



1ères *Rencontres* du Réseau vélo et marche Annemasse



01 > 03
octobre
2025



 Annemasse Agglo

 hautesavoie²
le Département

Transformation du réseau routier pour le vélo, en configuration contrainte hors agglomération



#RencontresRVM

Transformation du réseau routier pour le vélo en configuration contrainte hors agglomération



Thomas JOUANNOT

*Directeur de projets modes actifs
Cerema*



Nicolas MERCAT

*Maire
Le Bourget du Lac*



Didier CAUDOUX

*Inspecteur général des routes
DGITM*



Alice LOUIS

*Cheffe de projet vélo
Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise*



Axel THIEULIN

*Chef de projet aménagement et usages de la voirie
Cerema DTER Centre-Est*



Cécile REBOUT

*Animatrice de la politique cyclable
Finistère*



1ères *Rencontres* du Réseau vélo et marche Annemasse



01 > 03
octobre
2025

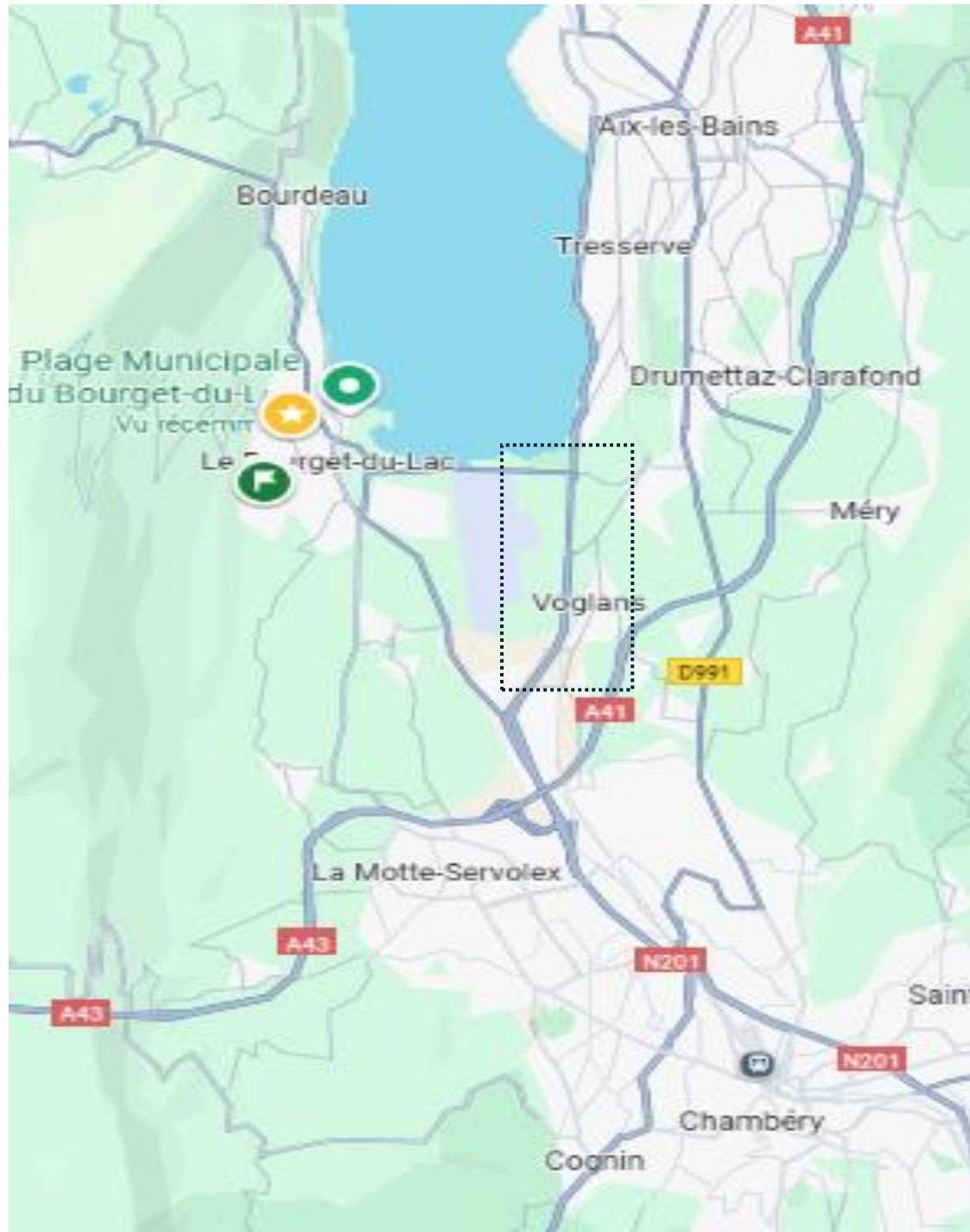


 Annemasse Agglo

 hautes-savoie²
le Département

**Reconfigurer le profil en travers pour
donner de la place aux modes actifs
Cas de Grand Lac (Savoie) sur la RD 1201**

#RencontresRVM

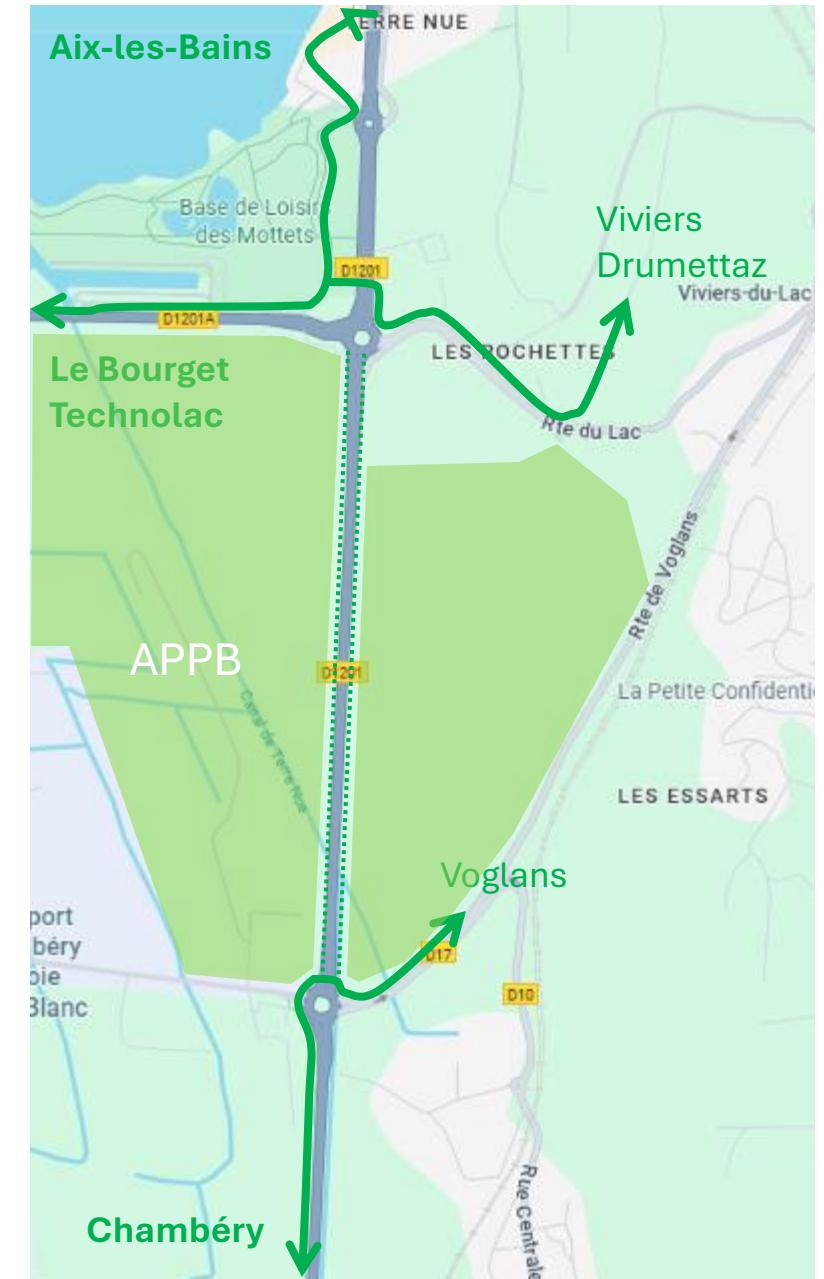


Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

*Cas de Grand Lac (Savoie)
sur la RD 1201*



1,1 km
24 000 véh/j
28 000 en sem
V85 : **74 km/h**
1,4% PL



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas de *Grand Lac* (Savoie)
sur la RD 1201



