

La boîte à outils des aménagements cyclables



Les aménagements cyclables

La mixité

- Zone 30
- Zone de rencontre
- Aire piétonne
- (Couloir bus, double sens cyclable)

La séparation des usagers

- Bande cyclable
- Piste cyclable contiguë

Les sites propres

- Piste cyclable éloignée
- Voie verte

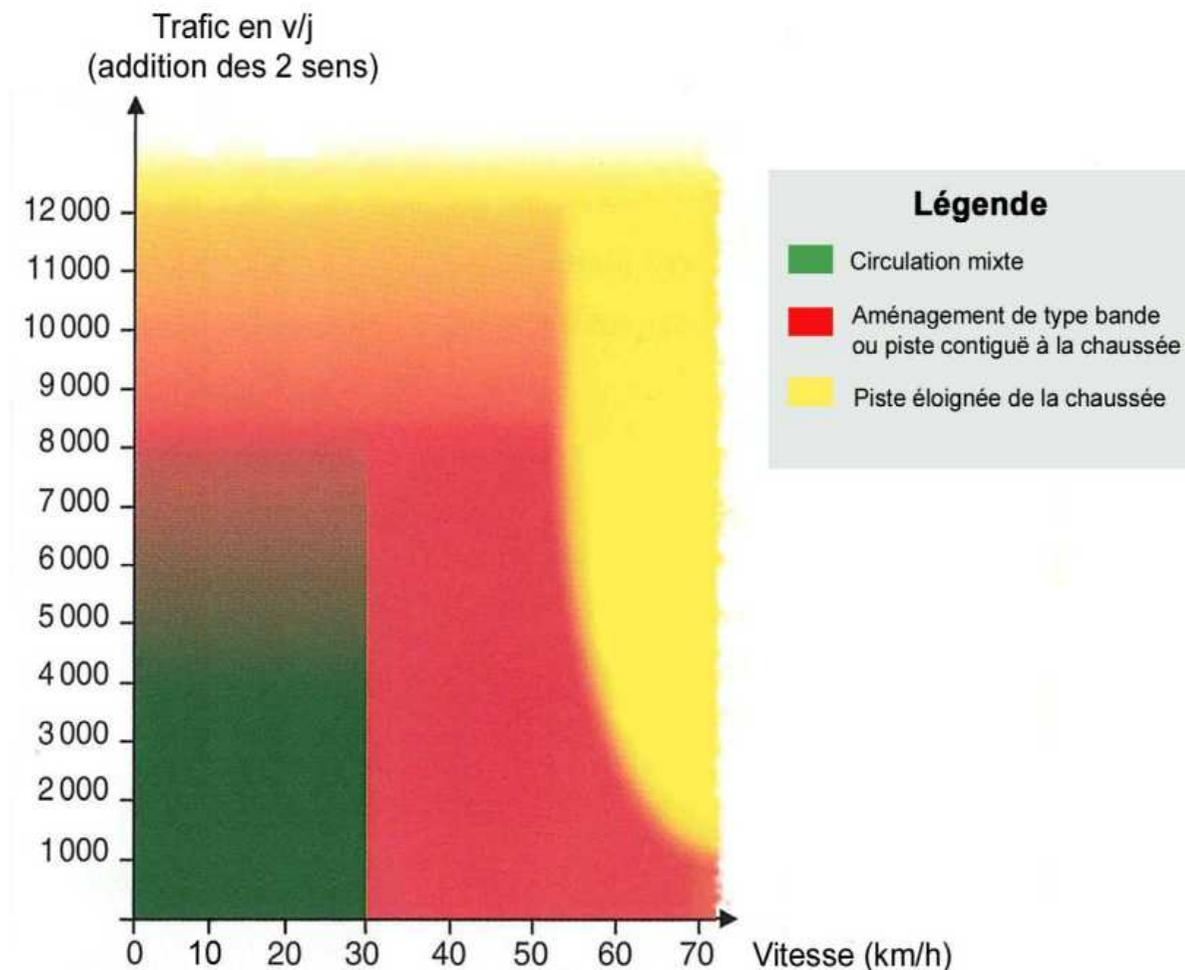


Schéma d'aide à la décision

La boîte à outils

Partage de la voirie



La boîte à outils

Partage de la voirie



Les doubles-sens cyclables



Les bandes cyclables



Les bandes cyclables

- Largeurs préconisées :
 - ➔ **1,5 m** hors marquage (T3-5U)
 - ➔ 1m minimum très ponctuellement
 - ➔ 2 m maxi (attention stationnement sauvage)
- Surlargeur préconisée de 0,5m si stationnement latéral
- Nécessité de maîtriser le stationnement
- Arrêté de police obligatoire



Figurine encadrée



C113



B22a



Les pistes cyclables



Les pistes cyclables

- Convient pour de longues sections et peu d'accès riverains
- Séparateur infranchissable
- Largeur :
 - ▶ 2 m à 2,5 m (unidirectionnelles)
 - ▶ 2,5 m à 3 m (bidirectionnelles)
- Transformer piste en bande à l'approche des carrefours
- Arrêté de police



Figurine encadrée



C113



B22a

Les pistes cyclables

Au niveau du trottoir

- Largeur préconisée 1,5m (1sens),
- Dégager un cheminement piéton 1,40 m hors obstacles,
- Séparation obligatoire (marquage éventuel : ligne continue 3u soit 9 cm)
- Cheminement piéton côté habitation,
- Possibilité revêtements différents,
- Arrêté de police,
- Panneaux : C113 recommandé.



