

# CLUB DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES D'OCCITANIE



Béziers – domaine de Bayssan, 27 mars 2025



# Programme

## Matin

### 9h30 Actualités,

- Calendrier des évènements
- Fond verts
- SERM et Vélo
- Expertises territoires

### 10h00 Points divers

- Cédez-le-passage cycliste aux feux
- Circulation des cyclistes sur trottoir
- Évaluation du besoin en aménagements cyclables hors agglomération (LOM)
- Programme PlanCHA « plan de circulation hors agglomération »

### 11h15 Pause

12h30 / 14h00 : REPAS

### CLUB DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES D'OCCITANIE



### 11h30 Retours d'expérience des collectivités,

- Intersection gérée par feux intelligents / **CD 11**
- Revêtements (innovant, drainant, perméables...) / **Agglopôle Sète, 3M**
- Entretien des pistes cyclables : coût (présentation d'un outil) / **CD 66**
- Coloration des traversées cyclables / **3M**

# Programme

## Après-midi

**14h00 : Programmation de la réunion suivante (date, sujet à aborder, lieux)**

**14h15 : Atelier sur les giratoires cyclables**

**16h15 : création d'une identité visuelle pour le Club**

---

**16h30 FIN**

---



## Valorisation du club

- **Prise de photos et de capsules vidéo tout au long de la journée**

Par Andréa LAPORTE

### Droit à l'image

*si vous ne souhaitez pas figurer sur les photos ou vidéos merci de nous en informer  
(@ Andréa, Julien, Jérôme)*

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## 1 – ACTUALITÉS,

- 🚲 Calendrier des évènements
- 🚲 Fond verts
- 🚲 SERM et Vélo
- 🚲 Expertise territoire

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ➤ Calendrier des évènements

- 3 avril : journée régionale des mobilités actives / **Toulouse**
- 11 avril : journée de rencontres AVELO (ADEME) / **Toulouse**
- 29 avril : journée nationale du Réseau Vélo et Marche / **Paris**
- 19 et 20 mai : journée des « villes apaisées » RA et RVM / **Avignon**
- 10 au 13 juin : Vélo-city 2025 / **Gdansk**
- 30 juin et 1<sup>er</sup> Juillet : conférence nationale du tourisme à vélo / **La Rochelle**
- 1<sup>er</sup> au 3 octobre : rencontres du réseau marche et vélo / **Annemasse**

## Webinaire « Rendez-vous mobilité du Cerema »

- 12 juin : développer les modes actifs en territoire peu dense
- 27 novembre : le réseau cyclable à haut niveau de services (*en partenariat avec la FUB*)

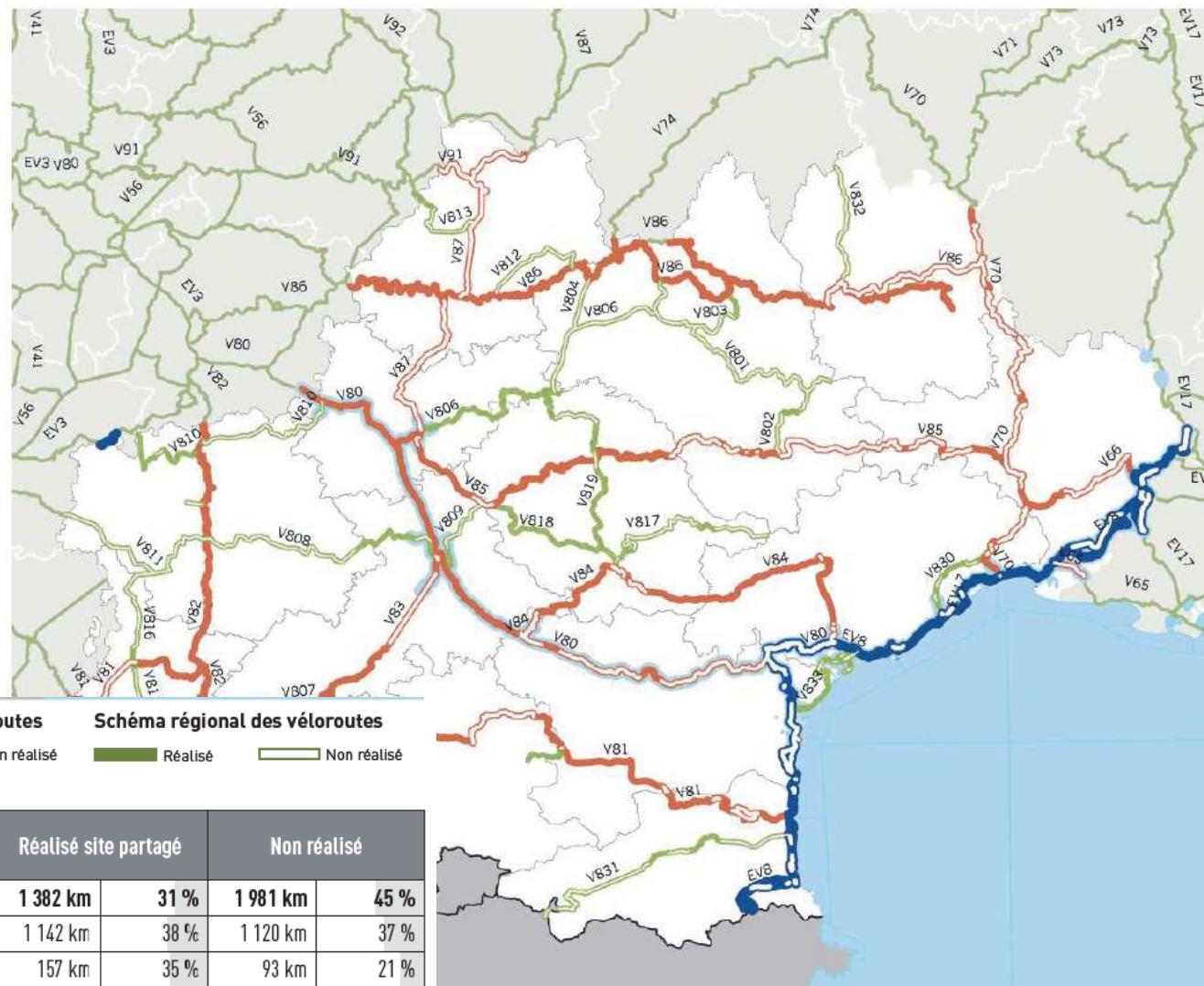
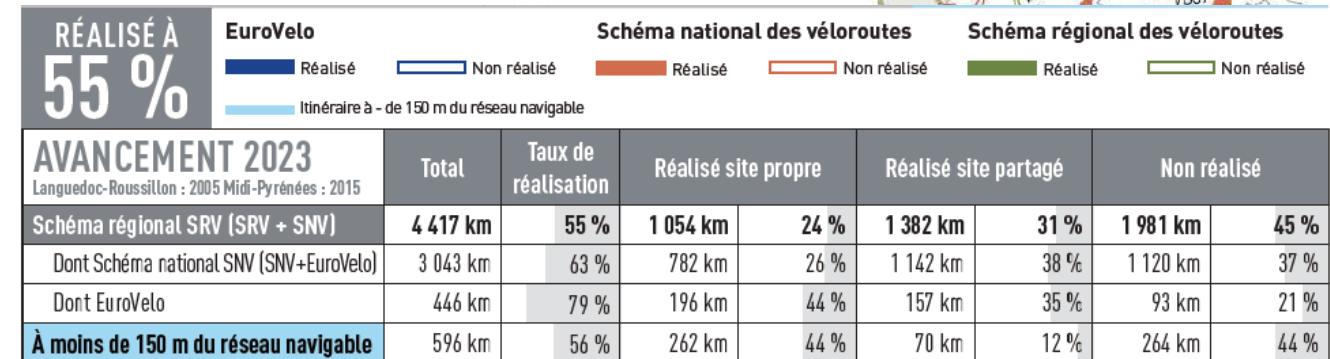
# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

- **Fond verts**
- **SERM et vélo**

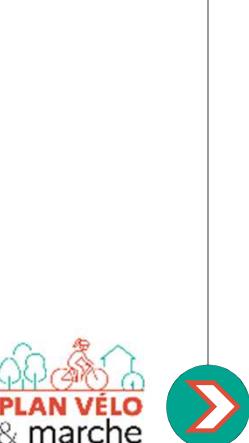
# PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Le contrat de plan Etat / Région 2023 / 2027



# Fonds vert : 3 mesures vélo



**En ZFE**  
38 M€  
Régional



Zone à faibles émissions  
mobilité (ZFE-m)



Tous territoires  
50 M€  
Régional



Rural  
20 M€  
Départemental

# PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



Avec le soutien de

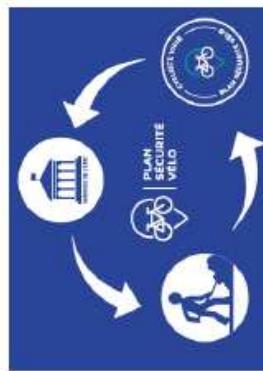


[https://www.velo-territoires.org/actualite/2025/03/20/serm-et-mobilites-actives-une-association-essentielle/#\\_ftn1](https://www.velo-territoires.org/actualite/2025/03/20/serm-et-mobilites-actives-une-association-essentielle/#_ftn1)

# Plan sécurité vélo



- Expérimentation Calvados depuis 2019  
+ Seine-Maritime depuis 2022
- **Sécurisation des aménagements cyclables existants**  
via remontée des secteurs accidentogènes. Mise en relation :
  - Cyclistes vigie (structure partenaire)
  - Service État chargé de sécurité routière
  - Gestionnaire de voirie concernée



- Déploiement France entière prévue d'être réalisée conjointement DSR + MVM
  - Film promotionnel (5mn) et plaquette explicative
  - Kit de communication
- Plan Sécurité Vélo : ensemble, sécurisons les aménagements cyclables | DREAL Normandie

## L'OBJECTIF

LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES :  
UN ENJEU POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA  
PRATIQUE DU VÉLO.

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ➤ Expertises territoires



Republique  
FRANCAISE

Expertises  
Territoires  
Par le Cerema

Rechercher sur tout le site...

Accueil Mes espaces Mes domaines d'intérêt

## Vélo

Accueil Annuaire Questions / Réponses Ressources Veille Événements Sondage

Thématique Public 966 participants Je me désinscris... Voir plus ▾

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## 2 – POINTS DIVERS

- 🚲 Cédez-le-passage cycliste aux feux
- 🚲 Circulation des cyclistes sur trottoir
- 🚲 Évaluation du besoin en aménagements cyclables hors agglomération (LOM)
- 🚲 Programme PlanCHA « plan de circulation hors agglomération »

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ➤ Cédez-le-passage cycliste au feu



Le feu rouge devient un « cédez-le-passage » pour les cyclistes pour la ou les directions indiquées par le panonceau

## Club des aménagements cyclables d'Occitanie

### ➤ Cédez-le-passage cycliste au feu

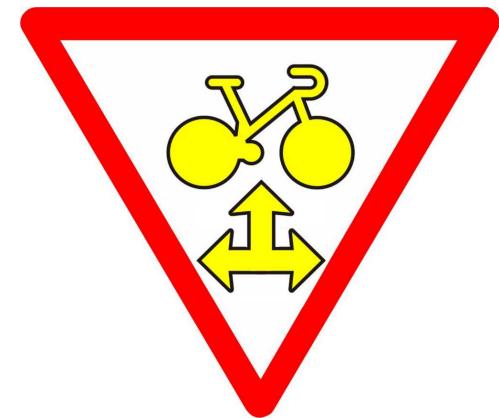
un film explique les nouveaux mouvements autorisés



# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ➤ Cédez-le-passage cycliste au feu

- pas une obligation, mais une possibilité (décision du maire)
- le panonceau 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

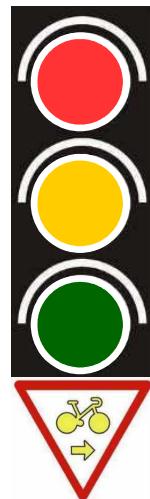


# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ➤ Cédez-le-passage cycliste au feu

Extension du domaine d'emploi en 2015

Code de la rue 11/2012



évolution PAMA – 07/2015

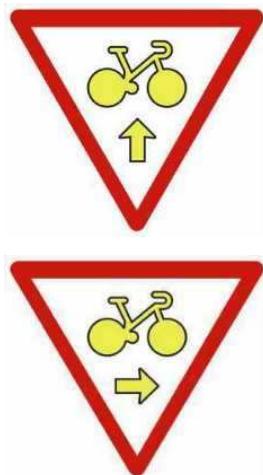


# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

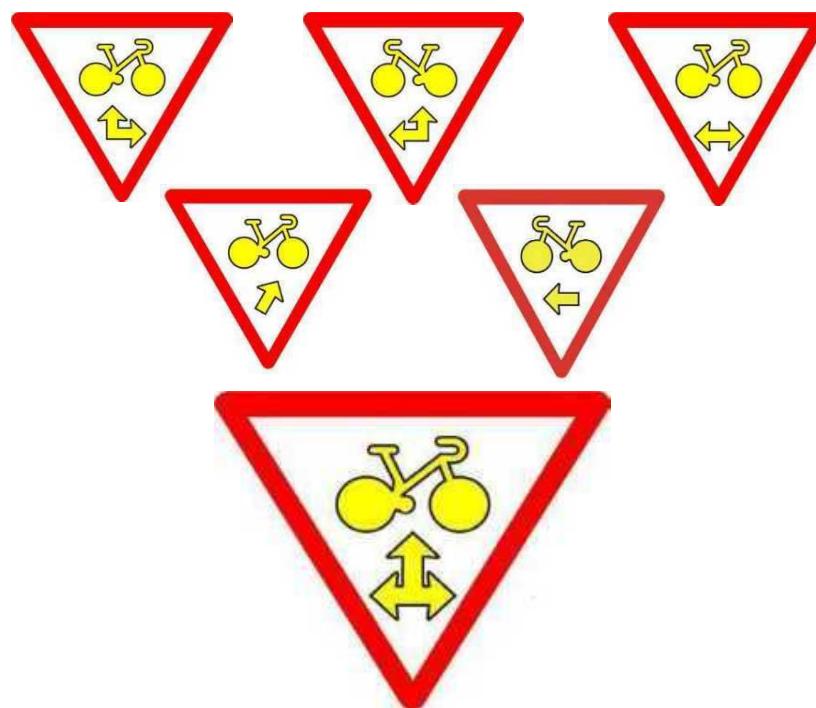
## ➤ Cédez-le-passage cycliste au feu

Extension du domaine d'emploi en 2015

Code de la rue 11/2010



évolution PAMA – 07/2015



# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ➤ Circulation des cyclistes sur les trottoirs



Trottoirs partagés piétons / cyclistes à l'étranger

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ➤ Circulation des cyclistes sur les trottoirs

### Sommaire

- Rappel réglementaire de l'usage du trottoir partagé en France
- Etat des lieux des pratiques dans d'autres pays (étude Cerema 2016)



Les trottoirs partagés piétons-cyclistes à l'étranger  
Suisse, Allemagne, Belgique, Royaume-Uni...



Rapport d'étude  
novembre 2016

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ➤ Circulation des cyclistes sur les trottoirs

Rappel réglementaire de l'usage du trottoir partagé en France

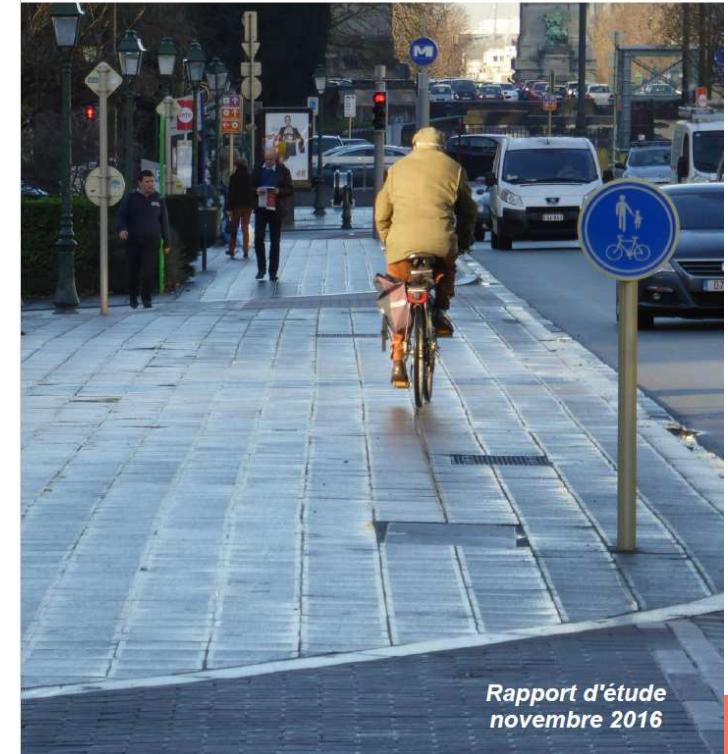
# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## Pistes d'évolution – Propositions Cerema

- Son introduction en droit français, si elle est retenue, devra mettre en avant le caractère exceptionnel de son utilisation, qu'il soit un aménagement conseillé pour les cyclistes et devra s'accompagner de précautions fortes pour en limiter le développement
- Des mesures d'information et de sensibilisation auprès des deux catégories d'usagers seront primordiales, notamment les déficients visuels



Les trottoirs partagés piétons-cyclistes à l'étranger  
Suisse, Allemagne, Belgique, Royaume-Uni...



# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ➤ Circulation des cyclistes sur les trottoirs

Etat des lieux des pratiques dans d'autres pays (étude Cerema 2016)

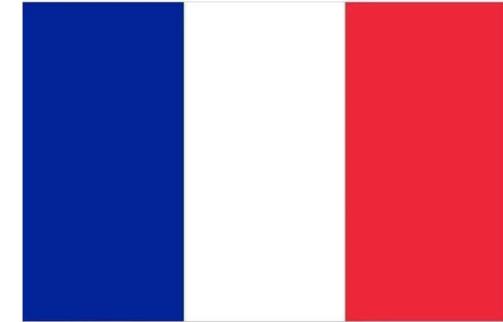
## Le trottoir partagé en France – Aspect réglementaire

- Etude bibliographique Cerema (2014-2016)
- Analyse de pays ayant légiféré sur les aménagements partagés piétons - cyclistes, et ayant décrit les éléments de mise en application
- Retour d'expériences sur 4 pays : Royaume-Uni, Belgique, Suisse, Allemagne
- D'autres pays permettent cet aménagement : Autriche, Québec, Finlande...



## Le trottoir partagé en France – Aspect réglementaire

- le trottoir : pas de définition réglementaire ou législative (loi accessibilité 2005 indications techniques et CR définit les usages)
- seuls les **cyclistes de moins de 8 ans** sont autorisés à circuler sur les trottoirs et les accotements, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons (CR R412-34)
- statuts d'aire piétonne et de voie verte parfois détournés par les collectivités en les appliquant à des trottoirs, permettant ainsi abusivement d'autoriser les cyclistes à rouler sur ces trottoirs



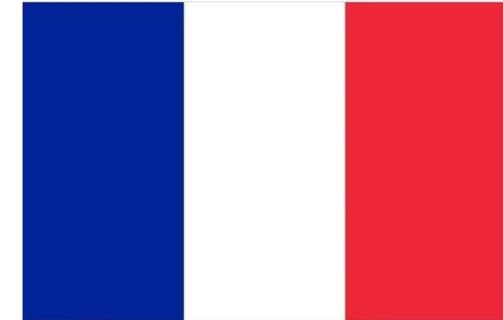
Exemple d'usage détourné de la voie verte



Source : Cerema Sud-Ouest.