1,1 km
24 000 véhic/j
28 000 en sem
V85 : 74 km/h

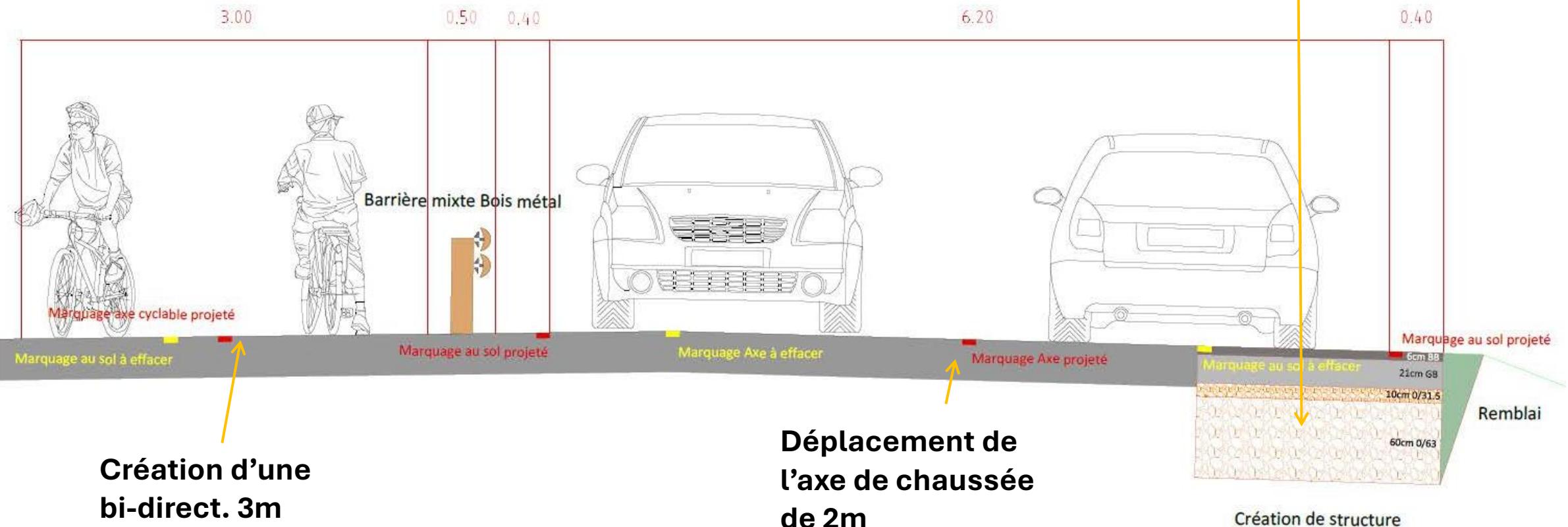


Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

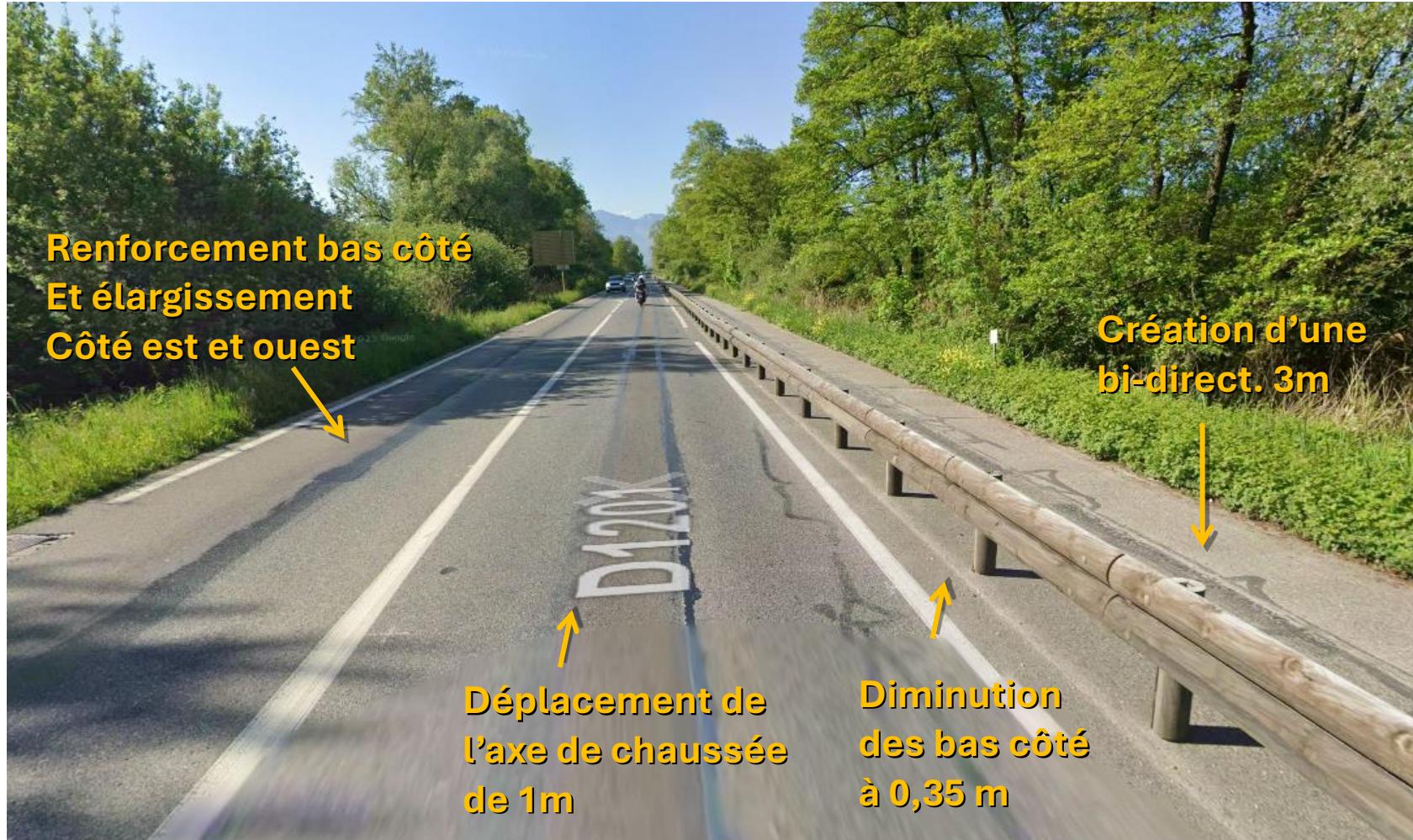
Diminution des bas côté à 0,4 m

Diminution de chaussée de 7,60 à 6,20 m

Renforcement bas côté Et élargissement Côté est et ouest



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

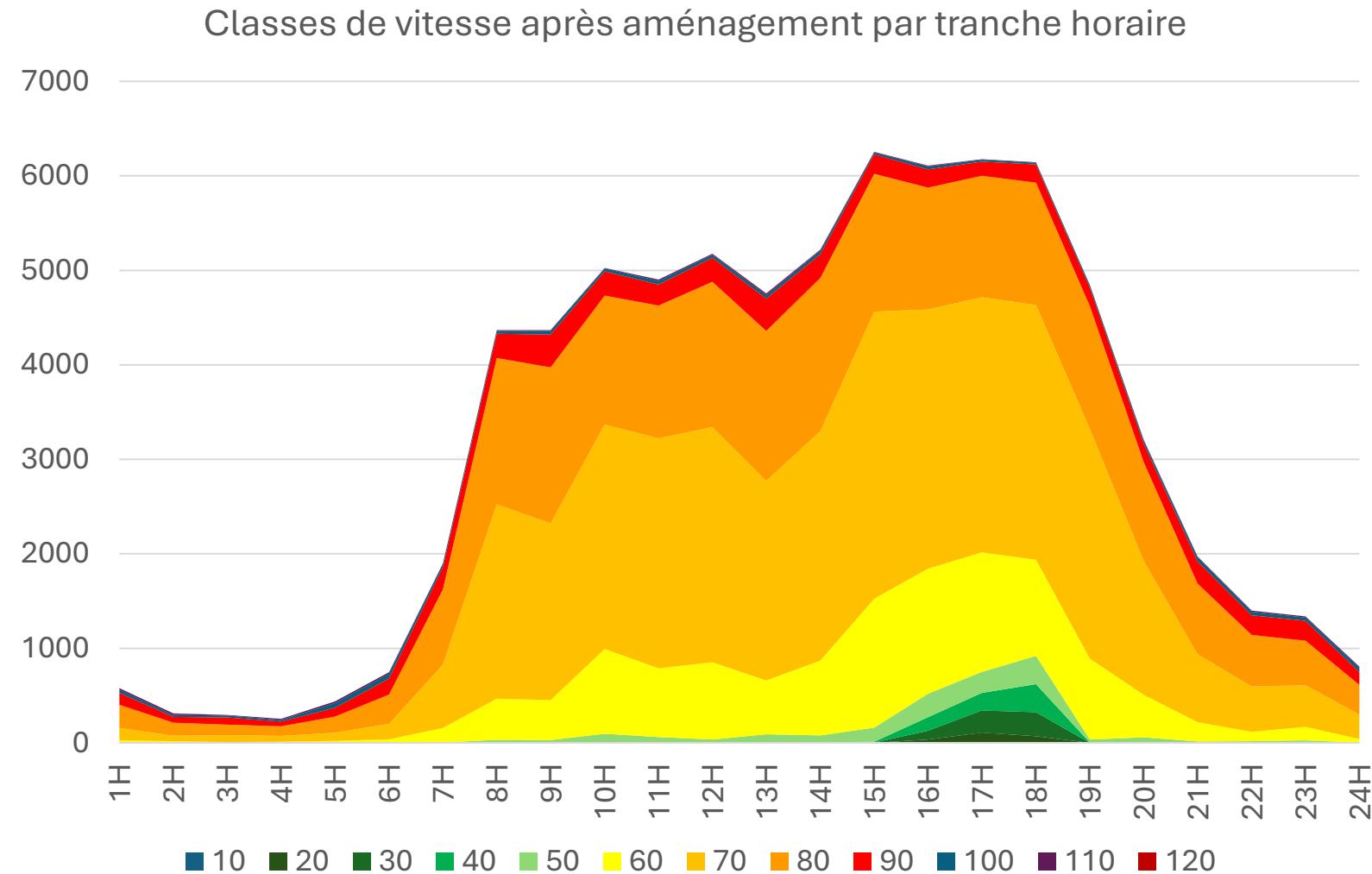


- Une réduction sensible de largeur de chaussée
- Une diminution des vitesses
- Capacité de la voie légèrement augmentée (24 000 véh/j)
- Pas d'impact sur l'accidentologie
- Déplacement du toit de chaussée gênant pour les motos, à corriger lors de la prochaine reprise d'enrobé en pente unique côté est

Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Régime de vitesse

- Des régimes de vitesse satisfaisants v85 à 74 km/h
 - Légère congestion en semaine de 16 à 18h mais pas plus qu'avant





Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Accidentalité

- 2 accidents recensés sur la section (VL/2R BG, VL/PL BL), 8 sur le secteur entre 2014 et 2022 avant travaux
- 0 accident depuis les travaux





1ères *Rencontres* du Réseau vélo et marche Annemasse



01 > 03
octobre
2025



 Annemasse Agglo

 hautes-savoie²
le Département

Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34

Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34



Projet inscrit au Plan départemental vélo qui prévoit

50 M€ à l'horizon 2034 dont **30 M€** dans la période 2022-2028 :

- **20 M€** pour le maillage départemental
- **10 M€** via le Pacte Finistère 2030, pour accompagner les projets locaux et les continuités en agglomération

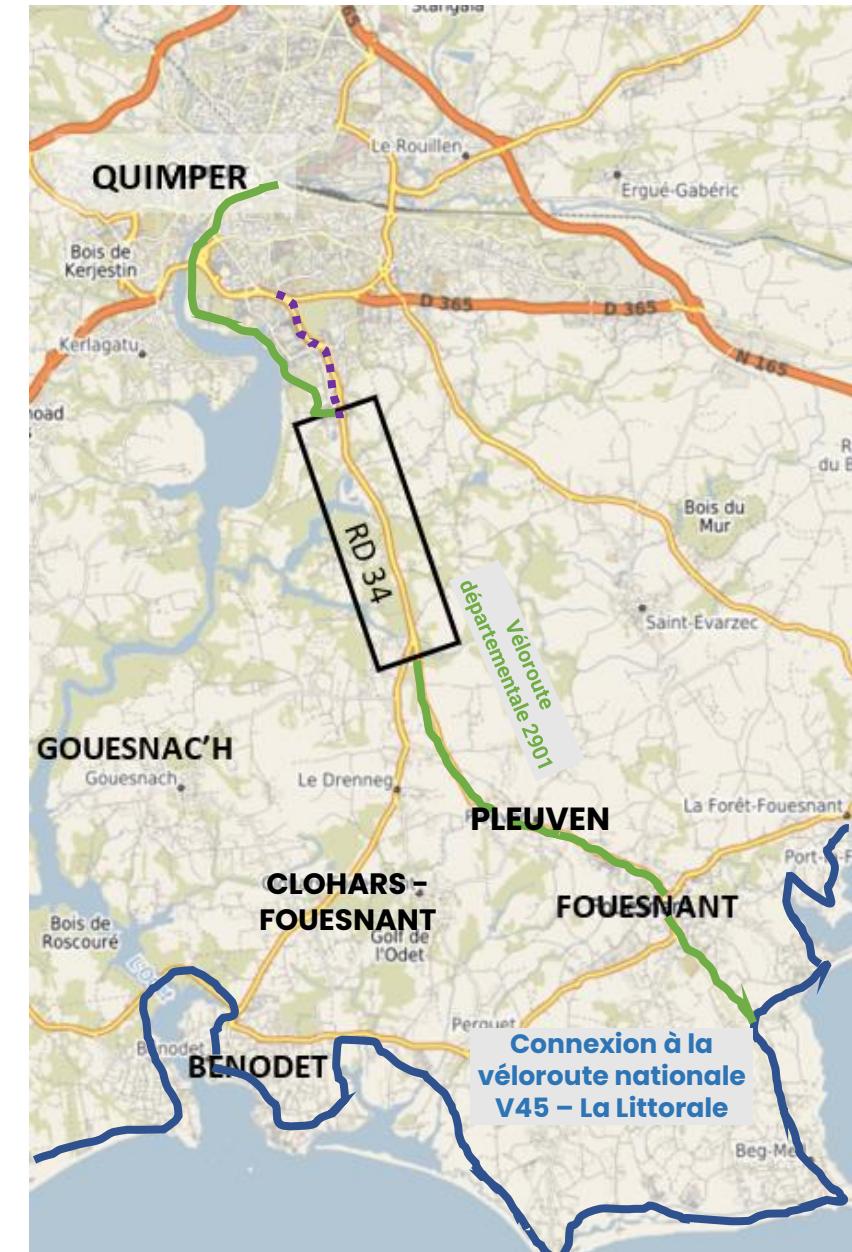
75 nouveaux itinéraires dont **6 à l'échelle intercommunautaire**

Objectif du projet :

3,7 km à restructurer ? sécuriser tous les modes de déplacement

Coût du projet : 3,8 M€ TTC dont 1,4 M€ de part cyclable estimée

Financements : Département : **1,7 M€ env** – Ville Quimper : **1,1 M€** – Etat (FMA) : 492 000€
UE (FEDER) : 487 000 – Communauté communes Pays Fouesnantais : 50 000 €



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34



Caractéristiques routières AVANT PROJET

16 400 véh/j en TMJA 2018 / **18 500** véh/j en été

PL : 1,7 % ; **Trafic vélo quasi nul**

Largeur de chaussée : **13,20 m**

Largeur plateforme routière avec accotements : env. **15,80 m** (hors fossés)

21 tourne-à-gauche et zones de dépassement – **90 km/h** dans les 2 sens

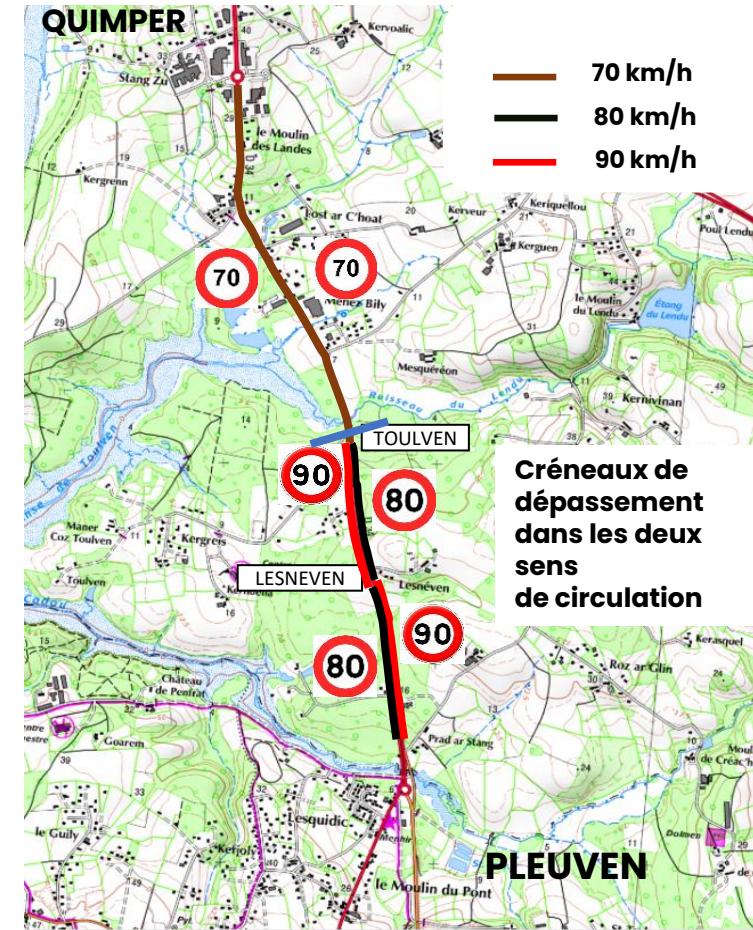
7 carrefours

35 accès directs à la RD

Accidents 2008 – 2018 : 19 accidents corporels

Dont 2 tués + 3 blessés hospitalisés

Limitations de vitesse avant projet



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34



Larges emprises routières AVANT PROJET

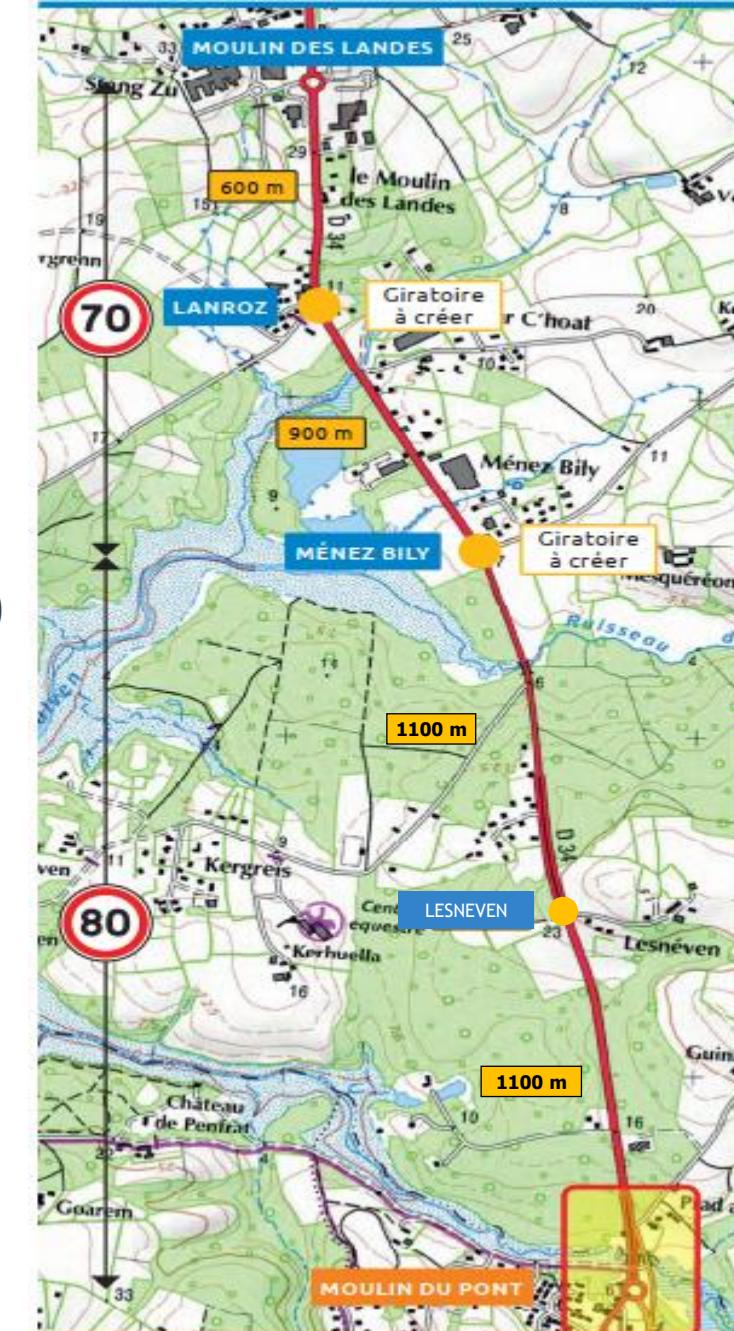


Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34

La requalification de la RD 34 comprend :

