



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AMÉNAGER POUR LE VÉLO

QUELQUES ÉCUEILS À ÉVITER



PRIORITÉ AUX INTERSECTIONS



PRIORITÉ AUX INTERSECTIONS



R415-9 du code de la route

Chemins de terre et chemins privés jamais prioritaires

Priorité crédible :

- trafic
- visibilité
- etc

SIGNALISATION ET ACCÈS



SIGNALISATION ET ACCÈS



Stop très rarement pertinent pour les aménagements cyclables

Marquage non conforme et induisant en erreur

Dispositifs anti accès motorisés ?

 **Cerema**

Vélo

Les dispositifs anti-accès motorisés
Comment contrôler l'accès aux aménagements cyclables

Depuis longtemps les motifs d'usage des aménagements cyclables, encouragés par une partie des usagers, ont conduit à créer l'usage des véhicules motorisés sur les voies vélos ou les pistes cyclables.

Pour répondre à ce besoin, certains aménagements ont été créés sur le territoire des communes de dispositifs anti-accès motorisés.

À l'usage, certains des dispositifs ont en outre pu être étudiés collectivement, afin d'apporter des solutions pour les usagers.

Les nombreux motifs d'usage des voies vélos ont conduit les gestionnaires à des choix et des contraintes en regard de la mise en œuvre de tels dispositifs.

En conséquence, certains motifs d'usage ont conduit à ne pas les utiliser, voire les éviter.

Les dispositifs anti-accès motorisés peuvent toutefois être utilisés.

Cette fiche a pour objectif de fournir une doctrine permettant de mieux définir le statut des dispositifs anti-accès motorisés, d'apporter les précisions pour les usagers.



Document de référence

Fiche n° 36 - Août 2016

 **Cerema**

Vélo

Véloroutes et intersections
Quel régime de priorité ? Quel aménagement ?

Les cyclistes qui empruntent les véloroutes (itinéraires qui intègrent, notamment, des voies vertes et des routes à faible trafic) - franchissent de nombreuses intersections. Leur comportement nécessite le respect des principes fondamentaux d'aménagement des carrefours : visibilité, visibilité, hiérarchie, confort.

L'aménagement de la pratique cycliste et le volonté de rendre efficaces les aspects à vélo est conduit de nombreux motifs d'usage à l'intérieur de la performance de rendre prioritaires les véloroutes dans les intersections.

Cette fiche présente pour un large public, les principales règles techniques de base pour des carrefours aménagés en zone prioritaire ou en zone partagée. Elle s'intéresse en particulier aux situations de performance des différents régimes de priorité entre véloroute et route classique. Ces règles sont illustrées par des exemples variés qu'il conviendra d'adapter à la situation locale.

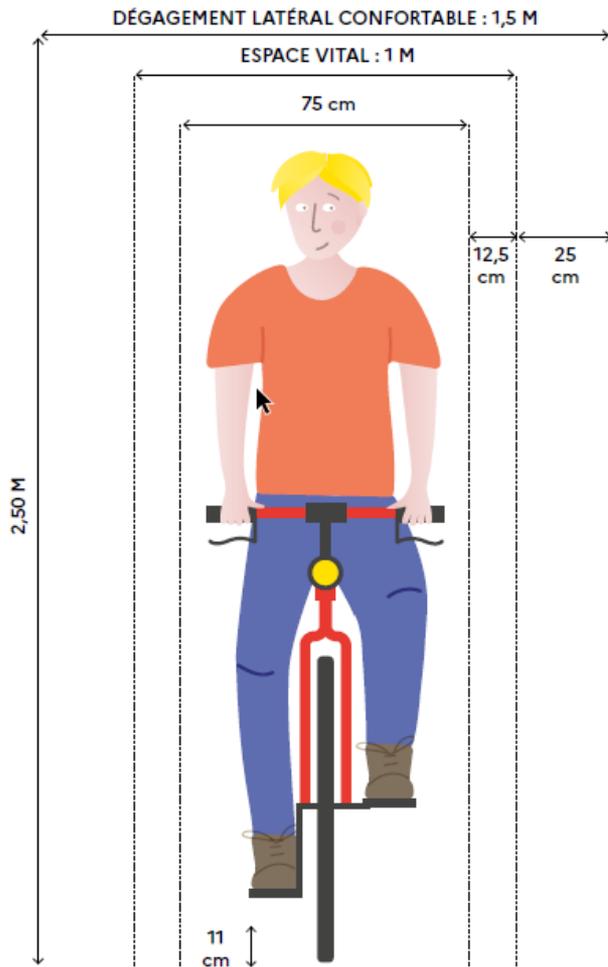


Fiche n° 48 - Août 2019

BANDES CYCLABLES



LARGEUR DES AMÉNAGEMENTS



Largeurs préconisées (hors marquage)

Type d'aménagement	Largeur recommandée (cerema)
➔ Bande cyclable unidirectionnelle	1,50 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

BANDES CYCLABLES



Attention à l'ouverture de portières !