## Le trottoir partagé en France – Aspect réglementaire

- les aménagements destinés à la circulation mixte : voie verte (route, indépendante d'une voie de circulation routière) + zones de circulation apaisée (ZR et AP)
- la piste cyclable « à hauteur de trottoir » :
  - largeur préconisée 2m à 2,50 m
  - cheminement piéton 1,80 m, au-delà si besoin (1,40 minimum hors obstacles)
  - séparation obligatoire (bordure chanfreinée recommandée)
  - revêtements différents (contraste)
  - arrêté de police



piste cyclable « à hauteur de trottoir »



C113



B22a

## Le trottoir partagé au Royaume-Uni

- Largeur recommandée 3 m
- aménagement bidirectionnel
- ultime recours, doit être rare
- 2 contextes identifiés :
  - lorsqu'un itinéraire passe aux abords d'une école primaire (jusqu'à l'âge de 11 ans - en raison de l'âge et de l'inexpérience des enfants,
  - dans les zones rurales ou lorsque le trafic piétons est très faible et qu'il y a peu de routes secondaires ou des accès privés
- non souhaité par les personnes âgées, les personnes déficientes visuelles – besoin de campagnes d'information et de sensibilisation auprès ces deux catégories



Hampton Court Road



## Le trottoir partagé au Royaume-Uni



Près d'une école



## Le trottoir partagé en Belgique

### Plusieurs possibilités réglementaires

D10 en Wallonie

- largeur recommandée 2,50 m avec minimum 2 m
- usage exceptionnel
- interdiction le long de rues commerçantes
- recommandations : usage d'un bitume coloré pour le différencier de la chaussée + ne pas marquer de figurines vélos
- Les cyclomoteurs non autorisés sur les D10
- Les cyclistes ne peuvent pas mettre en danger les piétons qui se trouvent sur cet espace



entre Florette et Franière  
(région wallonne)



## Le trottoir partagé en Belgique

### Plusieurs possibilités réglementaires

D10 en Flandres

- largeur recommandée 3m
- ultime recours, usage exceptionnel, sur une courte distance, quand les autres solutions n'ont pas été possibles
- densités faibles de cyclistes et de piétons
- déconseillé lors de la présence d'activités urbaines (terrasses...) et en cas de présence importantes de personnes âgées
- Souhait de rendre ce panneau « conseillé » et non plus obligatoire, notamment pour laisser la possibilité à certains cyclistes, les plus aguerris, de ne pas l'emprunter



Panneau D10



## Le trottoir partagé en Belgique

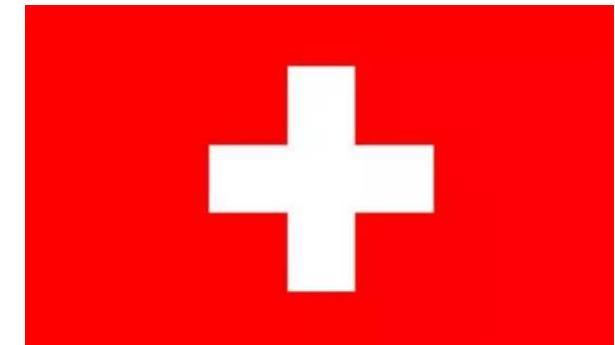


Hasselt (Flandre)



## Le trottoir partagé en Suisse

- Une possibilité à utiliser de façon exceptionnelle, l'insertion des cyclistes dans la circulation apaisée ou des aménagements dédiés le cas échéant est privilégié
- 2 panneaux possibles (D5 et D11b)
- Vitesse maxi des cyclistes 25km/h, les VAE > 25km/h doivent débrancher
- recommandations largeurs propres à Bâle :
  - 2,50 m minimum en circulation unidirectionnelle
  - 3,20 m minimum en circulation bidirectionnelle
  - surlargeurs si nécessaire de 0,30 à 0,5 m



Berne



autorisés

## Le trottoir partagé en Suisse



Berne



Hasselt (Flandre)

## Le trottoir partagé en Allemagne

- 2 aménagements possibles : 239 (réservé au trottoir) et 240 (réservé allées et chemins pédestres)
- Le trottoir peut être utilisé par les cyclistes si :
  - vitesses sur chaussée  $\geq 50\text{Km/h}$
  - absence d'aménagements cyclables sur chaussée
  - trafic compris entre 400 et 1000 veh/h ;
- toujours soumis à la condition de la priorité du piéton
- Proportion de cyclistes  $<$  un tiers du trafic total
- volonté affichée de remettre les cyclistes sur la chaussée
- autre critère : nombre de véhicules/heure de pointe pour définir la largeur



## Le trottoir partagé en Allemagne

- Largeur recommandée pour assurer un bon niveau de service
  - Trafic maxi en heure de pointe piétons + cyclistes      Largeur recommandée
- |     |               |
|-----|---------------|
| 70  | ≥ 2.5 à 3,0m  |
| 100 | ≥ 3,0 à 4,0 m |
| 150 | ≥ 4,0m        |



Un trottoir partagé sur un pont



Un trottoir partagé sur un passage à niveau

## Conclusions

- Dans les pays étudiés, le trottoir partagé piétons - cyclistes est la solution de dernier recours et reste un **aménagement exceptionnel**
- un tel aménagement est utilisé dans les **contextes suivants** :
  - circulation des cyclistes sur la chaussée jugée risquée ((+ de 1 000 véh./j. si limitation de vitesse à 50km/h, + de 10 % de poids lourds, voies étroites, vitesses élevées > 50km/h, ouvrages d'art, grosses intersections & intersections dangereuses)
  - emprise insuffisante après suppression du stationnement et utilisation de cette emprise, pour
  - situation de compatibilité piétonne (< 100 usagers/heure)
  - un contexte général non accidentogène (peu d'intersections et de sorties riveraines, tronçon court, bonne visibilité & peu de courbes)
  - une nécessité d'aménagement cyclable (proximité d'école, passage de véloroute, aménagements cyclables en amont et en aval...)
  - des pentes inférieures à 3%

## Conclusions

- un aménagement critiqué pour son insécurité et son inconfort
- en France, volonté (institutionnels + associations PMR, piétons, cyclistes) = **donner de la place au vélo aux dépens de la voiture** lorsque cela est possible (place prise sur les espaces de stationnement ou de circulation), et non aux dépens de la circulation des piétons
- inconvénient de la mixité piéton/vélo : il ne faut pas qu'il y ait ni trop de cyclistes, ni trop de piétons !

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ➤ Circulation des cyclistes sur les trottoirs

Retour d'expérience du département  
de la Haute-Garonne





Réseau Express Vélo

Club ACO - 27 mars 2025

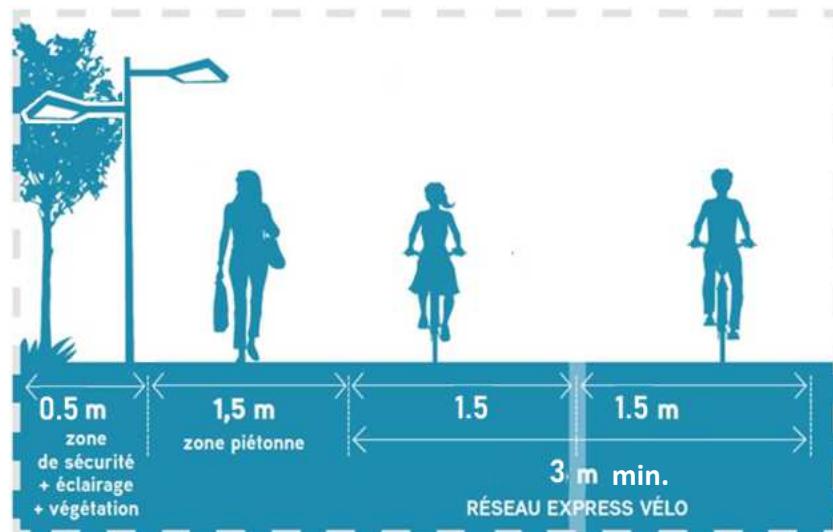
Recherche d'alternatives aux trottoirs partagés : un exercice complexe...

CAS PRATIQUES



Contexte

→ Situations rencontrées dans le cadre de l'étude de Réseau Express Vélo

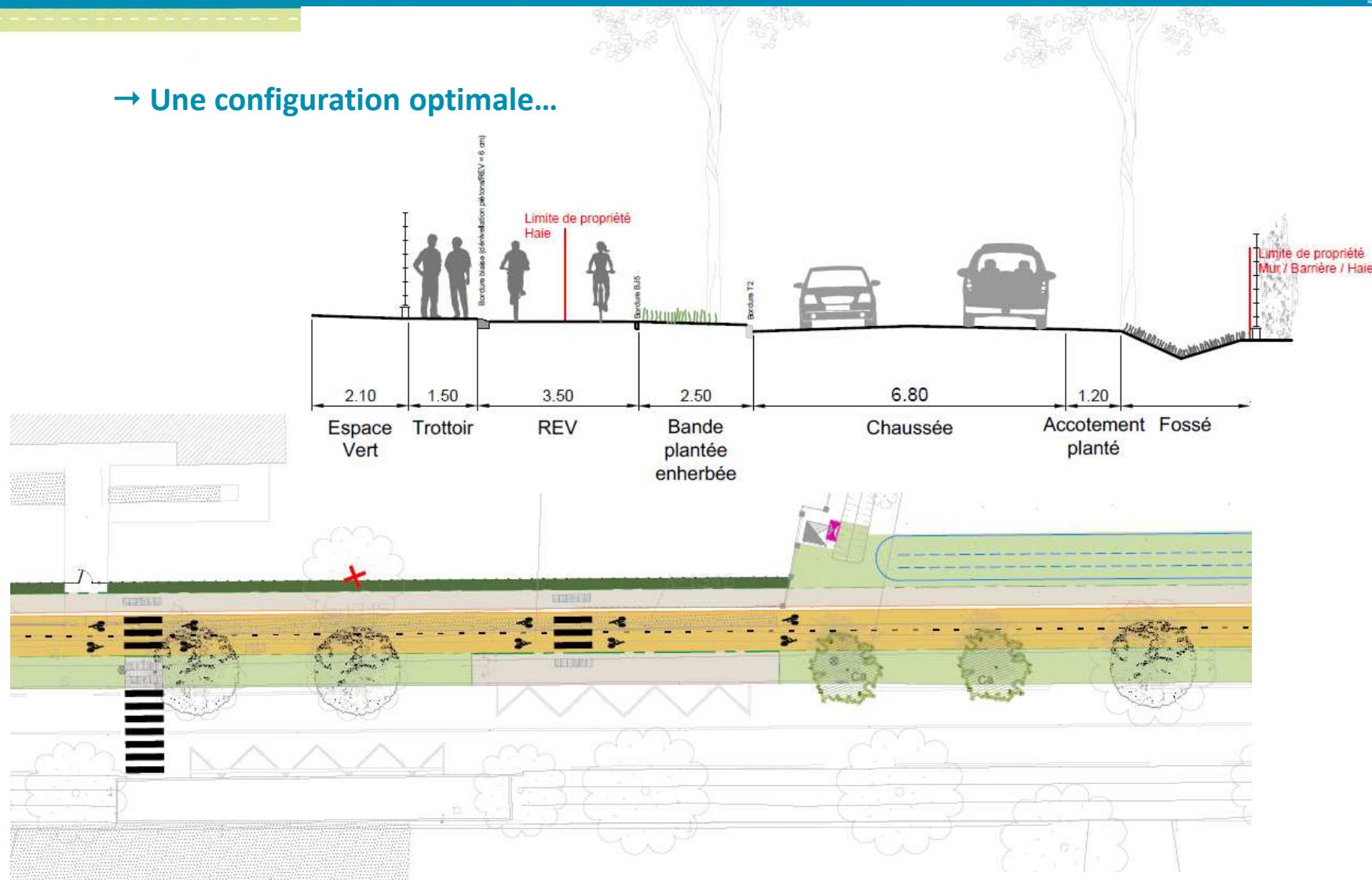


- Un itinéraire cyclable à **haut niveau de service**
  - **Un site propre** : distinct des circulations piétonne et automobile
  - Une piste à double sens, de **3 à 4 mètres de large** (hors contraintes urbaines)
  - Des critères de **sécurité, continuité, lisibilité et confort**
  - Des **services associés** : parkings vélos sécurisés, éclairage ...
- Vise à apporter une réponse efficace aux besoins de déplacements quotidiens (de 5 à 20km), particulièrement pour les trajets **domicile-travail/études**

→ Exemples portant sur des projets encore au stade « études »

(dossiers règlementaires à constituer)

## → Une configuration optimale...

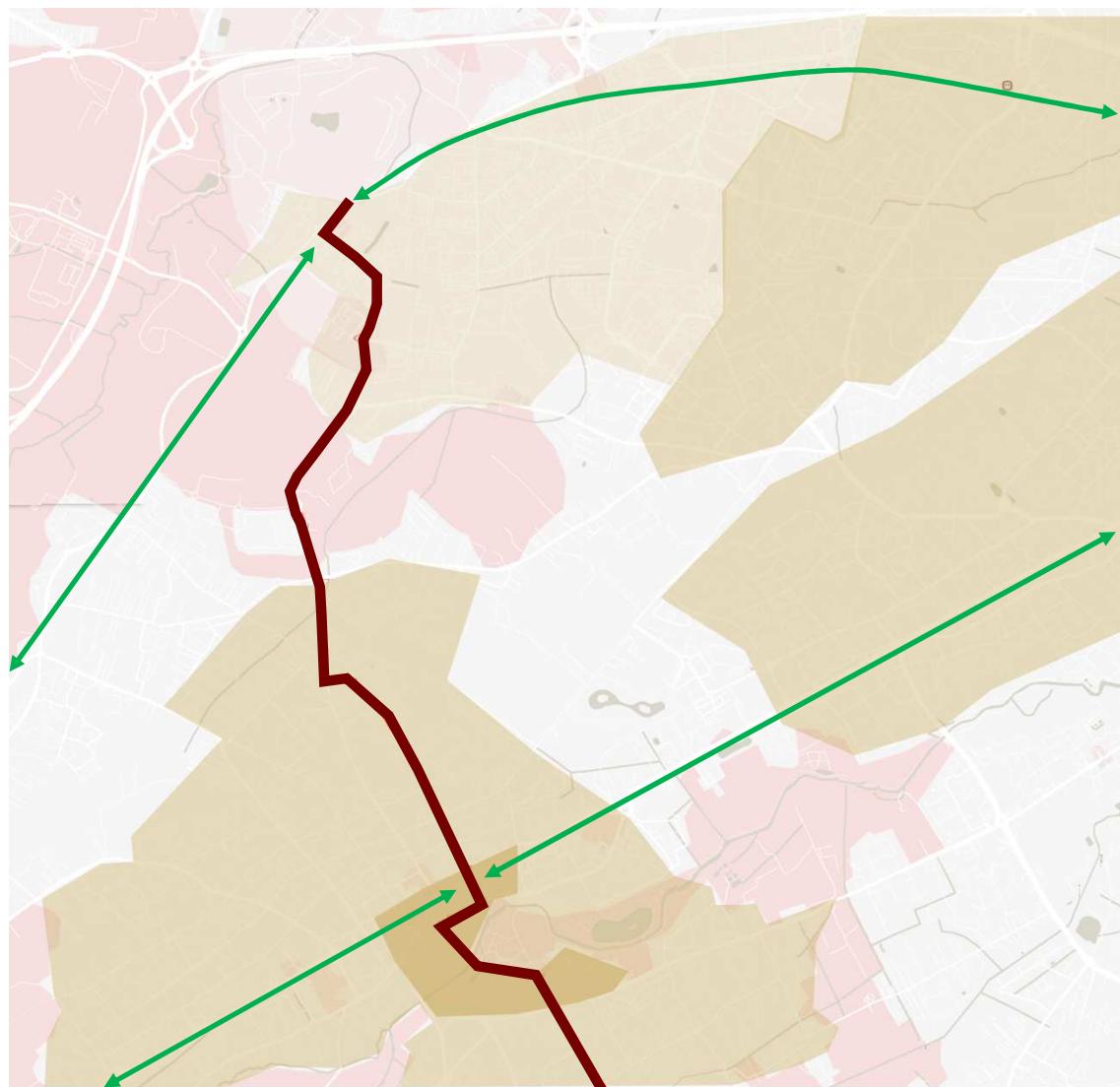


... qui ne peut pas être envisagée partout.



