

# Prise en compte des cyclistes dans les carrefours à feux

Service Transformation de l'Espace Public

Tanguy MITCHELL

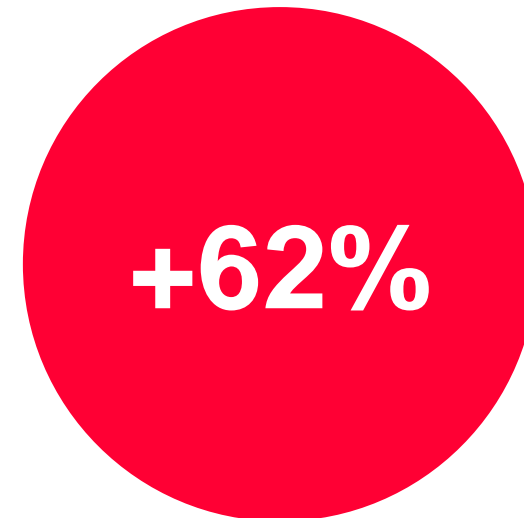
26/03/26

# RÉFÉRENTIELS D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

MÉTROPOLE

GRAND LYON

# Accroissement du réseau cyclable et des usages



**Augmentation du trafic vélo**  
entre 2019 et 2023

Données des compteurs vélo installés sur les axes cyclables principaux de la Métropole de Lyon, entre 2019 et 2023  
Source : [data.eco-counter.com](http://data.eco-counter.com)

# Guide de conception des carrefours à feux

## Guide de conception des carrefours à feux

Métropole de Lyon

Direction des Infrastructures et de l'Exploitation des Mobilités  
Transformation Espace Public / Études Multimodales

MÉTROPOLE  
GRAND LYON

Fiche n°2.3 – Gestion des mouvements spécifiques

Métropole de Lyon/DGEEP/DIEM/STEP

### Mouvements obligatoires : définition métropolitaine

Un mouvement obligatoire est un courant de circulation ne comportant qu'un seul mouvement directionnel possible au sein d'un couloir de circulation.

La présence d'une bordure après la ligne de feux ou la séparation de deux mouvements n'impliquent pas qu'un mouvement soit obligatoire.

Ainsi le mouvement de Tourne-à-Gauche ci-contre n'est pas obligatoire puisque deux mouvements directionnels sont possibles : Tout-Droit et Tourne-à-Gauche.

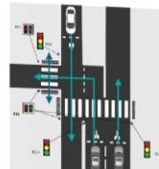


Figure 7 : Présence d'une bordure

### Traitement d'un mouvement obligatoire

La notion de mouvement obligatoire concerne les véhicules motorisés. Si un flux vélo pouvant faire plusieurs mouvements est présent à côté du mouvement obligatoire motorisé, il n'est pas pris en compte. Seul le mouvement motorisé est considéré et analysé.

Le traitement de cette typologie de mouvement obligatoire doit se faire au regard du contexte, de la qualité de la traversée piétonne, de la visibilité et des flux attendus :



3 niveaux de compatibilité selon les flux de véhicules tournants en conflit avec le passage piéton.

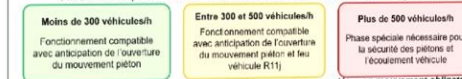


Figure 8 : Flux de véhicules tournants en conflit avec un passage piéton en mouvement obligatoire

La sécurisation de la traversée piétonne doit rester une priorité. Si le carrefour est capacitaire, il ne faut pas exclure d'office le passage en 3 phases pour accroître la sécurité.

Métropole de Lyon – Guide de conception des carrefours à feux – 09/2025\_v2.2

4/6

Fiche n°5.1 – Usage de la signalisation cycles

Métropole de Lyon/DGEEP/DIEM/STEP

## N°5.1 – Usage de la signalisation cycles

La circulation des cyclistes est, comme pour les autres modes, réglementée par le code de la route et l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière. Elle s'appuie sur des signaux communs aux autres usagers (voitures, piétons) et sur des signaux spécifiques.

