

# RDV Mobilités

Aménagements cyclables : évolution des référentiels techniques



26/03/2026

# Aménagements cyclables : évolution des référentiels techniques

L'évolution des référentiels nationaux de 1970 à nos jours

*Thomas Jouannot (Cerema)*



Chaussées à voie centrale bidirectionnelle (CVCB) :

Présentation d'une note de cadrage nationale

*Louis-Marie Portal (DSR – Ministère de l'Intérieur)*

*Didier Caudoux (DGITM – Ministère des Transports)*

# Aménagements cyclables : évolution des référentiels techniques

Un référentiel national réactualisé pour les carrefours urbains

*Bertrand Deboudt (Cerema)*



Prise en compte des cyclistes dans les carrefours à feux  
*Tanguy Mitchel et Alexis Pinel (Métropole de Lyon)*

# Aménagements cyclables : évolution des référentiels techniques

Fiches techniques vélo : gestion des traversées cyclables hors agglomération  
*Orianne Jouan (Collectivité européenne d'Alsace)*



Séparations vélos-voiture hors agglomération  
Démarche nationale d'analyse des pratiques  
*Cécile Szymanski (Cerema)*

## Module questions / réponses

A vous de l'enrichir pour alimenter les temps d'interaction avec les intervenants!

*Nos collègues du Cerema mobilisés pour répondre à vos questions*



*Jérôme Cassagnes*



*Joachim Henry*



*Thomas Lavaur*

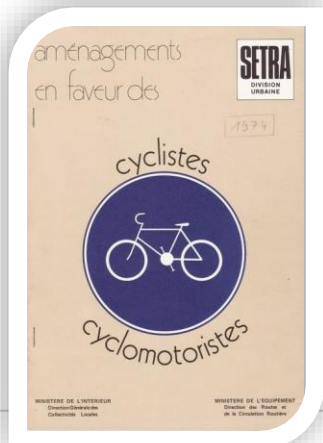
# Les référentiels nationaux pour les aménagements cyclables: des années 70 à nos jours

26 mars 2026

## Les ouvrages analysés

1974

Setra: Aménagements pour les cyclistes et cyclomoteuristes



2000-2008

Certu: Recommandations pour les aménagements / itinéraires cyclables



2015

Plan d'action pour les mobilités actives



2020-2026

Cerema : aménagements cyclables provisoires / rendre sa voirie cyclable / schéma directeur des aménagements cyclables...



# Analyse par thématique

1. Des aménagements pour quelle typologie d'utilisateurs ?
2. Quels critères pour choisir entre mixité et séparation ?
3. aménagements en sections courante
4. Aménagements en carrefours

1974

2000-2008

2015

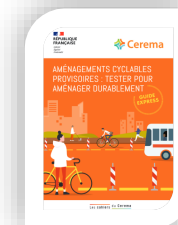
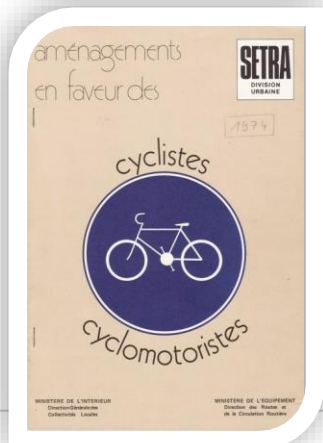
2020-2026

Setra: Aménagements pour les cyclistes et cyclomotoristes

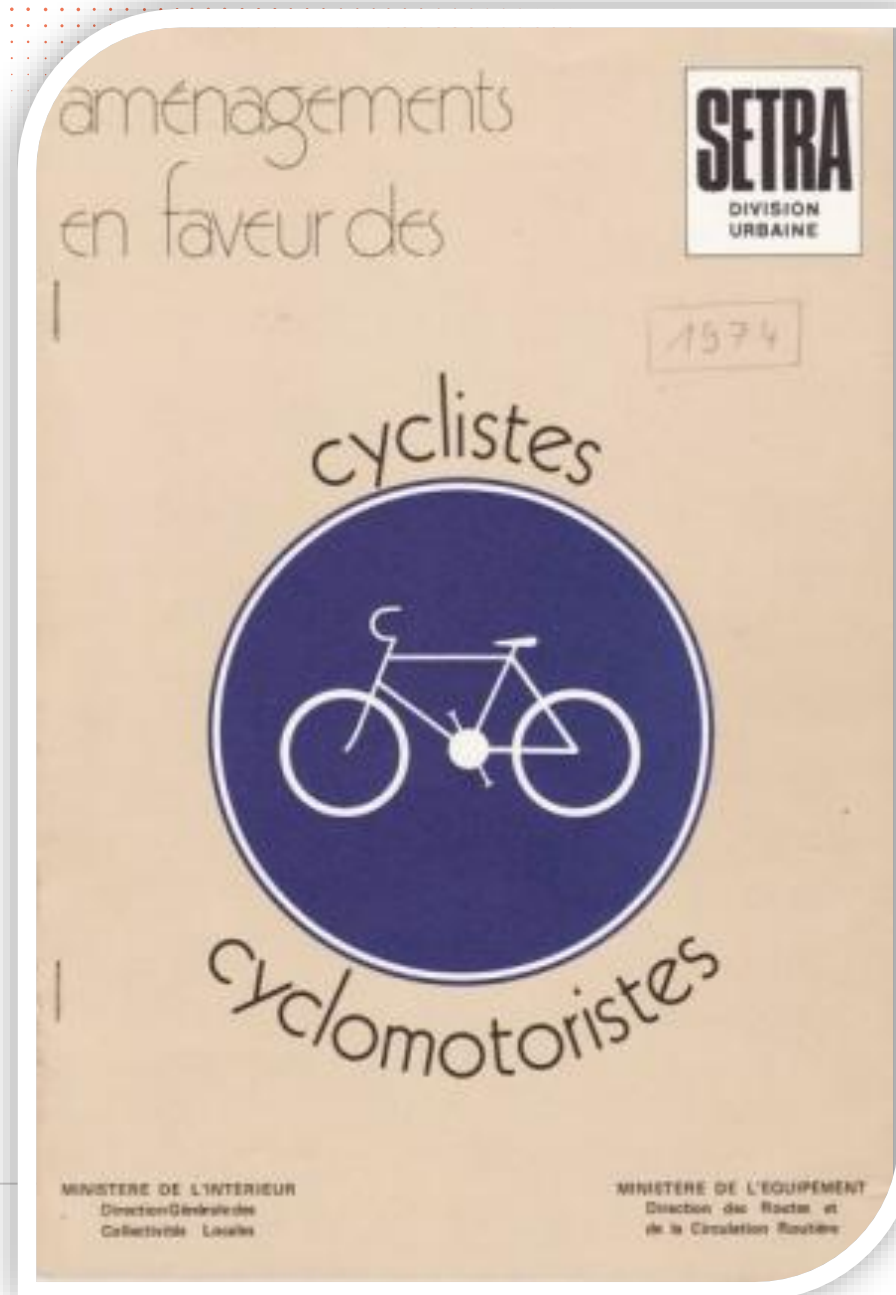
Certu: Recommandations pour les aménagements / itinéraires cyclables

Plan d'action pour les mobilités actives

Cerema : aménagements cyclables provisoires / rendre sa voirie cyclable / schéma directeur des aménagements cyclables...



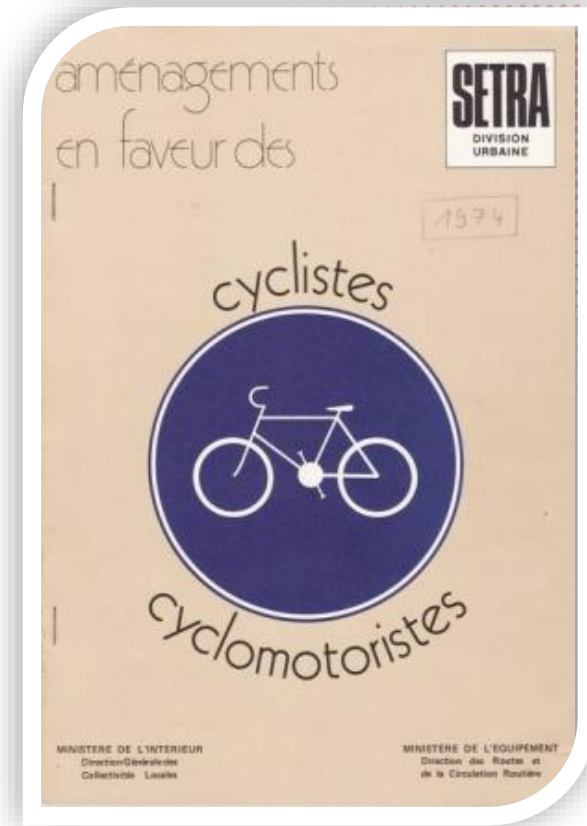
# Guide SETRA 1974: 1<sup>er</sup> guide national pour les aménagements cyclables



# Guide Setra 1974 : cycles, cyclomoteurs et vélomoteurs – trois véhicules pour une même catégorie de « deux roues »

L'utilisation des deux roues dépendra beaucoup des conditions climatiques de la région \*. Si le revêtement d'une piste est moins bon que celui de la chaussée voisine, les deux roues empruntera la chaussée.