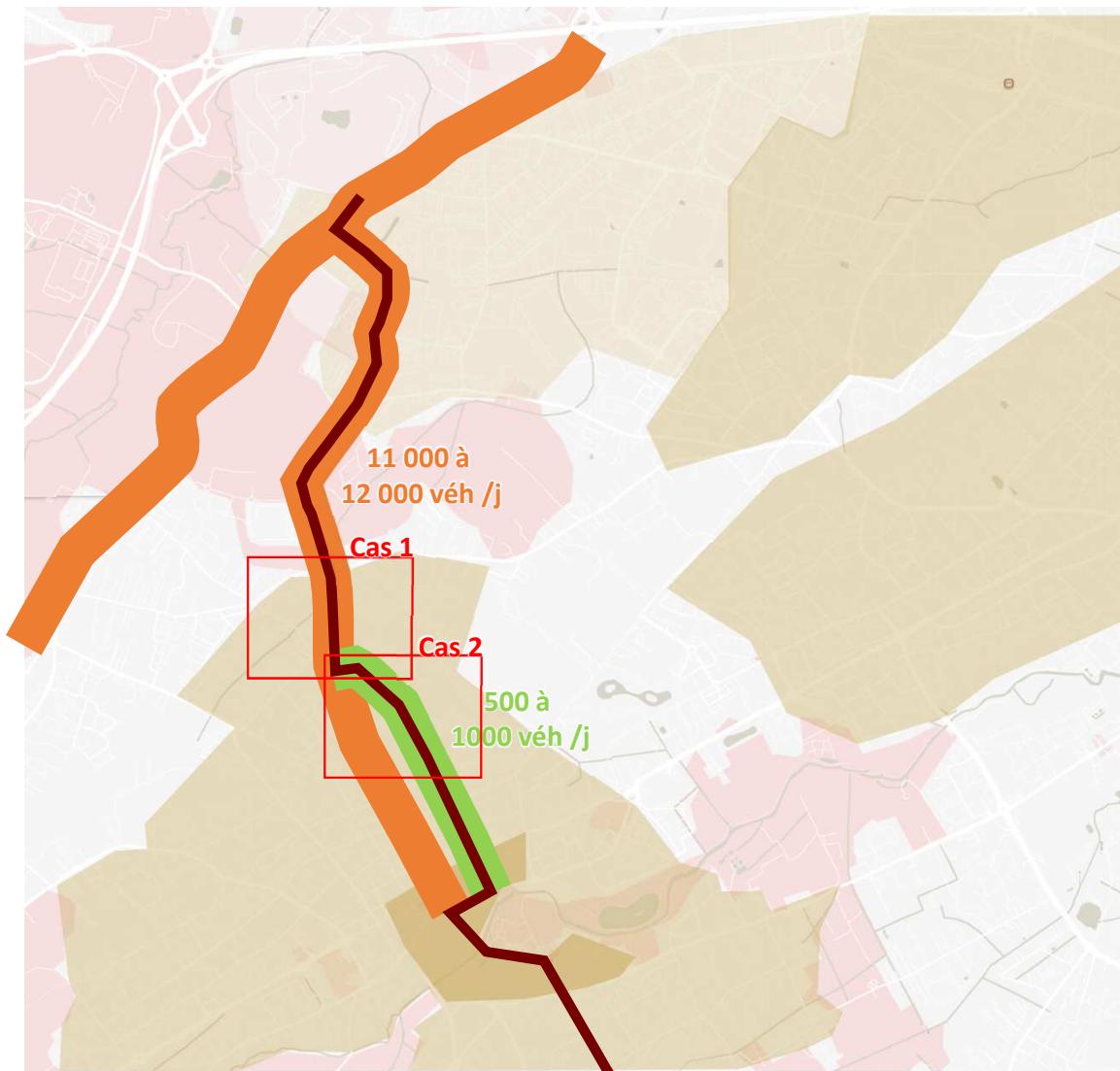
### CAS PRATIQUES

Recherche d'alternatives  
au trottoir partagé  
en situation contrainte



### Projets d'infrastructures cyclables

- Tracé étudié
- Autres axes à l'étude



### Projets d'infrastructures cyclables

— Tracé étudié

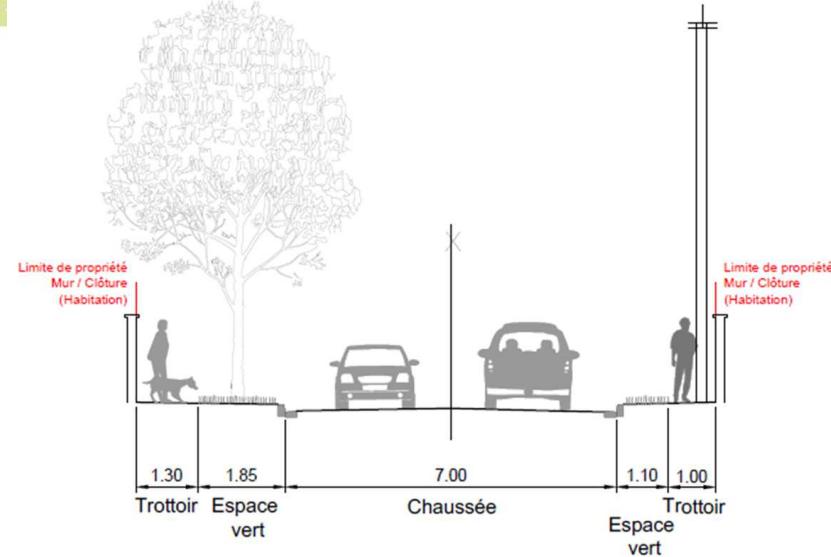
### Axes routiers

— Trafic significatif

— Trafic limité



CAS 1



## Environnement du projet

Trafic : **11 500 véh/JO** (200 PL / JO)

VMA : 50 km/h (V85 : 52 à 56 km/h)

Desserte de cadre bâti : **oui**, résidentiel

Accès riverains : **NOMBREUX** (10 sur 250 m)

Cheminement existant : piéton, non PMR

## Axes de traitement étudiés

Plan de circulation : axe de liaison interurbaine, pas de voirie de report

→ ***Mise en sens unique impossible***

Options d'aménagement :

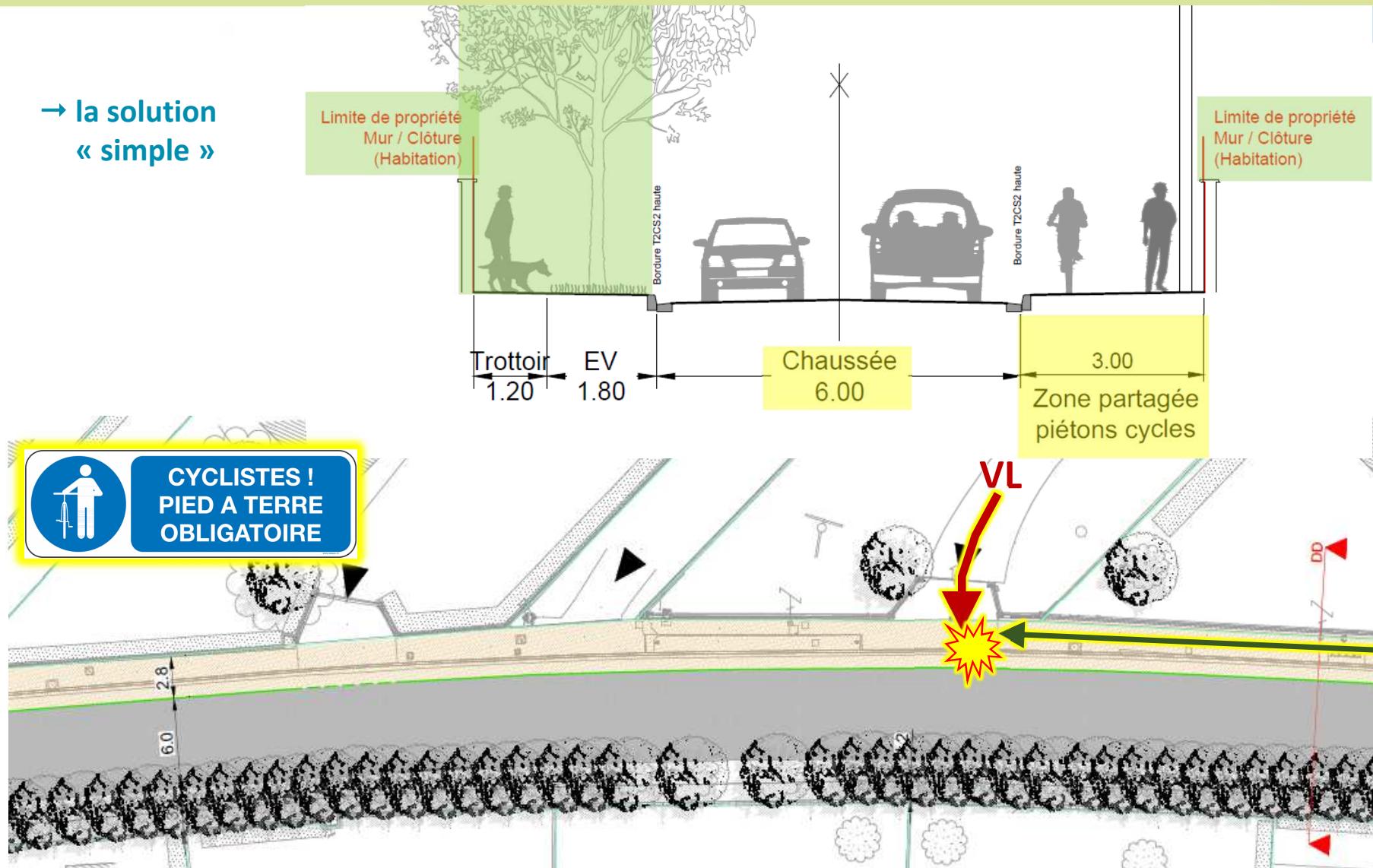
- tracé alternatif : envisagé via une zone naturelle mais écarté (...)
- mixité avec les véhicules : exclue au regard du trafic

→ ***Aménagement d'une emprise dédiée, parallèle à la voirie***

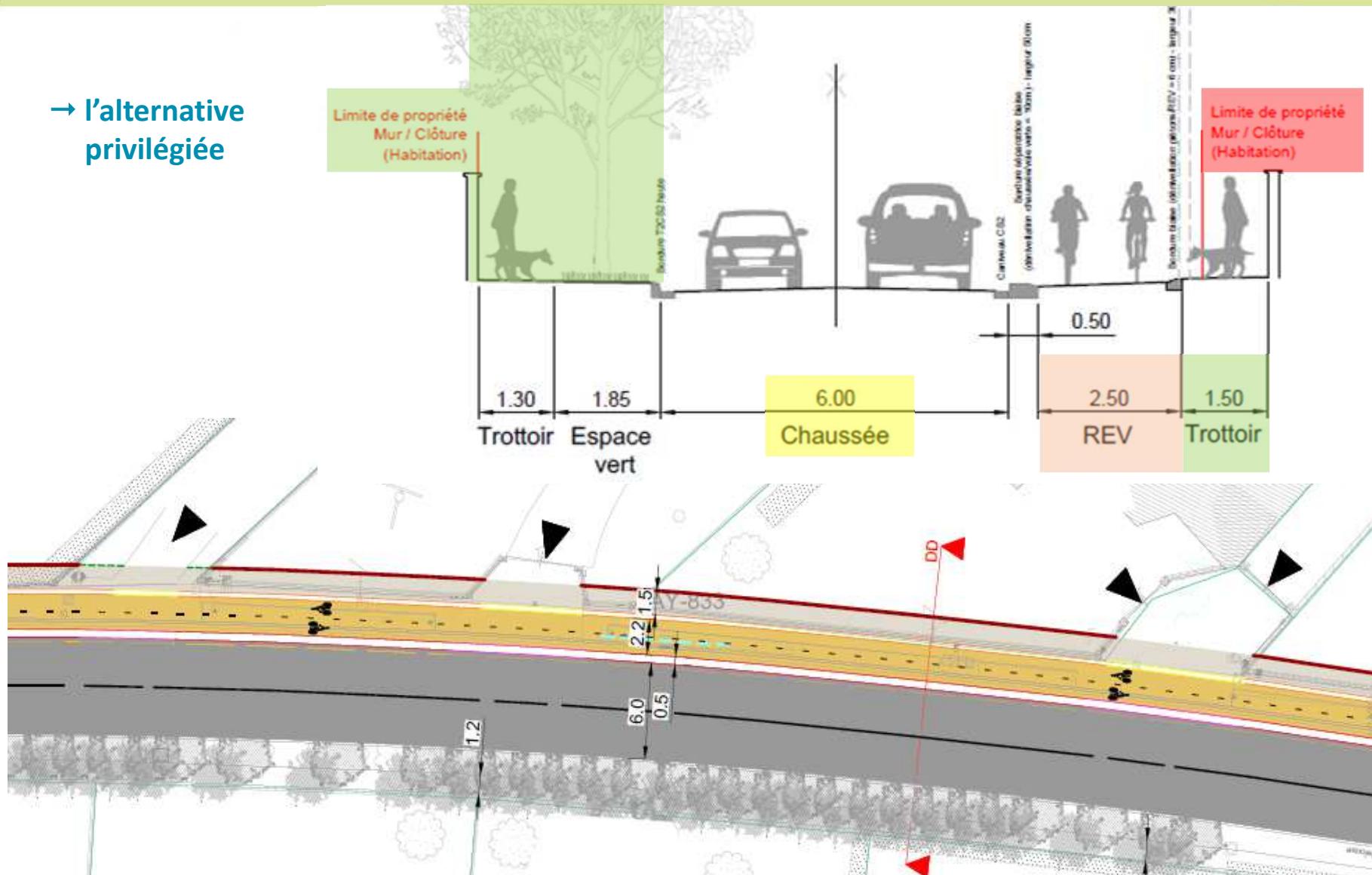
**Orientations souhaitées par les élus :**

*préserver les arbres, conserver une chaussée confortable, préserver les limites de propriétés riveraines...*

→ la solution  
« simple »

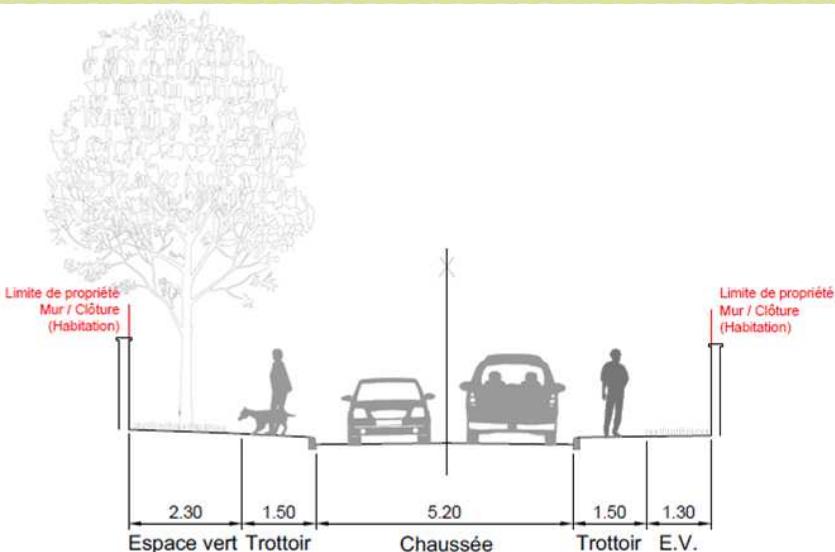


→ l'alternative  
privilégiée





CAS 2



## Environnement du projet

Trafic : **500 véh/JO** (2 PL / JO)

VMA : 50 km/h (V85 : 46 à 48 km/h)

Desserte de cadre bâti : **oui**, résidentiel

Accès riverains : **Peu** (2 sur 350 m)

Cheminement existant : piéton, non PMR

## Axes de traitement étudiés

Plan de circulation : voie en impasse pour la desserte d'habitation

→ ***Mise en sens unique impossible***

Options d'aménagement :

- tracé alternatif : sans objet (fuseau retenu pour s'écartier de l'axe routier)

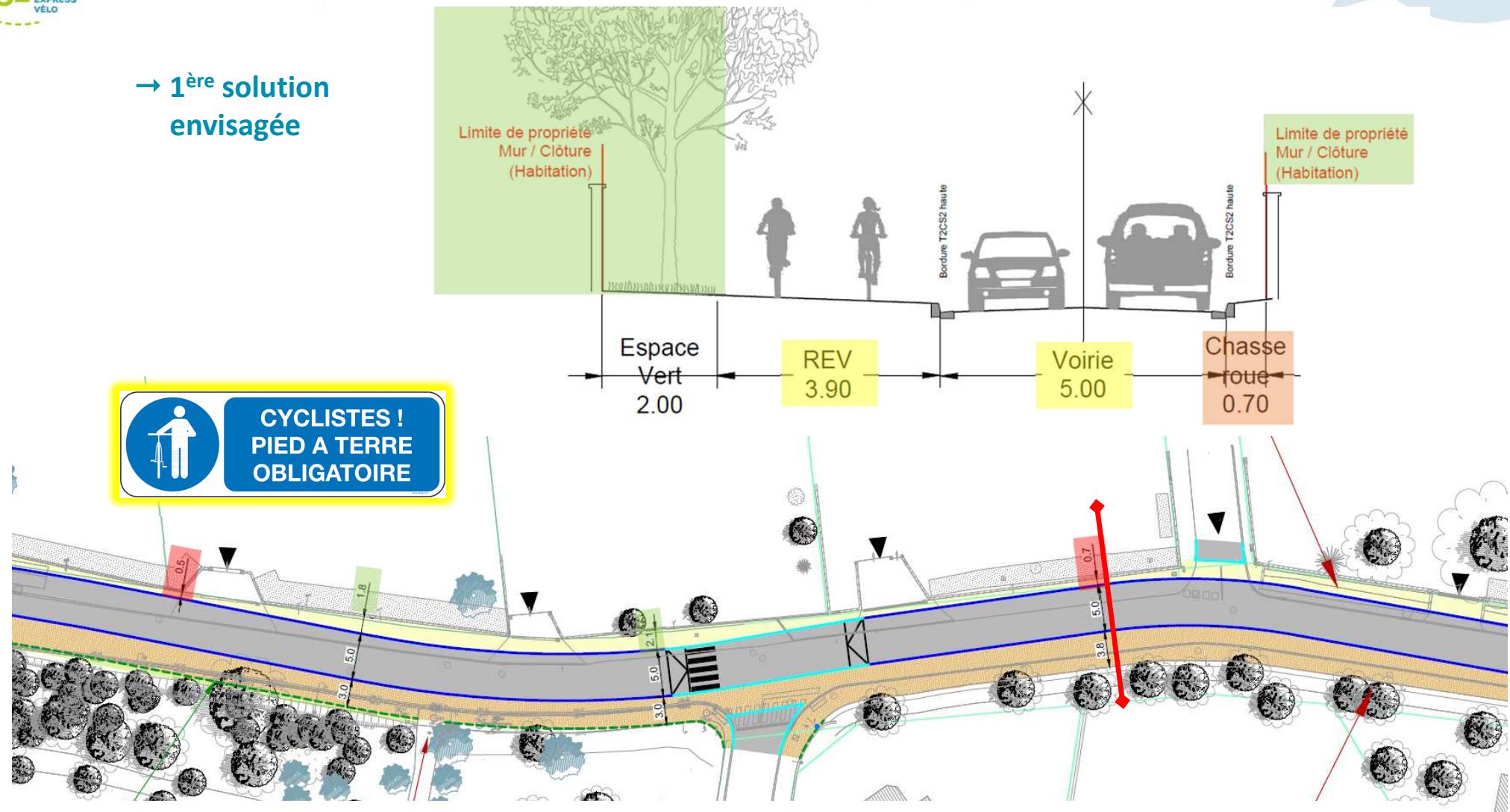
- mixité : Conditions en théorie favorables à une vélorue mais

option non retenue - PC bidirectionnelle séparée en amont et en aval impliquant des transitions difficiles à sécuriser entre PC et vélorue, - pente importante peu propice à une mixité en sens montant

→ ***Aménagement d'une emprise dédiée, parallèle à la voirie***

**Enjeux de préservation des arbres et des limites de propriétés riveraines...**

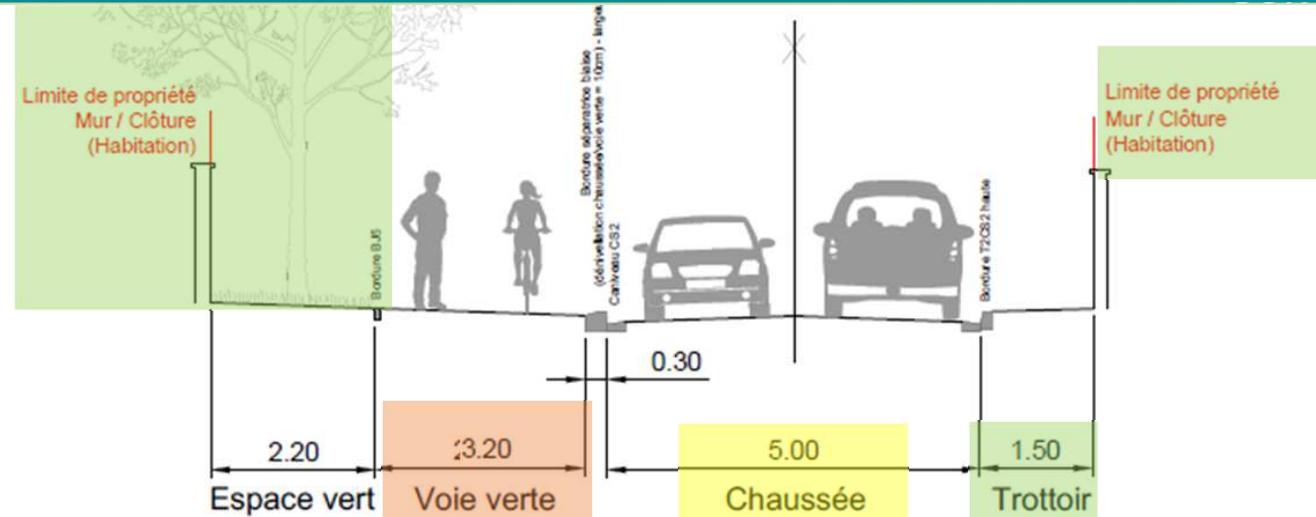
→ 1<sup>ère</sup> solution  
envisagée



Une voie « REV » entre 3 et 4 m mais pas de traitement conforme d'un cheminement piéton