C113



Figurine encadrée



La boîte à outils



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 voies vertes

- Site propre partagé vélos / piétons
 - ➔ Voies ferrées déclassées
 - ➔ Chemins forestiers
 - ➔ Traversées de parcs
 - ➔ Chemins de halage
 - ➔ Etc...
- Accessible aux PMR -
- Largeur variable entre 3 m et 5m
- Éviter pentes supérieures à 3%
- Cavaliers autorisés si panonceau M4y



Panneaux C115 et C116



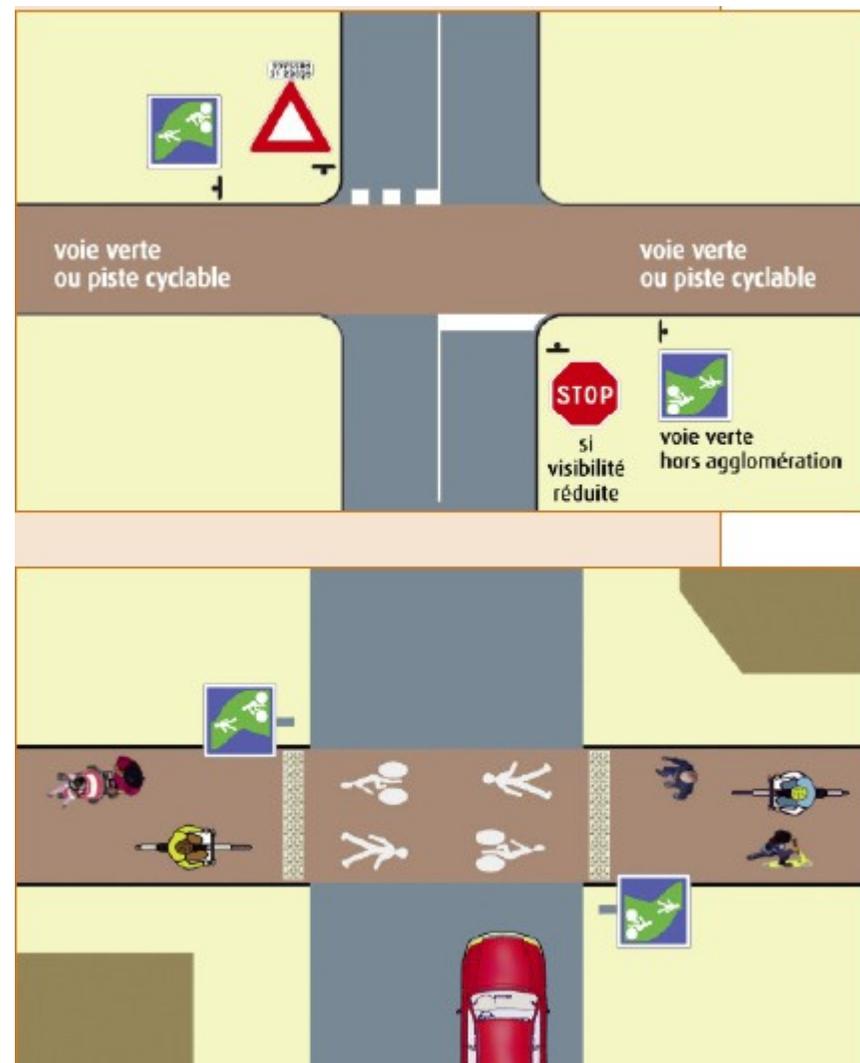
C115 + M4y



Les intersections entre voies vertes ou pistes cyclables et réseau routier

- Toujours étudier la possibilité dans un premier temps de **donner la priorité à l'aménagement cyclable**
- Utilisation du panneau « stop » pour la piste **dans de rares cas** (si nécessaire),
- Critères pour attribuer la priorité d'une infrastructure par rapport à une autre :
 - ➔ Visibilité et vitesse
 - ➔ Importance et nature du trafic

Fiche vélo Cerema
"veloroutes et intersections: quel régime de priorité ?"
en cours de relecture (sortie septembre 2019)



Les dispositifs anti-accès motorisé



Vélo

Les dispositifs anti-accès motorisé

Comment contrôler l'accès aux aménagements cyclables

Cette fiche méthodologique n'a pas de valeur réglementaire.

Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures.

Depuis longtemps les maîtres d'ouvrage des itinéraires cyclables, encouragés parfois par une partie des usagers, ont cherché à éviter l'intrusion des véhicules motorisés sur les voies vertes ou les pistes cyclables.

Pour répondre à ce besoin, certains professionnels ont mis sur le marché des gammes variées de dispositifs anti-accès motorisé.

À l'usage, certains des dispositifs mis en place peuvent s'avérer contraignants, voire dangereux pour les cyclistes.