### Objectifs métropolitains

Le développement de la pratique cyclable rentre dans le cadre des objectifs développés dans le guide d'orientation des aménagements des rues :

- Orientation n° 3 : Apaiser les rues
  - Acton 2 : Transformer les rues existantes
  - Acton 5 : Créer des nouvelles rues apaisées
  - Acton 6 : Sécuriser les intersections
- Orientation n° 4 : Partager équitablement la voirie
  - Acton 3 : Rendre la métropole cyclable

Ce guide souligne que « Les lois LOM et LAURE doivent être systématiquement respectées lors de la création de voies nouvelles (en fléchant des aménagements de type aire piétonne, zone de rencontre et zone 30 avec Double sens cyclable) et lors des travaux de rénovation des voies existantes ».

Le guide pour la conception des aménagements cyclables détaille les principes de mise en œuvre, les spécificités de ces aménagements.



### Réglementation

L'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière

Dans sa 6<sup>ème</sup> partie, l'ISR précise les modalités d'usage des différents signaux, notamment ceux spécifiques aux cycles.

### Le code de la route

Le double sens cyclable a été généralisé à l'ensemble des voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, par l'article 5 du décret du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement, qui est entré en vigueur au 1er janvier 2016.

Cet article a créé dans le code de la route un nouvel article R\_412-28-1 qui prévoit que « Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, de cyclo mobiles légers et les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

### Les lois :

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) notamment sur la mise en place de DSC. (30 décembre 1996)

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) (24 décembre 2019)

Métropole de Lyon – Guide de conception des carrefours à feux – 12/2025\_v2.2

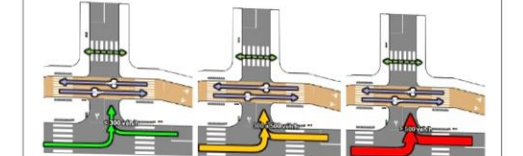
1/5

Fiche n°5.2 – Piste bidirectionnelle

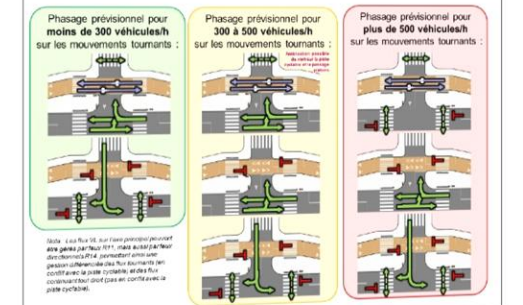
Métropole de Lyon/DGEEP/DIEM/STEP

## La gestion des conflits entre les cycles et les mouvements tournants des véhicules présente un réel enjeu d'écoulement des flux et de sécurité.

En fonction des volumes des mouvements tournants se retrouvant en conflit avec le flux vélo sur la piste bidirectionnelle, la gestion de la piste est à adapter.



Le fonctionnement du carrefour sera également à adapter (avec la création d'une phase spécifique dans les cas les plus contraints) :