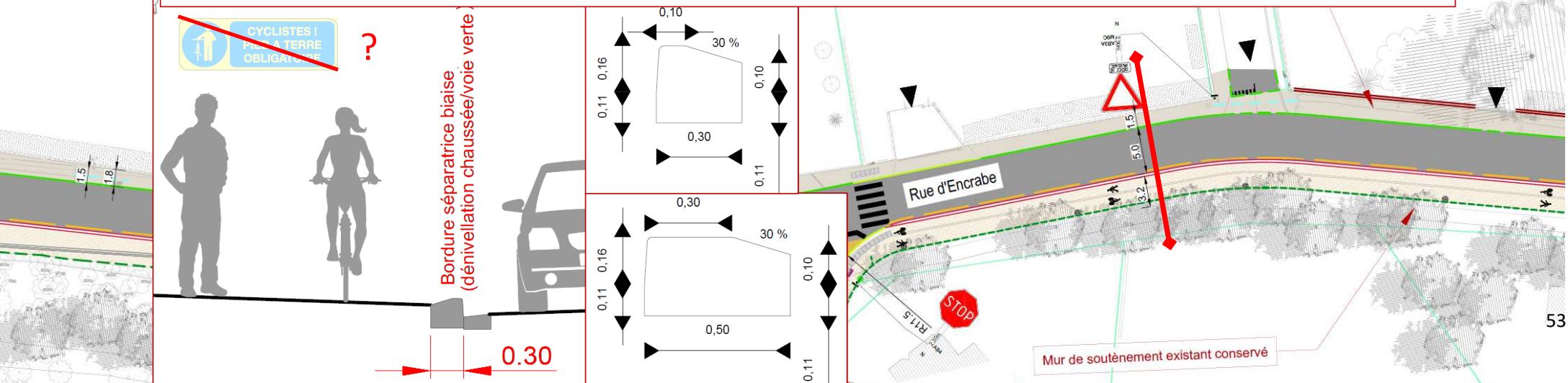
→ la solution privilégiée

*Un compromis...  
...acceptable ?*



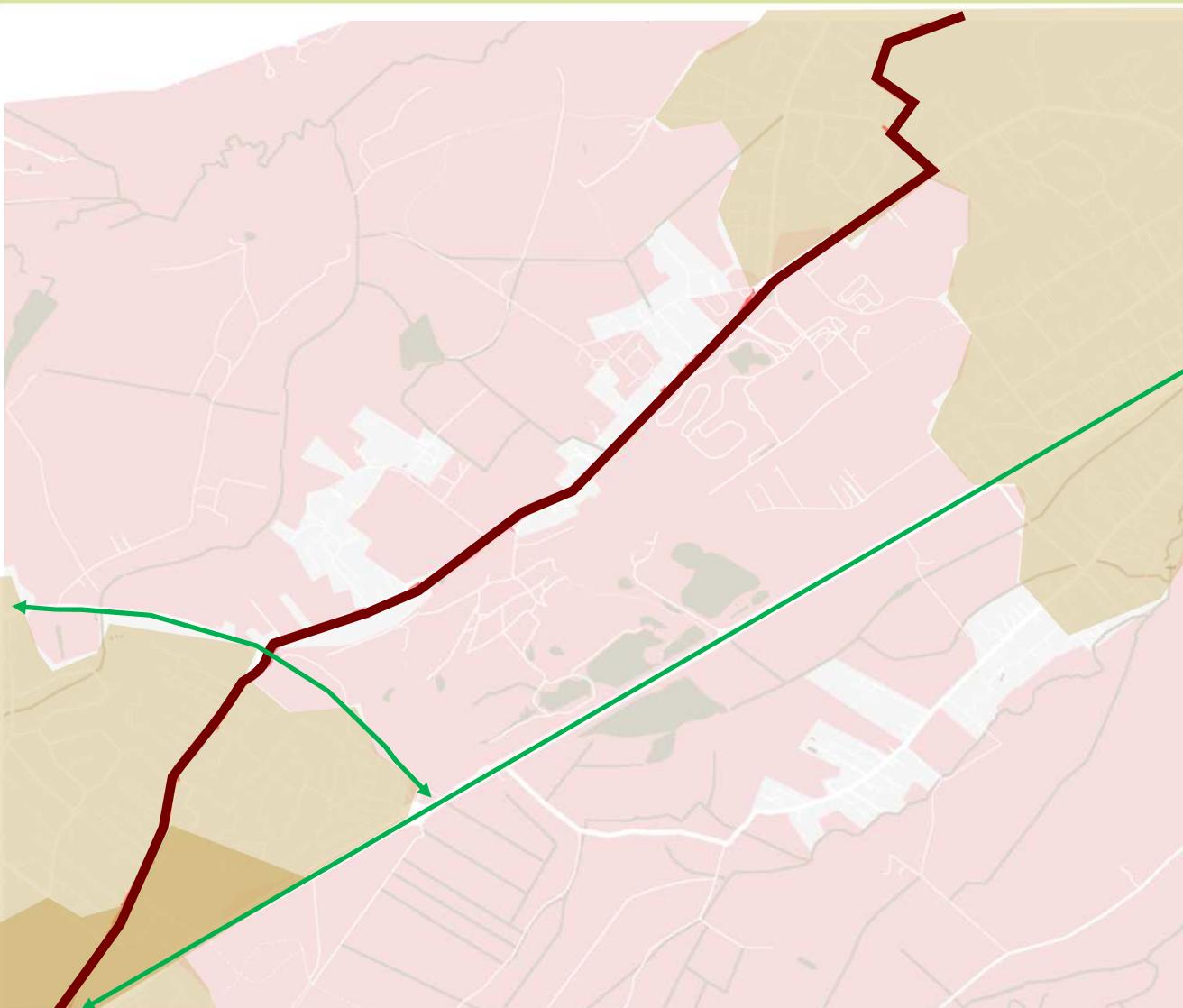
*Un aménagement nécessairement mixte (voie verte) mais qui vise à orienter les piétons côté trottoir dédié*

*Un travail sur les bordures pour « casser » les marqueurs du trottoir / marquer une séparation à emprise minimale*



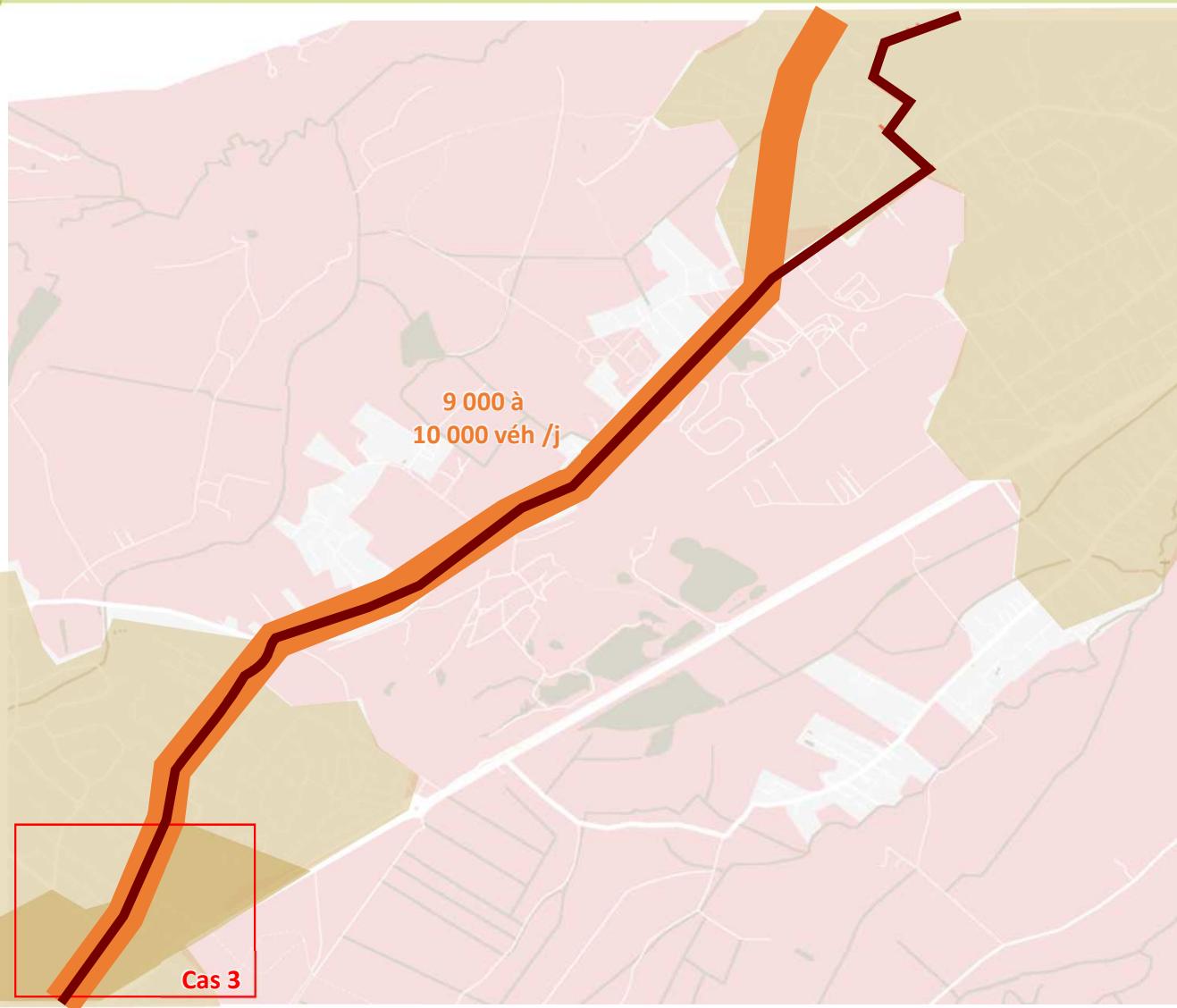


CAS 3



Projets d'infrastructures cyclables

- Tracé étudié
- ↔ Autres axes à l'étude



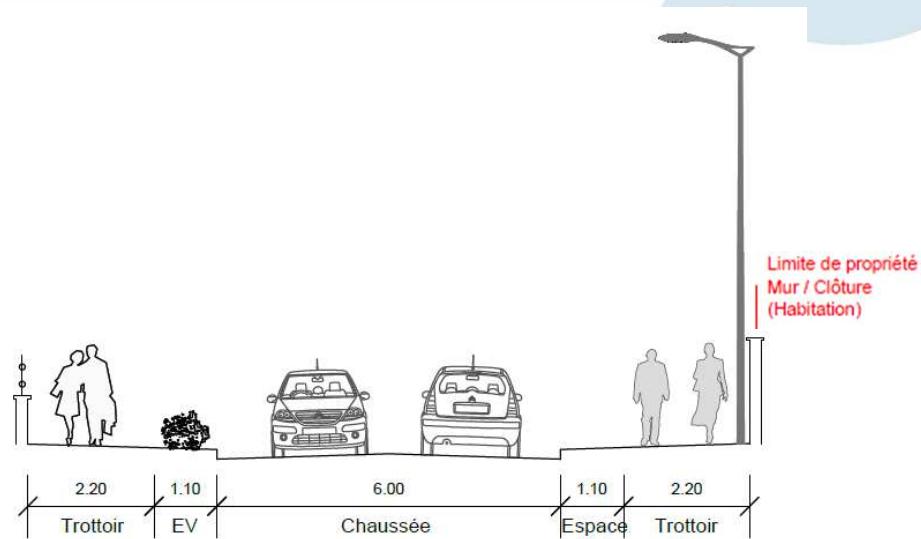
Projets d'infrastructures cyclables

— Tracé étudié

Axes routiers

■ Trafic significatif

■ Trafic limité



## Environnement du projet

Trafic : **8 000** véh/JO (130 PL / JO)

VMA : 50 km/h (V85 : 53 à 56 km/h)

Desserte de cadre bâti : **oui**, résidentiel

Accès riverains : **Non** (2 sur 600 m)

Cheminement existant : **piéton PMR**

## Axes de traitement étudiés

Plan de circulation : axe de liaison interurbaine, pas de voirie de report

→ ***Mise en sens unique impossible***

Options d'aménagement :

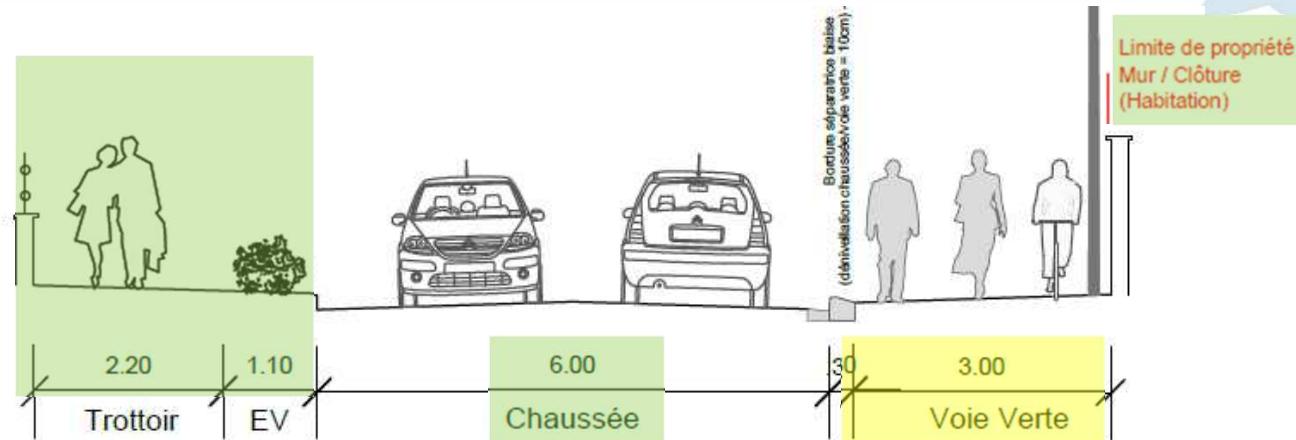
- tracé alternatif : absence d'alternative directe et drainant les z. urb.
- mixité avec les véhicules : exclue au regard du trafic

→ ***Aménagement d'une emprise dédiée, parallèle à la voirie***

**Enjeux récurrents de maintien de la largeur de voie et de préservation des arbres et limites de propriétés riveraines...**

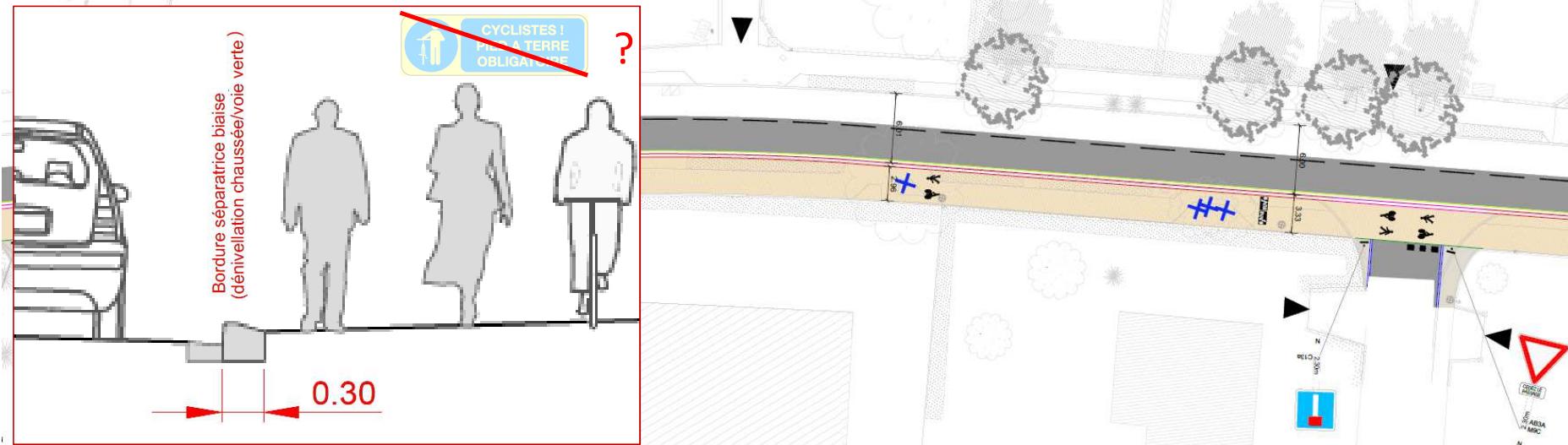
→ la solution privilégiée

*Un compromis...  
...acceptable ?*



*Un aménagement nécessairement mixte (voie verte), avec une fréquentation piétonne prévisible*

*Un travail sur les bordures pour « casser » les marqueurs du trottoir / marquer une séparation à emprise minimale*





Réseau Express Vélo

Club ACO - 27 mars 2025

Recherche d'alternatives aux trottoirs partagés : **un exercice complexe...**

*Merci pour votre attention (et à l'écoute de toute suggestion !)*

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ➤ Circulation des cyclistes sur les trottoirs

### Retour d'expérience de Montpellier Méditerranée Métropole



# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ♪ Évaluation du besoin en aménagements cyclables hors agglomération (LOM)

Article 62 de la LOM, article L 228-3 du code de l'environnement



## Club des aménagements cyclables d'Occitanie

**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)



## Club des aménagements cyclables d'Occitanie

**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)



# Club des aménagements cyclables d'Occitanie



## Article 62 de la LOM, article L 228-3 du code de l'environnement

« 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. »

## ÉVALUATION SOCIO ECONOMIQUE : Présentation du tableur

**Tableur conçu par l'Université Gustave Eiffel (UGE) et l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable (IGEDD) et a été partagé avec le Cerema.**

Il permet de comparer les effets socio-économiques sur une durée déterminée de la mise en place d'une piste cyclable, d'une bande cyclable, et d'une voie sans aménagement cyclable.

- Conçu pour l'urbain à l'origine
- Nécessite un bon niveau d'expertise socio-économique pour se l'approprier

### Travaux du Cerema :

- Test sur des cas concrets fournis par le conseil départemental
- Modification pour usage en urbain
- Simplification des entrées
  - Possibilité d'associer les services techniques du département pour s'approprier l'outil.

## Présentation du tableur

### Proposition d'accompagnement sur deux cas concrets

Utilisation du tableur sur un ou deux cas concrets d'aménagements cyclables avec à chaque fois 3 scénarios :

- 1 sans aménagement cyclable (situation de référence),
- 1 avec une bande cyclable
- 1 avec une piste cyclable.

**Les principaux résultats monétarisés sont les suivants :**

- Les bénéfices pour les usagers des différents modes, qui incluent notamment le temps gagné/perdu et le confort
- Les externalités environnementales (effet de serre, pollution locale, bruit, cycle de vie des voitures)
- Les effets sur : les finances publiques, les accidents, la santé.