VITESSE EN VILLE



Crédit : Google

VITESSE ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLE

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VELOS 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 ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Apaiser les vitesses pour :

- Réduire les distances d'arrêt
- Limiter la gravité des accidents
- Améliorer la vision des conducteurs

Assurer une meilleure cohabitation entre voitures, vélos et piétons



VITESSE EN VILLE



Crédit : Google



Crédit : Google

SENS INTERDIT



Crédit : Google

SENS INTERDIT



Crédit : Google

Double sens cyclable

Priorité à droite en zone 30



Crédit : Google

PETIT GIRATOIRE



Crédit : Google

PETIT GIRATOIRE



Crédit : Google

La trajectoire axiale est beaucoup plus sûr qu'un positionnement du cycliste à l'extérieur



Crédit : Google

GRAND GIRATOIRE



Crédit : Google

GRAND GIRATOIRE



Crédit : Google

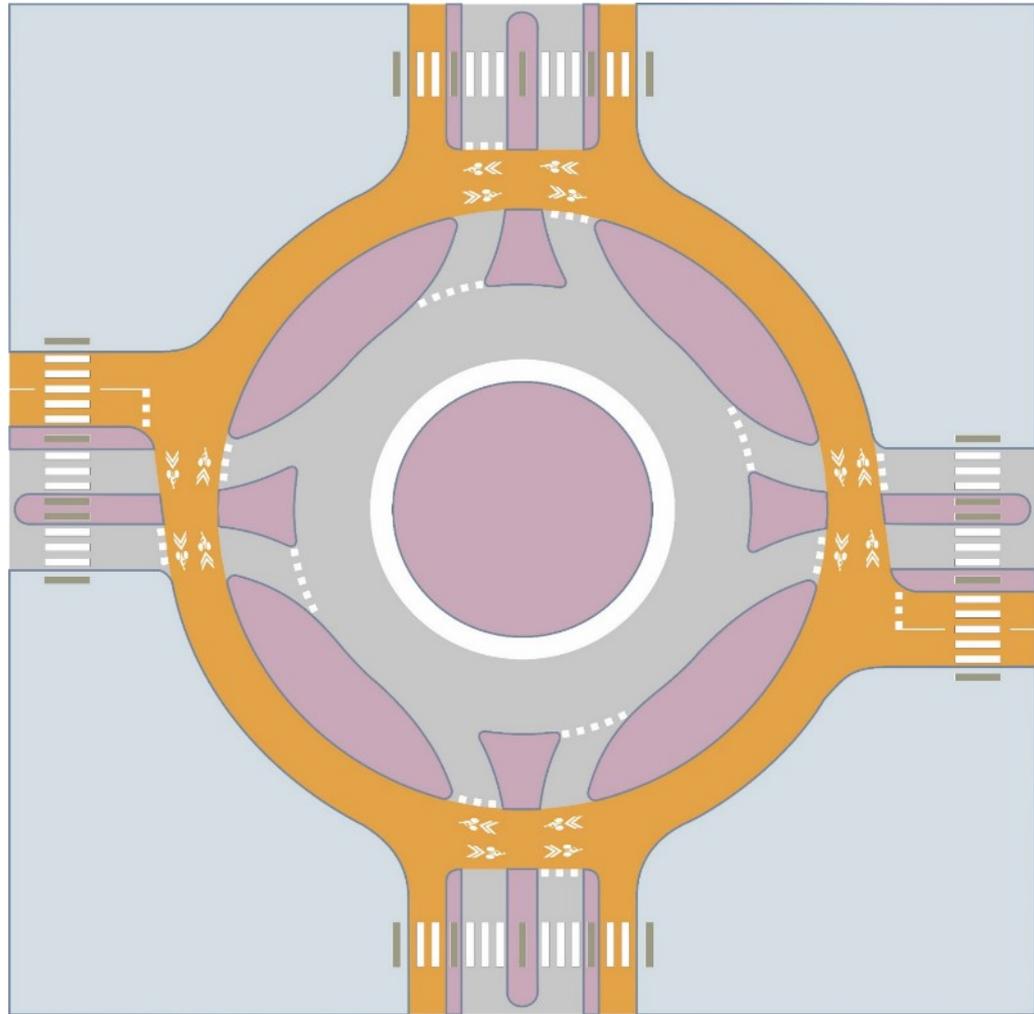
**Giratoire
« hollandais »
permet de
rendre les
grands
giratoires sûrs**