\* Il faut remarquer, cependant, que dans certaines régions (le Nord de la France en particulier), l'utilisation des deux roues relève presque de la tradition.



# Guide Setra 1974 : cycles, cyclomoteurs et vélomoteurs – trois véhicules pour une même catégorie de « deux roues »

## I.1 - DESCRIPTION DES DEUX ROUES

Il y a deux catégories de deux roues en France.

### I.1.1 - Les motocyclettes et les vélomoteurs (plus de 50 cm<sup>3</sup>)

Leurs performances en vitesse et en accélération leur permettent de s'intégrer dans le flot des voitures auxquelles on peut les assimiler.

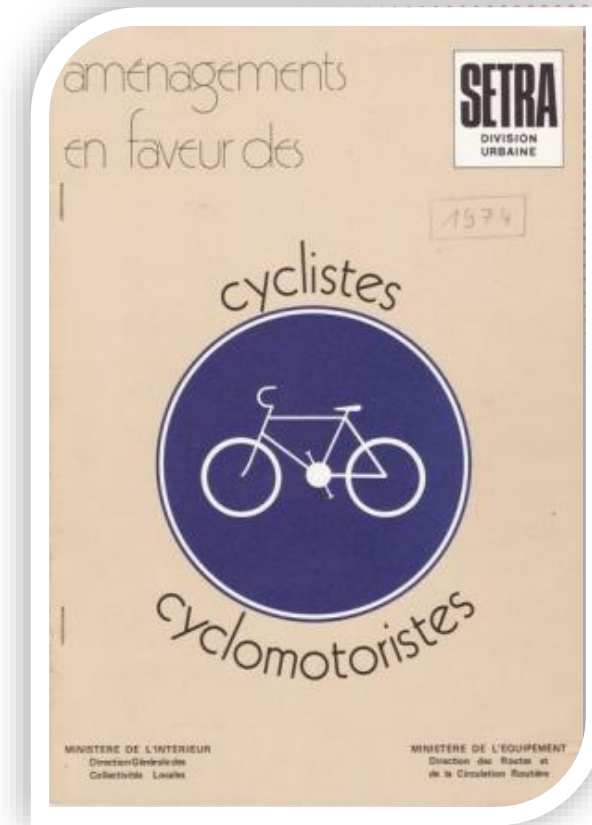
Leur vulnérabilité impose une amélioration générale de la circulation qui ne leur est pas spécifique (hiérarchisation des voies, amélioration des règles de circulation en file et particulièrement dans les carrefours, aménagement des sorties privées sur la voie publique...).

### I.1.2 - Les cycles, cyclomoteurs et vélomoteurs

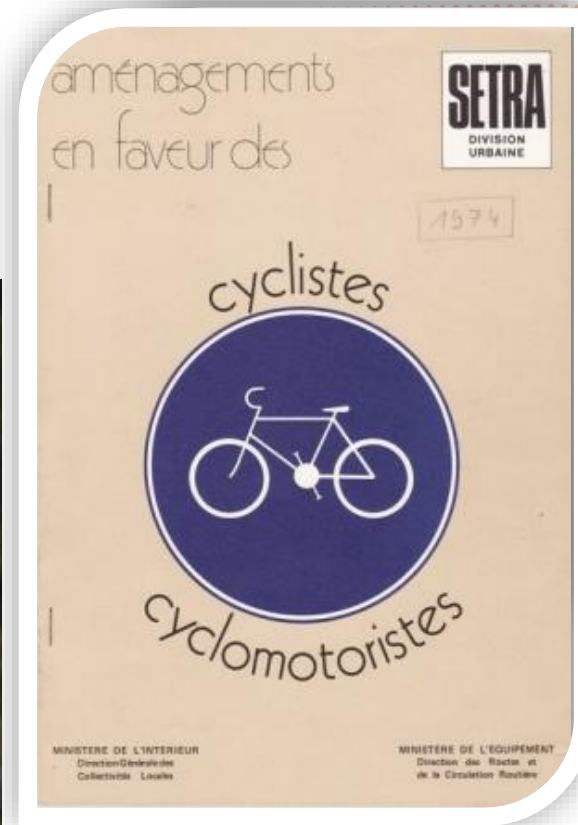
Ces véhicules, à faible encombrement peuvent se faufiler entre les voitures et atteignent ainsi des vitesses moyennes élevées. Leur stationnement est facile. Seuls ces véhicules sont autorisés à emprunter les pistes cyclables. Etant démunis de suspension, il faudra leur offrir un revêtement de chaussée très lisse.

Leur circulation pose les mêmes problèmes que la circulation des piétons : séparation des circulations, sécurité, qualité d'environnement.

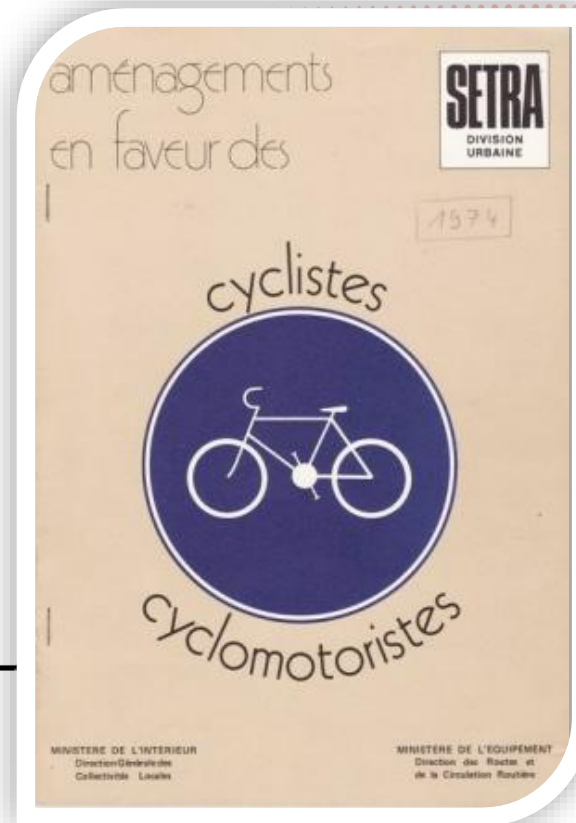
Le code de la route définit comme cyclomoteur, tout véhicule à deux roues muni d'un moteur thermique auxiliaire, d'une cylindrée n'excédant pas 50 m<sup>3</sup>, et dont la vitesse de marché ne peut excéder par construction 45 km/heure (Article R 188 du Code de la Route).



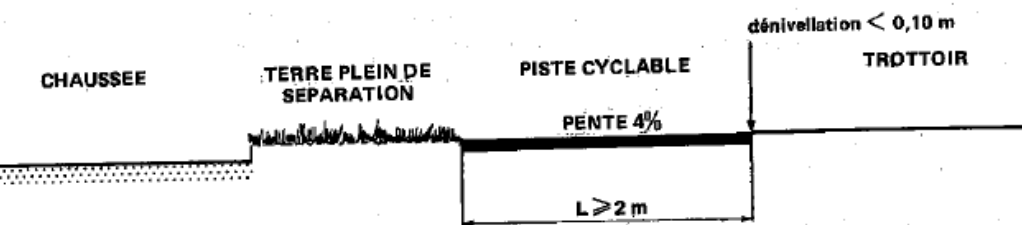
# Guide Setra: quels critères pour choisir entre mixité et séparation ?



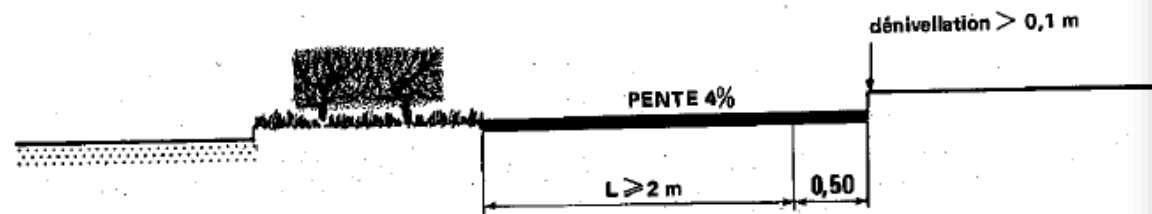
# Guide Setra 1974 : construire des pistes cyclables aux dimensions généreuses...