- La création de **deux pistes cyclables unidirectionnelles de 2,5 à 3 m, obligatoires pour les cyclistes, prioritaires sur les voies sécantes (vc)**
- Le choix de **séparateurs** :
 - **bande enherbée d'1 m** en section courante + **0,5 m de surlargeur** côté route
 - **Murets véhicules légers (MVL) bétons** autour des giratoires
- La **suppression des tourne-à-gauche (TàG)**
- La **création de 3 giratoires** avec contrainte pour les automobilistes d'aller faire demi-tour au giratoire suivant pour certains accès privés ou à quelques voies communales (*du fait de la suppression des TàG*)
- La modification des limitations de vitesses

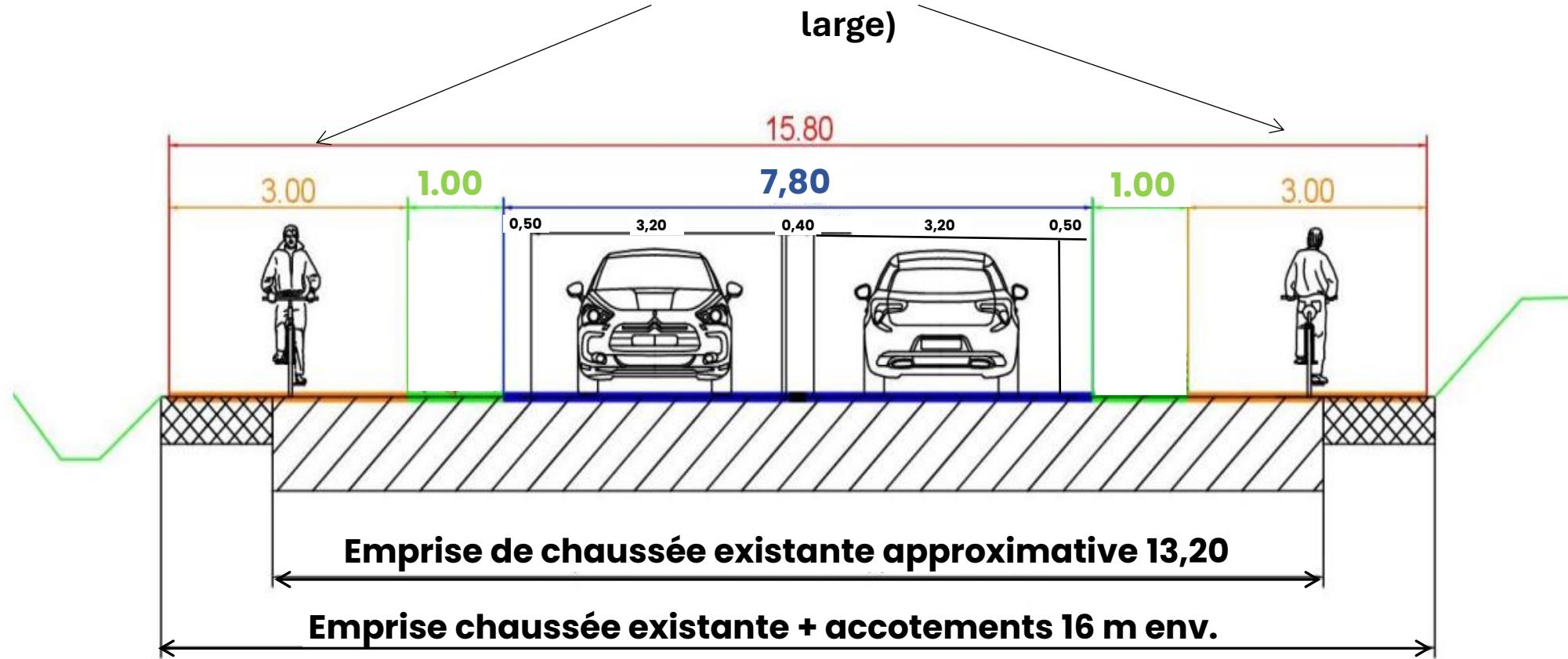


Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34

Evolution des profils en travers

Création de 2 pistes unidirectionnelles
de 3m (partie nord) ou de 2,5m (partie sud car plateforme moins
large)



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34

Avant travaux



Après travaux :

Différence de séparateur entre tour de giratoire (MVL) et section courante (bande enherbée)



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34

Avant travaux:
Larges emprises routières



Après travaux:
Nouvelles pistes cyclables qui longent la RD
=
prioritaires / voies sécantes



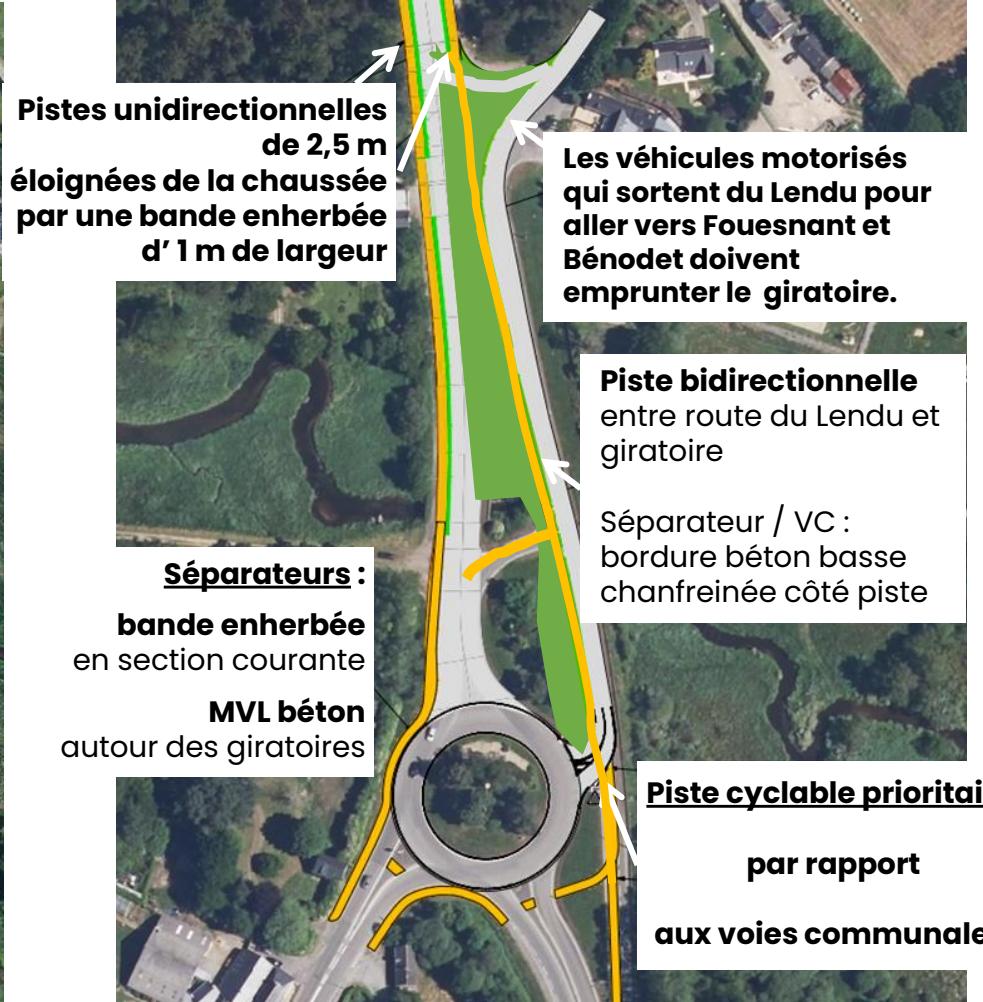
Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34

Avant travaux



Aménagements et modification des circulations

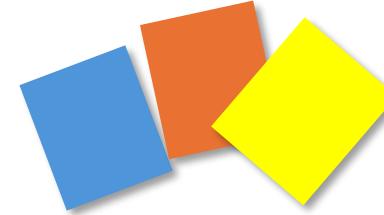


Reconfiguration du giratoire Moulin du Pont et du carrefour du Lendu
après travaux



Selon vous, combien de kilomètres de CVCB sont aujourd'hui recensés en France ?

Levez le carton de couleur correspondant à votre réponse :



- Moins de 200 km
- Entre 500 et 1 000 km
- Plus de 1 500 km

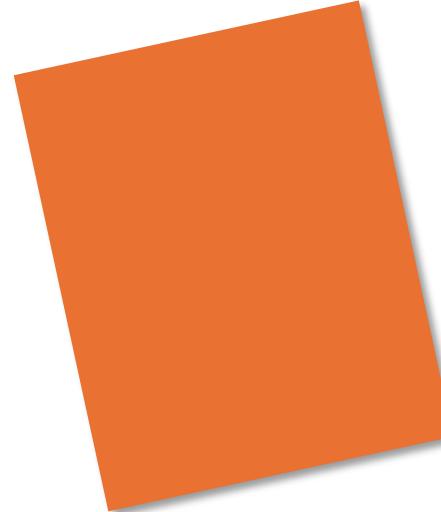


**01 > 03
octobre
2025**



Selon vous, combien de kilomètres de CVCB sont aujourd'hui recensés en France ?

- Moins de 200 km
- **Entre 500 et 1 000 km**
- Plus de 1 500 km



**01 > 03
octobre
2025**





1ères *Rencontres* du Réseau vélo et marche Annemasse



01 > 03
octobre
2025



 Annemasse Agglo

 hautes-savoie²
le Département

Chaussée à voie centrale bidirectionnelle (cvCB)

Vers un domaine d'emploi revisité

#RencontresRVM

Mesure 17 du comité interministériel de sécurité routière de juillet 2023

Préciser le contexte d'emploi de la chaussée à voie centrale bidirectionnelle afin d'y rendre la circulation compatible avec les manœuvres à réaliser

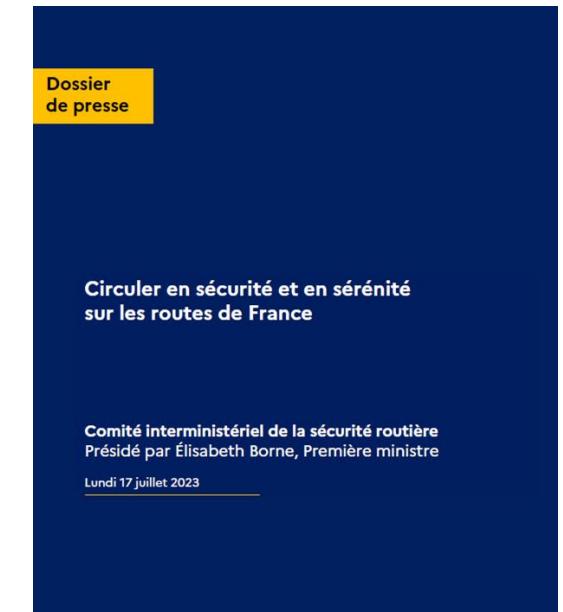
Permettre une cohabitation plus facile et des risques moindres entre les cyclistes et les véhicules motorisés

Travail en commun

- Cerema
- Ministère des transports / DGITM
- Délégation à la sécurité routière

Écoute des collectivités, des associations, des bureaux d'études

Une réponse synthétique à la commande du CISR qui sera déclinée par le Cerema (nouvelle version de la Fiche n° 37, éléments de recommandation pour la CVCB)



01 > 03
octobre
2025



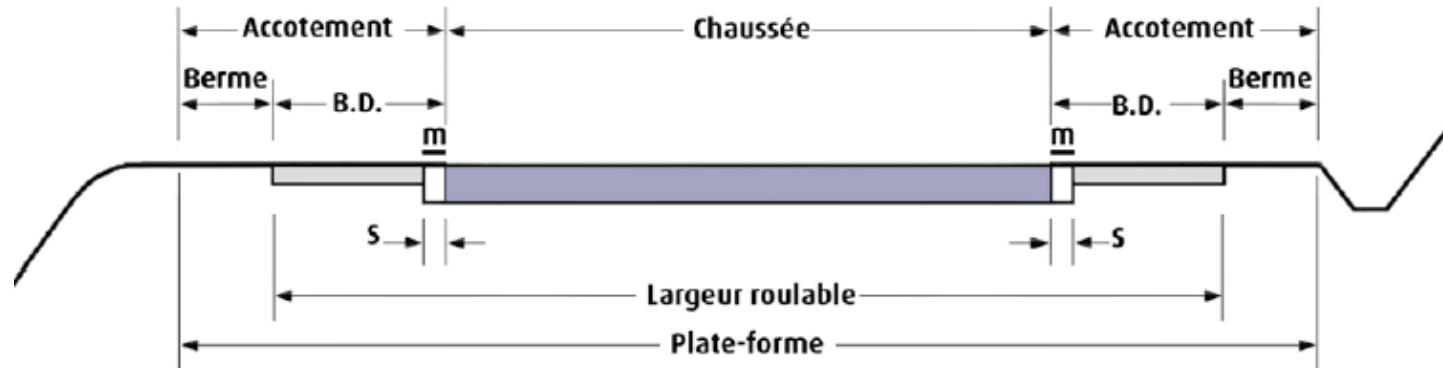
Cadre d'emploi de la CVCB

Aménagement qui n'offre qu'un niveau de service réduit, inférieur aux pistes cyclables, aux voies vertes ou aux bandes cyclables par exemple

La CVCB ne sépare pas les trafics et ne réserve pas d'espace pour le cycliste

Code de la route :

- Les cyclistes peuvent circuler sur l'accotement équipé d'un revêtement routier (R431-9)
- Les véhicules doivent, sauf nécessité absolue, circuler sur la chaussée (R412-7)



Aménagement de dernier recours, à n'envisager que pour le réseau routier secondaire et le réseau cyclable secondaire quand une démarche de planification et des études ont abouti à l'impossibilité d'implanter une solution plus performante. Ce peut être aussi un aménagement d'attente.