# Présentation du tableur

## Principales données d'entrées

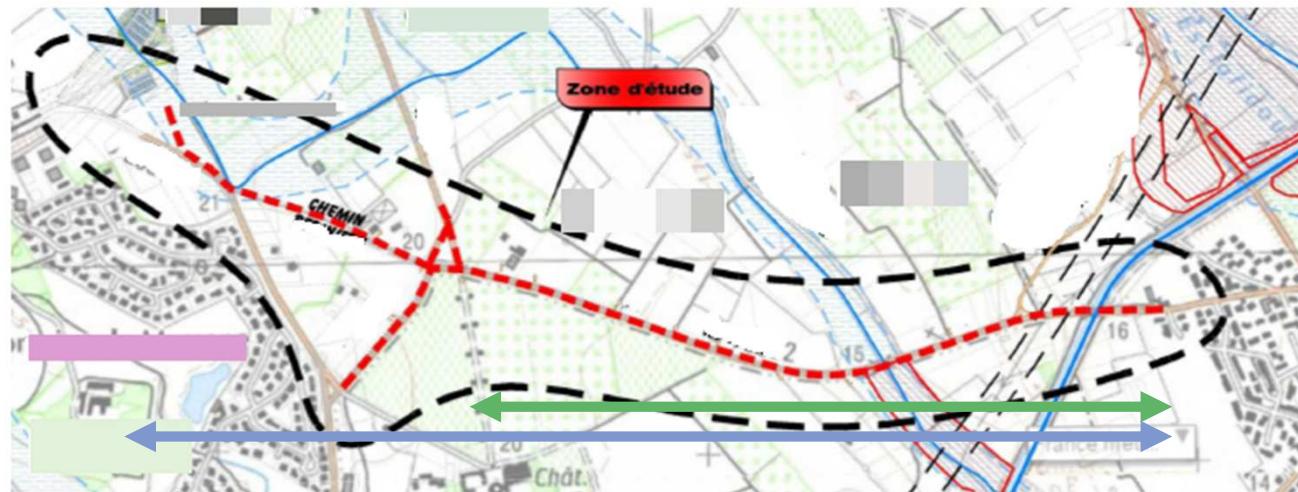
Les données de projets :

- Le trafic vélo et voiture actuel et prévu sur la voie évaluée en passager/heure et hypothèse de croissance
- Les hypothèses de report modal,
- Les coûts d'investissement
- La longueur et la distance moyenne parcourue ;
- Une note de qualité des voies (confort, sentiment de sécurité)
- Vitesse actuelle et prévue des VP et vélos

Les paramètres socio-économiques :

- Données issus du référentiel français d'évaluation des projets de transport, si disponible
- Sinon, données issues de la littérature scientifique

# Présentation du cas d'expérimentation



## **Situation de référence :**

RD sans aménagement cyclable

- **Variante 1** : Seulement la RD106E2
- **Variante 2** : Tout le projet

## Présentation du cas d'expérimentation

### Hypothèses du projet:

	<b>Voie partagée</b>	<b>Bande cyclable</b>	<b>Piste cyclable</b>
TMJA* vélo	0	90	140
TMJA voiture	2900	x	x
Report modal voiture	x	80%	80%
Qualité	Mauvaise	Moyenne	Moyenne
Vitesse vélo (km/h)	16	16	16
Vitesse voiture (km/h)	60	60	60

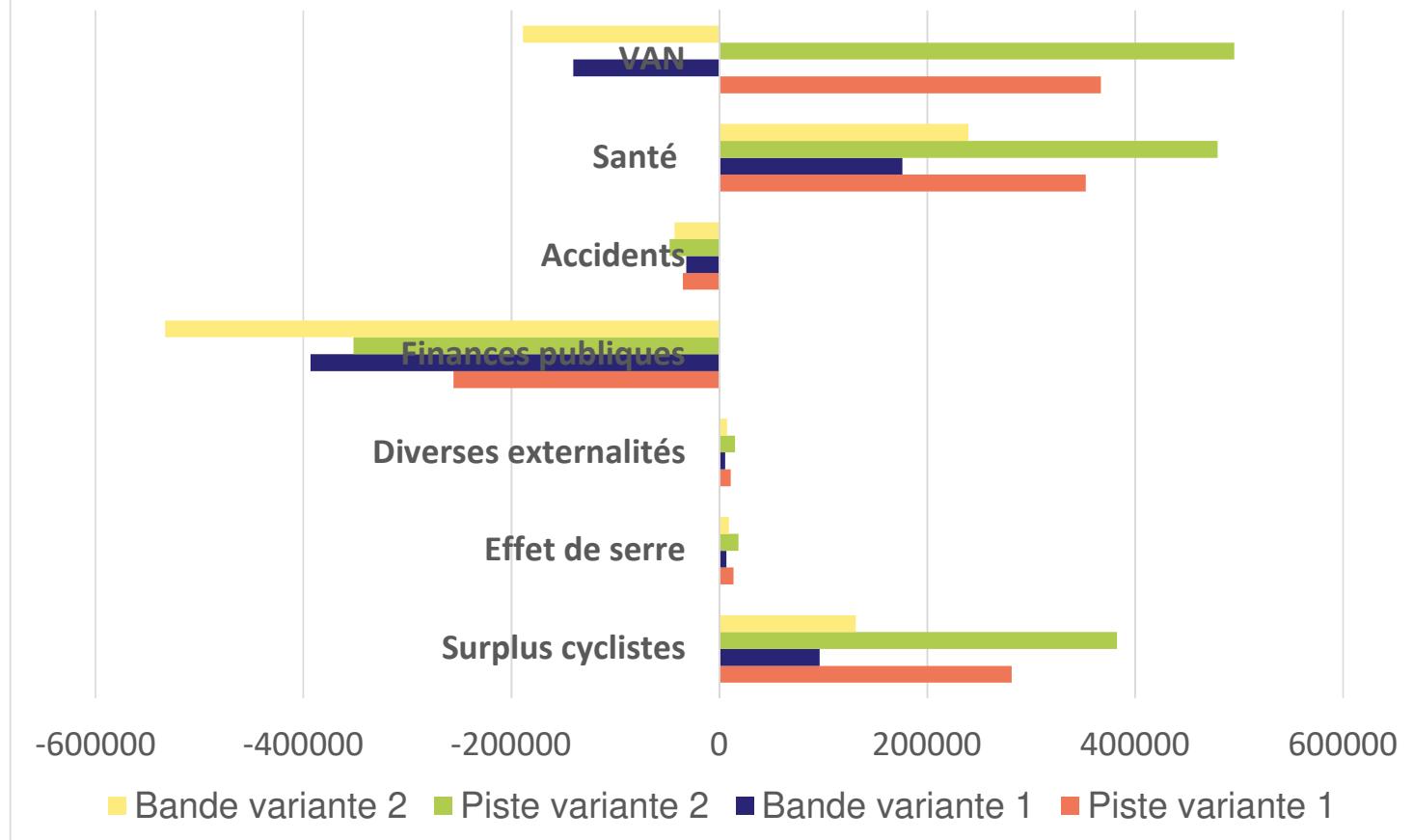
\* Trafic Moyen Journalier Annuel

## Résultats

### Analyse :

- VAN positive pour les pistes et négative pour les bandes
- Variante 2 plus intéressante que la variante 1
- Gains portés par la santé et les surplus des cyclistes
- Externalités dont GES faible
- Accident négatifs

Résultats socio-économiques des différentes options (en €)



## Travaux à venir du calculateur

- Test sur d'autres cas d'usage
- Améliorer l'ergonomie
- la création du module d'estimation des flux vélo à partir des données socio-démo et du linéaire cyclable
- Meilleure prise en compte de la sécurité et des effets sur la vitesse voiture et vélo
- Ajout de sorties supplémentaires non monétaire et de sensibilité au trafic

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ♪ Programme PlanCHA « plan de circulation hors agglomération »

- Contexte
- Enjeux et objectifs
- Le projet



## Contexte

- Montée en charge des politiques cyclables et modes actifs
- Des attentes exprimées lors du Comité d'orientation stratégique (COT) du Cerema sur les mobilités actives en milieu rural, peu dense, hors agglomération
- Des collectivités qui testent des choses
- La nécessité d'offrir un réseau maillé, sécurisé, confortable et sans discontinuité
  - Des solutions en site propre coûteuses
  - Utiliser le réseau existant en complément ?
- La perspective du véhicule intermédiaire
- Un appel à partenaire lancé par la DTER NC sur le potentiel cyclable des réseaux secondaires en 2023

Vidéo (4'30)

## PLAN VÉLO

### REQUALIFICATION D'UNE ROUTE DÉPARTEMENTALE EN VOIE VERTE : PREMIÈRE RÉALISATION À DRAGEY-RONTHON



Le Département de la Manche a confirmé sa volonté de s'inscrire dans un plan vélo ambitieux par le vote en session du 23 septembre 2022 du projet d'accélération du plan vélo. Ce plan regroupe l'ensemble des actions des politiques départementales concourant à l'accroissement de la pratique du vélo dans les déplacements, tous usages confondus, touristiques, quotidiens, de loisirs et sportifs. L'expérimentation de la réaffectation aux modes actifs, de routes départementales peu circulées est un des engagements fort de la mandature. En effet, le Département, qui gère le plus long réseau départemental de France avec 7800 km, entend profiter de la densité de son réseau et des modifications des dispositions du code de la route relative aux voies vertes, pour faciliter les déplacements à vélo.

### Voies Vertes pâles



#### — Un réseau de mobilité douce pour (re) découvrir la Corrèze

Les Voies Vertes pâles sont un réseau de voies douces partagées reliant les principaux points d'intérêt du département.

Ces voies sont créées sur des routes déjà existantes et à faible trafic. Tous les modes de déplacement y sont autorisés et une signalétique est mise en place pour favoriser et encourager les mobilités douces (vélos, piétons).

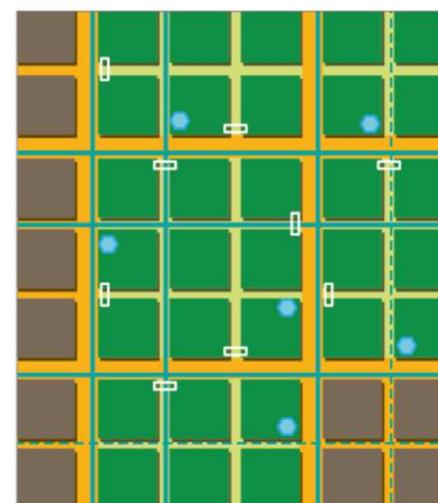
# Le plan de circulation

Un **plan de circulation** est un document ou une stratégie qui organise, régule et oriente les déplacements des véhicules, des piétons, des cyclistes, mais aussi du stationnement et des activités motorisées (livraison) dans un espace donné (pays, région, ville, quartier, zone industrielle, etc.). Il vise à :

- ✓ améliorer la **fluidité** du trafic, la **sécurité** et **l'accessibilité**,
- ✓ tout en **réduisant les nuisances** (bruit, pollution, congestion).



Fonctionnement en super-îlot



Source : d'après Lyon Capitale (2020) et Jeffrey Blain (2024)  
Licence C.C. 4.0 non commerciale (BY NC SA)  
Realisation : J.-B. Bouron, Géoconfluences, 2024

## La spécificité du hors aggro

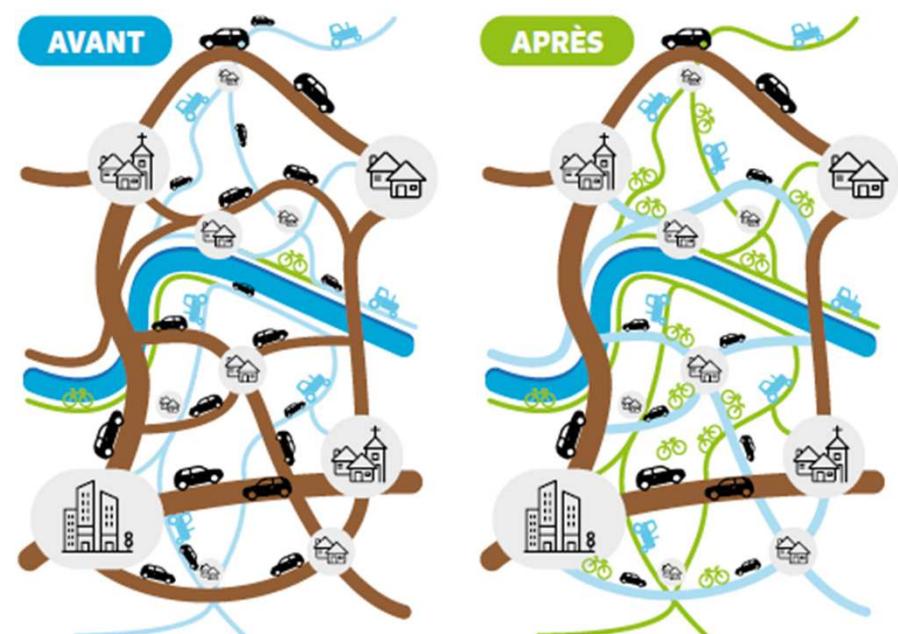
- Faible densité de population et des pôles générateurs de déplacements plus espacés et moins importants
- Vitesses de circulation plus élevées
- Accès riverains plus contraignant (agriculture)
- Difficulté de report sur d'autres axes (relief, distance...)
- Nécessaire coordination des pouvoirs de police et des compétences
- Dépenses d'investissement et d'entretien réduites sur le réseau tertiaire
- Absence d'éclairage public
- Fréquentation plus variable (WE, saison touristique,...) avec une part loisir plus importante



## Enjeux et objectifs du projet

- > Définir les clés d'analyse, critères, méthodes et indicateurs permettant de construire un **plan de circulation favorables aux modes actifs**
- > Examiner l'opportunité et la faisabilité de faire évoluer une voirie routière secondaire en voie « modes actifs », soit en mixité avec les TC scolaires, soit en la réservant à la **pratique des modes actifs** (vélos, marché à pied, cheval) **en lien avec les enjeux de continuités écologiques**
- > Lister les solutions d'aménagement envisageables (certaines voies réservées aux modes actifs et riverains, limitation de vitesse, action sur les sens de circulation, déploiement d'aménagements légers,...) et manques éventuels
- > Identifier les conditions d'acceptabilité d'une telle évolution du réseau en vue de préparer de futures concertations

**Hiérarchiser son réseau de voiries grâce au plan de circulation pour des territoires plus apaisés**



Source FUB

# Enjeux et objectifs du projet

## Ce qu'est le programme :

- ✓ la co-construction d'une méthode avec les collectivités participantes comprenant une phase de test de la méthode sur tout ou partie du territoire de la collectivité
- ✓ Un lieu d'échange entre collectivités et avec le Cerema

## Ce que n'est pas le programme :

- ✓ un groupe de travail pour faire évoluer la réglementation
- ✓ un test d'aménagements innovants
- ✓ la réalisation d'un plan de circulation par le Cerema
- ✓ un appui à la concertation par le Cerema

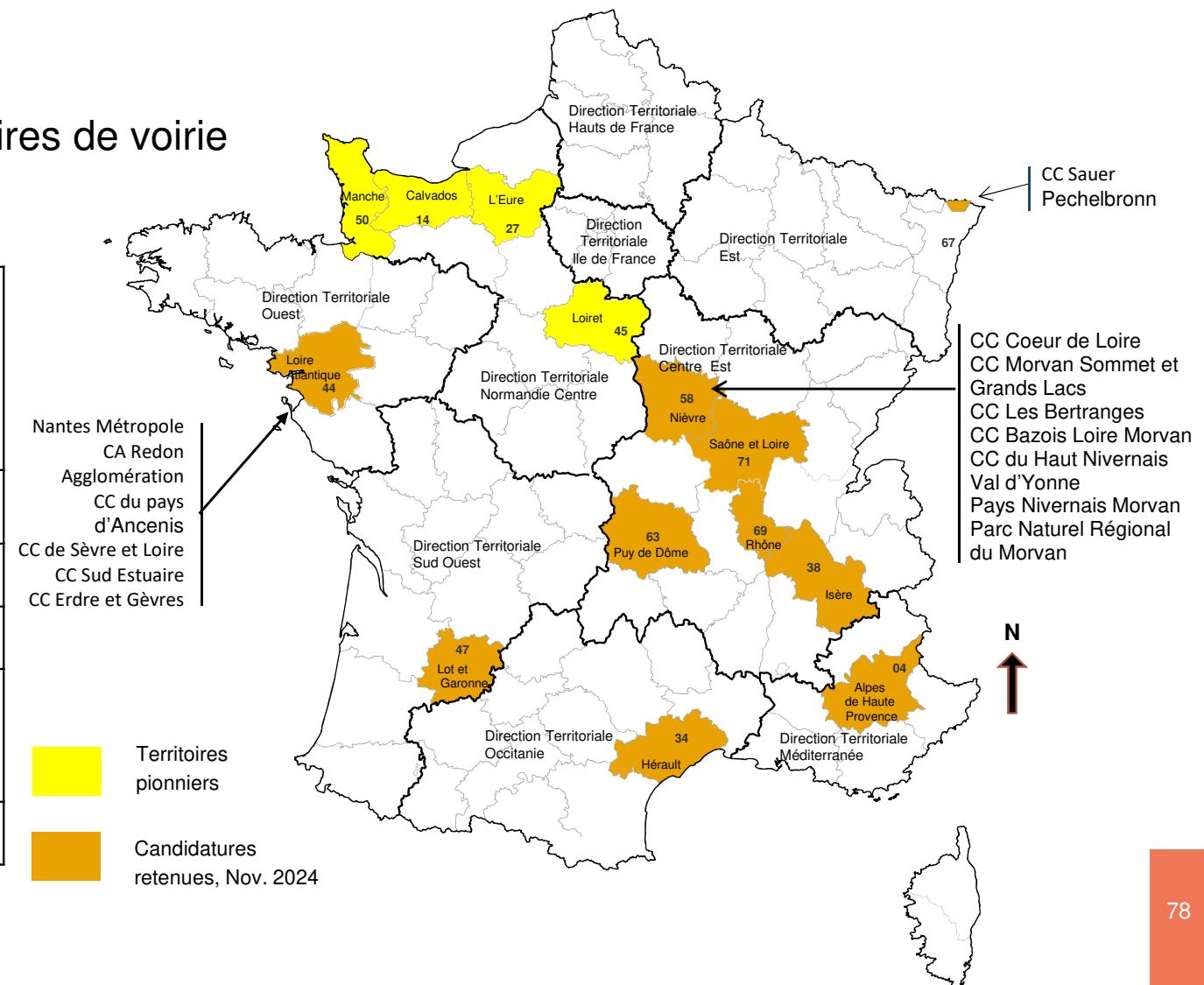
## Néanmoins :

- les manques éventuels pourront cependant être identifiés
- les collectivités peuvent en lancer mais l'accompagnement n'est pas prévu au titre du programme
- c'est la collectivité qui met en œuvre la méthode
- la mise en œuvre opérationnelle du plan de circulation par les collectivités est possible mais non nécessaire dans le cadre du programme