Les nombreux retours d'usagers des voies vertes ont alerté les gestionnaires sur ces dangers et ces contraintes en regard avec la réalité des dérives qu'ils sont censés éviter.

En conséquence, certains maîtres d'ouvrage ont renoncé à les installer, voire les ont déposés. Les dispositifs anti-accès motorisé peuvent toutefois être nécessaires.

Cette fiche a pour objectif d'établir une doctrine permettant de mieux définir le rôle d'un dispositif anti-accès motorisé, d'harmoniser les pratiques sur le territoire.

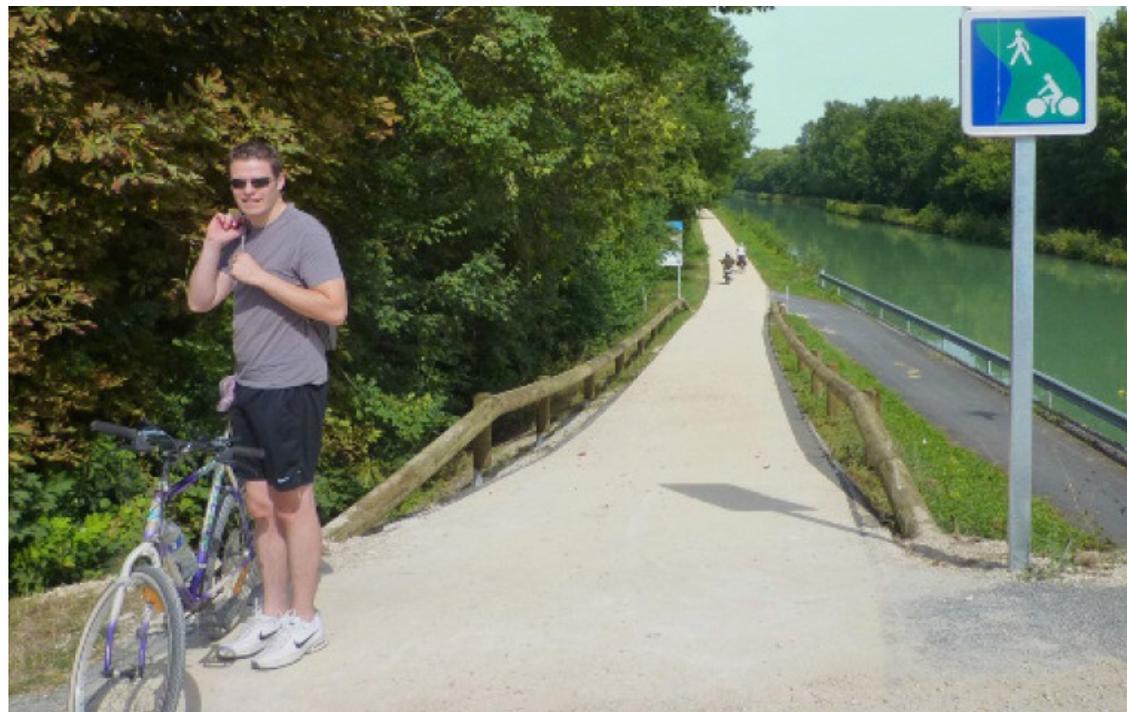


Chicanes en bois



Fiche n° 36 - Août 2016

Extrait : Il est préconisé de mettre en service la voie verte ou la piste cyclable sans matériel empêchant physiquement l'accès motorisé...