Document de référence  
Guide pour la conception des aménagements cyclables

Référence aux autres fiches  
5.1 – Usage de la signalisation cycles

MÉTROPOLE  
GRAND LYON

DGEEP

Métropole de Lyon – Guide de conception des carrefours à feux – 09/2024\_v1

4/4



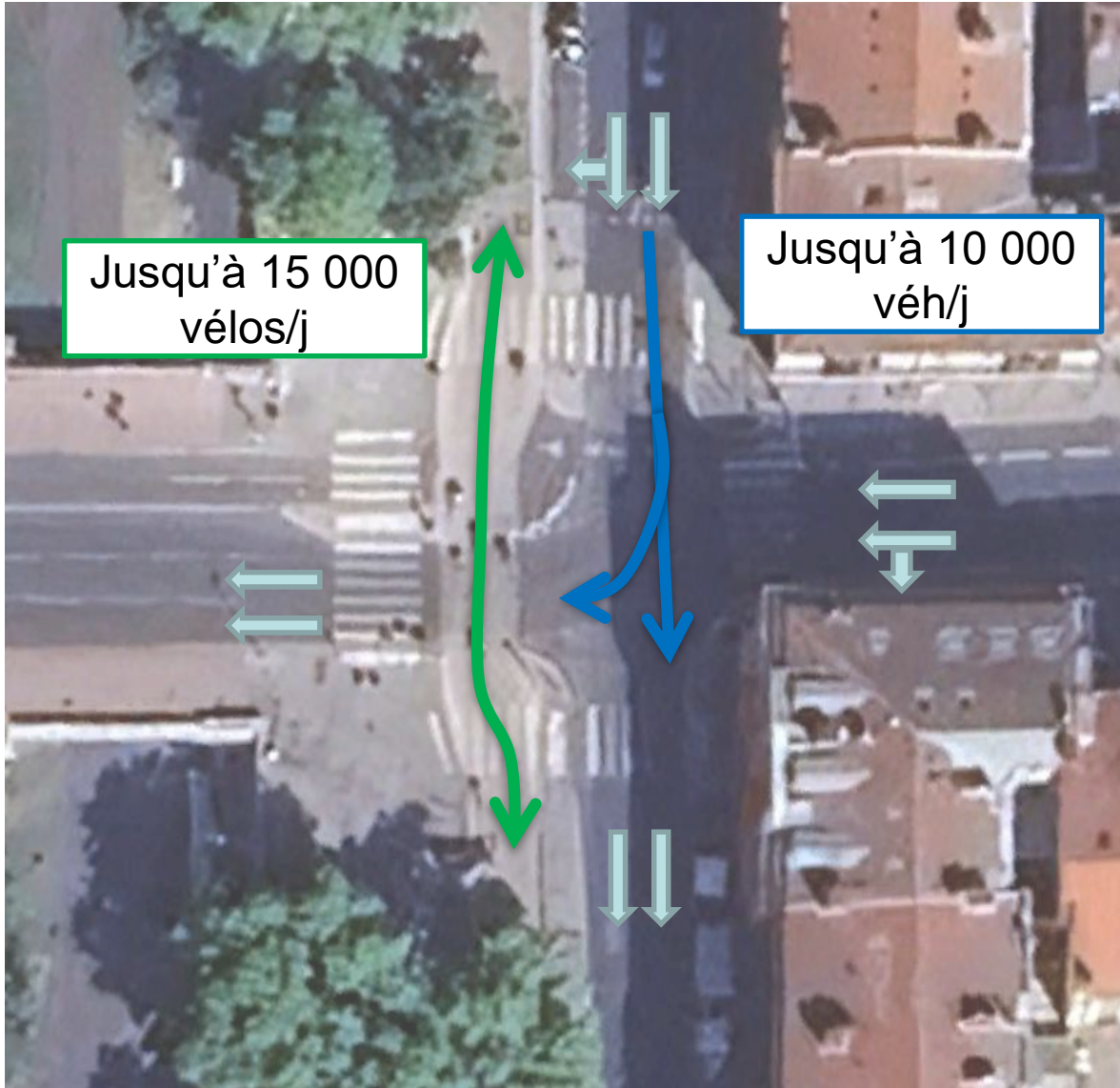
Source : [labdesespacespublics.grandlyon.com/ressources/](http://labdesespacespublics.grandlyon.com/ressources/)



