :

Les figurines réalisées en peinture ont rencontré des problèmes de durabilité :

- \* Choix de privilégier les figurines thermocollées,
- \* La signalisation verticale pourrait être allégée (avec des logiques de séquences)
- \* Panneaux C50 en rappel, couplés avec les panneaux violets

**MERCI DE VOTRE ATTENTION**

**Discussion...**