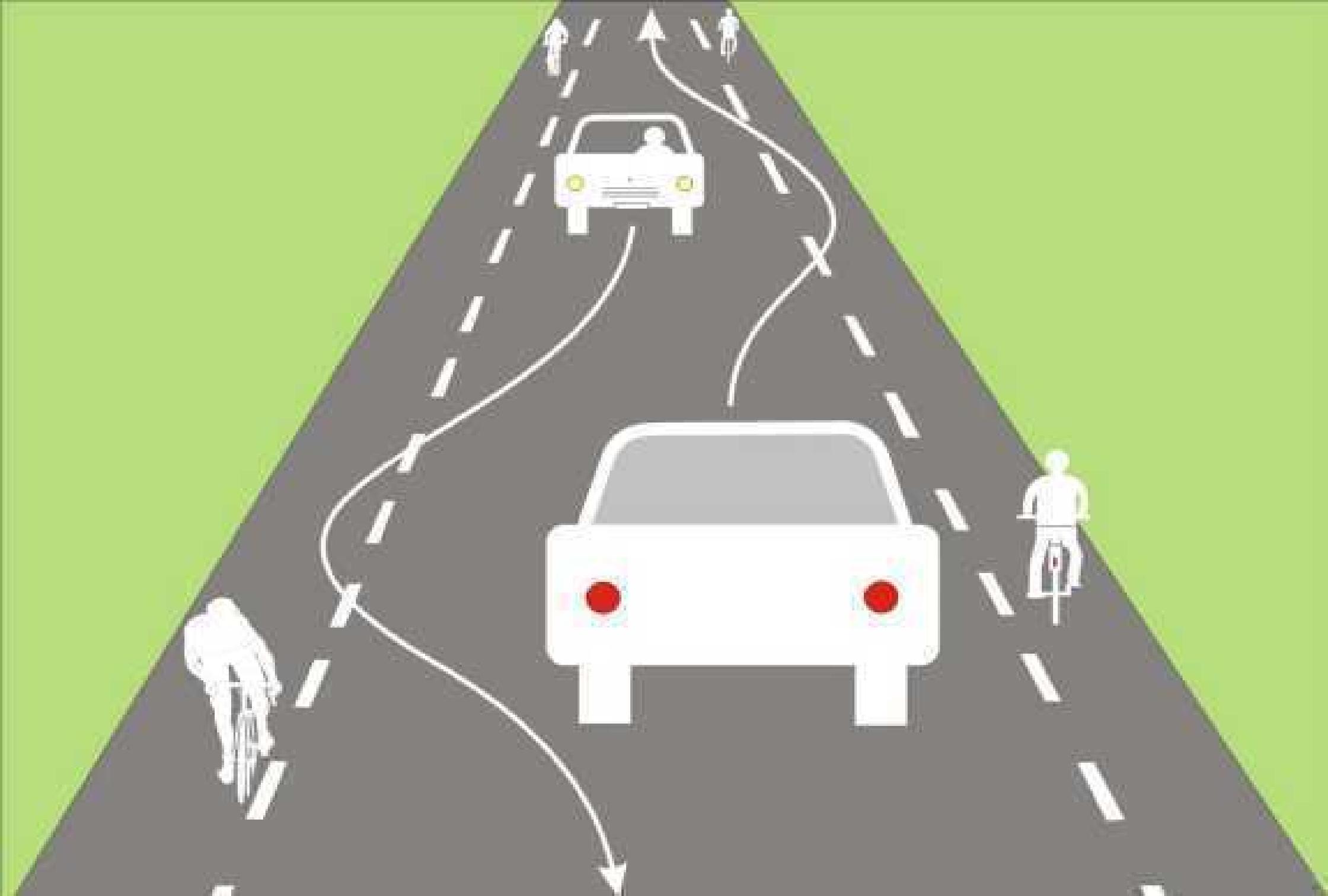
Les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB)











Les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB)

Les rapports d'évaluation sont téléchargeables ci dessous.

RESSOURCES

CVCB_Nantes
DOCUMENT PDF

CVCB_roche_de_Glun
DOCUMENT PDF

CVCB_Villequier
DOCUMENT PDF

Cerema_Centre_Est_CVCB_Isère.pdf
DOCUMENT PDF

Cerema_Nord_Picardie_CVCB_St_Omer.pdf
DOCUMENT PDF

Cerema_Med_CVCB_Herault.pdf
DOCUMENT PDF



Le Cerema a évalué trois chaussées à voie centrale banalisée afin de mesurer les impacts de cet aménagement sur la sécurité et le confort des usagers. Retrouvez ci-dessous les rapports en téléchargement gratuit.

Les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB)



Vélo

Chaussée à voie centrale banalisée Éléments de recommandation

Cette fiche méthodologique n'a pas de valeur réglementaire. Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures.

L'adaptation de l'espace public aux cyclistes passe par la mobilisation d'une large palette d'outils mise à disposition des aménageurs : accotements revêtus, bandes et pistes cyclables, voies vertes, zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes.

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

Cette fiche a pour objectif d'explorer le domaine d'emploi de la CVCB, en tirant parti des premiers aménagements réalisés en France et de l'expérience des pays voisins.