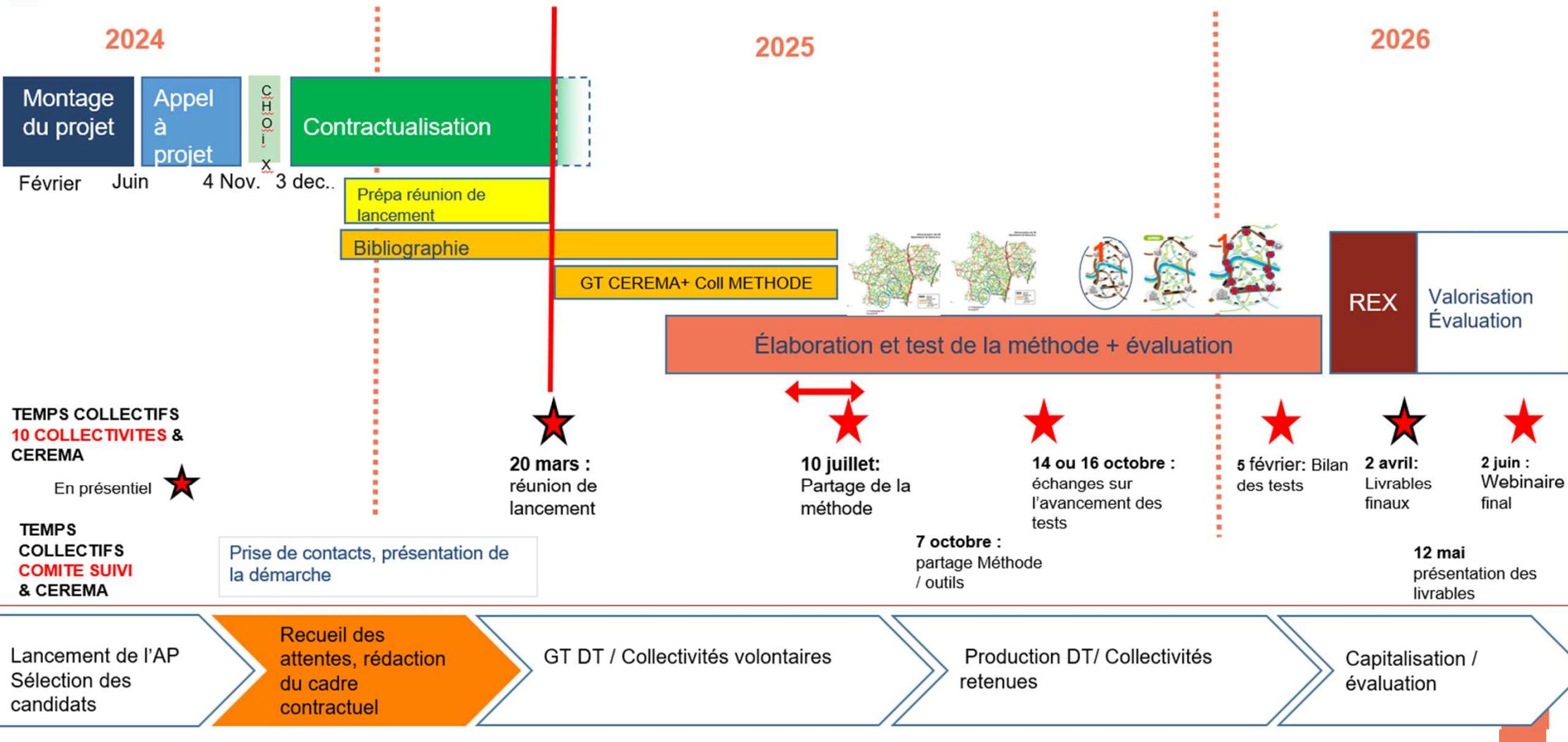
# Collectivités participantes

- Départements et EPCI gestionnaires de voirie
- Adhérentes du Cerema

<b>DT Centre ESt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rhône (CD 69)</li> <li>- Isère ( CD 38)</li> <li>- Puy de Dome (CD 63)</li> <li>- Saône et Loire (CD 71)</li> <li>- Nièvre (CD 58) et 5 EPCI, 1 Pays et 1 PNR</li> </ul>
<b>DT Méditerranée</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alpes de Haute Provence (CD 04)</li> </ul>
<b>DT Occitanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hérault (CD 34)</li> </ul>
<b>DT Sud Ouest</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lot et Garonne (CD 47)</li> </ul>
<b>DT Ouest</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Loire Atlantique (CD 44)</li> <li>1 Métropole</li> <li>1 Communauté d'agglomération</li> <li>4 EPCI</li> </ul>
<b>DT Est</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- CC Sauer Pechelbronn</li> </ul>



## Les grandes étapes



# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## 3 – RETOURS D'EXPÉRIENCES DES COLLECTIVITÉS

- 🚲 Intersection gérée par feux intelligents / **CD 11**
- 🚲 Revêtements (innovant, drainant, perméables...) / **Sète Agglopole, 3M**
- 🚲 Entretien des pistes cyclables : coût (présentation d'un outil) / **CD 66**
- 🚲 Coloration des traversée cyclable / **3M**

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ♪ Intersection gérée par feux intelligents - retour d'expérience du CD 11





Voie verte Canal des deux Mers à vélo

La RD4 : Route classée Route à Grande Circulation et de 1ère catégorie  
3700 véhicules/jour dont 8% de PL.

Contraintes d'aménagements liées à son statut :  
\* Impossibilité de réaliser des éléments ralentisseurs,  
\* Difficulté de mise en place de gestion par feux,

La fréquentation le long du Canal : 105 usagers/jour le week-end ou en saison.

Le pont : Une largeur circulable de 3,5 m. Deux trottoirs de 0,70 m.  
Un profil en long en léger dos d'âne et en sortie de courbe  
qui induit une perte de visibilité depuis Bram

Une zone de parking improvisée :  
\* rompre la continuité des trottoirs  
\* accès riverain et accès vitriniement et bateaux.

Maintenir les accès riverains etavitaillement des bateaux,  
\* Sortir le stationnement du cœur de site,  
\* Inciter l'usage du parking relais pour venir à pied ou à vélo

Le Pont : Une largeur circulable de 3,5 m. Deux trottoirs de 0,70 m.  
Un profil en long en léger dos d'âne et en sortie de courbe  
qui induit une perte de visibilité depuis Bram

\* Reprendre le profil en long (amélioration de la visibilité).  
\* Réduction de la largeur circulable pour les véhicules,  
\* Aménagement d'un ou deux trottoirs.

**Réunion du groupe des Aménageurs d'Occitanie**  
**27 mars 2025**

Voie verte Bram-Lavelanet

AUDE  
Le département

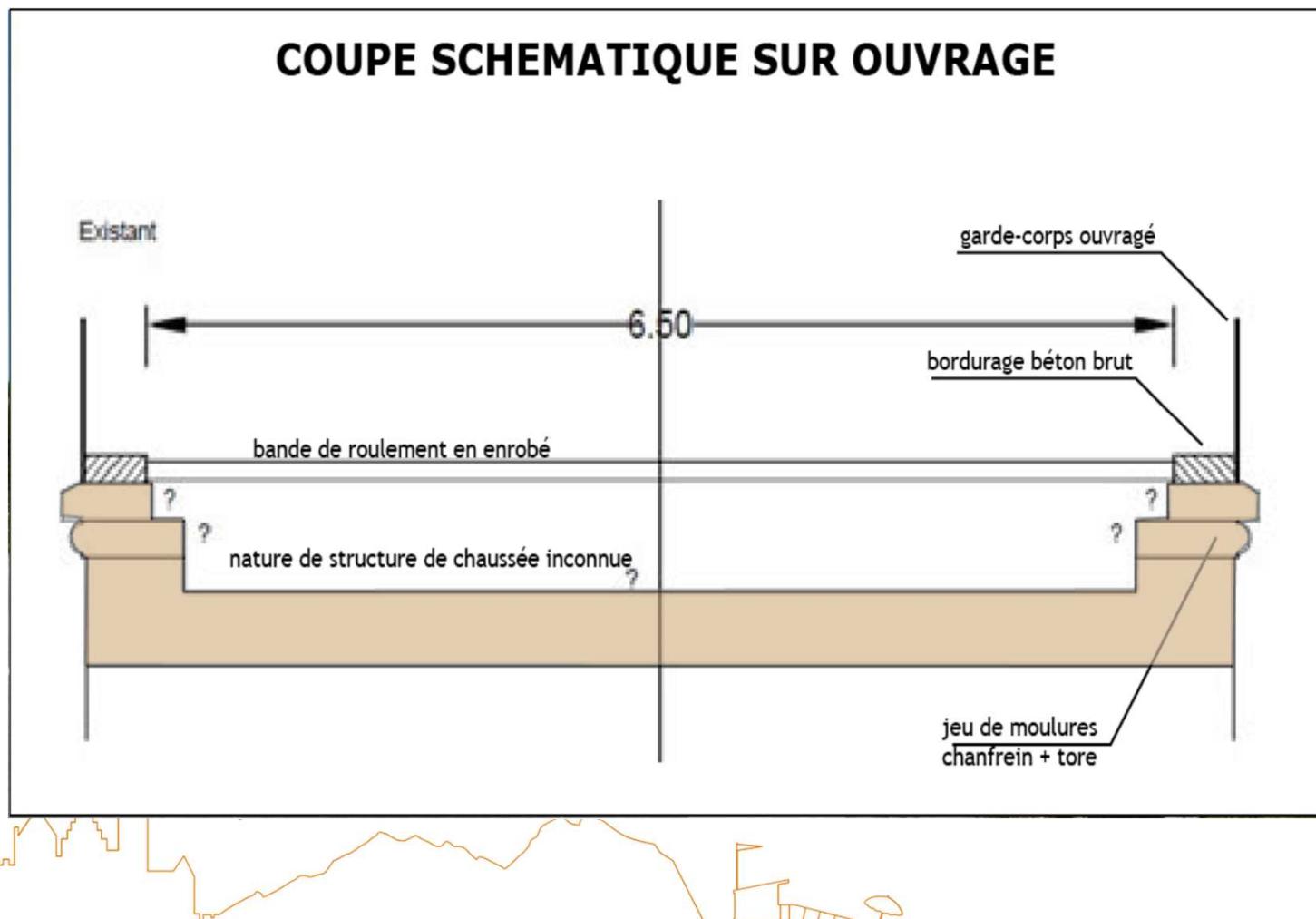
# Les feux intelligents

## Plan de situation

Proche de la commune de Bram sur la RD 4

La RD4

Le pont sur RD4



# Les feux intelligents

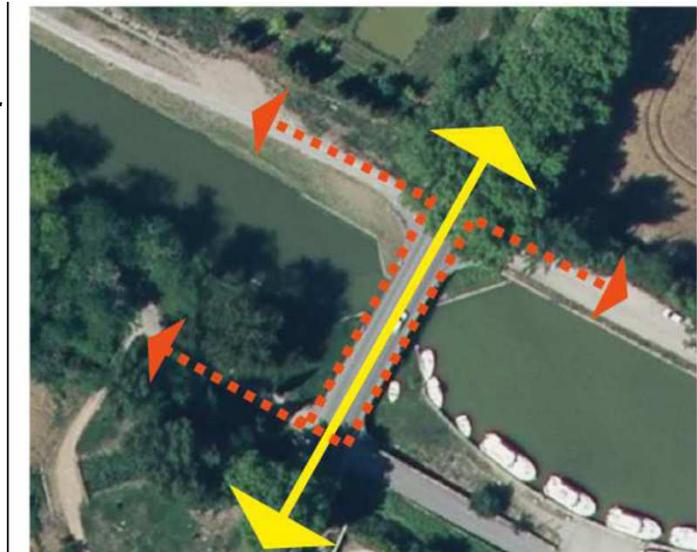
## Contexte et objet de l'opération

L'ouvrage d'art sur la RD4 permet de franchir le Canal du Midi. Il est aussi le point de jonction de deux futures infrastructures en mode doux : la véloroute du Canal des Deux Mers à vélo et la véloroute du Canal du Midi à Montségur.

La RD4 est un axe structurant du Département puisqu'elle relie la RD6113 à l'autoroute A61. A ce titre elle reçoit un trafic important avec un taux de poids lourds conséquent (8%).

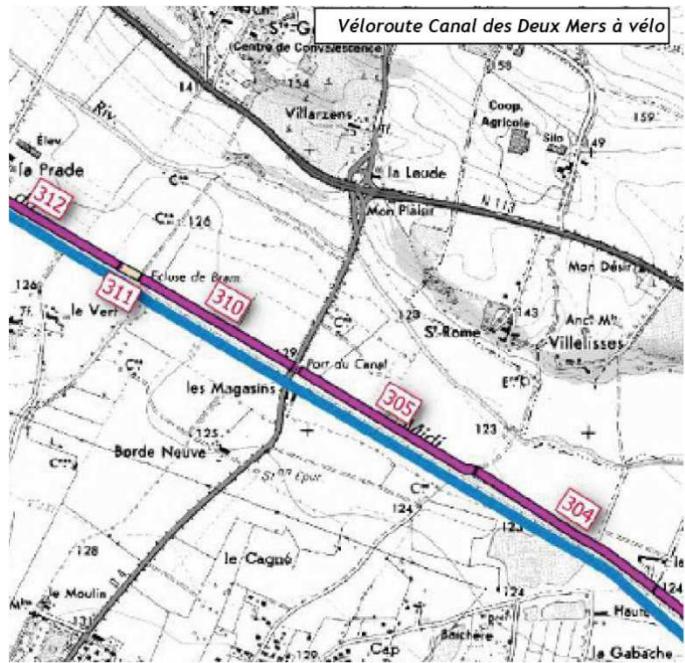
Ce point d'intersection / jonction cumule les points de conflit et de dangerosité suivants :

- Point de conflit par intersection des flux véloroute du Canal des Deux Mers / RD4
- Point de conflit avec les clients de l'auberge qui stationnent le long du chemin de halage et doivent franchir l'ouvrage pour se rendre à l'auberge et regagner leur véhicule.
- Problématique de sécurisation des cyclistes lors du franchissement de l'ouvrage,



# Les feux intelligents

## La véloroute du Canal de 2 mers à vélo



## La voie verte Canal du Midi Montségur

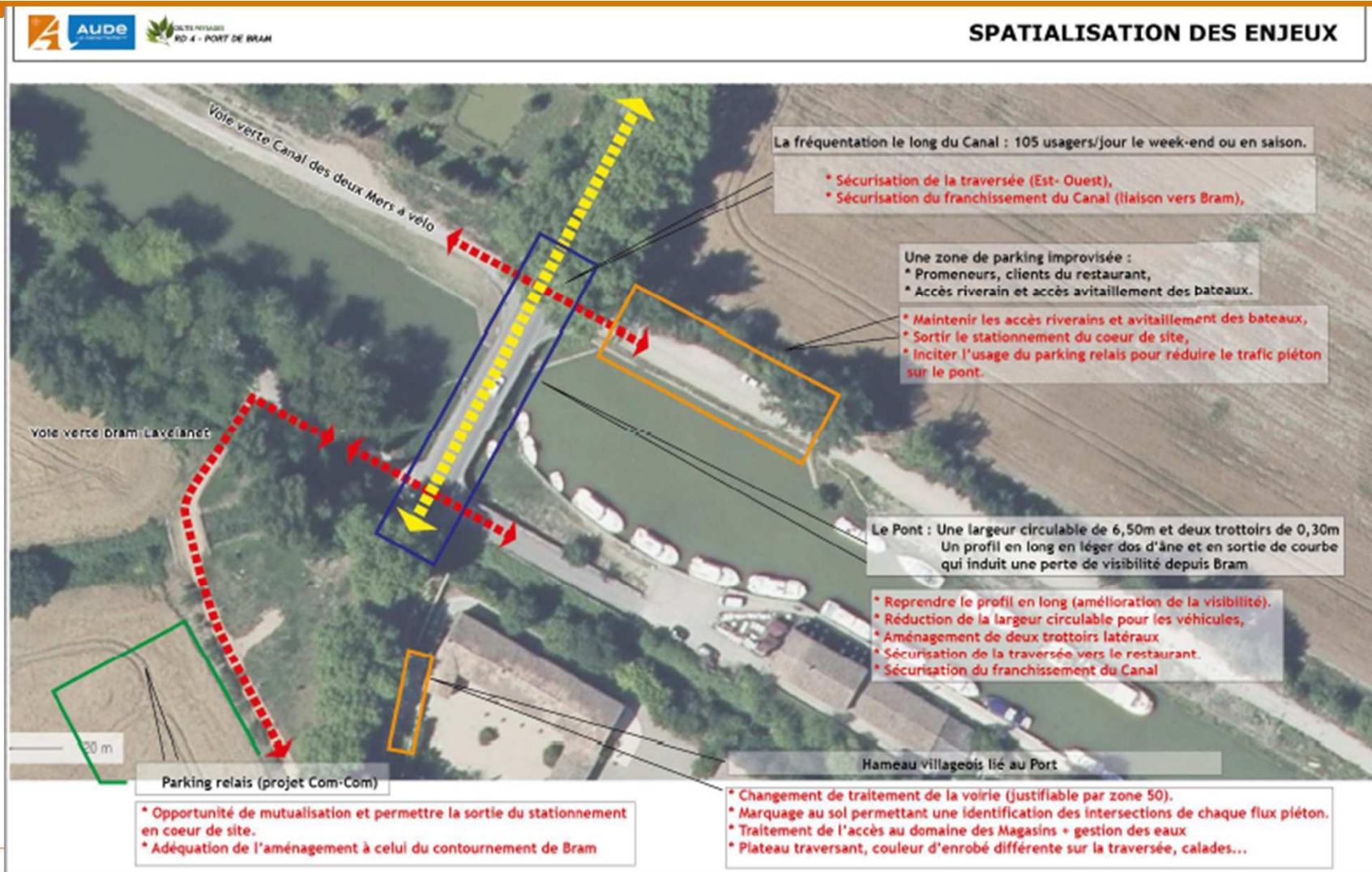


# Les feux intelligents

## Les enjeux territoriaux

- Un ouvrage d'art essentiellement dédié au trafic routier dont le gabarit ne peut assurer un trafic piéton en toute sécurité.
- Une géométrie en planimétrie qui induit une perte de visibilité importante et donc fortement accidentogène.
- Des points de conflits entre les différents flux (modes doux/ véhicules tant en traversées qu'en franchissements).
- Une nécessité de réduire la vitesse sur site.
- Une occupation des quais (rive sud) avec une dissuasion forte de stationnement avec incitation à utiliser l'autre rive pour se garer : la clientèle du restaurant devant franchir le pont.
- Un parking (berge nord) créé par l'usage qui a entraîné une surface importante compactée et mise à nue qui artificialise fortement le site. Impression négative renforcée par les conteneurs à ordures ménagères, tri sélectif et panneau d'information.

