



Fiches techniques vélo : Gestion des traversées hors agglomération

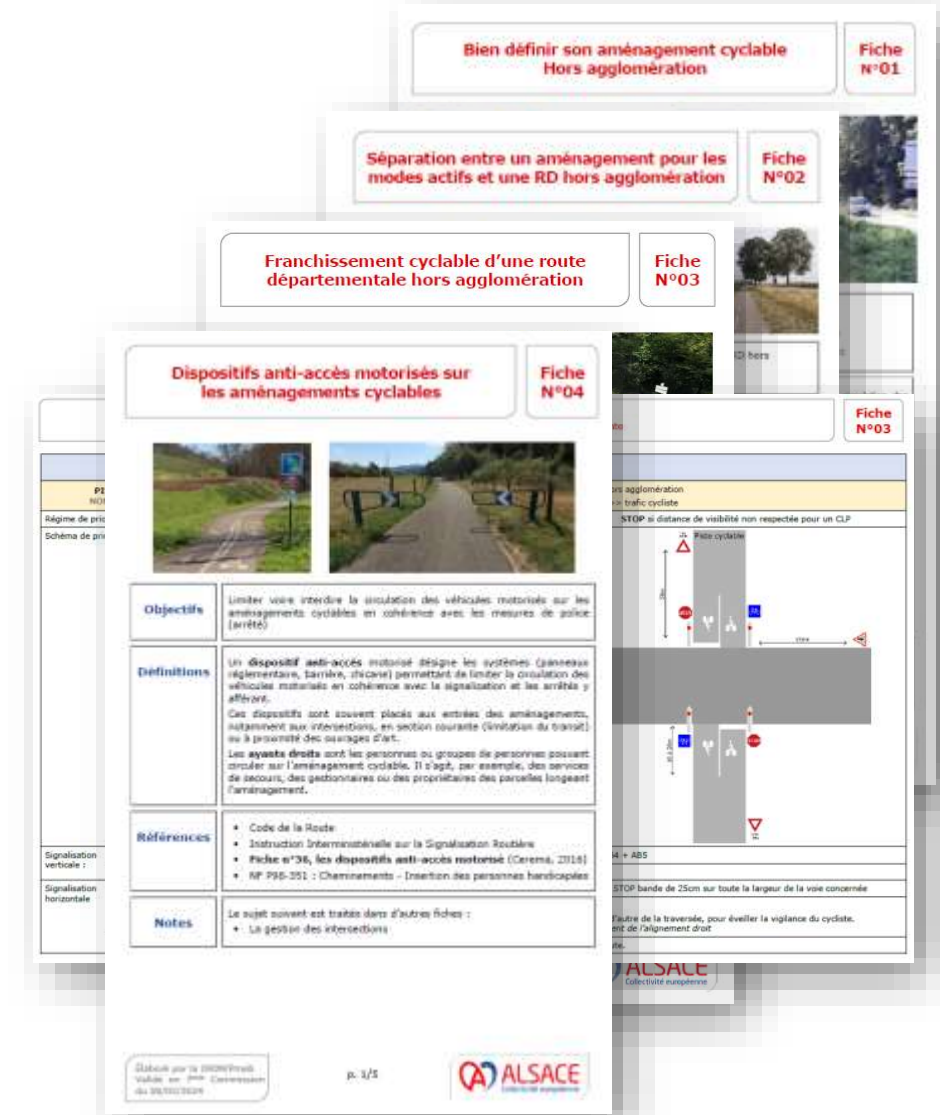
Orianne JOUAN – cheffe de projet mobilité

La CeA, c'est ...