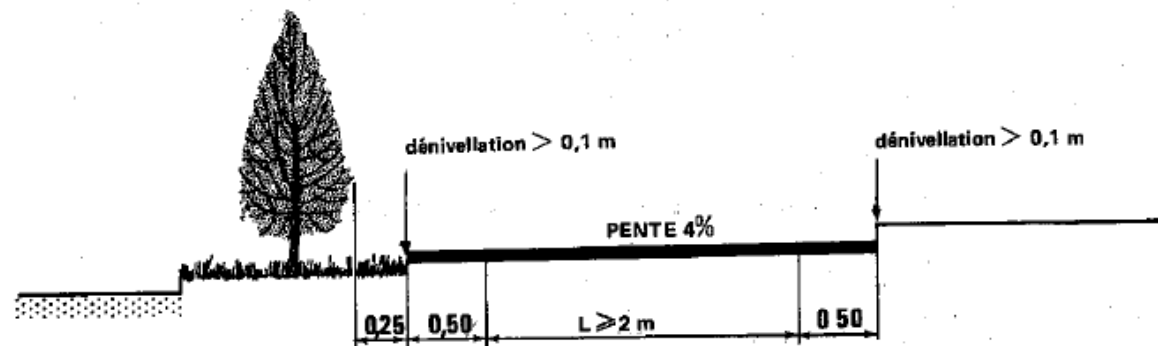
On en déduit les profils en travers ci-dessous :



Cas n° 1 - Largeur minimum d'une piste sans dénivellation latérale.



Cas n° 2 - La piste est bordée d'un trottoir. La dénivellation est supérieure à 10 centimètres. La piste a donc une sur largeur de 50 centimètres.

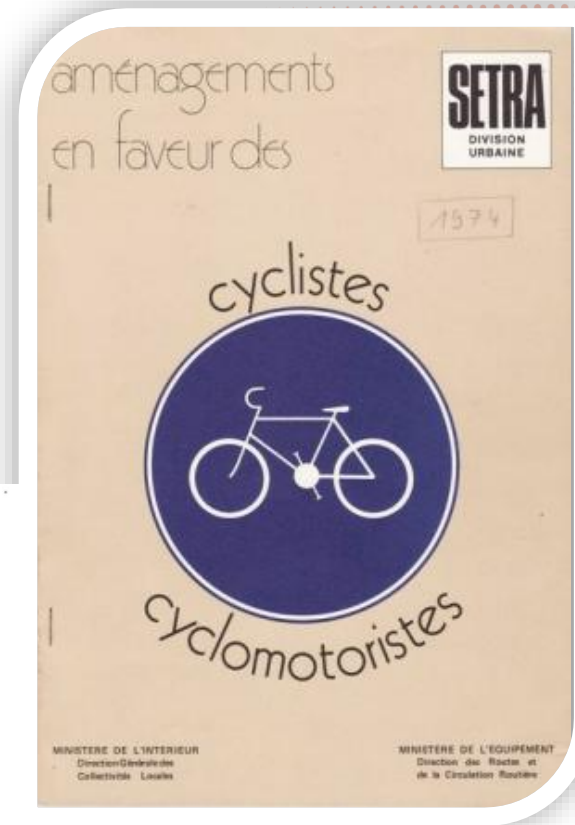


Cas n° 3 - La piste est bordée de deux dénivellations. Elle a deux sur largeurs de 50 centimètres. L'arbre bordant la piste est à 25 centimètres du bord de celle-ci.

## Setra 1974: ... sauf « quand ce n'est pas possible »

“

Il faut souligner que mieux vaut souvent ne réaliser aucun aménagement en faveur de la circulation des deux roues que de réaliser des pistes ou des bandes cyclables trop étroites. On risquerait alors d'augmenter le nombre d'accidents : certaines expériences françaises en témoignent. Pour ces raisons, ces aménagements ne sont, en général, pas à recommander dans les centre-villes où le mélange des circulations est préférable; c'est plutôt le long des voies de la périphérie des villes desservant des établissements scolaires ou des zones industrielles, que l'on cherchera à implanter une piste ou une bande cyclable. On se réfèrera alors aux normes préconisées dans ce document.



# Setra 1974 : la bande cyclable quasiment proscrite

“

Les bandes cyclables présentent un grand nombre d'inconvénients, en particulier, du point de vue de la sécurité, en raison de l'absence de séparation physique entre la bande et la chaussée.

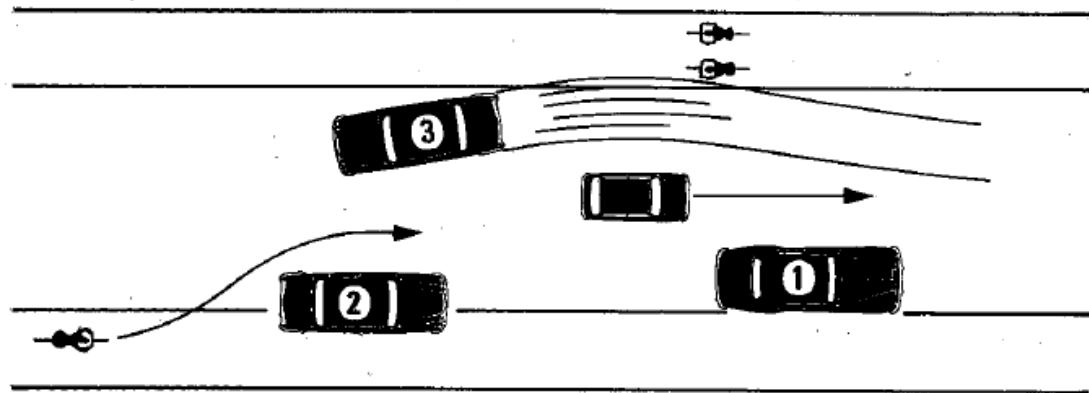
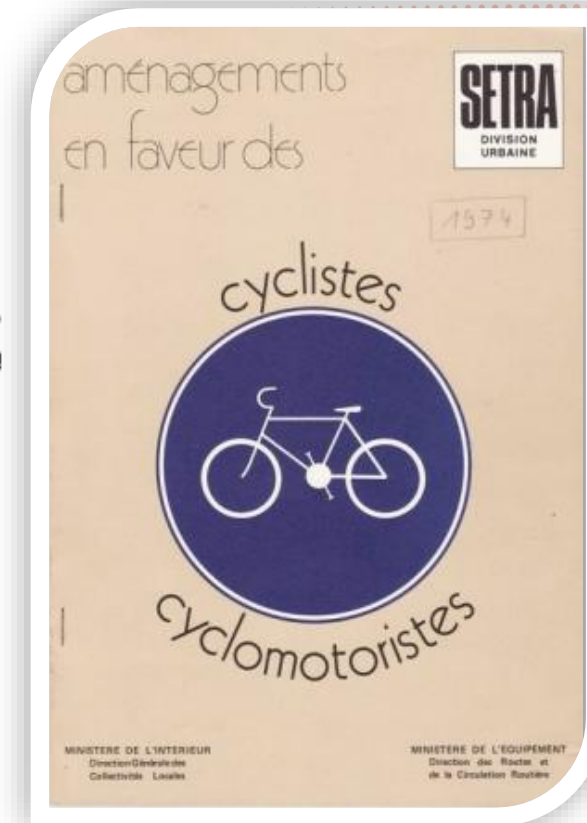