Crédit : Google

GRAND GIRATOIRE

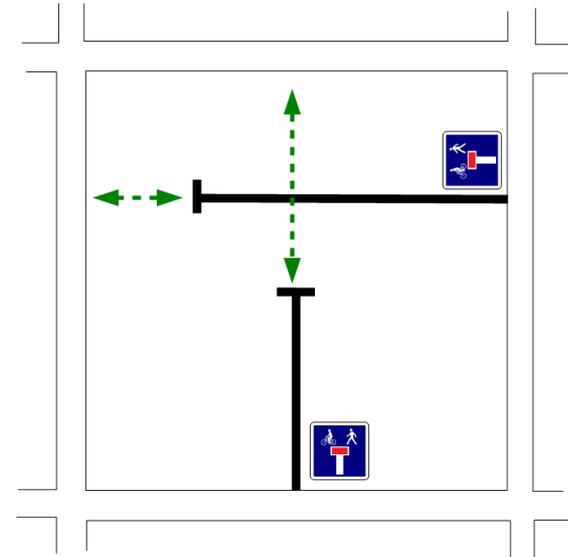
**Giratoire
« hollandais »
permet de
rendre les
grands
giratoires sûrs**



ÉVITER LES DÉTOURS



B1 + m9v2

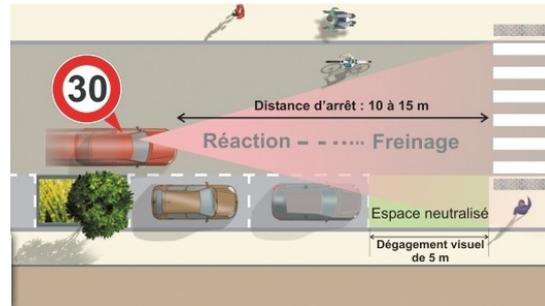


CONTENIR LES STATIONNEMENTS VÉHICULES

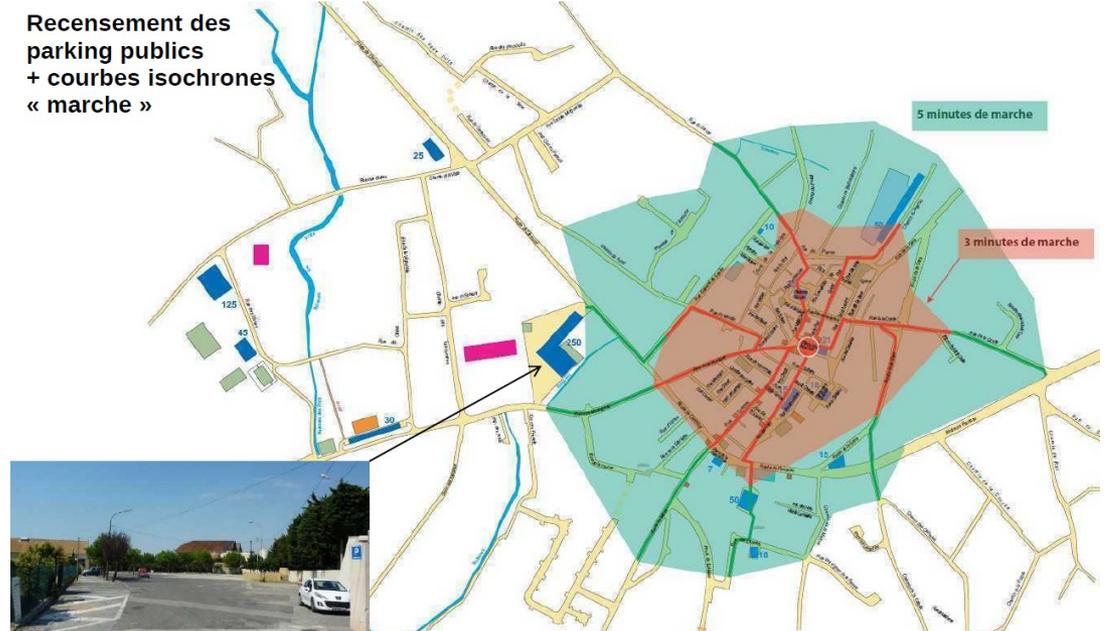
Sécurité

Confort

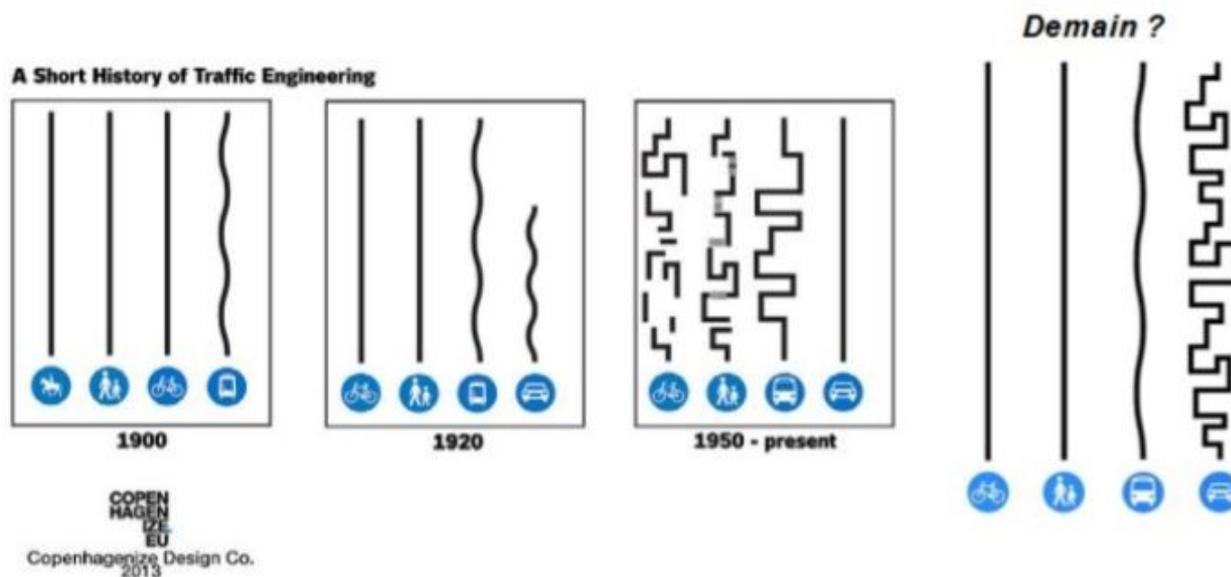
Solutions alternatives



Recensement des parking publics + courbes isochrones « marche »



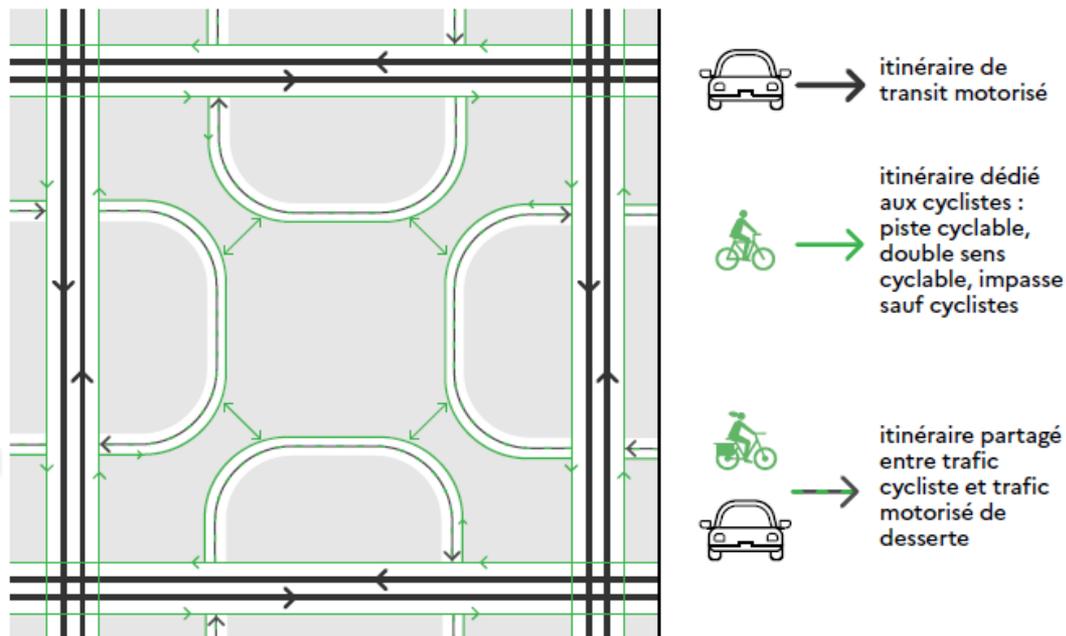
PLANIFIER LE TERRITOIRE



Rendre la voirie plus efficace pour les vélos

... Et moins efficace pour les voitures ?

PLANIFIER LE TERRITOIRE



Le schéma ci-dessus illustre les grands principes d'un plan de circulation favorable au vélo, aux piétons et à la vie locale :

- le transit motorisé est réservé à quelques axes pourvus d'aménagements cyclables séparatifs ;
- la desserte motorisée se fait dans des rues apaisées, à double-sens cyclable ;
- le maillage poursuit un objectif de porosité exclusivement pour les modes actifs.



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



MERCI !