- Un gestionnaire de 6 409 km de routes
 - Un plan vélo de 1 783 km d'itinéraires cyclables à terme ($\approx 84\%$ ouvert)
- Engendrement d'intersection IC/RD hors agglomération
- Une aide technique pour les aménageurs (interne et externe)
- Création de fiche technique pour :
- Avoir une doctrine cohérente sur l'Alsace
 - Avoir des avis similaires pour des cas similaires
 - Améliorer le temps de réponse aux interlocuteurs



- 01 – Bien définir son aménagement cyclable
- 02 – Séparation entre RD et Itinéraires cyclables en révision pour cohérence avec la hiérarchisation du réseau routier
- 03 – Franchissement cyclable d'une RD
 - Annexe schématique 1 : en section courante
 - Annexe schématique 2 : en carrefours
 - Annexe schématique 3 : avec des accès plans
 - Annexe schématique 4 : dans les bretelles d'accès à chaussée séparées
- 04 – Dispositifs anti-accès motorisés sur IC



Bien définir son aménagement cyclable Hors agglomération Fiche N°01

Séparation entre un aménagement pour les modes actifs et une RD hors agglomération Fiche N°02

Franchissement cyclable d'une route départementale hors agglomération Fiche N°03

Dispositifs anti-accès motorisés sur les aménagements cyclables Fiche N°04

Dispositifs anti-accès motorisés sur les aménagements cyclables Fiche N°04

Objectifs	Limiter voire interdire la circulation des véhicules motorisés sur les aménagements cyclables en cohérence avec les mesures de police (arrêtés).
Définitions	Un dispositif anti-accès motorisé désigne les systèmes (grilles ou véloserrures, barrières, etc.) permettant de limiter la circulation des véhicules motorisés en cohérence avec la signalisation et les arrêtés y afférents. Ces dispositifs sont souvent placés aux entrées des aménagements, notamment aux intersections, en section courante (limitation du transit) ou à proximité des usages d'art. Les ayants droits sont les personnes ou groupes de personnes pouvant circuler sur l'aménagement cyclable. Il s'agit, par exemple, des services de secours, des gestionnaires ou des propriétaires des parcelles longeant l'aménagement.
Références	<ul style="list-style-type: none"> • Code de la Route • Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière • Fiche n°36, les dispositifs anti-accès motorisés (Cerema, 2014) • NF P95-251 : Cheminement - Insertion des personnes handicapées
Notes	Le sujet couvert est traité dans d'autres fiches : <ul style="list-style-type: none"> • La gestion des intersections

Élaboré par la DSDS/Proxi
Validé en 2019 - Extension du 08/2020

p. 3/5



Franchissement cyclable d'une RD hors agglomération



Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la sécurité des usagers au droit des traversées Guider les maîtres d'ouvrage dans le choix du type de franchissement
Enjeux	L'interface entre les aménagements cyclables et les axes routiers sont des points de vigilance à appréhender dès les études amonts du projet pour en limiter autant que faire se peut leur nombre . Les traversées substantantes nécessitent une attention particulière pour vérifier les paramètres ci-après dès l'émergence du projet.
Définitions	<p>Intersection entre plusieurs voies (chemin, RD, aménagements cyclables) où les modes de déplacements doivent cohabiter avec une vitesse adaptée en toute sécurité.</p> <p>V85 : vitesse maximale pratiquée par 85% des usagers, prendre en compte la valeur non-écrêtée.</p>
Éléments d'appréciations en matière de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Nombre de voies franchies <input type="checkbox"/> Trafic de la voie franchie et de l'itinéraire cyclable (volume et nature) en heure de pointe <input type="checkbox"/> Vitesses (pour les VL : V85 non écrêtée entre 150 et 200 m de part et d'autre de la traversée) <input type="checkbox"/> Covisibilité des usagers <input type="checkbox"/> Point d'observation sur l'itinéraire cyclable <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Cédez-le-passage : 10 m <input type="checkbox"/> Stop : 4 m
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Guide Aménagement des Routes Principales (Cerema, 2022) – Guide technique de conception des routes et autoroutes (Cerema, 2018) (révision des règles de visibilité) – IISR : Instruction Interministérielle de la Signalisation Routière – Fiche n°40 : Véloroutes et intersection (Cerema, 2019)