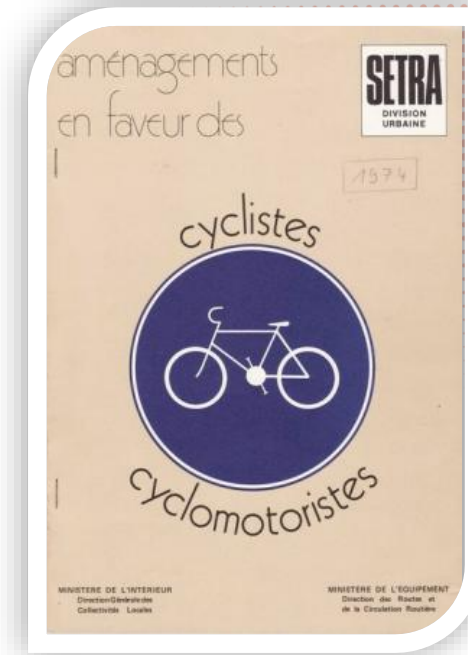
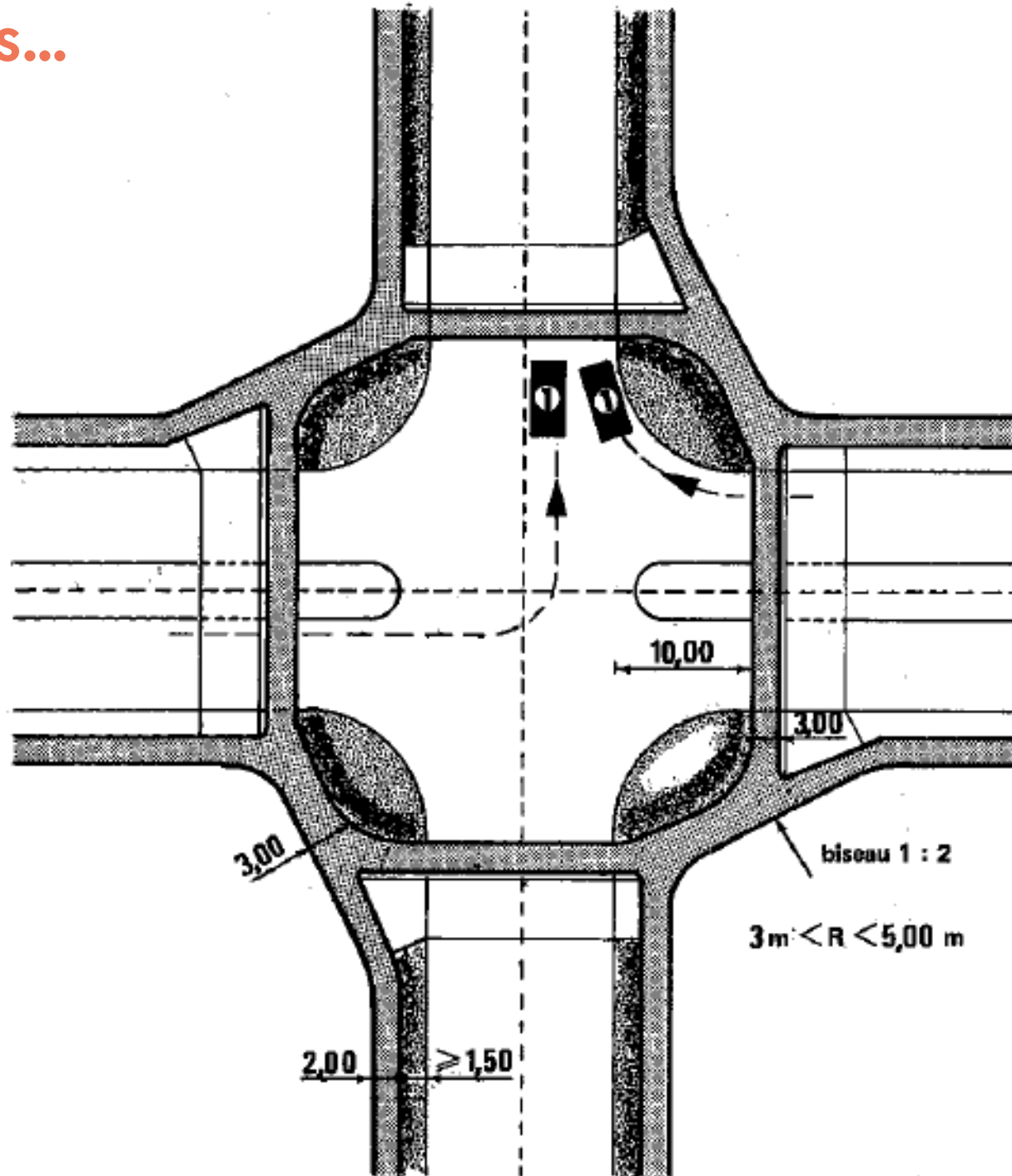
Fig. 12 - Problèmes de sécurité posés par la bande cyclable



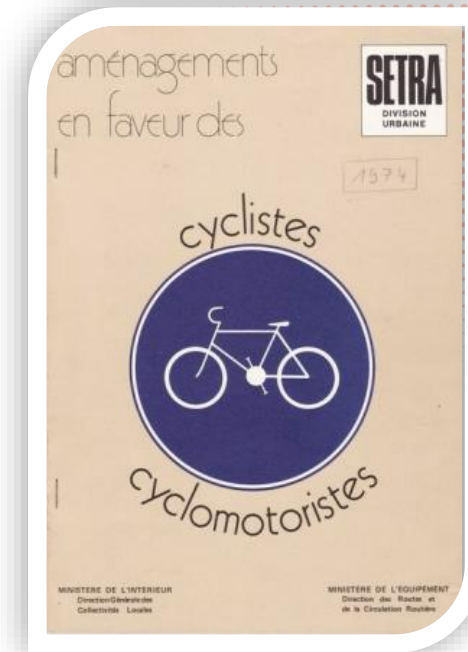
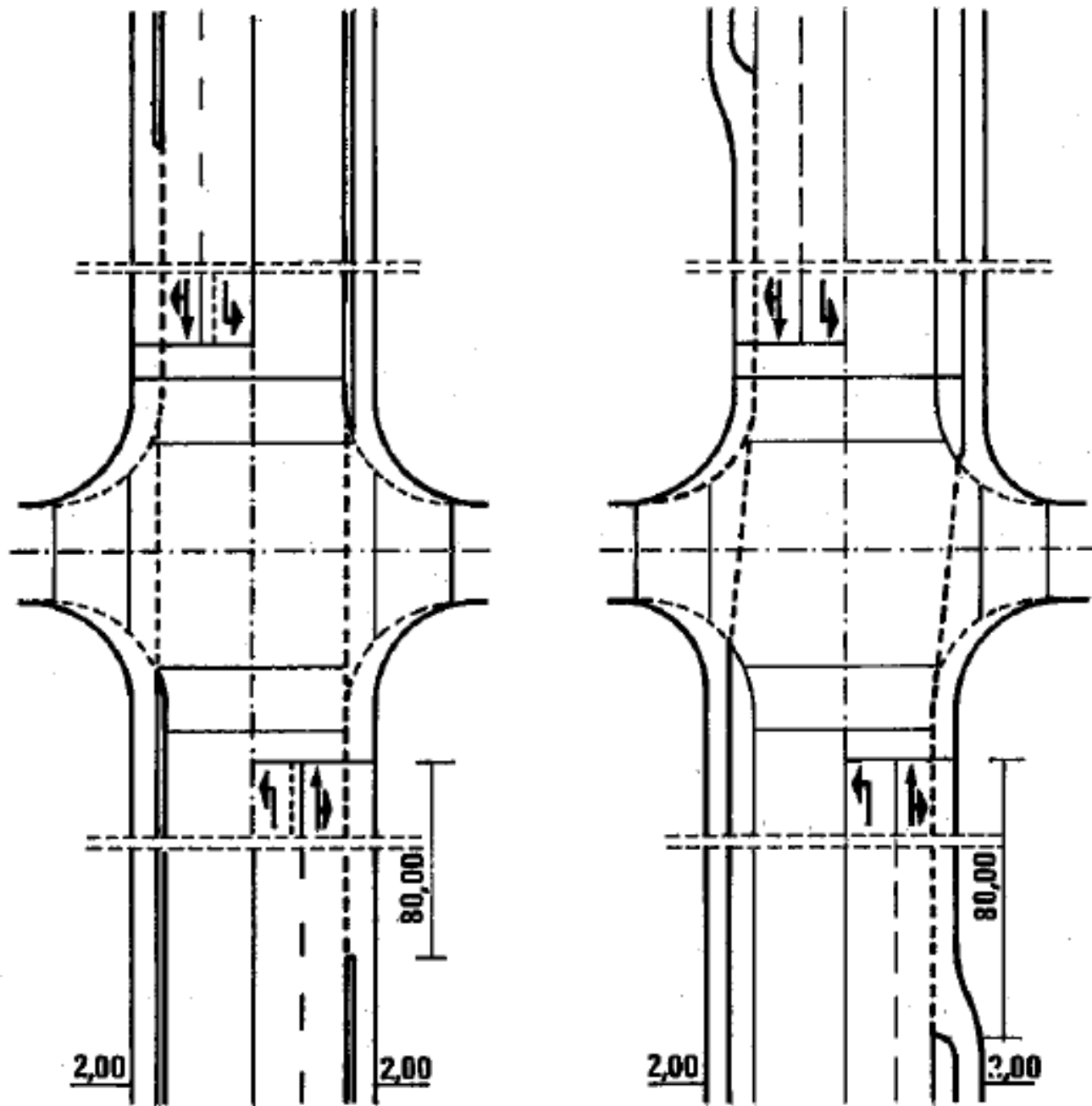
Pour toutes ces raisons, la construction de bandes cyclables ne nous paraît pas à recommander.