**01 > 03
octobre
2025**

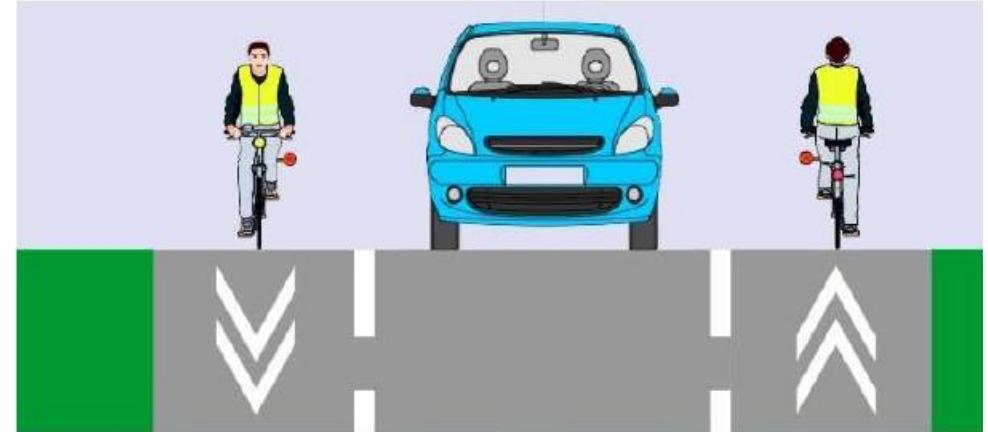


Le cadre d'emploi revisité

Profil en travers

Recommandation d'une largeur de l'accotement revêtu de 2 m (marquage compris)

- Confort des cyclistes et éventuels piétons
- Sécurité lors du dépassement d'un cycliste par un véhicule motorisé



Trouver la meilleure répartition de l'espace entre accotements revêtus et chaussée en fonction

- De la largeur roulable disponible
- Des caractéristiques du trafic motorisé (présence de PL notamment)
- De la vitesse autorisée ou pratiquée



**01 > 03
octobre
2025**



Le cadre d'emploi revisité

Type de véhicules admis

Limiter la circulation des PL :

- Desserte locale,
- Sans générateur important

Mise en place d'une réglementation

- Interdire le transit, donc avoir un itinéraire de substitution

Seuils de trafic PL au-delà desquels il n'est pas recommandé d'implanter une CVCB

- 200 PL/j à 30 km/h
- 100 PL/j à 50 km/h



01 > 03
octobre
2025



Le cadre d'emploi revisité

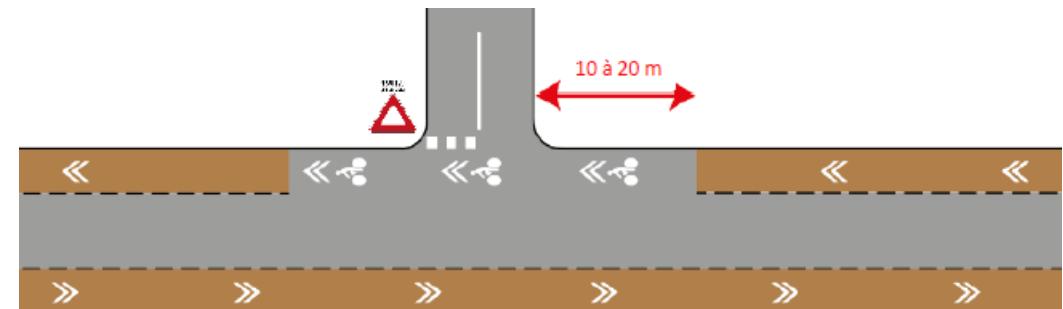
Signalisation horizontale

Rappels de la réglementation (code de la route & instruction interministérielle sur la signalisation routière)

- Type de ligne de rive (accotement et non bande cyclable)
- Bon usage des chevrons et des figurines « cycliste »
- Traitement de la CVCB dans les carrefours lorsque la CVCB conserve ou perd la priorité
- Subtilité « STOP » vs « CEDEZ-LE-PASSAGE »

Utilité d'un revêtement distinct par sa nature ou sa couleur pour améliorer la compréhension de la CVCB

- Adhérence et qualité de roulement conformes et au moins équivalentes à celles de la voie centrale



01 > 03
octobre
2025



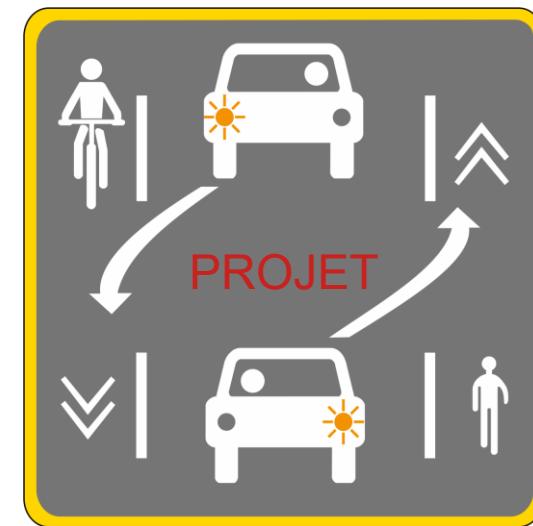
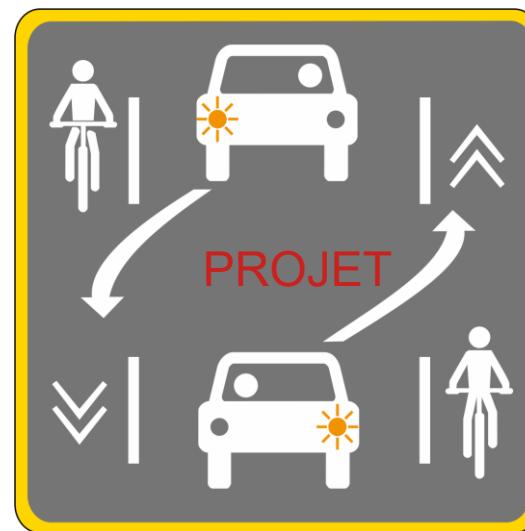
Le cadre d'emploi revisité

Signalisation verticale

Nécessité d'un panneau spécifique pour les CVCB

- Indispensable
- Uniformiser, de multiples panneaux ayant été définis localement pour compenser l'absence de panneau dans l'IISR

Projet de 2 panneaux de type SR,
dans le circuit d'approbation



**01 > 03
octobre
2025**



Le cadre d'emploi revisité

Aménagements complémentaires

Utilité d'aménagements complémentaires pour marquer le caractère spécifique de la CVCB en entrée ou en rappel :

- Écluses
- Plateaux

Dans le respect des règles d'implantation de ces dispositifs



**01 > 03
octobre
2025**



Le cadre d'emploi revisité

Niveau de trafic

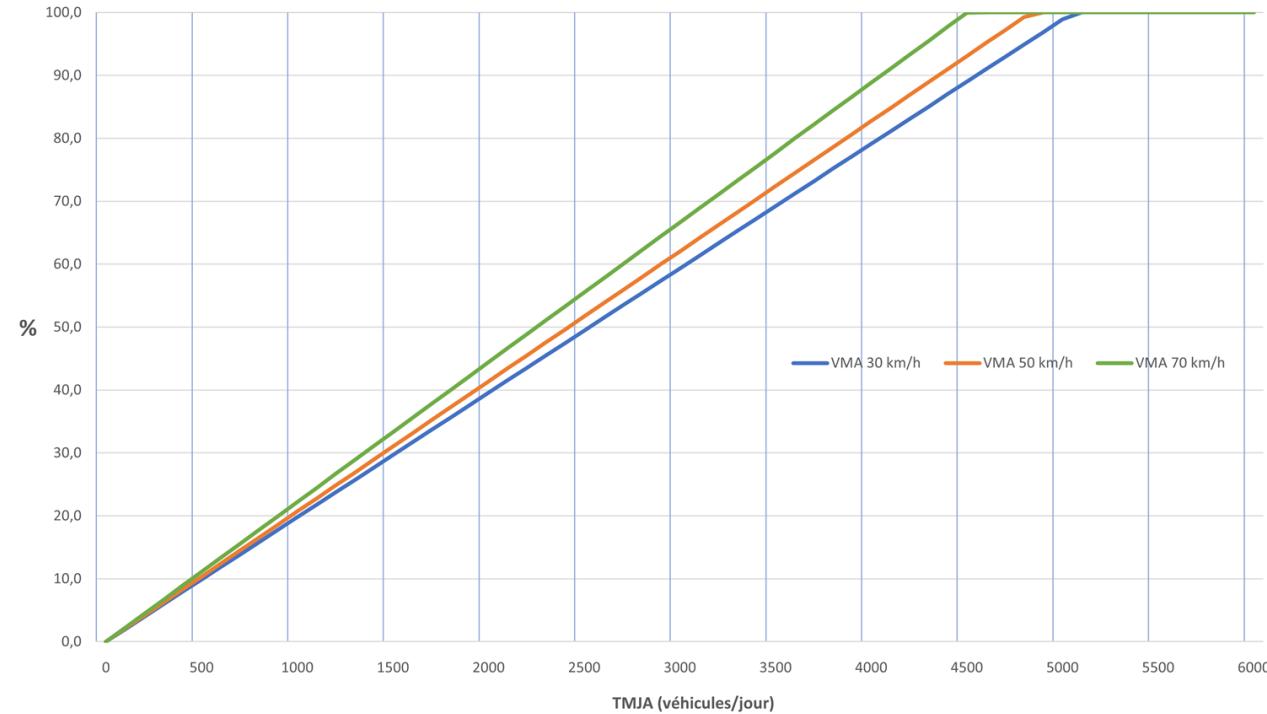
La CVCB étant une alternative à la mixité, elle n'est recommandée que pour des niveaux de trafic inférieurs à 4 000 v/j (au-delà, recommandation de séparer les trafics)

- 4 000 v/j à 30 km/h
- 2 000 v/j à 50 km/h

Objectivation des critères d'appréciation

- Difficulté à effectuer les dépassements et les croisements
- % du temps passé par un automobiliste sur l'accotement en fonction du niveau de trafic

Proportion de temps passé sur l'accotement par un usager motorisé à l'heure de pointe en fonction du TMJA



**01 > 03
octobre
2025**



Le cadre d'emploi revisité

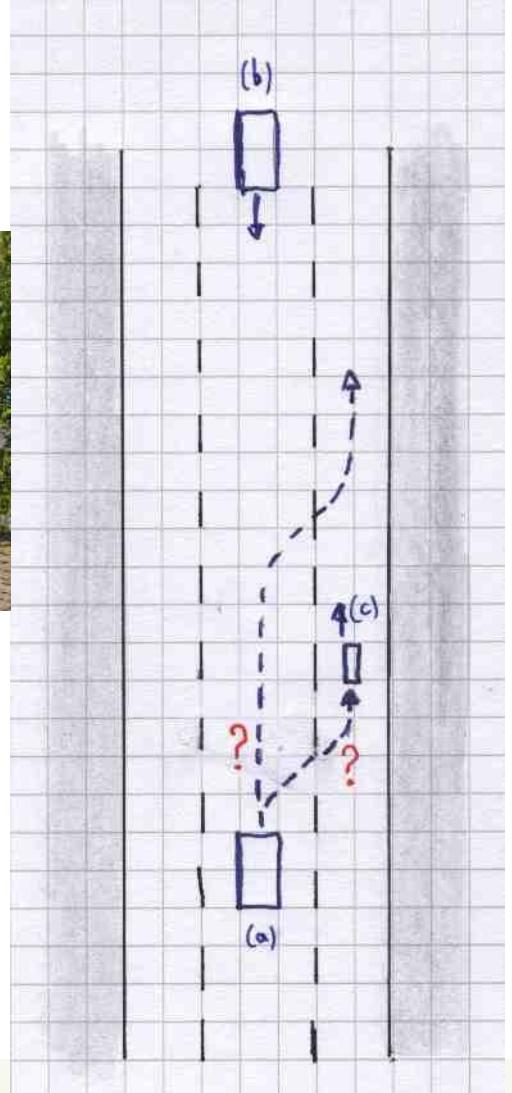
Distances de visibilité

Objectivation de la difficulté ressentie par les usagers lorsque la visibilité « n'est pas bonne » : où faut-il se positionner ?