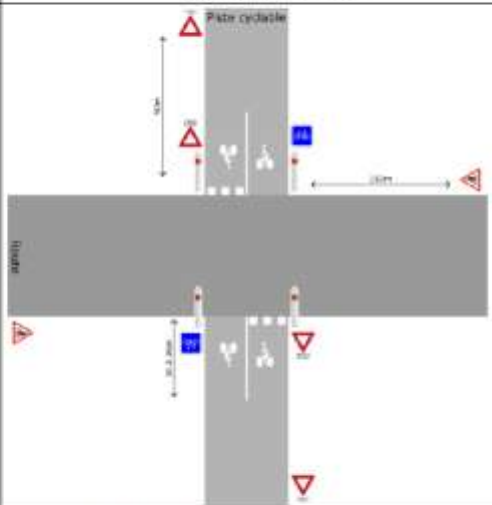
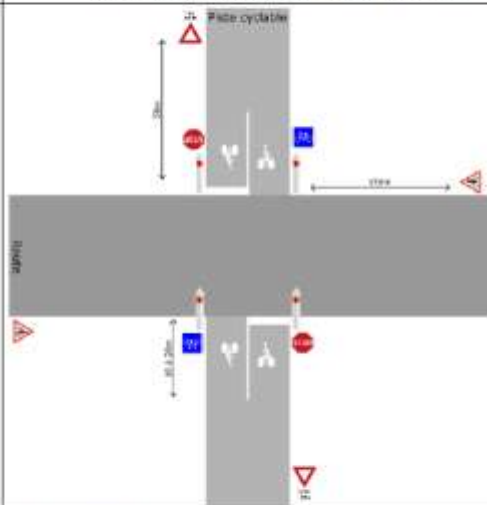
- **Objectifs :**
 - Améliorer la sécurité des usagers
 - Favoriser l'usage du vélo
 - Uniformiser les aménagements en s'adaptant aux sites
 - Guider les maîtres d'ouvrage dans le choix du type de franchissement
- **Sources**
 - CEREMA (ARP, 2022) (CRA, 2018) (Véloroute et intersection, 2019) (ACI, 2017)
 - IIRS
 - Expérience interne et retour usager
- **3 types de franchissements :**
 - ≤ 400 véh/h de pointe tous sens confondus → **À niveau en 1 temps**
 - ≤ 600 véh/h de pointe par sens → **À niveau en 2 temps avec ilot central**
 - > 600 véh/h de pointe par sens → analyse spécifique avec le CEREMA
 - 2 voie contiguës dans le même sens → **dénivellation obligatoire**
- **Critères de choix**
 - Type de carrefour (giratoire, carrefour à feux...)
 - Nombre de voies contiguës
 - Trafic en heure de pointe
- **Points de vérification**
 - Condition de visibilité
 - Signalisation de la traversée dont l'arrêt de circulation
- **Temps de traversées – rappel des covisibilités**
 - Traversées de 2 voies : 9 s
 - Traversées de 1 voie : 6 s

Franchissement cyclable d'une RD hors agglomération
Annexe : schémas de principe pour le cas des franchissements en section courante

Fiche
N°03

TRAVERSÉE EN 1 TEMPS Trafic moyen de pointe ≤ 400 véh/h tous sens confondus

Route prioritaire : Cas le plus fréquent hors agglomération
À appliquer quand le trafic automobile >> trafic cycliste

Régime de priorité	Cédez-le-passage (CLP)	STOP si distance de visibilité non respectée pour un CLP
PISTE CYCLABLE NON PRIORITAIRE Schéma de principe		
Signalisation verticale :	Sur l'itinéraire cyclable : C113 + AB3a + M9c + AB3b Sur la route : A21	C113 + AB4 + AB5
Signalisation horizontale :	Sur l'itinéraire cyclable : <ul style="list-style-type: none"> marquage CLP carrés de 25x25cm espacés de 25cm Figurine cycliste de part et d'autre de la traversée, dimensions 80x120 cm Ligne axiale continue de la piste cyclable 2u sur 10 à 20 mètres (d'après IISR) de part et d'autre de la traversée, pour éveiller la vigilance du cycliste. En cas de profil sinueux avant l'intersection, prolonger la ligne axiale jusqu'au rétablissement de l'alignement droit Sur la route : <ul style="list-style-type: none"> Si borne visibilité à la V85 (non écrite à la VMA) : conservation du marquage de la route. 	marquage STOP bande de 25cm sur toute la largeur de la voie concernée