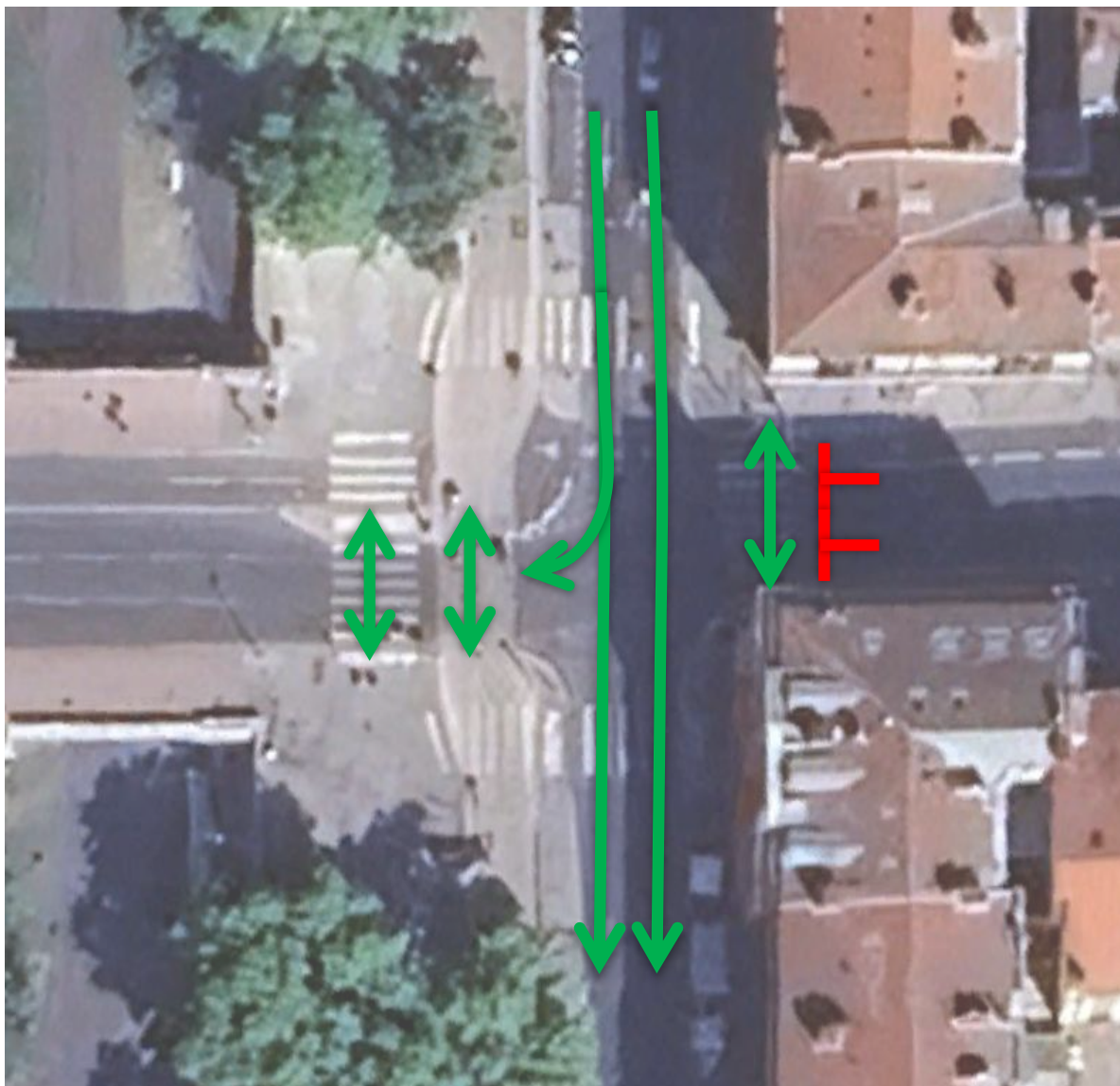
MÉTROPOLE  
GRAND LYON

# Traitement des mouvements tournants

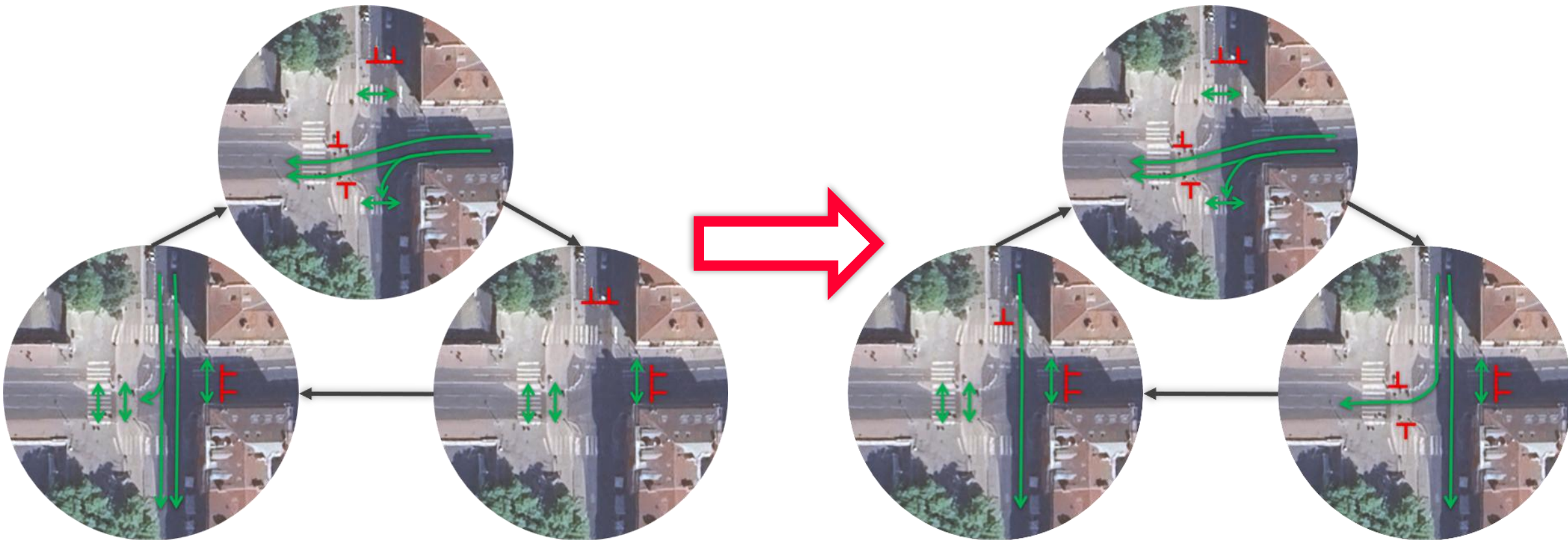
contexte



# Traitement des mouvements tournants

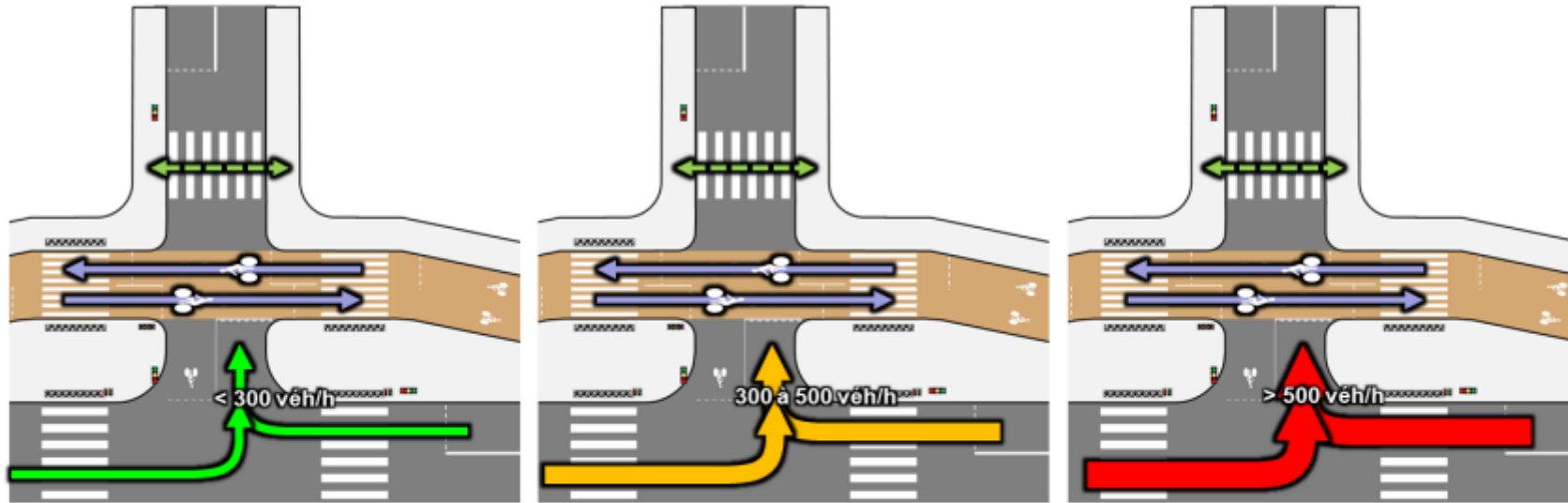


# Traitement des mouvements tournants



- **Sécurisation** de l'intersection pour les modes actifs
- **Fluidification** et **simplification** du mouvement tournant véhicule

# Traitement des mouvements tournants



3 niveaux de compatibilité selon les flux de véhicules tournants en conflit avec la piste bidirectionnelle :