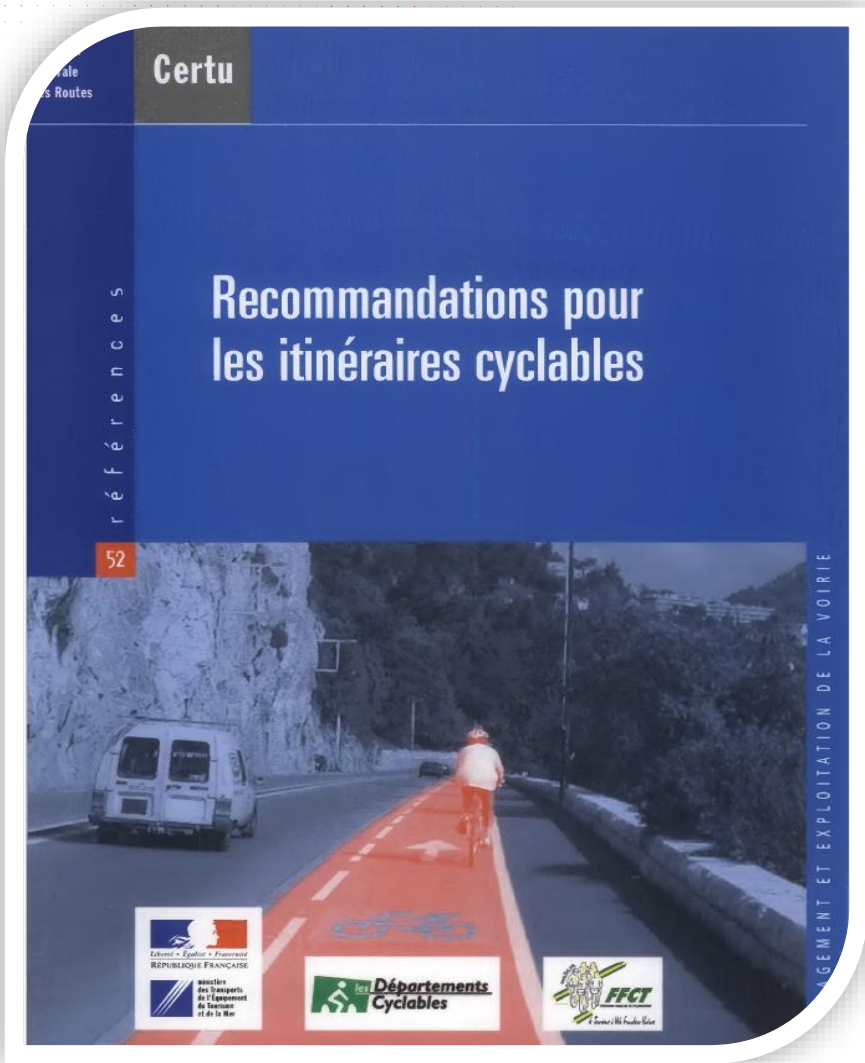
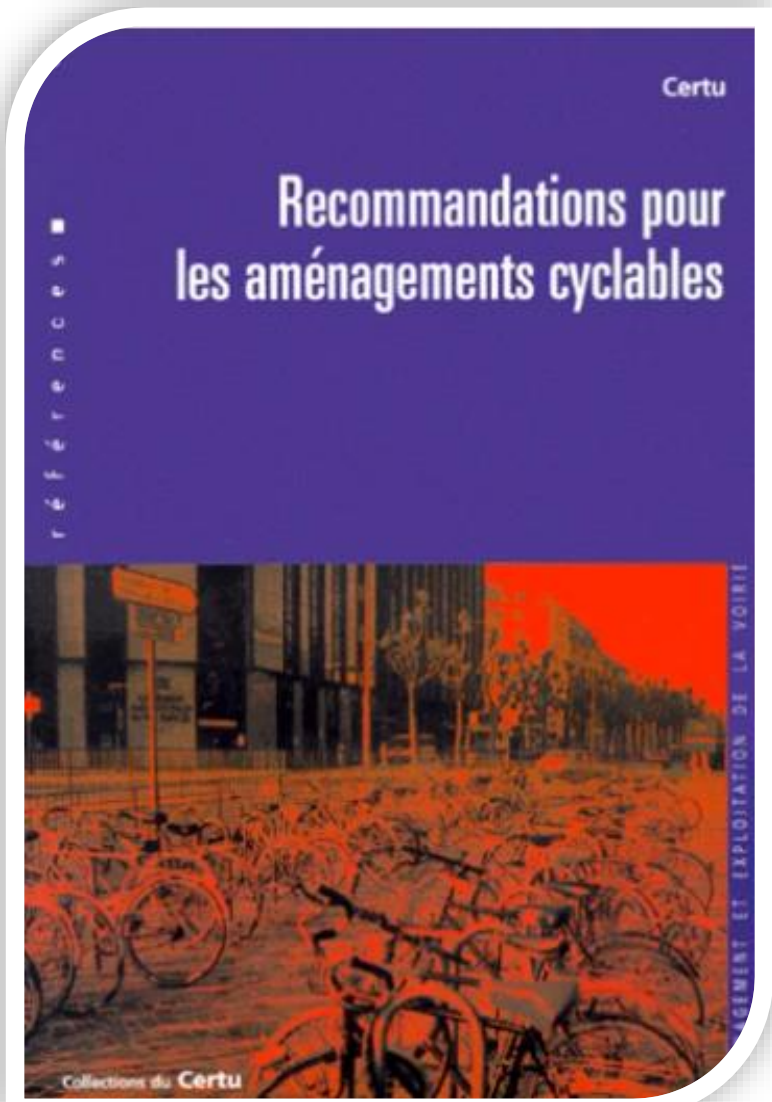
# Guide Setra 1974: le carrefour à ilots amandes déjà recommandés...



## Principe 2: ... sauf « quand ce n'est pas possible »



# 2000-2008:

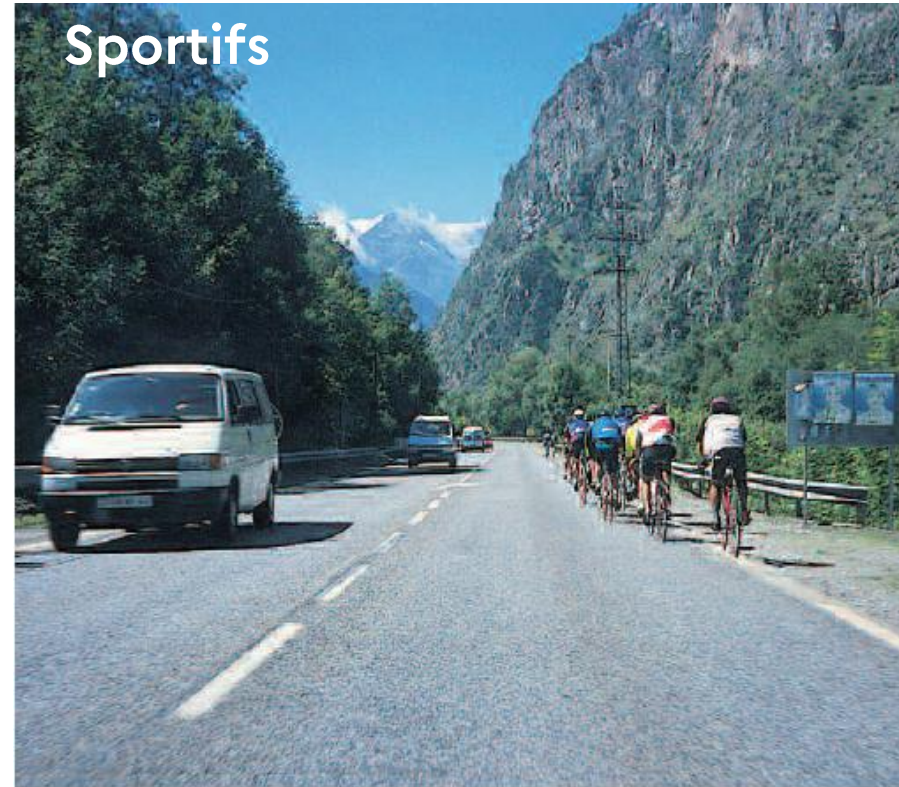


# 2000-2008: des aménagements différenciés suivant plusieurs catégories d'usagers identifiées



Cyclistes du quotidien

Moyen rapide et économique pour se rendre au travail (source : CETE de l'Est)



Sportifs

Peloton de sportifs avant l'ascension d'un col



Randonneurs

Balade en famille sur l'accotement revêtu d'une route à faible trafic (source : CETE de l'Est)