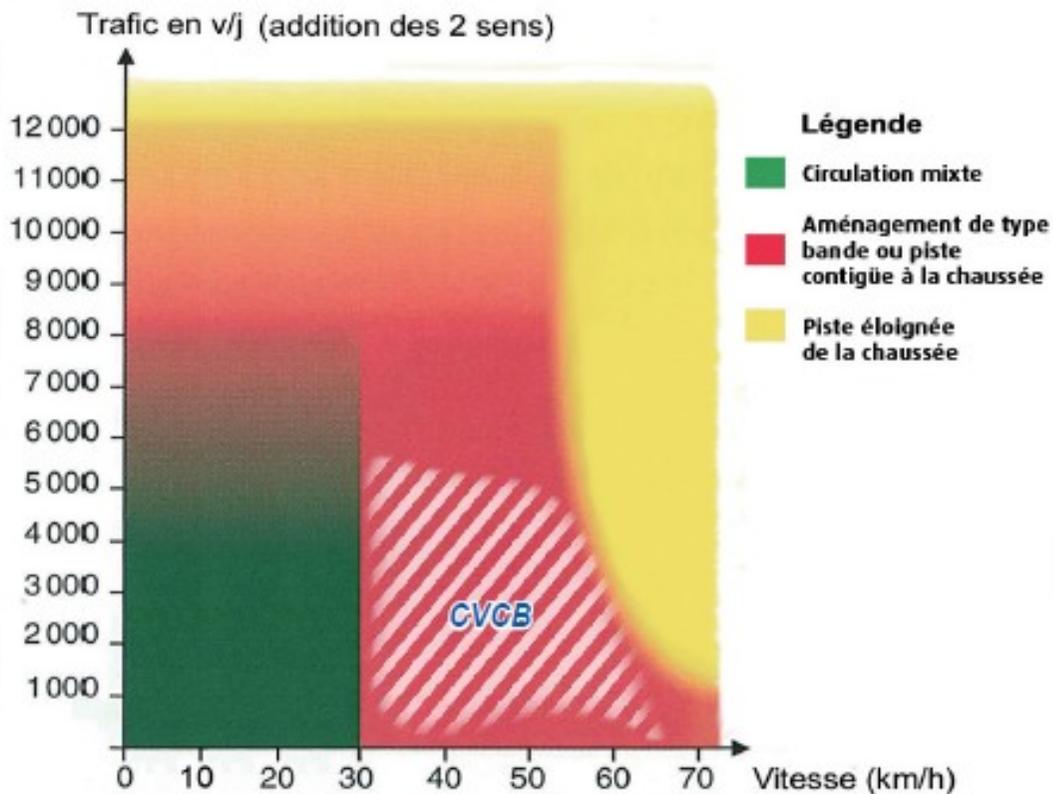


Fiche n° 37 - Mai 2017

Collection | Références



Schéma indiquant le domaine d'emploi possible de la CVCB



Les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB)



Vélo

Chaussée à voie centrale banalisée Éléments de recommandation

Cette fiche méthodologique n'a pas de valeur réglementaire.
Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures.

L'adaptation de l'espace public aux cyclistes passe par la mobilisation d'une large palette d'outils mise à disposition des aménageurs : accotements revêtus, bandes et pistes cyclables, voies vertes, zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes.

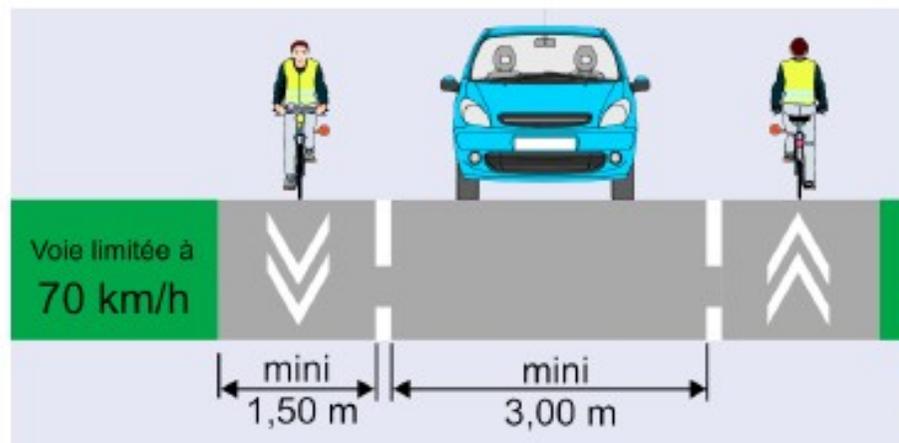
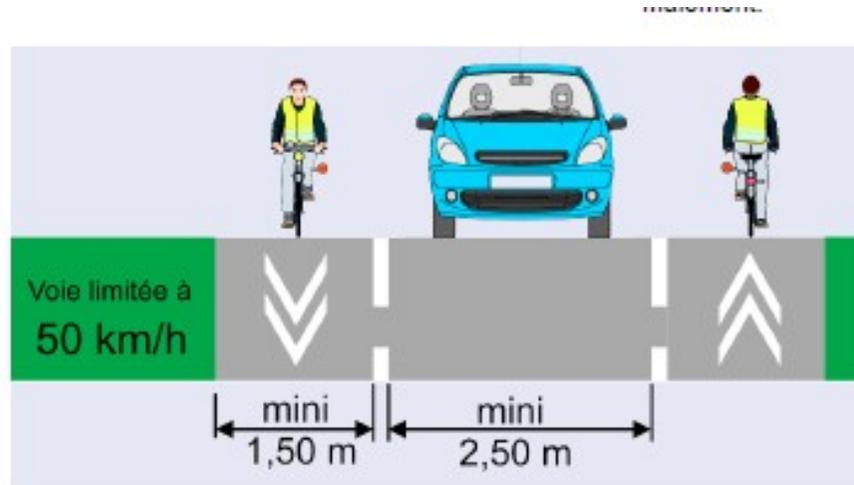
La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

Cette fiche a pour objectif d'explorer le domaine d'emploi de la CVCB, en tirant parti des premiers aménagements réalisés en France et de l'expérience des pays voisins.

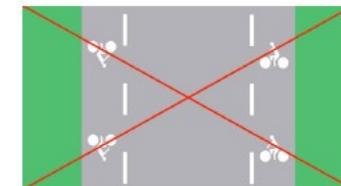


Fiche n° 37 - Mai 2017

Collection | Références



Marquage de rive
T2 3u



Les accotement revêtus



Quelques rappels du plan d'action pour les mobilités actives (juillet 2015)



Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

L'extension du domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste au feu

Prélude à une modification de l'arrêté de 1967 et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière
Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

L'objet des présentes notes est, à partir des textes existants, d'expliquer leur contenu et leur raison d'être, puis de donner les premières indications de mise en œuvre possible. Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voies et des associations d'usagers.