Principe : visibilité sur un cycliste et un véhicule antagoniste pour décider

- de le dépasser
- ou de se ranger derrière lui

D'où une recommandation de distances de visibilité nécessaires pour une CVCB



**01 > 03
octobre
2025**



Le cadre d'emploi revisité

Vitesse

Choix d'une approche prudente : la CVCB n'est recommandée que pour des vitesses inférieures ou égales à 50 km/h,

Adéquation

- Vitesse maximale autorisée
- Vitesse pratiquée (v85)



**01 > 03
octobre
2025**



Conclusion

*Un aménagement utile,
avec un domaine d'emploi limité,
et dont l'implantation doit être bien étudiée au regard*

- . de l'opportunité*
- . des règles qui visent à garantir le confort et la sécurité de tous les usagers*

Utilité de prévoir une évaluation de l'aménagement réalisé



**01 > 03
octobre
2025**

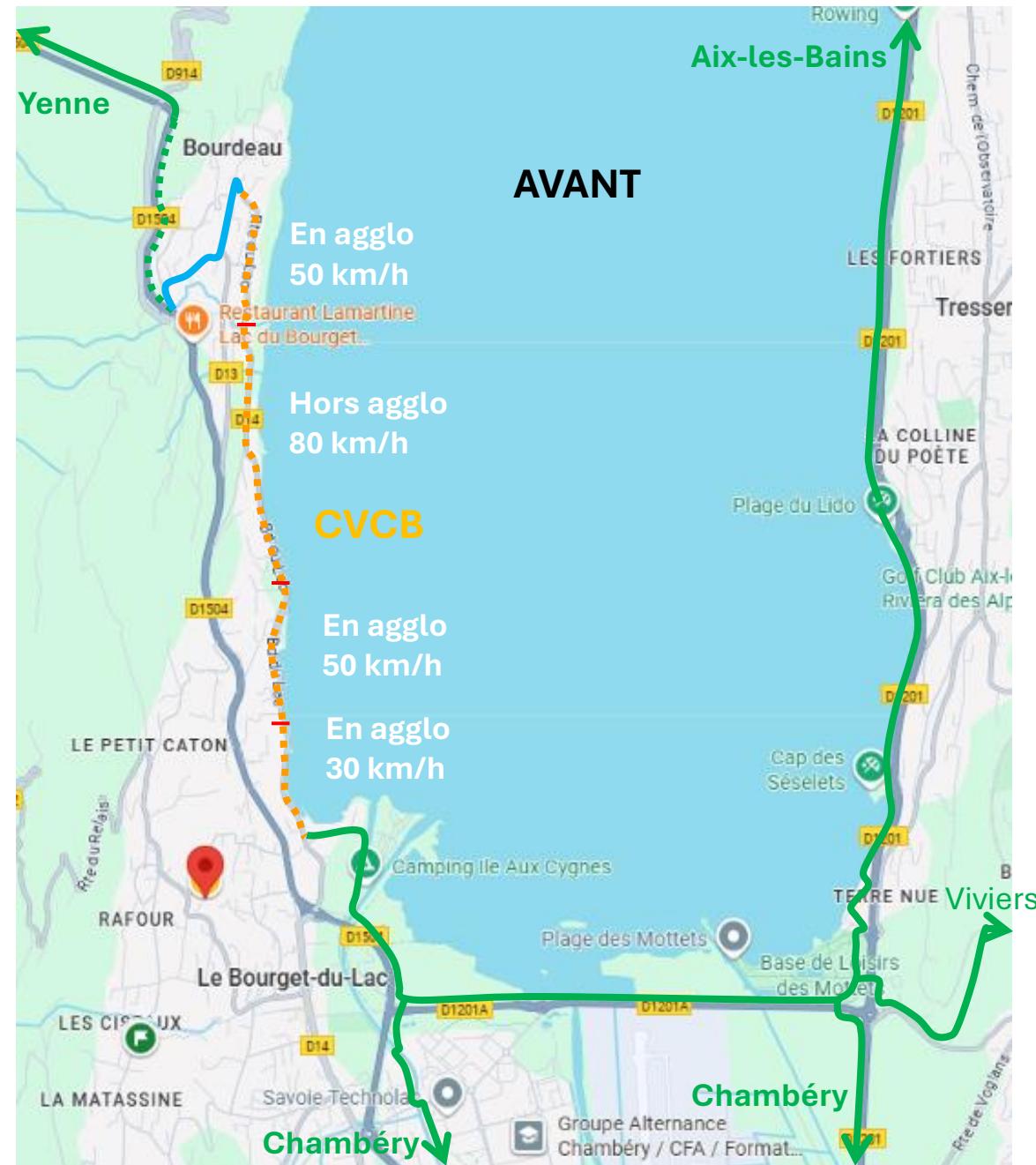


Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas de Grand Lac (Savoie)
RD14 Bourget-du-Lac / Bourdeau



3,1 km
650 véh/j
Été **800 à 3000**
V85 : **43 km/h**
hors : **74 km/h**

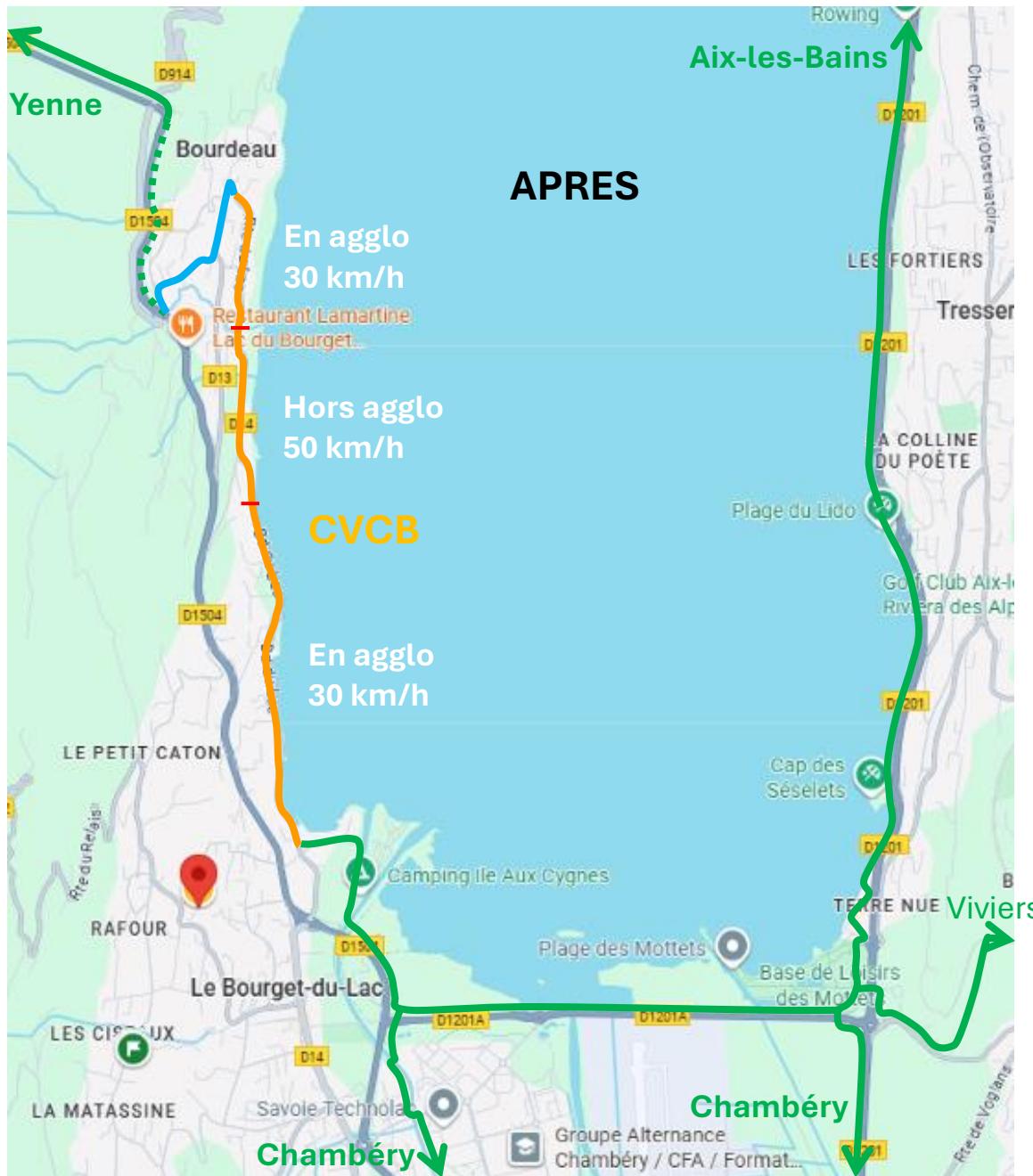


Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas de Grand Lac (Savoie) RD14 Bourget-du-Lac / Bourdeau



3,1 km
650 véh/j
800 à 3000 en été
V85 : 38 km/h



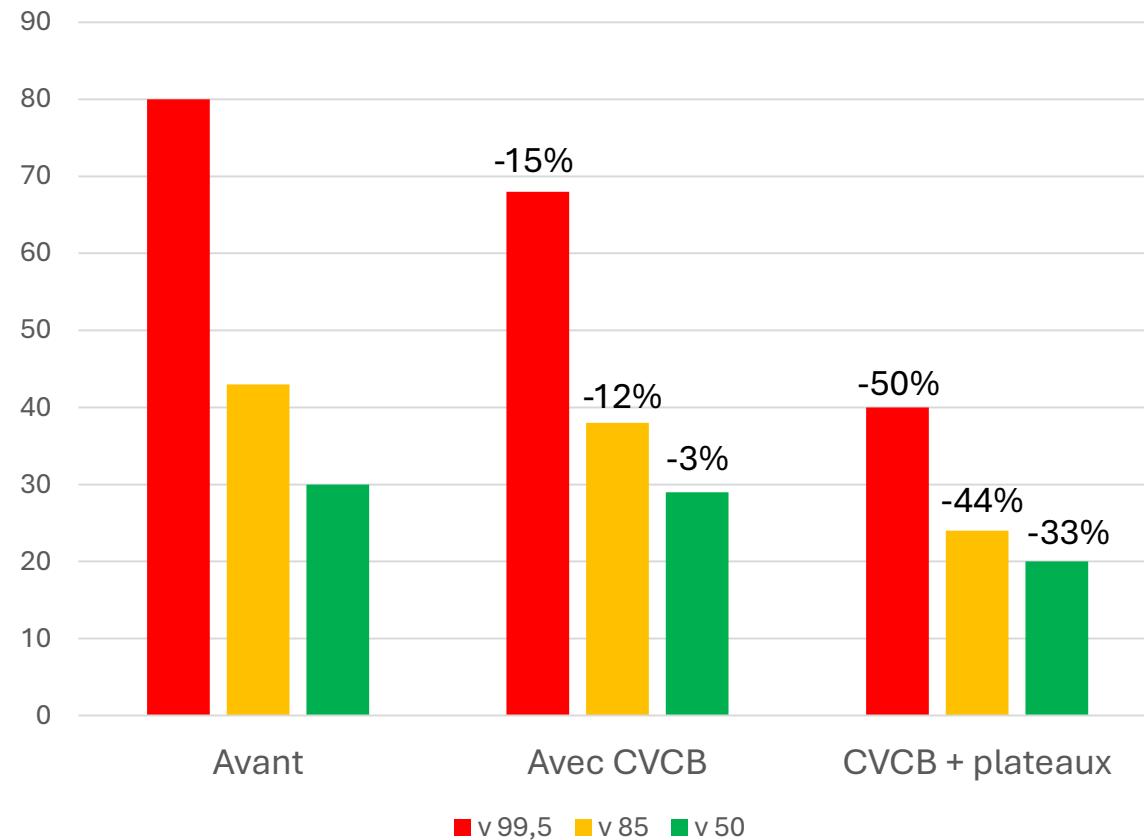
Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas de Grand Lac (Savoie)

RD14 Bourget-du-Lac / Bourdeau

- Une forte appropriation par les piétons
- Une très bonne perception par les cyclistes
- Une diminution des vitesses insuffisante dans un premier temps (-12% v85)
- Des aménagements de plateaux surélevés efficaces (-44% v85)
- Une très forte diminution des extrêmes
- Le souhait d'aller vers une fermeture à la circulation en été en inter-urbain

Evolutions des vitesses après travaux RD14

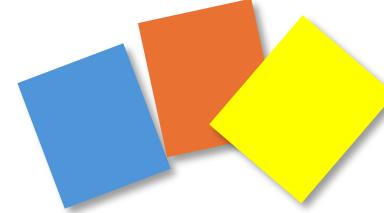


**01 > 03
octobre
2025**



Une palplanche, c'est...

Levez le carton de couleur correspondant à votre réponse:



- Un élément de paroi en acier, bois ou béton, enfoncé dans le sol pour retenir la terre ou l'eau
- Une grande planche utilisée par les charpentiers de marine pour assembler la coque d'un bateau
- Un dispositif de chantier qui sert de protection contre les inondations temporaires

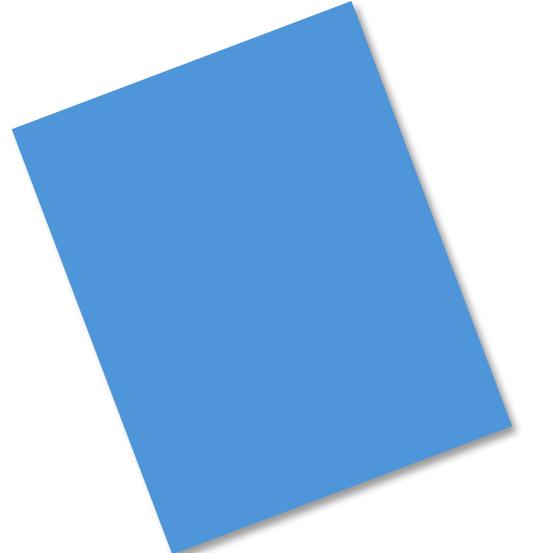


**01 > 03
octobre
2025**



Une palplanche, c'est...