# RAC/RIC quels critères pour choisir entre mixité et séparation ?

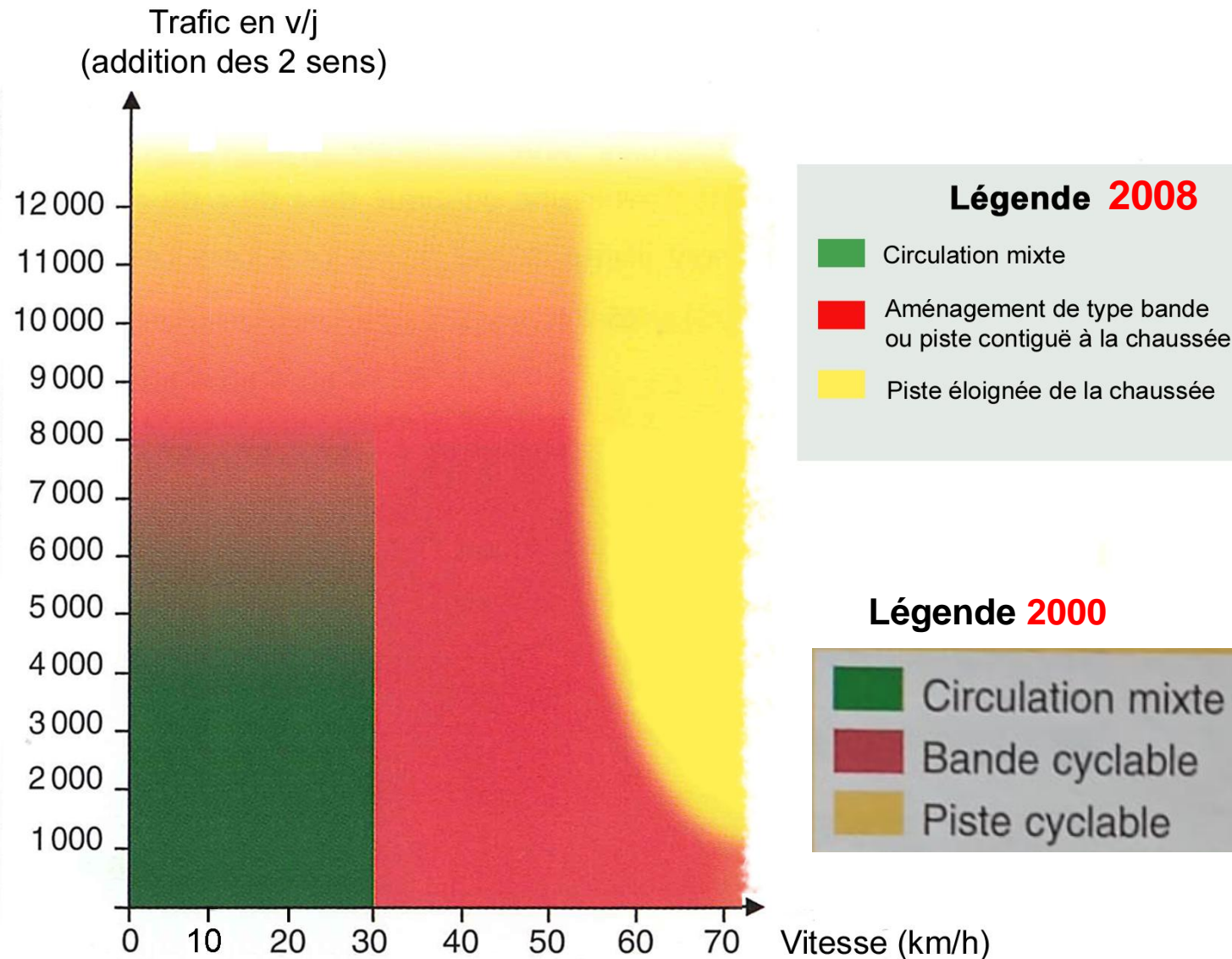


Schéma d'aide au choix d'un aménagement issu des expérimentations françaises et recommandé par le Certu

# RAC/RIC : aménagements en section courante

- Retour en grâce de la bande cyclable
- Mise en avant des zones de circulation apaisée, des doubles-sens cyclables
- Diminution des largeurs minimales recommandées

Deux fois plus de schémas avec bandes cyclables que de schémas avec pistes cyclables

“

En milieu urbain, ce type de bande classique, simplement marquée, convient bien pour des voies de distribution des quartiers ou voies interquartiers où le trafic est moyen et la vitesse se situe entre 30 et 50 km/h. Certaines configurations d'artères et certaines densités de trafic permettent également de choisir la solution « bande cyclable » : c'est le cas par exemple des avenues équipées d'une onde verte modérante ou encore lorsqu'il ne subsiste, après aménagement de la bande cyclable, qu'une seule voie de circulation motorisée dans chaque sens.



# RAC/RIC : aménagements en section courante

- Retour en grâce de la bande cyclable
- Mise en avant des zones de circulation apaisée, des doubles-sens cyclables
- Diminution des largeurs minimales recommandées



3.3	<b>Les aménagements compatibles avec une circulation apaisée</b>	37
3.3.1	La circulation en zone 30	37
3.3.2	L'aire piétonne	39
3.3.3	La circulation dans les contre-allées et les parcs	39
3.3.4	La rue à double sens dont un sens est réservé aux cycles ou le double sens cyclable dans une rue à sens unique	40
3.3.5	La cohabitation vélo et bus	41
3.3.6	La voie latérale multi-usages (voie de désenclavement)	43
3.3.7	La voie verte	43
3.3.8	La voie à priorité cycliste: exemple allemand	44
3.4	<b>Les aménagements de type « bande »</b>	44
3.4.1	L'accotement revêtu	44
3.4.2	La bande cyclable marquée	45
3.4.3	La bande cyclable avec séparateur franchissable	46
3.5	<b>Les aménagements de type « piste »</b>	47
3.5.1	La piste sur chaussée	48
3.5.2	La piste intercalée	48
3.5.3	La piste cyclable à hauteur intermédiaire entre trottoir et chaussée	49
3.5.4	La piste cyclable au niveau du trottoir	50
3.5.5	La piste périurbaine	51
3.6	<b>Les aménagements particuliers</b>	51
3.6.1	Les ouvrages d'art en passage supérieur ou inférieur	51
3.6.2	Les passages inférieurs et passerelles pour cycles	52



## LES ZONES DE CIRCULATION PARTICULIÈRES EN MILIEU URBAIN

AIRE PIÉTONNE, ZONE DE RENCONTRE, ZONE 30

TROIS OUTILS RÉGLEMENTAIRES  
POUR UN MEILLEUR PARTAGE DE LA VOIRIE  
DÉCRET 2008-754 DU 30/07/2008



# RAC/RIC : aménagements en section courante

- Retour en grâce de la bande cyclable
- Mise en avant des zones de circulation apaisée, des doubles-sens cyclables
- Diminution des largeurs minimales recommandées



<b>3.3 Les aménagements compatibles avec une circulation apaisée</b>	<b>37</b>
3.3.1 La circulation en zone 30	37
3.3.2 L'aire piétonne	39
3.3.3 La circulation dans les contre-allées et les parcs	39
3.3.4 La rue à double sens dont un sens est réservé aux cycles ou le double sens cyclable dans une rue à sens unique	40
3.3.5 La cohabitation vélo et bus	41
3.3.6 La voie latérale multi-usages (voie de désenclavement)	43
3.3.7 La voie verte	43
3.3.8 La voie à priorité cycliste: exemple allemand	44
<b>3.4 Les aménagements de type « bande »</b>	<b>44</b>
3.4.1 L'accotement revêtu	44
3.4.2 La bande cyclable marquée	45
3.4.3 La bande cyclable avec séparateur franchissable	46
<b>3.5 Les aménagements de type « piste »</b>	<b>47</b>
3.5.1 La piste sur chaussée	48
3.5.2 La piste intercalée	48
3.5.3 La piste cyclable à hauteur intermédiaire entre trottoir et chaussée	49
3.5.4 La piste cyclable au niveau du trottoir	50
3.5.5 La piste périurbaine	51
<b>3.6 Les aménagements particuliers</b>	<b>51</b>
3.6.1 Les ouvrages d'art en passage supérieur ou inférieur	51
3.6.2 Les passages inférieurs et passerelles pour cycles	52

Certu

## LES ZONES DE CIRCULATION PARTICULIÈRES EN MILIEU URBAIN

AIRE PIÉTONNE, ZONE DE RENCONTRE, ZONE 30

TROIS OUTILS RÉGLEMENTAIRES  
POUR UN MEILLEUR PARTAGE DE LA VOIRIE  
DÉCRET 2008-754 DU 30/07/2008



# RAC/RIC : aménagements en section courante

- Mise en avant des zones de circulation apaisée, des doubles-sens cyclables
- Retour en grâce de la bande cyclable
- Diminution des largeurs minimales recommandées

“

Une piste unidirectionnelle doit avoir une largeur supérieure à 1,50 m pour laisser passer les engins mécaniques nécessaires à l'entretien.