Plan d'actions pour les mobilités actives

Art R. 415-13 du Code de la route
« Aux **intersections**, l'autorité investie du pouvoir de police peut décider de (...) mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante »



En supprimant les termes « aux intersections », cet article élargit le domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste aux passages piétons gérés par feu en section courante, aux alternats par feu et aux feux de gestion des formes d'entrées des aires piétonnes.
La mise en place d'un cédez-le-passage cycliste au feu en section courante obtiendra une assise réglementaire dès modification de l'arrêté de 1967⁽¹⁾ et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière⁽²⁾ (ISR).

Depuis 2012, plus de 5 000 feux en intersection ont été équipés d'un tel dispositif dans des agglomérations de toutes tailles, sans que cela se soit traduit par une accélération particulière. Quelques collectivités ont testé avec succès l'utilisation du cédez-le-passage cycliste en section courante pour gérer des traversées piétonnes, aboutissant à cette demande d'évolution réglementaire.



Fiche n° 05 - Septembre 2015

Collection | Références

Succès aux élections du Certu



La signalisation en sortie de l'aire piétonne

Instruction interministérielle sur la signalisation routière
Article 63-3 - Aire piétonne
« [...] La signalisation de sortie d'aire piétonne est assurée par un panneau B55 de sortie d'aire piétonne ou un panneau B50 d'entrée de zone 30 ou un panneau B52 d'entrée de zone de rencontre. Ces deux derniers panneaux peuvent être complétés par un marquage au sol.
Cette signalisation est implantée exclusivement en position. Le panneau B55 ne doit pas être complété par un panneau.
Le marquage est réalisé conformément à l'article 118-7. »



Cette vitesse générale, que le maire peut fixer⁽¹⁾, n'est plus forcément 50 km/h.

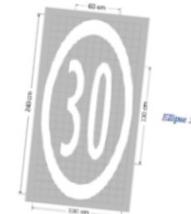
Pour gagner en lisibilité, lorsque l'aire piétonne est à l'intérieur d'une agglomération ayant pour limitation générale de vitesse 30 km/h signalisée par un EB10 et un panneau B30, le marquage de rappel et d'identification de zone 30 (30 en ellipse) peut être utilisé pour lever l'ambiguïté.

En effet, si rien ne rappelle la vitesse, il est probable que les quelques conducteurs autorisés à entrer dans l'aire piétonne l'interpréteront comme un retour au 50 km/h.

Le panneau B55 peut être complété par le marquage au sol d'entrée d'aire piétonne toujours positionné dans le sens entrant.
Il signifie que, une fois passé ce panneau, le régime général de limitation de vitesse propre à l'agglomération s'applique de nouveau.



Signalisation d'entrée et sortie d'aire piétonne complétée par du marquage dans une agglomération où la vitesse est limitée à 30 km/h



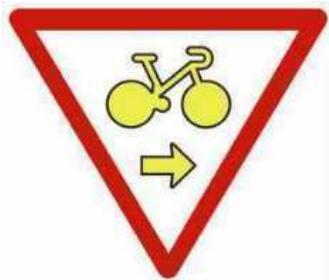
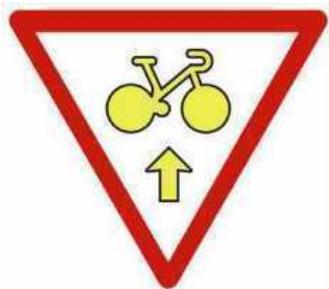
⁽¹⁾ Article L.2213-1-1 du Code général des collectivités territoriales : « Sans préjudice de l'article L.2213-1, le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouverte à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le Code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routière, de mobilité ou de protection de l'environnement » (cf. fiche Pama 11)

Cerema - Plan d'actions pour les mobilités actives
sept 2017

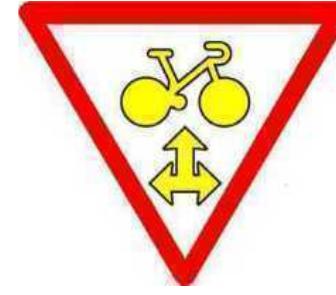
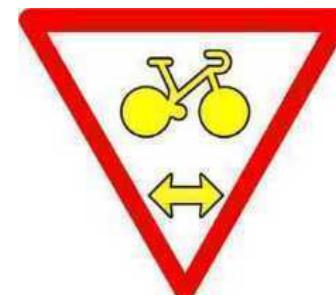
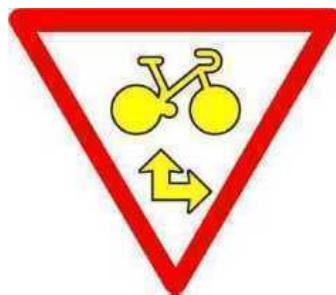
Fiche n° 18 - LES NOUVEAUX MARQUAGES POSSIBLES DES ENTRÉES D'AIRES PIÉTONNES
Modification de l'arrêté relatif à la signalisation des routes et autoroutes et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière - février du 23 septembre 2016