**Moins de 300 véhicules/h**  
sur les mouvements tournants :

Fonctionnement compatible  
entre la piste bidirectionnelle et  
les véhicules tournants

**Entre 300 et 500 véhicules/h**  
sur les mouvements tournants :

Fonctionnement compatible mais  
nécessitant l'anticipation du  
démarrage des vélos et/ou un  
prolongement du vert véhicules

**Plus de 500 véhicules/h**  
sur les mouvements tournants :

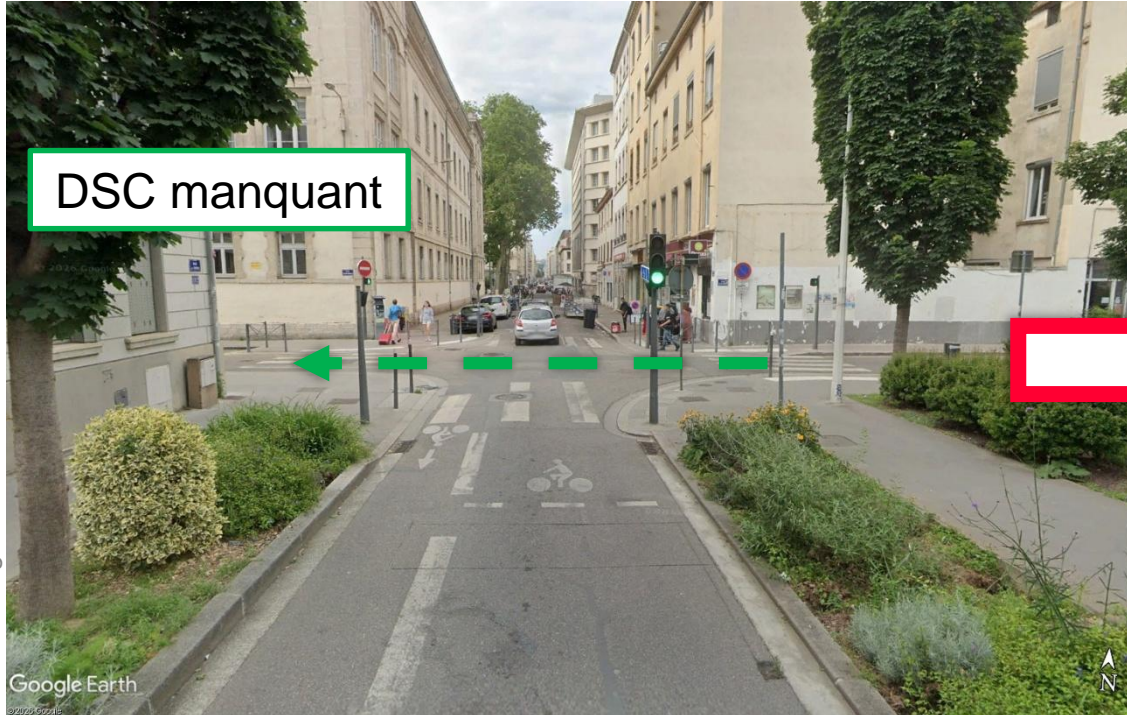
Phase spéciale nécessaire pour  
l'écoulement de la piste  
bidirectionnelle

Limites de l'abaque :

- Absence de prise en compte des flux piétons et vélos
- Traitement délicat des pics de modes actifs (tourisme, évènement)

# **PERTINENCE DES FEUX – EXEMPLE DES DOUBLE-SENS CYCLABLES**

# Le double-sens cyclable générateur d'apaisement : dépose des feux



**Priorité** : rigide définie dans le temps  
**Attente** : jusqu'à 50 secondes  
**Continuité cyclable** : ouest-est  
**Crédibilité** : faible

**Priorité** : statique, piétons prioritaires  
**Attente** : minimale pour tous les usagers  
**Continuité cyclable** : double-sens  
**Crédibilité** : forte

# Merci pour votre attention !



- Les différents guides :
  - <https://partager-mdl.territoirenumeriqueouvert.org/s/jqdMK29TpwwDaRN>
  - <https://labdesespacespublics.grandlyon.com/ressources/>
- Contact :
  - [tmitchell@grandlyon.com](mailto:tmitchell@grandlyon.com)