# RAC/RIC : aménagements en section courante

- Mise en avant des zones de circulation apaisée, des doubles-sens cyclables
- Retour en grâce de la bande cyclable
- Diminution des largeurs minimales recommandées

“

Pour les pistes bidirectionnelles, une fourchette de 2,50 m à 3 m est recommandée en milieu urbain. En rase campagne, la largeur préconisée est plutôt de 3 m.



# 2015: plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA)

*15 fiches pour expliciter les  
évolutions réglementaires*



**Mieux partager l'espace public :  
les règles évoluent !**

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

# 2020-2026: la crise sanitaire rebat les cartes des recommandations



# 2020-2026: la crise sanitaire rebat les cartes des recommandations



# Guide voirie cyclable: aménager pour le plus grand nombre




“

Afin de rendre attractive la pratique du vélo pour le plus grand nombre, il est fondamental de constituer un **réseau cohérent, continu et hiérarchisé** couvrant la totalité du territoire. En effet, des aménagements isolés ne suffisent pas à rendre le vélo attractif, sûr, efficace et concurrentiel face aux autres modes de déplacement.



# Guide voirie cyclable 2021 : comment choisir entre mixité et séparation ?



 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
<b>30</b> KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
<b>50</b> KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
<b>70/80</b> KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

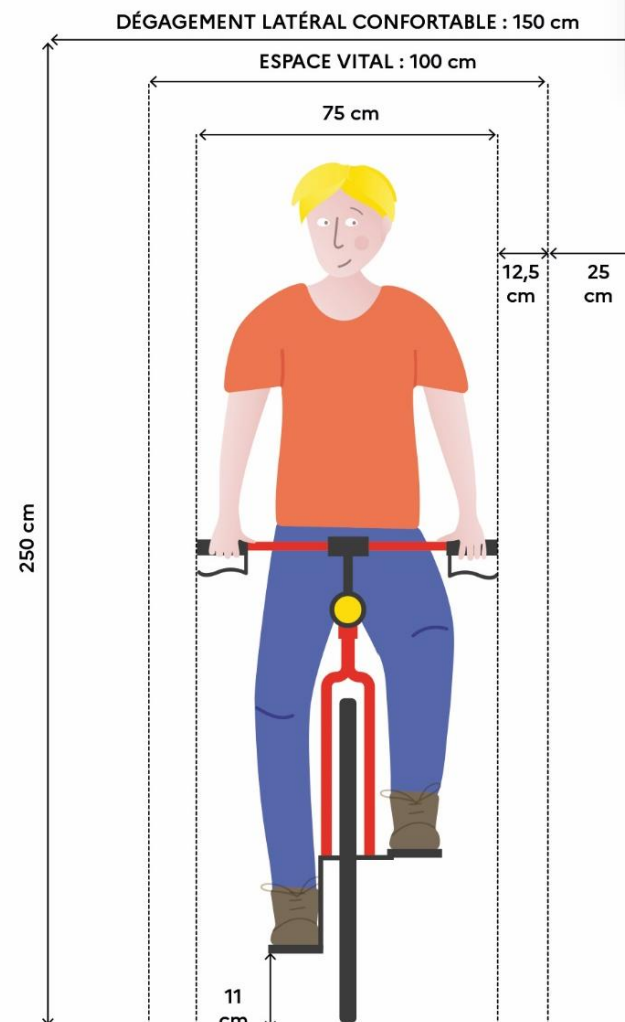
# Guide voirie cyclable 2021 : un dimensionnement des infras cohérents avec les ambitions de fréquentation

## PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE

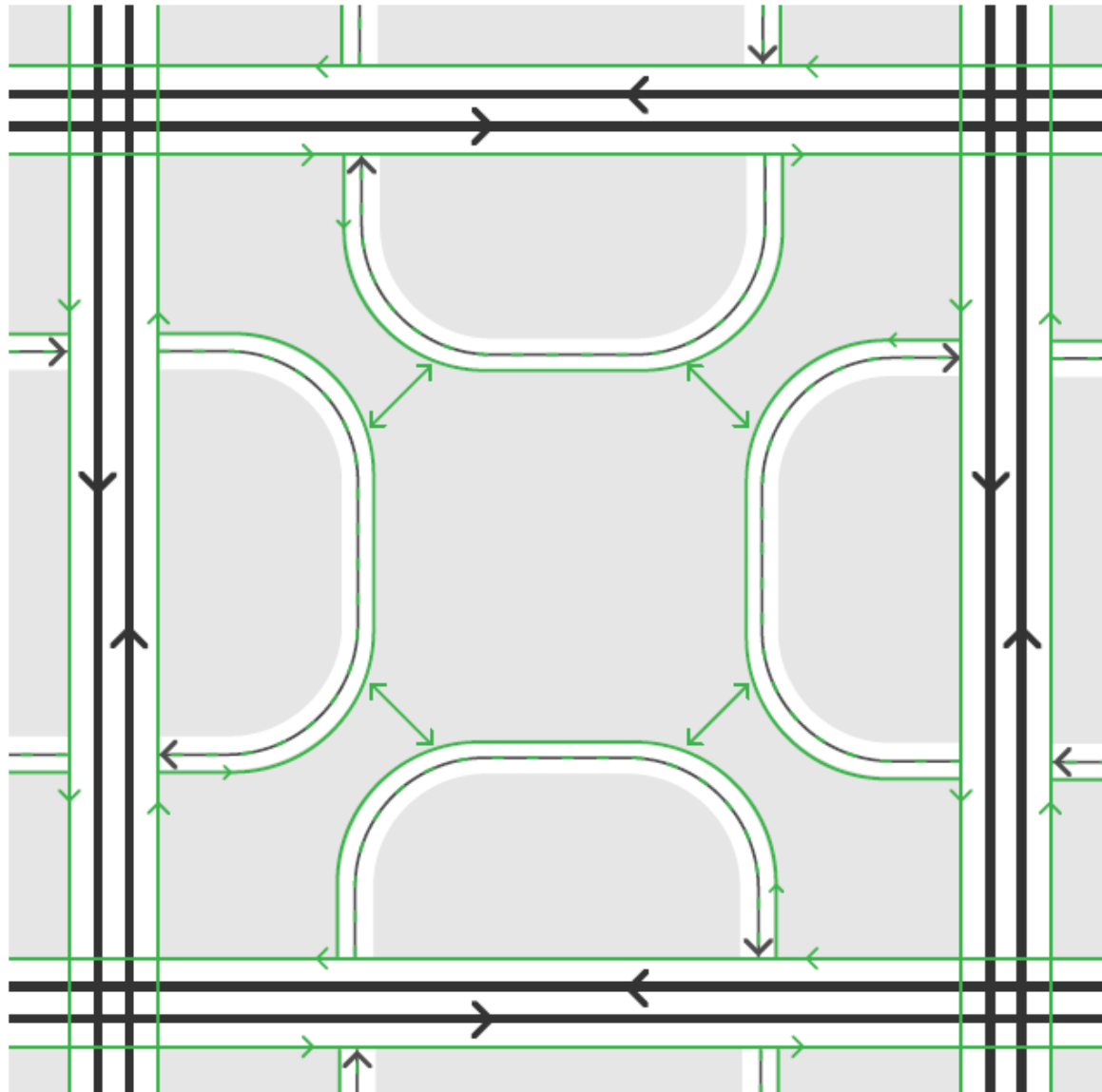
Débit cycliste souhaité (par jour et par sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	2 m
>1500	2,5 m

## PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE

Débit cycliste souhaité (par jour dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	3 m
1500 - 3000	3,5 m
> 3000	4 m



# Guide voirie cyclable 2021 : le plan de circulation comme outil pour rendre les territoires cyclables



itinéraire de transit motorisé



itinéraire dédié aux cyclistes : piste cyclable, double sens cyclable, impasse sauf cyclistes