Le cédez-le-passage cycliste au feu

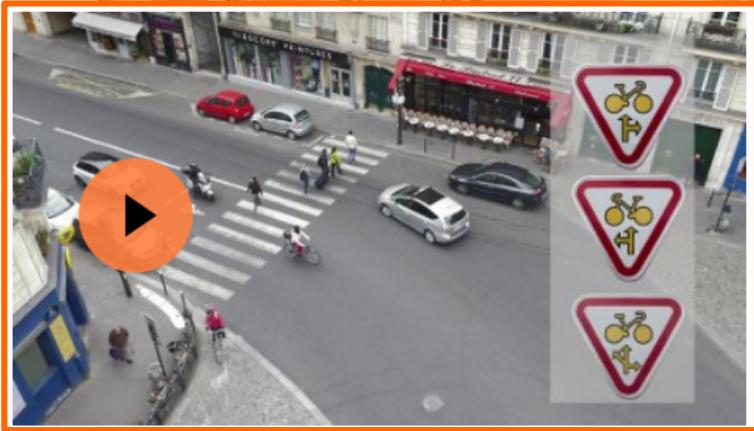
Code de la rue - 11/2010



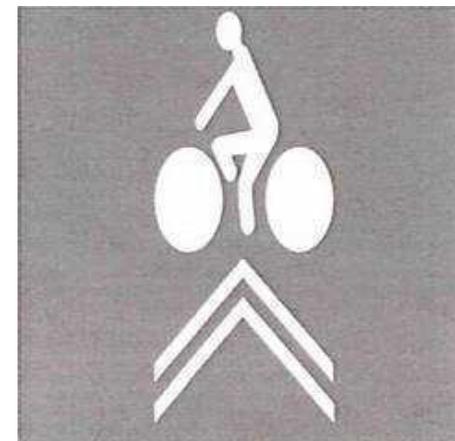
évolution PAMA – 07/2015



Le cédez-le-passage cycliste au feu



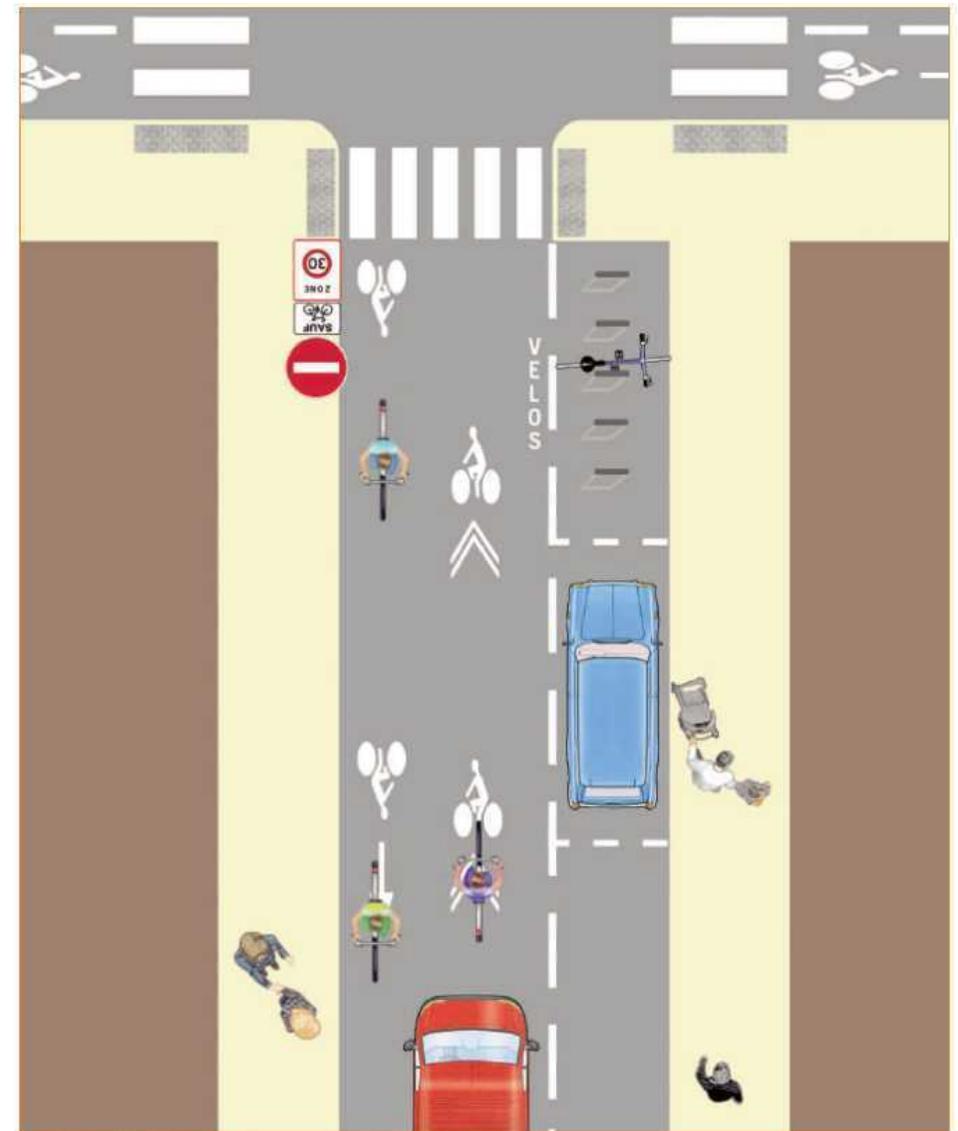
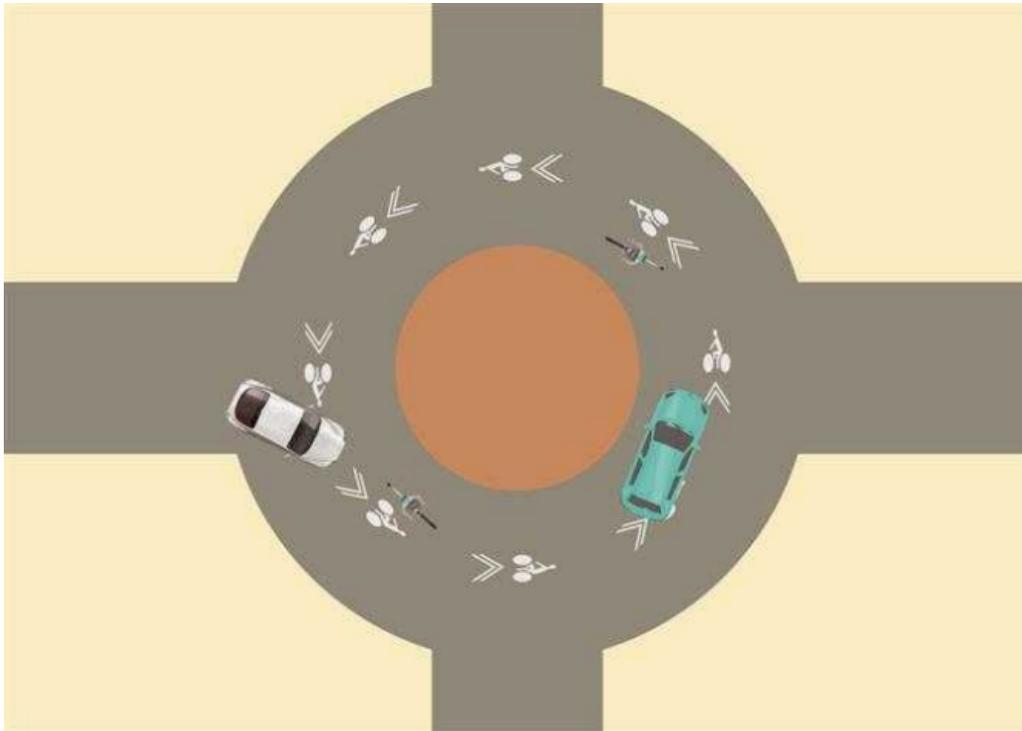
Les marquages relatifs aux cyclistes