- **Un élément de paroi en acier, bois ou béton, enfoncé dans le sol pour retenir la terre ou l'eau**
- **Une grande planche utilisée par les charpentiers de marine pour assembler la coque d'un bateau**
- **Un dispositif de chantier qui sert de protection contre les inondations temporaires**



**01 > 03
octobre
2025**





1ères *Rencontres* du Réseau vélo et marche Annemasse



01 > 03
octobre
2025



 Annemasse Agglo

 hautes-savoie²
le Département

Assurer la continuité d'un itinéraire cyclable

*Utilisation de l'alternat à
feux hors agglomération*

#RencontresRVM

Origine du besoin

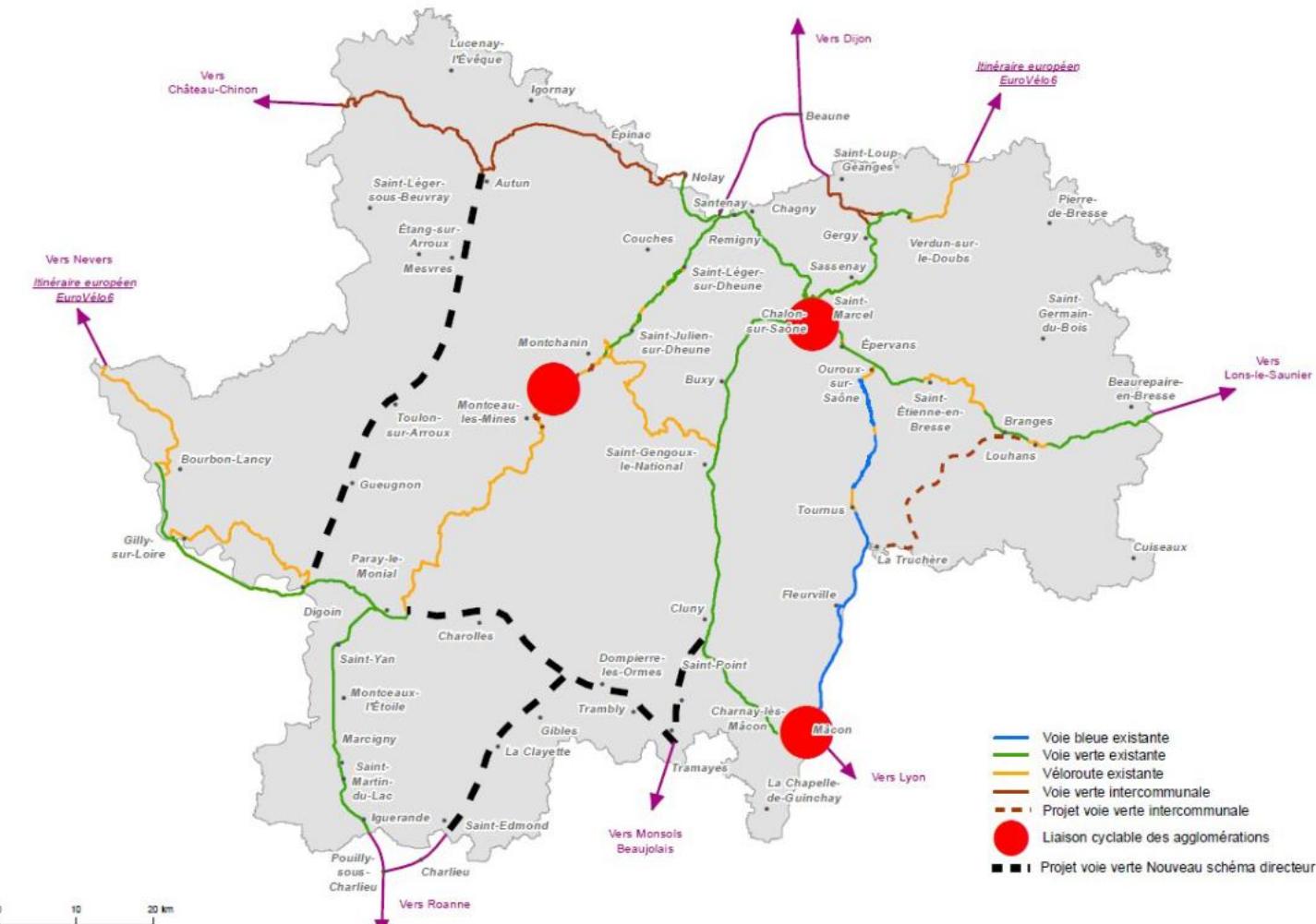
Département de Saône-et-Loire

280 km de Voies vertes et de Voie bleue

160 km d'itinéraires en voie partagée

Nouveau schéma directeur des Voies vertes 2022-2040 : **170 km** d'itinéraires supplémentaires

Schéma départemental d'aménagement des routes départementales pour les mobilités au quotidien : **80 km** identifiés

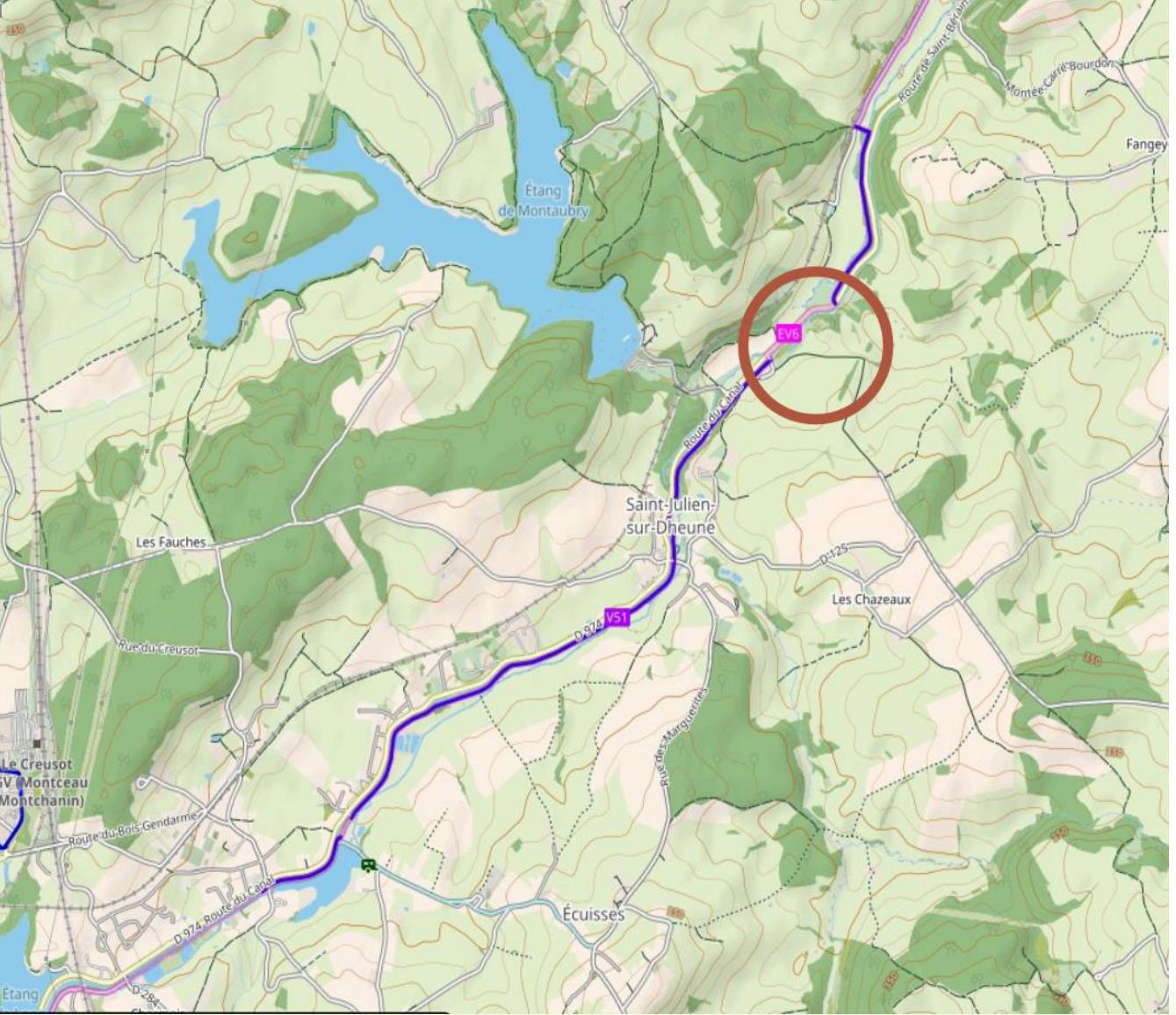
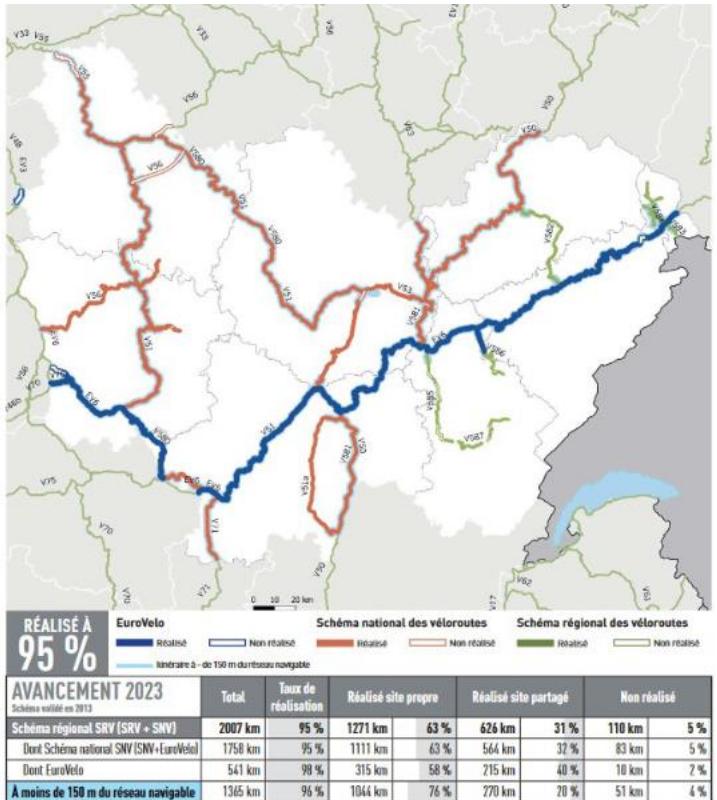


01 > 03
octobre
2025



Origine du besoin

Localisation



**01 > 03
octobre
2025**



Origine du besoin

Problématique

Mixité des usagers sur une section d'**environ 400m**

Trafic motorisé de **~ 2 300 veh/j**. Pour rappel les recommandations fixent pour les secteurs en mixité le seuil maximal de 1 000 veh/j dans les deux sens pour une vitesse réelle des véhicules motorisés entre 70 et 80km/h.

Plusieurs solutions d'aménagement étudiées mais aucune retenue au regard des considérations techniques, des coûts ou des impacts environnementaux potentiels :

- Déviation du lit de la Dheune ;
- Passerelle au-dessus du canal du Centre ;
- Encorbellement de la voie verte en bordure de RD974 (soutènement dans le lit de la Dheune) ;
- Solution avec utilisation de feux tricolores.



**01 > 03
octobre
2025**



Solution déployée

Alternat à feux

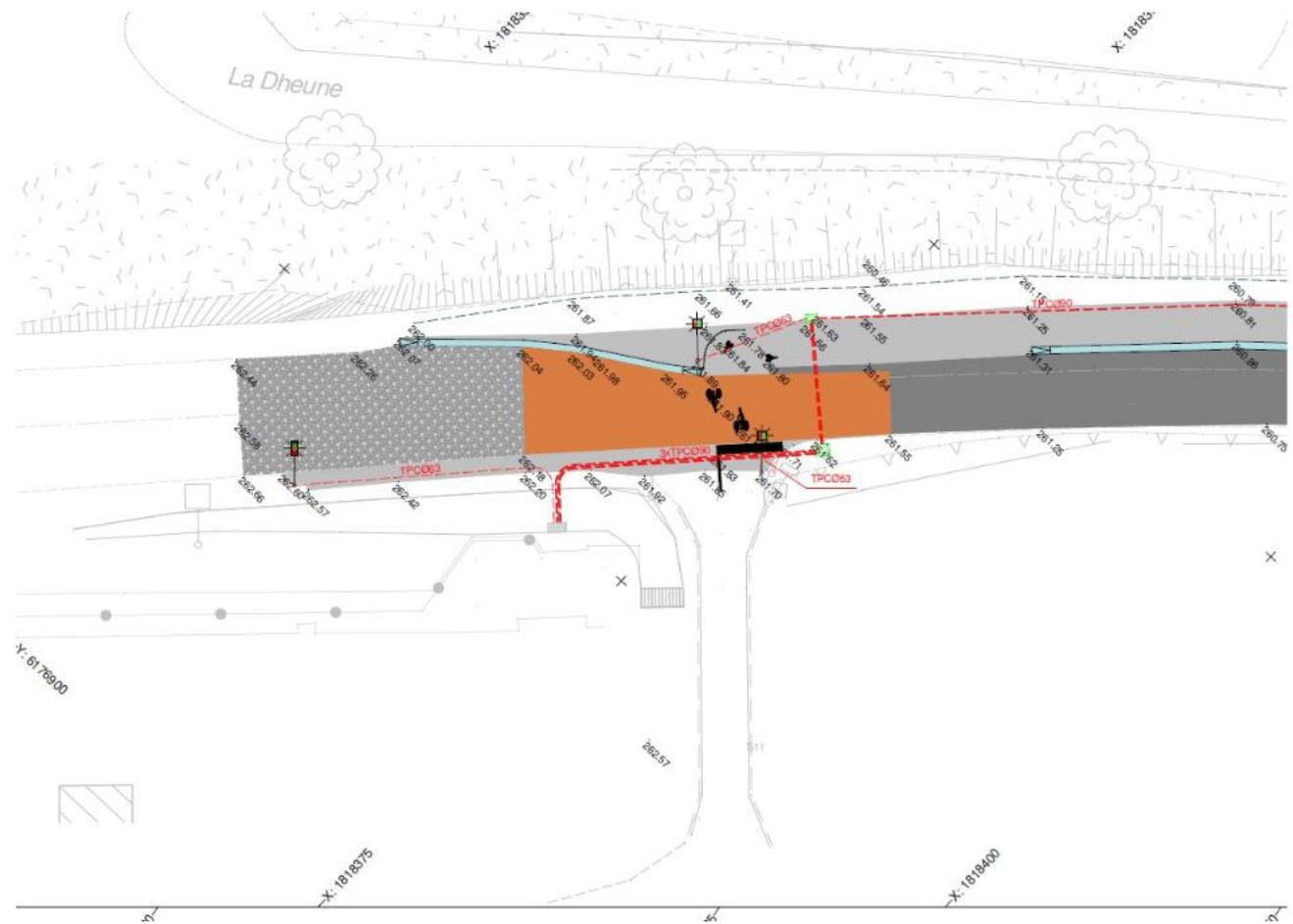
Longueur réduite à 265m

Sécurisation de la traversée des cycles

Réduction des vitesses en approche et dans l'alternat

Prise en compte des contraintes de véhicules agricoles dans la largeur de la voie unique

Ponctuellement en deçà des largeurs préconisées pour une voie verte



**01 > 03
octobre
2025**



Solution déployée

Alternat à feux



**01 > 03
octobre
2025**



Solution déployée

Alternat à feux



Bilan après 1 saison estivale de mise en service

Alternat à feux

Elus locaux : l'opportunité de modifier le comportement automobiliste sur une route où la vitesse peut-être excessive et a occasionné des accidents

Usagers cyclistes : pas de retours négatifs recensés à ce jour depuis la mise en usage et après une 1^{ère} saison touristique

Profession agricole : principale contrainte ayant conduit à un réajustement du projet afin de garantir le passage d'engins agricoles hors gabarit (S&L département à dominante agricole)