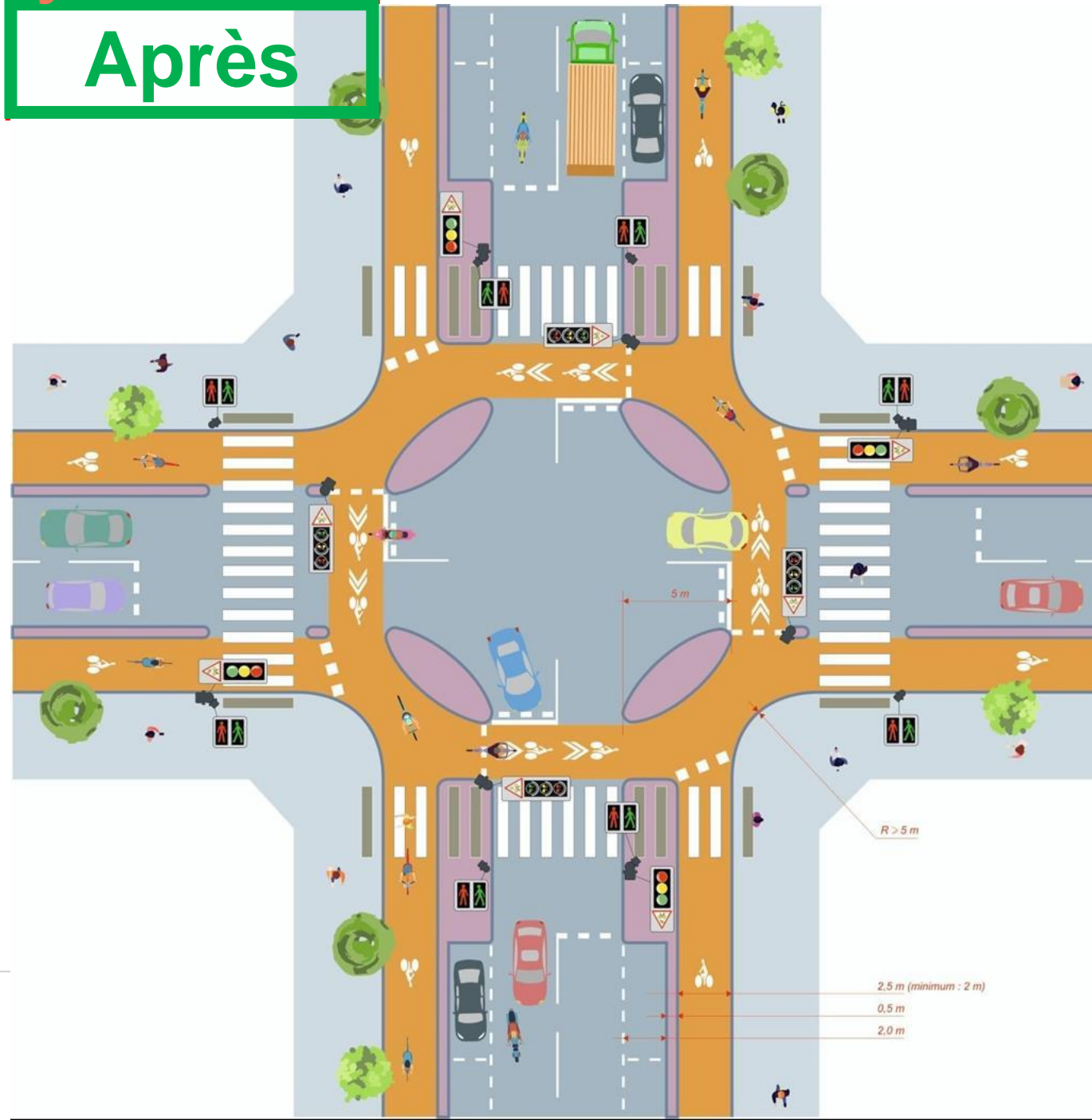


itinéraire partagé entre trafic cycliste et trafic motorisé de desserte



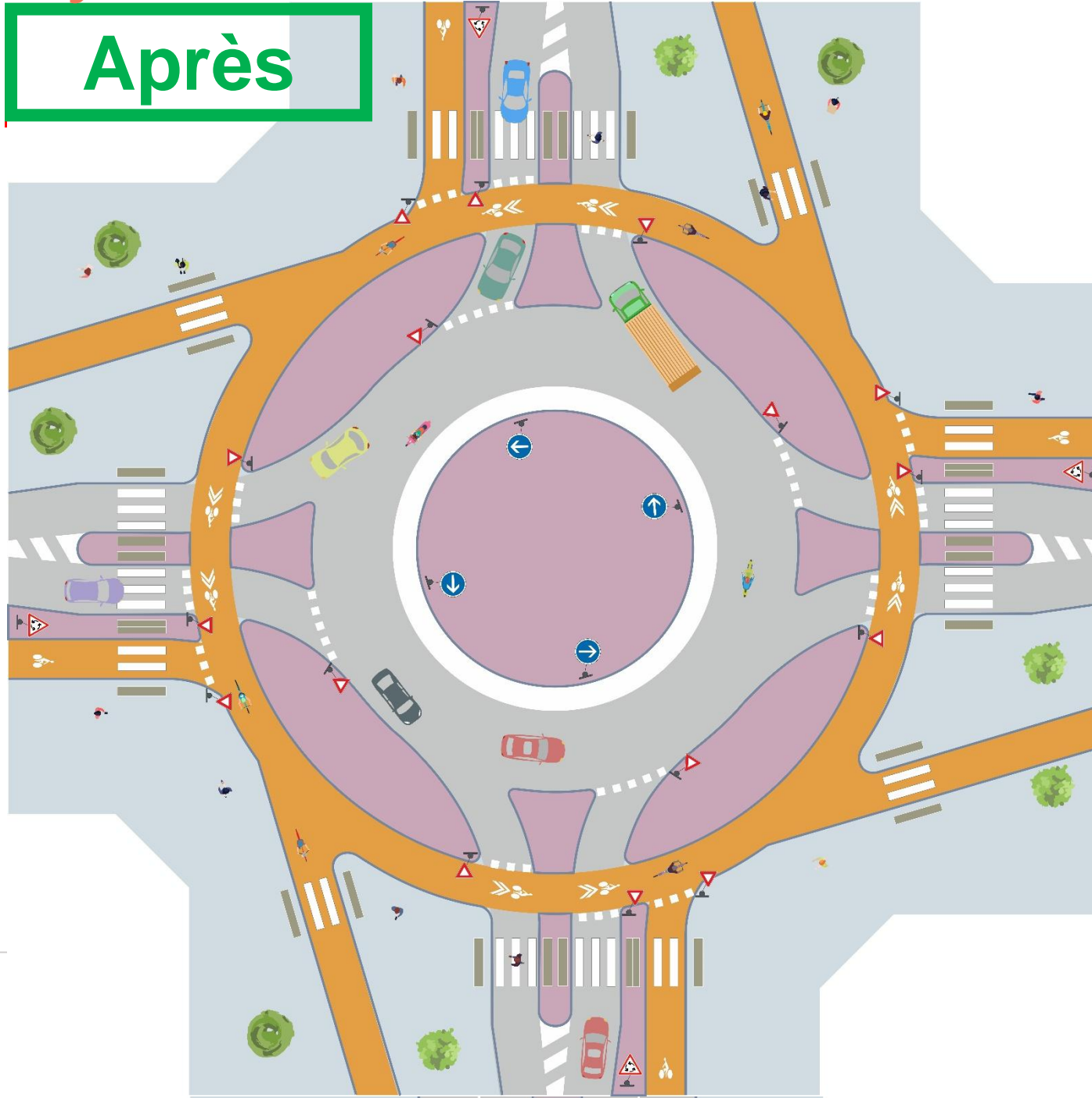
# Guide voirie cyclable 2021 : intersections

Après



# Guide voirie cyclable 2021 : intersections

Après



# Guide voirie cyclable 2021

Les cahiers

## SOMMAIRE

1. Planifier la réalisation d'un réseau cyclable continu et hiérarchisé ..... 4
2. Améliorer rapidement la circulation à vélo quand c'est possible ..... 6
3. Choisir entre séparation et mixité ..... 8
4. Concevoir un plan de circulation favorable au vélo ..... 14
5. Proposer des aménagements structurants et efficaces ..... 16
6. Organiser la cohabitation avec le trafic motorisé dans les rues apaisées ..... 28
7. Soigner les intersections ..... 32
8. Agir sur le stationnement ..... 40

**RENDRE SA VOIRIE CYCLABLE**

**LES CLÉS DE LA RÉUSSITE**



# GUIDE HORS AGGLOMÉRATION DIGITM

MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS

Liberté  
Égalité  
Fraternité

## Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations

Planifier et choisir les types d'aménagement

FÉVRIER 2024



Direction générale des infrastructures,  
des transports et des mobilités  
Direction des mobilités routières

# INTERACTIONS AVEC AUTRES MODES DE TRANSPORTS

**Les ressources**

INTEGRATION URBAINE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE SURFACE  
Fiche n° 8

FICHE TECHNIQUE

## TRAMWAY ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Recommandations de conception

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Liberté  
Égalité  
Fraternité

Cerema  
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

STRMTG




RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Liberté  
Égalité  
Fraternité

Cerema  
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

adma  
Académie des  
Mobilités Actives

réseau vélo  
et marche




## Prévenir et résoudre les tensions entre piétons et cyclistes

Retour sur des ateliers immersifs et recommandations

Depuis 2023, le Réseau vélo et marche, le Cerema et l'Académie des mobilités actives (ADMA) se sont associés pour proposer des journées d'étude consacrées à la cohabitation entre usagers des modes actifs.

**Les références**

## CONCEVOIR DES PASSERELLES POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Liberté  
Égalité  
Fraternité

Cerema  
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

**Merci pour votre attention**

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