# Les feux intelligents



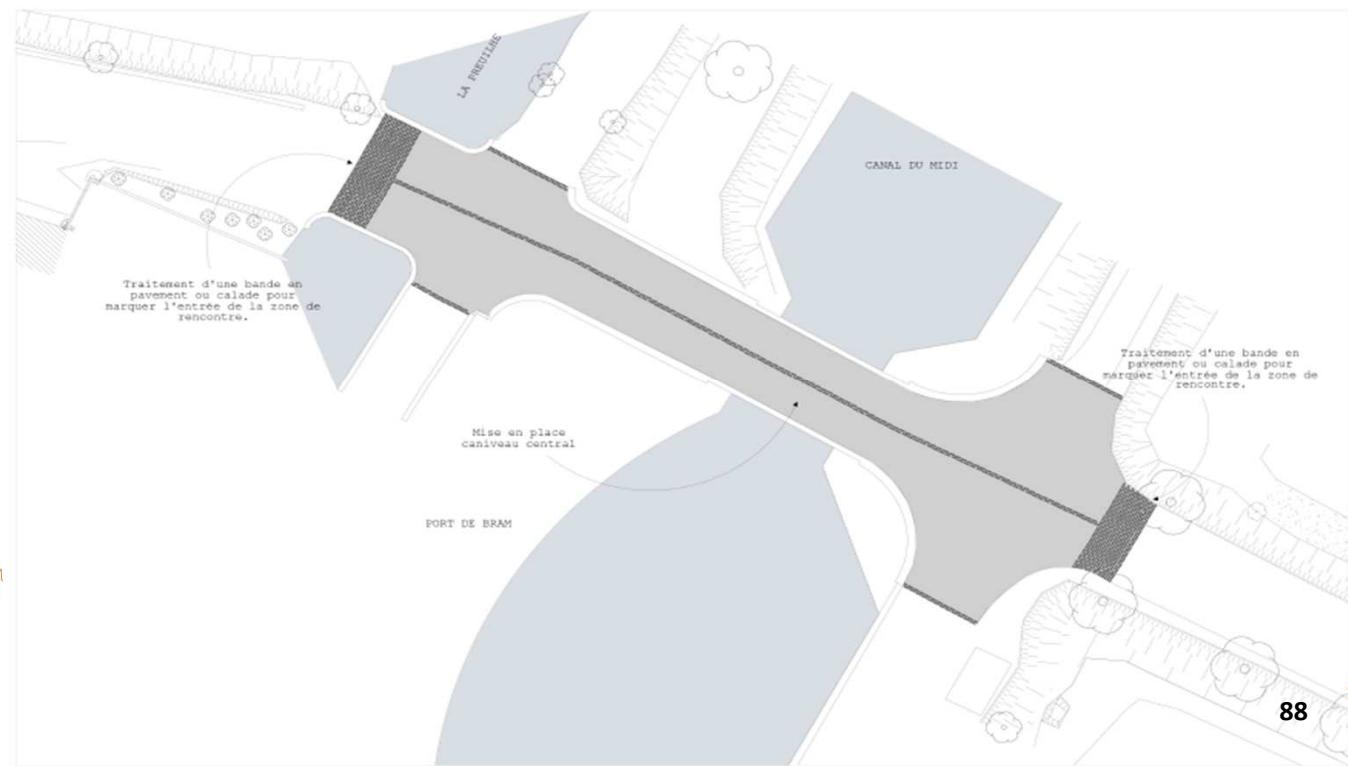
# Les feux intelligents

## Les solutions non retenues

### Aménagement d'une zone de rencontre

Cet aménagement permettrait de conserver la morphologie actuelle du pont avec des travaux minimes sur l'ouvrage. Un traitement de surface uniforme pourrait être réalisé, les accès traités en pavés de manière à identifier clairement le passage dans cette zone ou la vitesse serait réduite. Ces travaux permettraient aussi la mise en conformité des garde-corps.

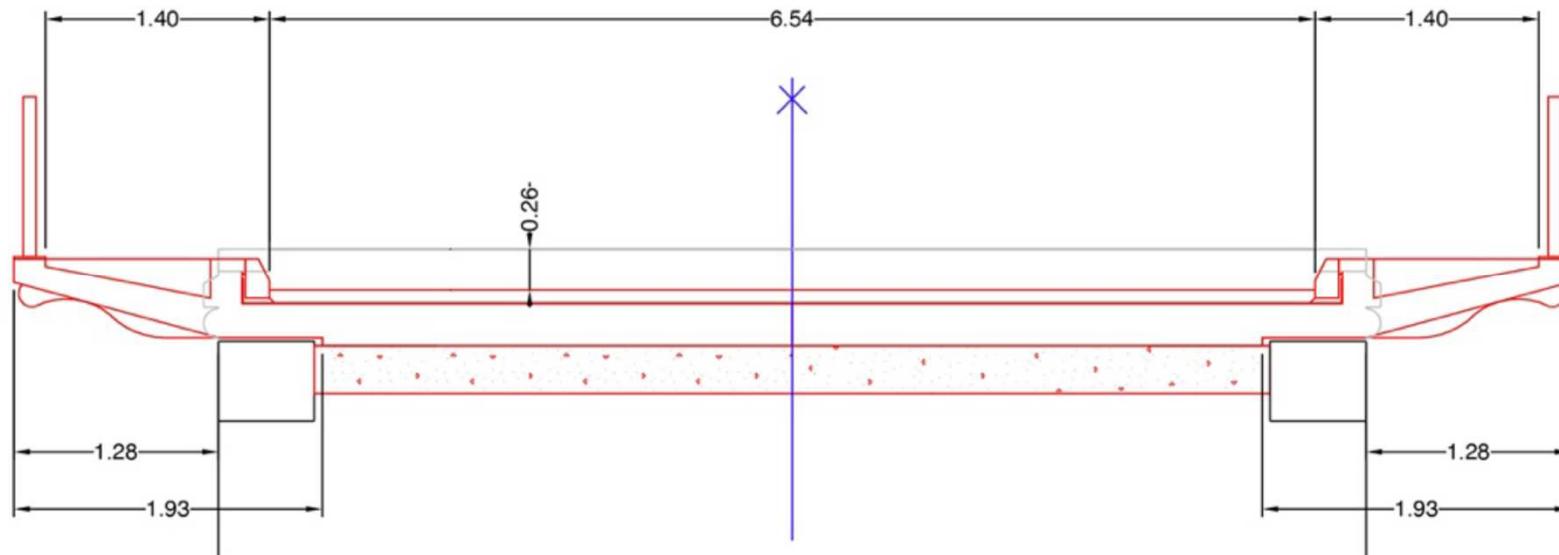
**cette solution exigeait  
un passage de la zone en agglomération**



# Les feux intelligents

## Élargissement de l'ouvrage par dalle (solution étudiée par le SOA)

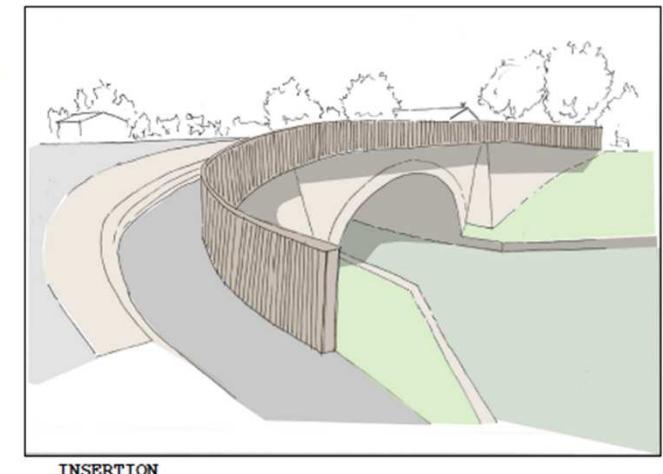
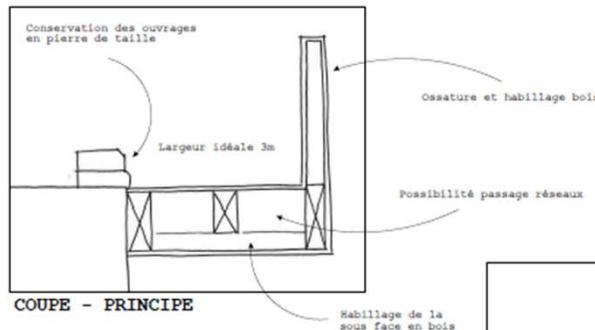
Cette solution permettait d'élargir la surface de l'ouvrage à l'aide de dalles sur console et ainsi bénéficier de deux trottoirs.



# Les feux intelligents

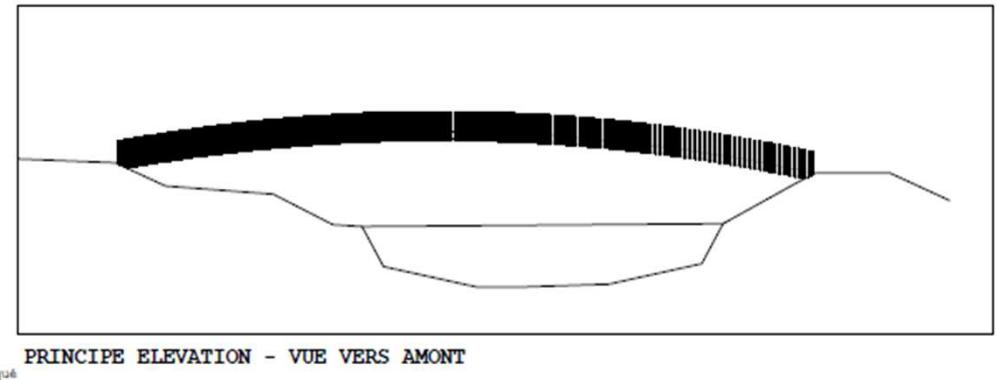
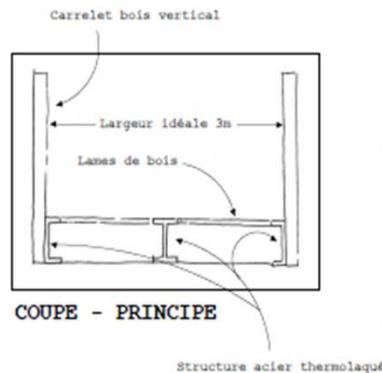
## Construction d'une passerelle attenante à l'ouvrage

Cet aménagement consistait à créer une passerelle en console sur la partie en amont de l'ouvrage. Elle était conçue en bois et traitée de manière uniforme (garde-corps et sous-face).



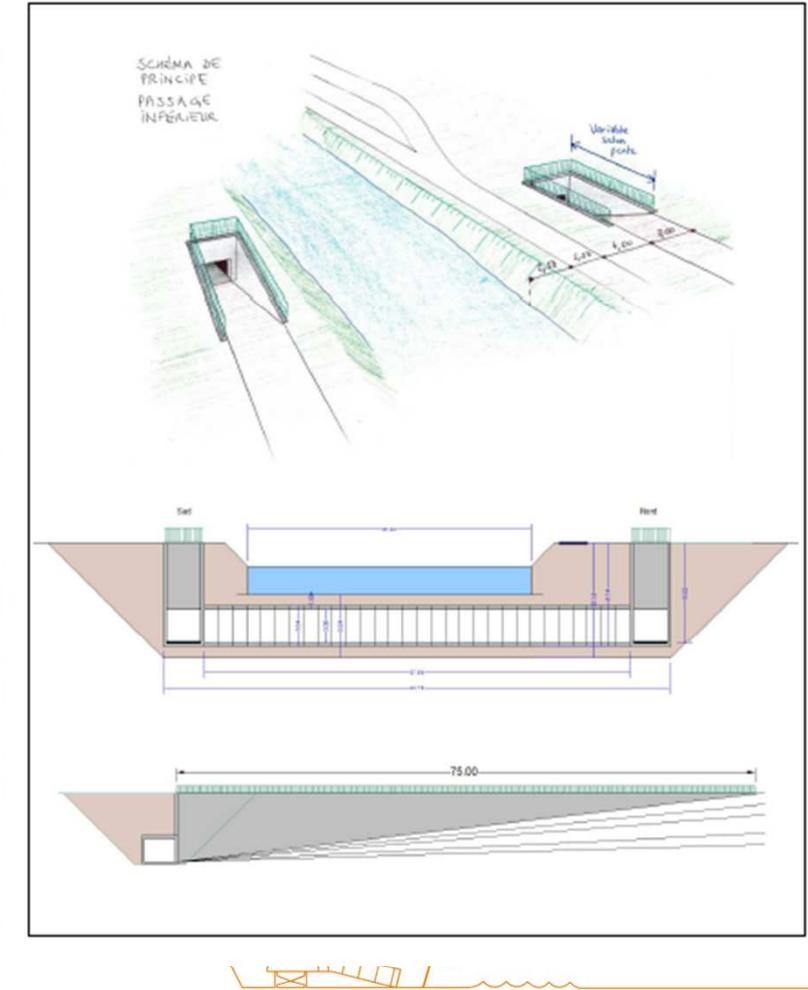
# Les feux intelligents

## Construction d'une passerelle éloignée de l'ouvrage



# Les feux intelligents

## Passage sous Canal



# Les feux intelligents

## Et maintenant....

Au cours de l'été 2023 et 2024 une voie de circulation a été neutralisée sur l'ouvrage pour la dédier aux modes doux

Des feux temporaires « de chantier » ont été positionnés sur la RD4 de part et d'autre de l'ouvrage avec un fonctionnement en 3 temps (sens RD6113/Bram / sens Bram/RD6113 /traversées des voies vertes) durant la période estivale de Juin à Septembre 24h/24



## Données de trafic :

- le trafic vélo est très saisonnier (de mai à septembre) avec un pic de fréquentation journalier compris entre 10h00 et 14h00.
- le trafic routier représente en moyenne dans les 2 sens cumulés 3300 véhicules/jour (dont 7,2% de poids lourds).
- Le débit horaire maximum avoisinant les 300 véhicules/heure se situe entre 8h et 9h le matin et entre 16h et 18h l'après-midi.

## Les feux intelligents

Afin de pérenniser la sécurisation des déplacements en modes doux sur cet ouvrage, nous avons proposé de mettre en place des « feux intelligents » permanents au droit de l'ouvrage, avec un fonctionnement en 2 temps (RD4 dans les deux sens / traversées des voies vertes).

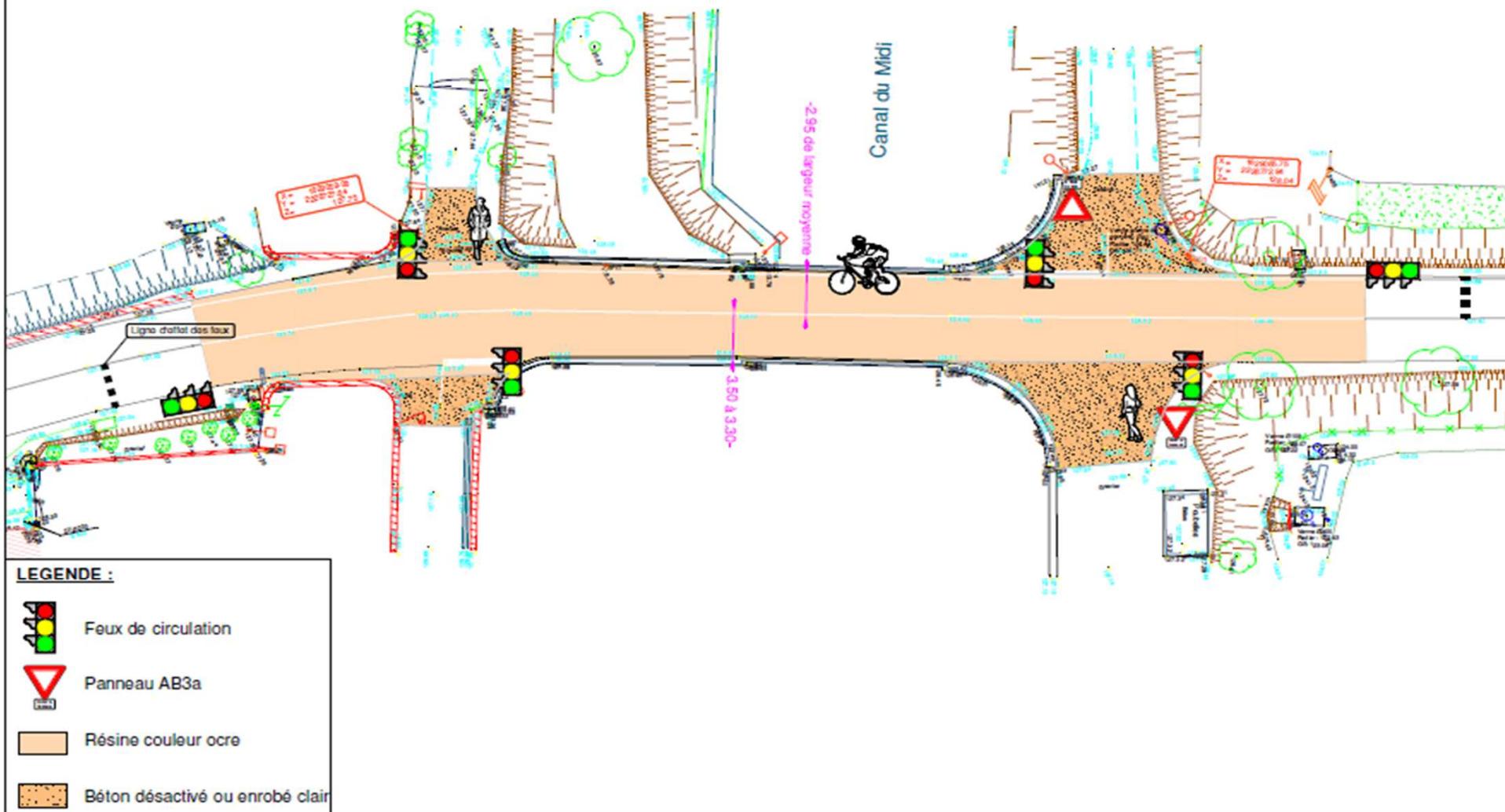
Avec ce dispositif, le trafic de la RD4 sera arrêté « au rouge » uniquement en présence de vélo ou piéton qui souhaitent traverser. Ces feux micro-régulés permettront de corriger les aspects négatifs des feux aux heures creuses des différents usagers (piétons, cyclistes, automobilistes...).