1ères *Rencontres* du Réseau vélo et marche Annemasse



01 > 03
octobre
2025



 Annemasse Agglo

 hautesavoie²
le Département

Contrainte du relief : La montagne cyclable

*Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise
(SMMAG)*

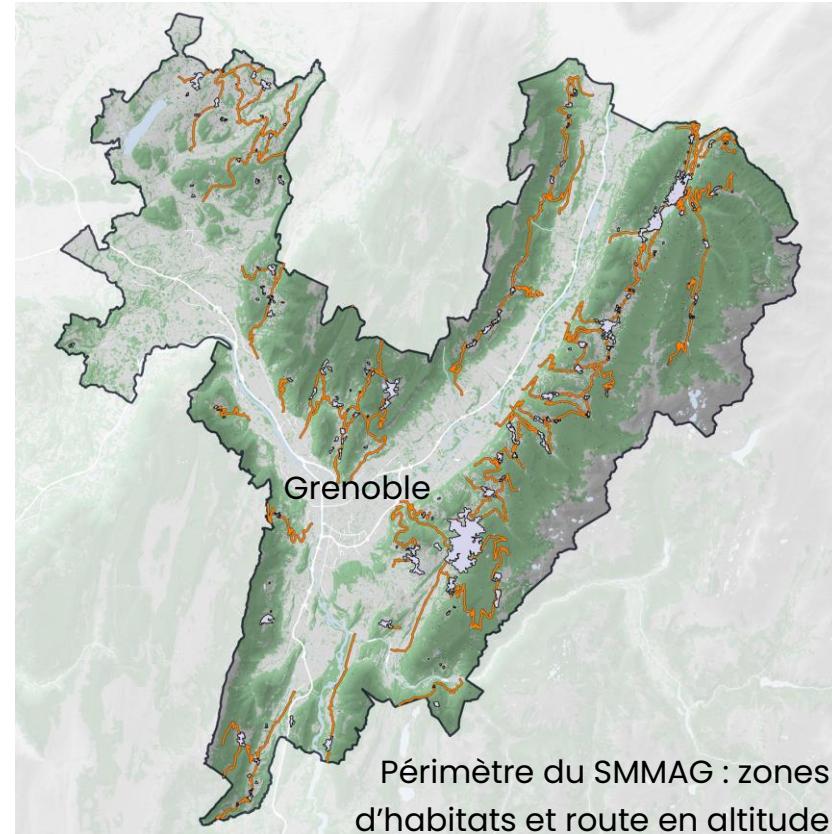
#RencontresRVM

Contrainte du relief : La montagne cyclable

Le contexte alpin

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise

- AOM sur **3 EPCI**
 - Crédation en 2020 (syndicat loi SRU)
 - **123 communes** → **70 communes en altitude**
 - **650 000 habitants** → **17 000 navetteurs/navetteuses montagne – plaine (domicile – travail)**
 - 1 300 km itinéraires cyclables inscrits au schéma directeur, environ 40 % existants
→ Fréquentation max : 8050 vélos/j (voie sur berge campus)
 - 1 461 km (69 lignes) TC exploitées : 350 000 voyages/j
- ! N'est pas gestionnaire de voirie.**



Périmètre du SMMAG : zones d'habitats et route en altitude



**01 > 03
octobre
2025**



Contrainte du relief : La montagne cyclable

Le contexte alpin

Des profils de routes très divers



Caractéristiques générales :

- un aménagement contraint (par le relief),
- routes situées à au moins 50 à 100m d'altitude au-dessus de la plaine grenobloise
- un % de pente d'au-moins 1-2% sur le profil longitudinal
- une densité de courbes importantes
- des contraintes d'entretien saisonnières

Contrainte du relief : La montagne cyclable

La démarche

Un contexte multi-acteurs

- Une démarche partenariale : partager les contraintes, identifier des solutions, tester
- Accompagnement CEREMA :
 - Partager la problématique vélo & routes de montagne
 - Identifier des itinéraires à enjeux
 - Définir des nouvelles solutions d'aménagement avec des domaines d'emplois partagés par tous
 - Projeter ces solutions sur des itinéraires à enjeux dans une logique de test



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise



01 > 03
octobre
2025



hauts de savoie le Département

Contrainte du relief : La montagne cyclable

La démarche

Mars à novembre 2024



**01 > 03
octobre
2025**



Contrainte du relief : La montagne cyclable

La démarche

✓ Parangonnage par le CEREMA

⇒ S'inspirer, questionner



✓ Et partages d'expériences par les gestionnaires de voirie

⇒ Partager et s'approprier collectivement les solutions applicables aux routes de montagnes



**01 > 03
octobre
2025**



Contrainte du relief : La montagne cyclable

3 itinéraires clés traités en exemples



Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise

(Grésivaudan, massif de Belledonne)

Goncelin → St-Pierre-d'Allevard

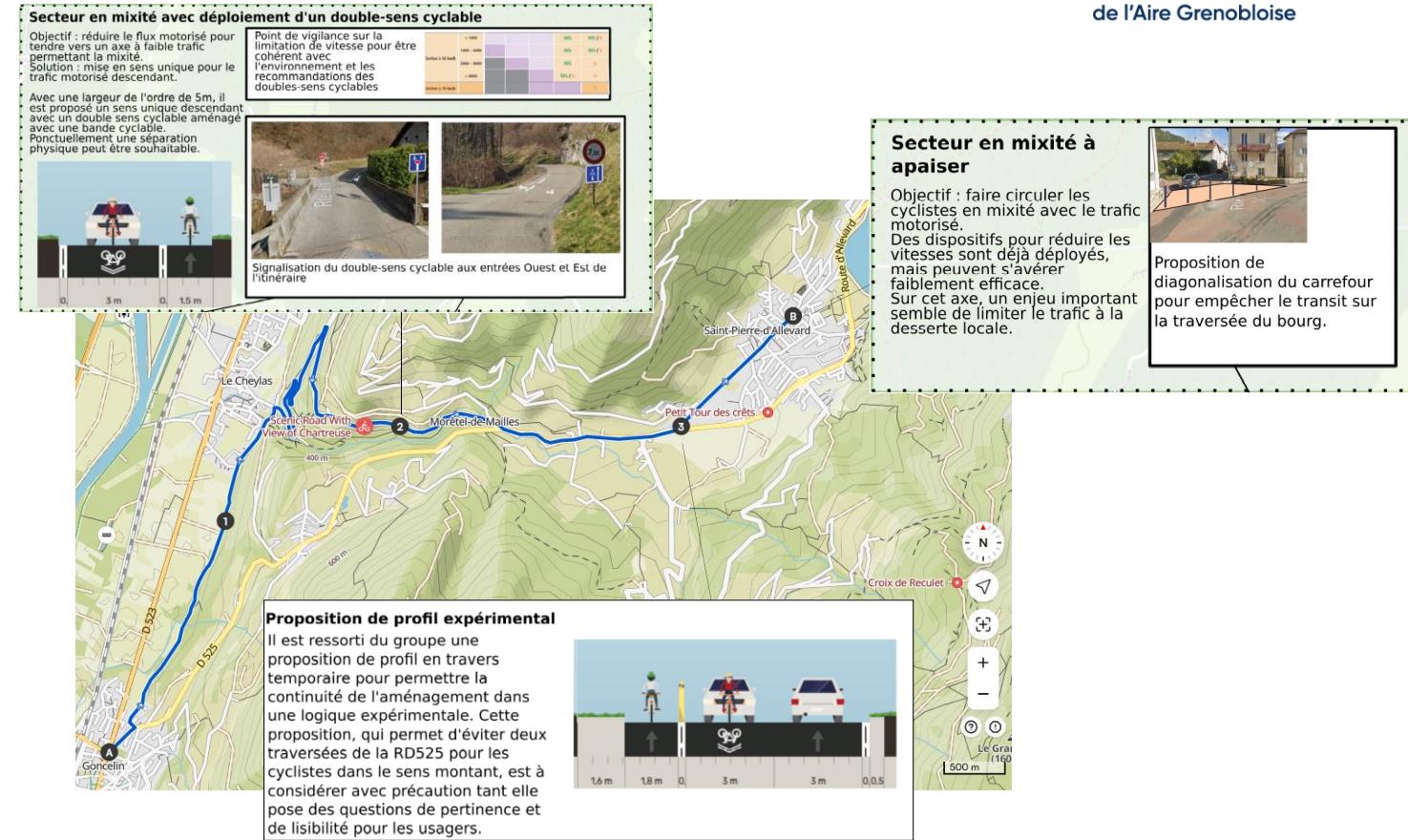
Linéaire : 7 km

D+ : 280m

Itinéraire : RD et chemin communal.

Fréquentation : 5 750 veh./j TMJA 2019 (3,8% PL)

→ 1 fiche dédiée par itinéraire avec proposition de traitement par tronçon cohérent, élaborée en groupe



01 > 03 octobre 2025



Contrainte du relief : La montagne cyclable

Autres livrables

Une « boîte à outils » répllicable et exploitable

- Fiches d'identité par itinéraire
- Fiches domaines d'emploi
- Aménagements ponctuels
- Modification du plan de circulation
- Modification du profil en travers



**01 > 03
octobre
2025**



Contrainte du relief : La montagne cyclable

En guise de conclusion



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise

Prochaines étapes de la démarche

- Affiner les propositions pour mise en test sur certains tronçons

Éléments de satisfaction

- Initier une démarche multi-acteurs sur le sujet
- L'accompagnement du CEREMA : tiers extérieur doté d'une expertise technique transversale

Limites (à approfondir)

- Contexte multi-acteurs = temporalités longues de mise en œuvre, même pour test
- Pas de traitement micro des solutions spécifiques à la pente ou la sinuosité, par exemple. Pas « d'innovation » à ce stade

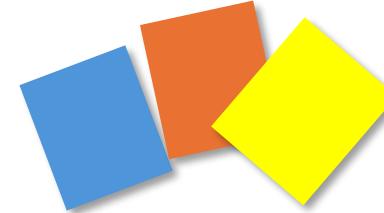


**01 > 03
octobre
2025**



En France, combien une baisse de la vitesse maximale de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles permet d'épargner de vies par an ?

Levez le carton de couleur correspondant à votre réponse :



- 150-200 vies
- 200-250 vies
- 250-300 vies

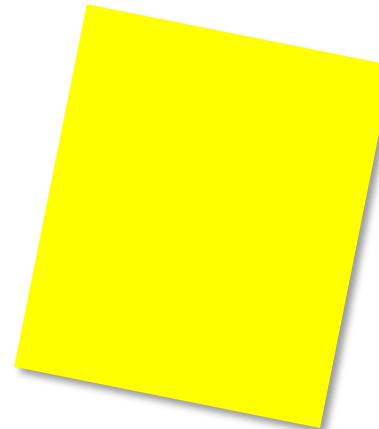


**01 > 03
octobre
2025**



En France, combien une baisse de la vitesse maximale de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles permet d'épargner de vies par an ?

- █ 150-200 vies
- █ 200-250 vies
- █ **250-300 vies**



**01 > 03
octobre
2025**





1ères *Rencontres* du Réseau vélo et marche Annemasse



01 > 03
octobre
2025



 Annemasse Agglo

 hautes-savoie²
le Département

Et la vitesse dans tout ça ?

*Exemples de RD hors agglomération
à 50 dans le Finistère*

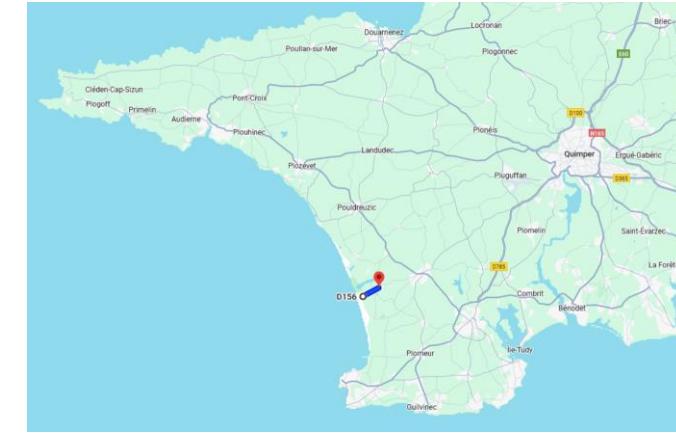
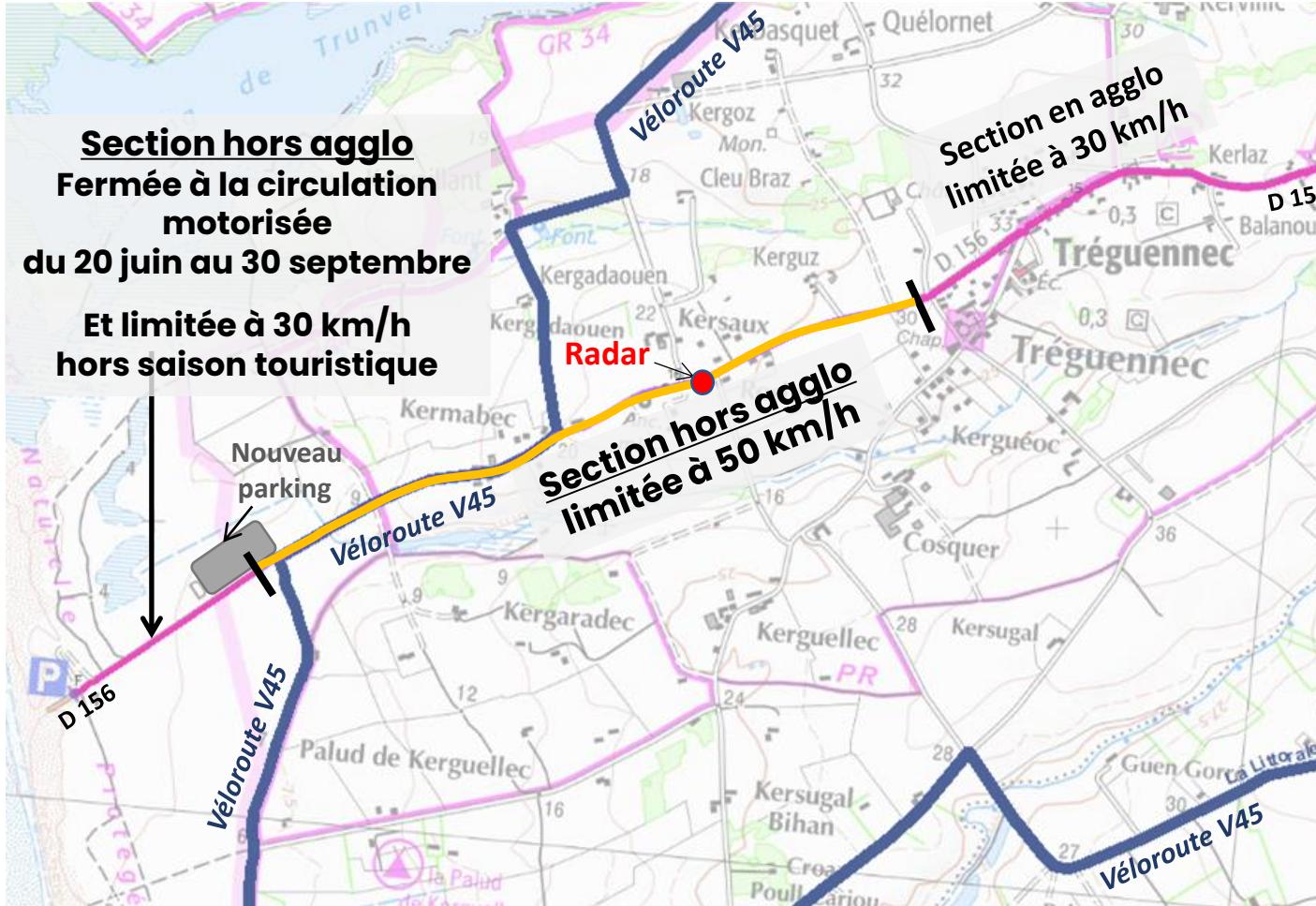
#RencontresRVM

Et la vitesse dans tout ça ?