Les trajectoires matérialisées



Les trajectoires matérialisées



Matérialisation de la trajectoire des cyclistes en section courante (exemple)

Plan vélo et mobilités actives



Création d'un fond national « mobilités actives » d'un montant de 350 M€

- Cible les discontinuités cyclables
- 2019 : 50 M€ (1^{er} levé : mai / 2ème ; dates limites dépôt des dossiers 30 juin)

Les fiches « vélo » du Cerema



Vélo

Aménagements | Retours d'expériences

- 23 - Double-sens cyclable en rues « étroites » (2011)
- 29 - Démarche de mise à double-sens cyclable (2013)
- 33 - Développer la marche et le vélo : l'expérience de quatre liaisons intercommunales (2014)
- 34 - Le double-sens cyclable dans les rues limitées à 50 km/h L'expérience de quatre agglomérations françaises (2015)
- 38 - Un réseau vélo transfrontalier (2018)



Recueil de fiches - Août 2018

Collection | Expériences et pratiques



Vélo

Aménagements | Recommandations



- 01 - Les schémas cyclables (2009)
- 02 - Les bandes cyclables (2015)
- 04 - La voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton (2013)
- 05 - Cédez-le-passage cycliste au feu rouge (2012)
- 07 - Les pistes cyclables (2013)
- 09 - Vélos et transports publics (2010)
- 10 - Vélos et giratoires (2014)
- 11 - Les sas à vélo (2012)
- 26 - Piétons et cyclistes : quelle cohabitation dans l'espace public ? (2012)
- 27 - Faciliter la circulation des cyclistes (2013)
- 28 - Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes (2013)
- 31 - Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau (2013)
- 35 - Réseau cyclable à haut niveau de service : Objectifs et principes d'aménagement (2016)
- 36 - Les dispositifs anti-accès motorisé - Comment contrôler l'accès aux aménagements cyclables (2016)
- 37 - Chaussée à voie centrale banalisée (2017)



Recueil de fiches - Août 2018

Collection | L'essentiel

Merci de votre attention !

jerome.cassagnes@cerema.fr