Phase 1



Phase 2





# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

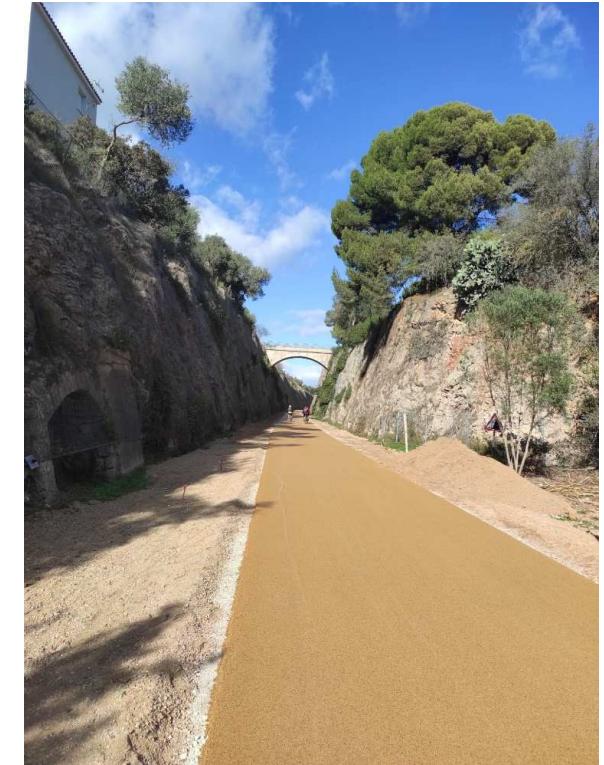
## 💡 Revêtement des aménagements cyclables - retour d'expérience de Sète Agglopôle



# Enrobé végétal

→ Voie verte le long de la RD2 entre Sète et Balaruc: T1 inaugurée en 2020, T2 en 2023 et T3 en cours de réalisation

- Revêtement :
- Sous-couche géotextile et grave non traité issu de la démolition de l'usine Lafarge située juste à côté du chantier
  - Couche d'enrobé végétal couleur miel
- Pose de 300 plots solaires, mise en place d'aires de repos et de 24 000m<sup>2</sup> d'espaces verts



# Revêtements en coquilles d'huîtres

→ Testé sur le second tronçon de la liaison entre Sète et Balaruc:

- Un revêtement perméable en coquilles d'huîtres recyclées
- Couleur noir

→ Mise en place dans le domaine des Aresquiers:

- Un itinéraire en revêtement perméable à base de coquille d'huîtres
- Revêtement qui peut être mis en place dans les zones naturelles
- Réflexion sur un autre projet situé en zone Natura 2000 et en limite de zone humide





02/09/2020

## Voies vertes / Voies douces / Itinéraires modes doux Pistes cyclables / Véloroutes



10

**30720 Ribaute-les-Tavernes**

en C0/8 R éco



Votre contact : Guillaume COSTANZO



**30340 Saint-Privat-des-Vieux**

en C 0/8 R éco



06.32.44.37.59  
— 100% +

**30210 Vers-Pont-du-Gard**

en C 0/8 R éco



guillaume.costanzo@jo-cie.fr

Retour  
sommaire

99

## Club des aménagements cyclables d'Occitanie

- Entretien des pistes cyclables : coût (présentation d'un outil) / CD 66

# Evaluation (sommaire et provisoire) des coûts de gestion des aménagements cyclables



# Evaluation (sommaire et provisoire) des coûts de gestion des aménagements cyclables

## 2013 Modalités d'aménagements du CD66

Maîtrise d'ouvrage départementale complète sous réserve que les EPCI assurent l'entretien ultérieur

Souhait des EPCI d'inscrire un coût prévisionnel annuel dans la délibération d'approbation de la convention d'aménagement



Création d'un tableau sur la base

- des ressources bibliographiques disponibles
- des coûts identifiés sur les marchés en cours (marquages, fauchage, location d'engins, signalisation, temps/agent)

Tableur remis à jour 2024

# Evaluation (sommaire et provisoire) des coûts de gestion des aménagements cyclables



DRC | Fiche - action n°5

ESTIMER LE BUDGET ENTRETIEN DES  
AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Juin 2015



# Evaluation (sommaire et provisoire) des coûts de gestion des aménagements cyclables

## NIVEAU DE SERVICE 1 : RUSTIQUE

Base de calcul des coûts de gestion d'une véloroute – Niveau de service « rustique »  
Coût annuel au kilomètre en €

Types d'aménagement	Reprises ponctuelles Du revêtement	Désherbage	Fauchage 1 fois	Débroussaillage 1 fois	Balayage 1 fois	Patrouillage	Signalisation V	Signalisation H	TOTAL
Site propre En enrobé	500	0	200	300	200	50	50	70	1370
Site propre En béton	100	0	200	300	200	50	50	70	970
Site propre En stabilisé	1000	200	200	300	200	50	50	70	2070
Voie partagée En enrobé	600	0	200	300	200	50	50	70	1470
Voie partagée En béton	200	0	200	300	200	50	50	70	1070
Voie partagée En enduit superficiel	800	100	200	300	200	50	50	70	1770
Route départementale Partagée	0	0	0	0	0	0	50	70	120
CVCB chaucidou	600	0	200	300	200	50	50	70	1470

# Evaluation (sommaire et provisoire) des coûts de gestion des aménagements cyclables

## NIVEAU DE SERVICE 2 : MOYEN

Base de calcul des coûts de gestion d'une véloroute – Niveau de service « moyen »  
Coût annuel au kilomètre en €

Types d'aménagement	Reprises ponctuelles Du revêtement	Désherbage	Fauchage 1 fois	Débroussaillage 1 fois	Balayage 2 fois	Patrouillage	Signalisation V	Signalisation H	TOTAL
Site propre En enrobé	500	0	200	300	400	100	50	70	1620
Site propre En béton	100	0	200	300	400	100	50	70	1220
Site propre En stabilisé	1000	200	200	300	400	100	50	0	2250
Voie partagée En enrobé	600	0	200	300	400	100	50	70	1720
Voie partagée En béton	200	0	200	300	400	100	50	70	1320
Voie partagée En enduit superficiel	800	100	200	300	400	100	50	70	2020
Route départementale Partagée	0	0	0	0	0	50	50	0	100
CVCB chaucidou	600	0	200	300	400	100	50	300	1950

# Evaluation (sommaire et provisoire) des coûts de gestion des aménagements cyclables

## NIVEAU DE SERVICE 3: CONFORT

Base de calcul des coûts de gestion d'une véloroute – Niveau de service « confort »  
Coût annuel au kilomètre en €

Types d'aménagement	Reprises ponctuelles Du revêtement	Désherbage	Fauchage 2 fois	Débroussaillage 1 fois	Balayage 3 fois	Patrouillage	Signalisation V	Signalisation H	TOTAL
Site propre En enrobé	500	0	400	300	600	300	100	140	2340
Site propre En béton	100	0	400	300	600	300	100	140	1940
Site propre En stabilisé	1000	200	400	300	600	300	100	0	2900
Voie partagée En enrobé	600	0	400	300	600	300	100	140	2440
Voie partagée En béton	200	0	400	300	600	300	100	140	2040
Voie partagée En enduit superficiel	800	100	400	300	600	300	100	140	2740
Route départementale Partagée	0	0	0	0	0	100	100	0	200
CVCB chaucidou	600	0	400	300	600	300	100	600	2900

## Evaluation (sommaire et provisoire) des coûts de gestion des aménagements cyclables

### Grosses réparations

### Coût de remise en état au kilomètre

En €

Types d'aménagement	Sur 20 ans	Soit par an
Site propre En enrobé	35 000	1 750
Site propre En béton	2 000	100
Site propre En stabilisé	40 000	2 000
Voie partagée En enrobé	35 000	1 750
Voie partagée En béton	2 000	100
Voie partagée En enduit superficiel	20 000	1 000
Route départementale Partagée	0	0
CVCB chaucidou	35 000	1 750

## Calcul sur une section d'aménagements hétérogènes hors ouvrages d'art

Nom Gestionnaire

### Coût de l'entretien et des grosses réparations – nom itinéraire- section

Caractéristiques du trafic et du revêtement	Longueur (en km)	Niveau de service retenu	Coût annuel de l'entretien (€)	Coût des grosses réparations (€)	
				Sur 20 ans	Annuel
Site propre en enrobé	3,4	rustique	4 658,00	119 000,00	5 950,00
		moyen	5 508,00		
		confort	7 956,00		
Site propre en béton	1,1	rustique	1 067,00	2 200,00	110,00
		moyen	1 342,00		
		confort	2 134,00		
Site propre en stabilisé	1	rustique	2 070,00	40 000,00	2 000,00
		moyen	2 250,00		
		confort	2 900,00		
Voie partagée en enrobé		rustique	0,00	0,00	0,00
		moyen	0,00		
		confort	0,00		
Voie partagée en béton	3	rustique	3 210,00	6 000,00	300,00
		moyen	3 960,00		
		confort	6 120,00		
Voie partagée en enduit superficiel		rustique	0,00	0,00	0,00
		moyen	0,00		
		confort	0,00		
Route Départementale partagée		rustique	0,00		
		moyen	0,00		
		confort	0,00		
CVCB		rustique	0,00	0,00	0,00
		moyen	0,00		
		confort	0,00		
Total de la section	8,50	rustique	11 005,00	167 200,00	8 360,00
		moyen	13 060,00		

Retour sommaire

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ❖ Coloration des traversées cyclables à Montpellier : Cerema / 3M



# 3 rapports

## 1 / Juillet 2023 aspects réglementaires

- Dans quel cadre réglementaire la métropole peut-elle déployer ce dispositif
- Quels sont les documents de référence?



## 2 / novembre 2023 : évaluation de 2 carrefours

- Deux carrefours « test » ont été réalisés sur le territoire de la métropole
- Analyse des comportements et enquêtes cyclistes (après coloration - **pas de phase avant**)



## 3 / novembre 2024 évaluation de 3 carrefours (avant / après)

- Analyse des comportements et enquêtes cyclistes **avant / après** coloration sur 3 carrefours



# Les objectifs

## Objectif de la coloration au carrefour

- Accentuer la lisibilité des intersections avec aménagements cyclables dans un contexte de fort déploiement des itinéraires cyclables et du réseau express vélo (REV)
- Augmenter la sécurité des cyclistes dans les carrefours

## Objectif de l'évaluation

- Objectiver les effets attendus (lisibilité, sécurité) par observation des comportements et enquêtes des cyclistes,
- **Définir un domaine d'emploi par rapport au régime de priorité**

# Les aspects réglementaires

## Description du dispositif

- Revêtement coloré de type résine
- Coloration bleu ciel (RAL 5015)
- mise en place aux intersections avec des voies cyclables dédiées (pistes ou bandes)
- pictogramme seul ou pictogramme + double chevron



# Observations et enquêtes

## Observation des comportements

- **Niveau 0** : il n'est **pas observé d'interaction** : le comportement n'est pas influencé par la présence d'autres usagers
- **Niveau 1** : l'**interaction est conforme** au fonctionnement souhaité. Le véhicule s'arrête ou ralentit et cède le passage aux cyclistes (ou le cycliste laisse la priorité s'il perd la priorité),
- **Niveau 2 interaction jugée non souhaitable.** La sécurité et le confort du cycliste sont altérés de façon plus ou moins importante, (ex : freinage, trajectoires déviées etc.)
- **Niveau 2+** interaction conflictuelle elle correspond à une situation d'interaction forte entre les usagers (ex : freinage d'urgence)

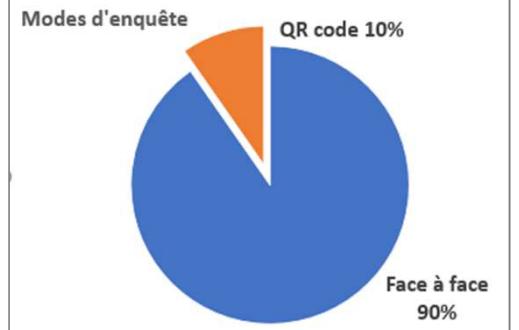
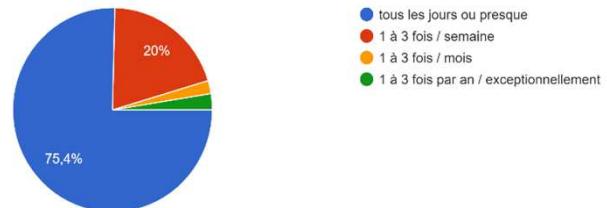
## Enquêtes



# Résultats de l'enquête (extrait)

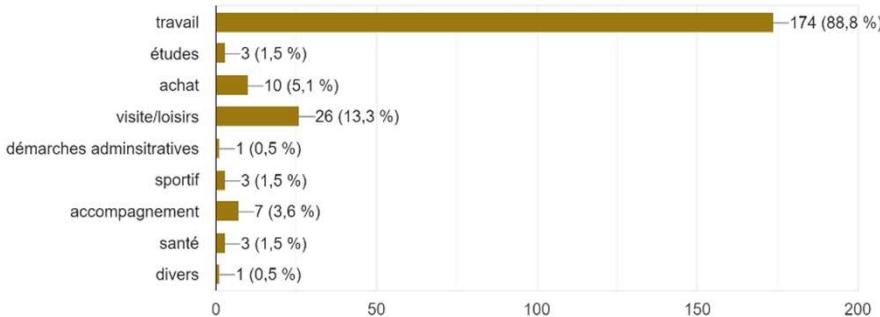
Q1 Emprutez-vous régulièrement cet itinéraire à vélo ?

195 réponses



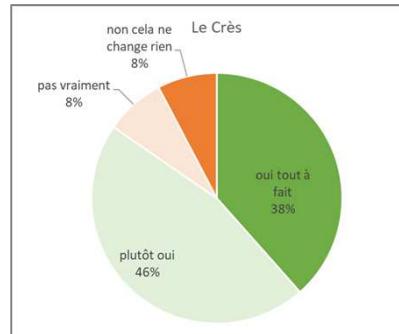
Q2 – Pour quel motif faites vous ce déplacement ?

196 réponses

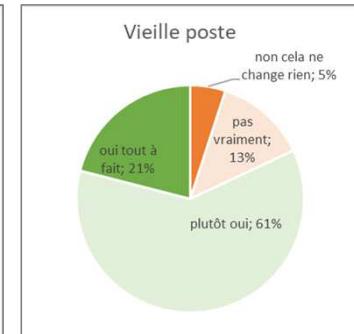


Pensez-vous que cette coloration bleue apporte plus de sécurité aux cyclistes

Oui : 84%



Oui : 82%



Oui : 71%



Priorité aux cyclistes

113

# Synthèse des observations et enquêtes

Les observations avant / après et les enquêtes sur les 5 carrefours sont riches en enseignements :

- 79% des cyclistes disent que cette coloration leur apporte un sentiment de sécurité supérieur par rapport à avant où par rapport à des carrefours sans coloration,
- La coloration des traversées permet de mieux identifier les traversées cyclables dans le paysage urbain,
- Sur une des bretelles Pierre Mendès-France, dans **75% des cas** où un cycliste se présente dans la traversée alors qu'un véhicule est à proximité, le véhicule laisse le passage au cycliste alors que celui-ci n'est pas prioritaire, ils étaient 65% avant coloration,
- Sur le giratoire du Crès alors que le régime de priorité a été inversé sur une seule branche, les automobilistes laissent aussi la priorité dans 100% des cas sur les autres branches (trafic congestionné),
- Perception du régime de priorité
  - Carrefours prioritaires (cycliste prioritaire) : 40% des cyclistes ne comprennent pas le régime de priorité,
  - Carrefours non prioritaires (cycliste non prioritaire) : 80% des cyclistes disent ne pas penser avoir la priorité,
- Sur la question « Associez-vous cette coloration à un premier signal vous indiquant la priorité ? » la réponse est assez mitigée puisque 61% à 66% des cyclistes répondent « non » ou « non pas vraiment » ce qui laisse 34 à 39% de cyclistes qui l'associent à un premier signal de priorité.

## Conclusion générale de l'étude

**Réaliser un carrefour permettant de réunir tous les éléments favorables pour offrir au cycliste une sécurisation optimum dans sa traversée va bien au-delà d'une coloration de la traversée.** On peut même dire que cela pourrait constituer le dernier élément de sécurité à mettre en œuvre lorsque le carrefour répond aux exigences suivantes :

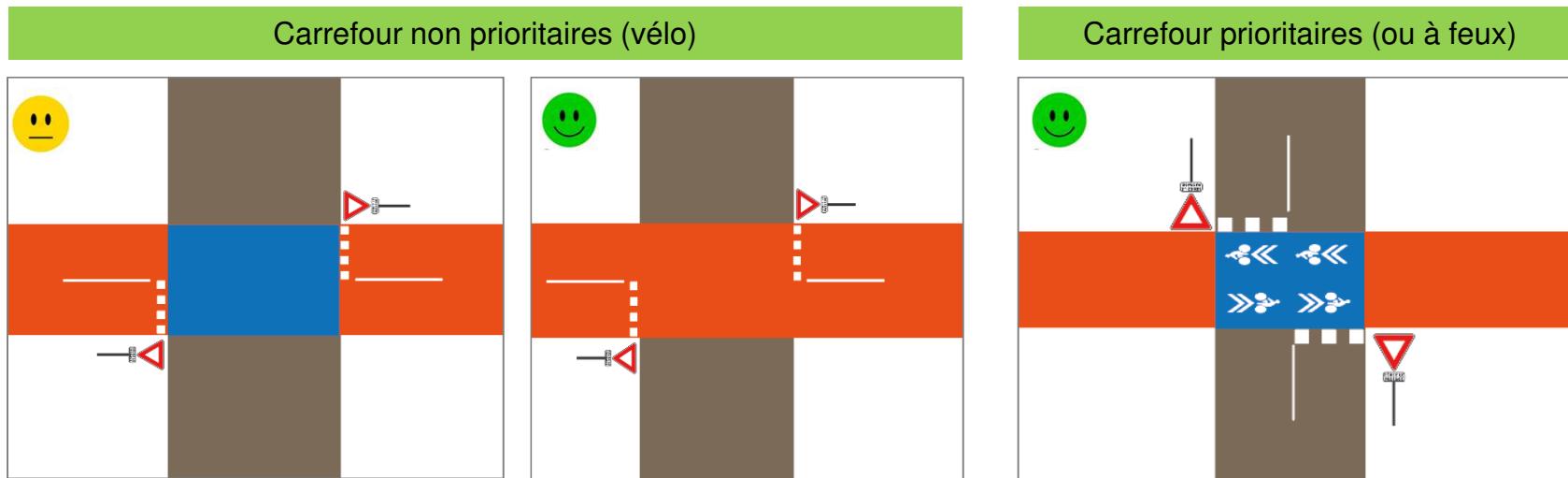
- Une conception géométrique respectant les règles de conception (pour la route et pour l'aménagement cyclable),
- Un régime de priorité adapté à la situation,
- Une signalisation complète, réglementaire et cohérente.

## Conclusion générale de l'étude

- La coloration des traversées permet de mieux identifier les traversées cyclables dans le paysage urbain(enquête)
- Il y a bien une forme de **message contradictoire** délivré aux usagers pour les cas de perte de priorité par les cyclistes entre une indication de continuité de la piste affirmée par la coloration et une signalisation indiquant la perte de priorité (enquête).
- **Rechercher la cohérence en associant la coloration de la traversée à la priorité cyclable dans les carrefours**

# Coloration des traversées cyclables à Montpellier

- Rechercher la cohérence en associant la coloration de la traversée à la priorité cyclable dans les carrefours



## Club des aménagements cyclables d' Occitanie

### REPAS

Reprise à 14h

## Club des aménagements cyclables d'Occitanie

### PROGRAMMATION DE LA RÉUNION SUIVANTE

# Club des aménagements cyclables d' Occitanie

## ➤ Programmation de la réunion suivante

- Dates ?
- Sujets?
- Lieux ?



<b>ZONE A</b> - Besançon, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Limoges, Lyon, Poitiers	<b>ZONE B</b> - Aix-Marseille, Amiens, Lille, Nancy-Metz, Nantes, Nice, Normandie, Orléans-Tours, Reims, Rennes, Strasbourg	<b>ZONE C</b> - Créteil, Montpellier, Paris, Toulouse, Versailles
--	---	---

		Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
1	L	36	1	M	RMV Ansem asse
2	M		2	J	2
3	M		3	V	3
4	J		4	S	4
5	V		5	D	5
6	S		6	L	6
7	D		7	M	7
8	L	37	8	M	8
9	M		9	J	9
10	M		10	V	10
11	J		11	S	11
12	V		12	D	12
13	S		13	L	13
14	D		14	M	14
15	L	38	15	M	15
16	M		16	J	16
17	M		17	V	17
18	J		18	S	18
19	V		19	D	19
20	S		20	L	20
21	D		21	M	21
22	L	39	22	M	22
23	M		23	J	23
24	M		24	V	24
25	J		25	S	25
26	V		26	D	26
27	S		27	L	27
28	D		28	M	28
29	L	40	29	M	29
30	M		30	J	30
			31	V	31

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## ATELIER

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## CRÉER UNE IDENTITÉ VISUELLE POUR LE CLUB

# Club des aménagements cyclables d'Occitanie

## 💡 Créer une identité visuelle pour le club

- Concours ouverts à tous
- Envoyez nous vos productions
- Un vote aura lieu à la prochaine réunion du club
- Contribution déjà reçues à ce jour