Exemples de RD hors agglomération limitées à 50 km/h dans le Finistère



RD 156 – Tréguennec 1,5 km à 50 km



Route trop étroite :

Largeur de chaussée entre 4,40m et 4,60m

Usages :

- accès plage
 - empruntée par la véloroute V45
 - traversée par des itinéraires de randonnée

Trafics : 836 véh/j en avril (entre bourg et plage hors agglo) et 1 325 véh/j en juillet (dans le bourg en agglo)

V85 : 51 km/h avant limitation à 50 km/h

Et la vitesse dans tout ça ?

Exemples de RD hors agglomération limitées à 50 km/h dans le Finistère



RD 156 – Tréguennec RD étroite limitée à 50 km hors agglomération sur 1,5 km

Section hors agglomération limitée à 50 km/h
permettant de mieux sécuriser les circulations cyclistes et piétonnes



Et la vitesse dans tout ça ?

Exemples de RD hors agglomération limitées à 50 km/h dans le Finistère

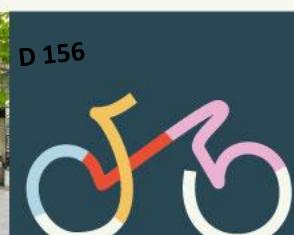
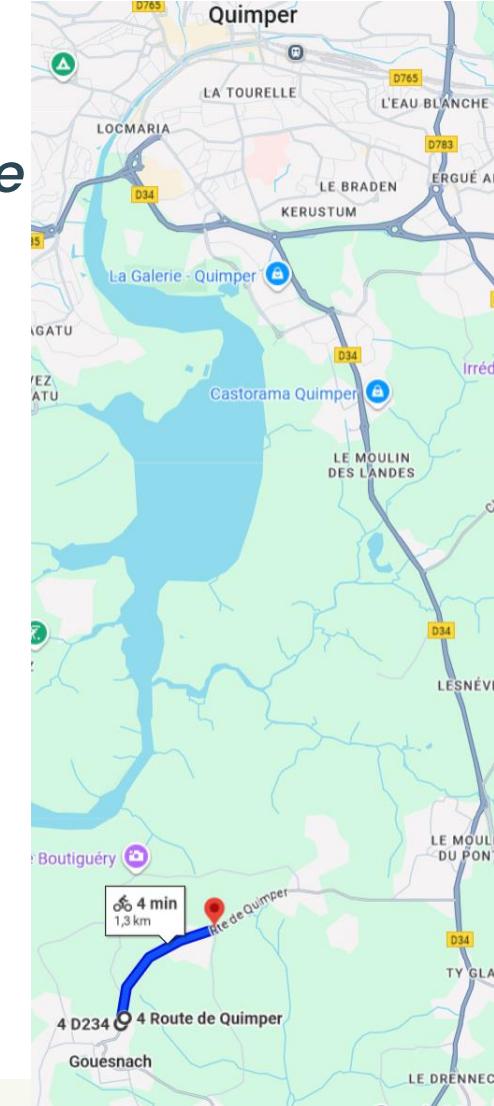
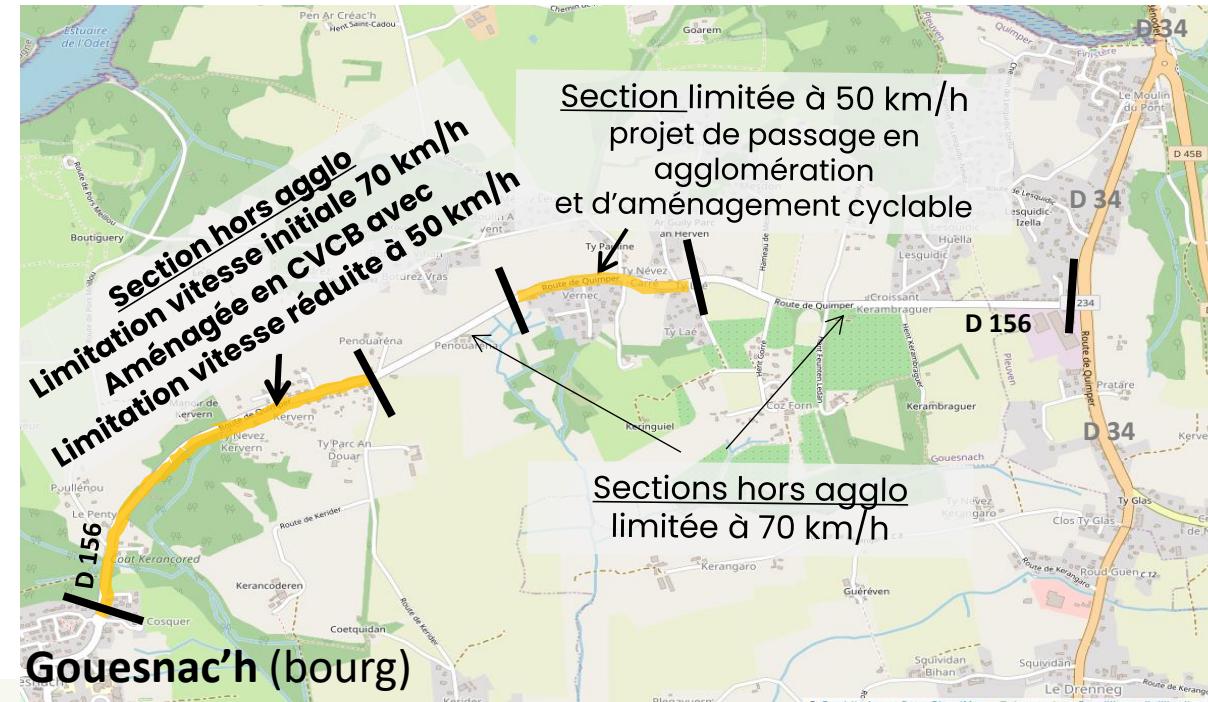
RD 234 – Gouesnac'h CVCB à 50 km sur 1,3 km

Caractéristiques AVANT PROJET

Largeur chaussée : **6,30 m** env.

Limitation de vitesse : **70 km/h**

2 300 véh/j
V85 : 74 km/h
1,4% PL



01 > 03
octobre
2025



Et la vitesse dans tout ça ?

Exemples de RD hors agglomération limitées à 50 km/h dans le Finistère

RD 234 – Gouesnac'h CVCB à 50 km

**Abaissement de la limitation de vitesse
à 50 km/h**

+ Aménagement d'une CVCB avec accotements
d'env. 1,5 m et voie centrale de 3 m



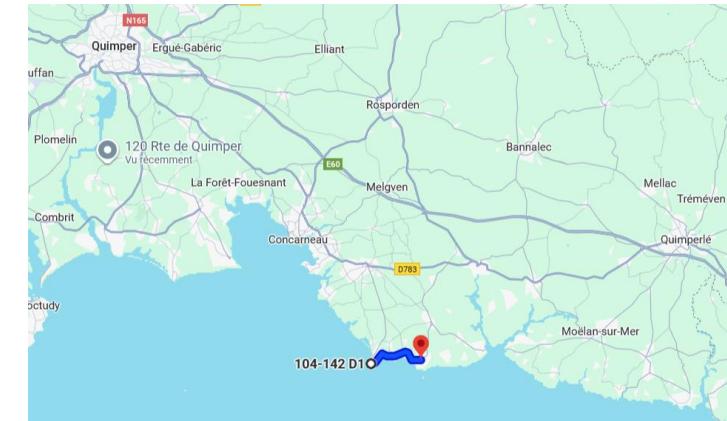
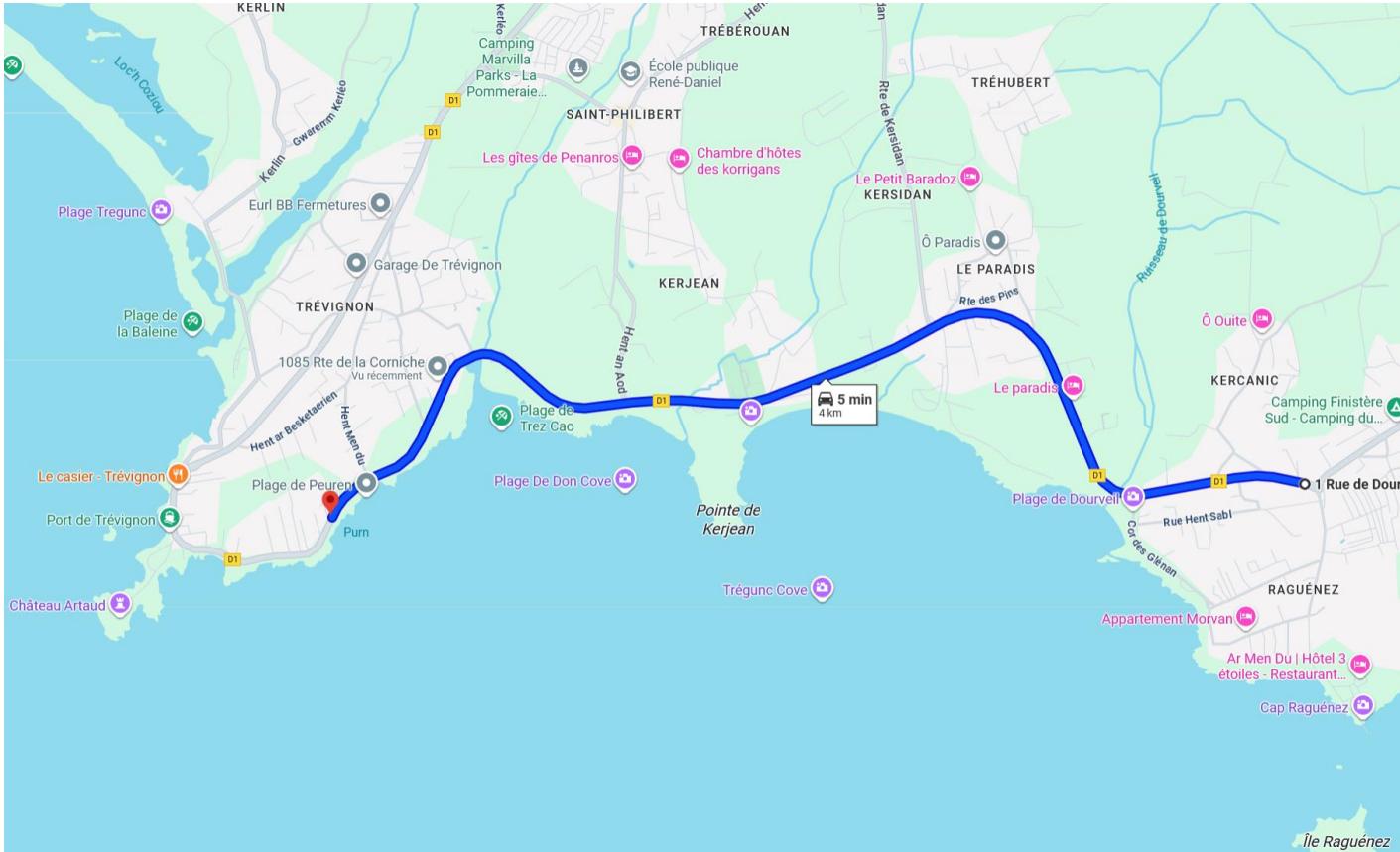
Et la vitesse dans tout ça ?

Exemples de RD hors agglomération limitées à 50 km/h dans le Finistère



RD 1 – Trégunc Section limitée à 50km/h sur 4 km

Restriction de vitesse du 15 juin au 15 sept



Contexte routier : Route sinuuse en bord de mer avec variation du profil en long
Largeur de chaussée : 6,40 m - 7,00 m

Usages :

- empruntée par la **véloroute V45**
- accès parkings plages nombreux
- itinéraires de randonnée longeant la côte et traversant la section de RD
- Proximité de plusieurs campings

Trafics : 760 véh/j en TMJA

Merci à nos partenaires pour leur engagement

Le Grand Partenaire de ces 1ères Rencontres



WE OPEN THE WAY

Merci à nos partenaires pour leur engagement

Or



Argent



TagMaster



Ainsi que : Alpenger, Fredo, Sanka, Someware, Atipy, Vazy, OBH, Second Cycle

Et nos partenaires institutionnels et associatifs : ADEME, CEREMA, APIC, Mai à vélo, FUB, Heureux Cyclage



1ères *Rencontres* du Réseau vélo et marche Annemasse



01 > 03
octobre
2025



 Annemasse Agglo

 hautesavoie^{HA}
le Département

MERCI !

Avec le soutien de :

 MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET DE
LA DÉCENTRALISATION
Logement, Transports,
Ruralité, Ville

 RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

 ADEME
AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Grand partenaire des Rencontres :


COLAS
WE OPEN THE WAY

#RencontresRVM