Objectifs

- Être clef en main pour les bureaux d'études
- Rappeler les éléments à retenir
- Préciser les différentes configurations (signalisation notamment)

Différents cas de figure à niveau

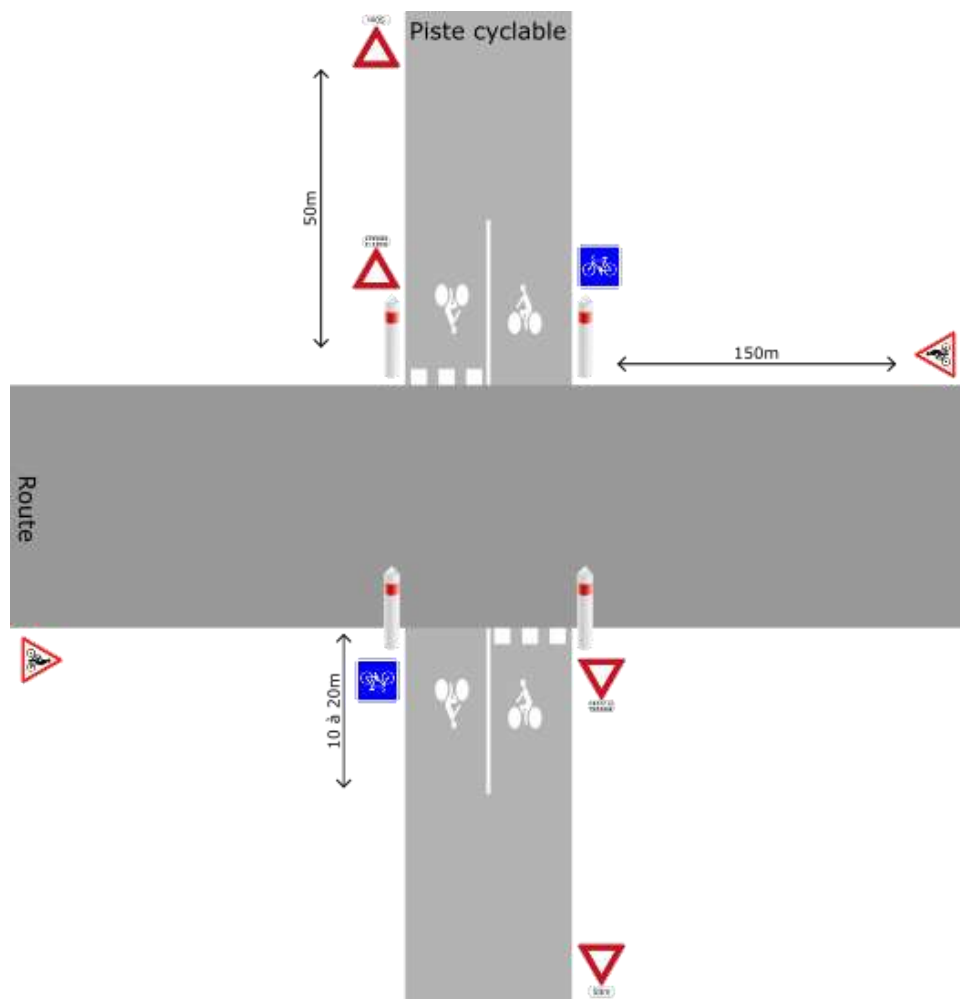
- En 1 temps
 - RD prioritaire avec une piste cyclable ou une voie verte ou un chemin agricole
 - IC prioritaire avec une piste cyclable ou une voie verte
- En 2 temps
 - RD prioritaire avec une piste cyclable ou une voie verte

Choix de la CeA

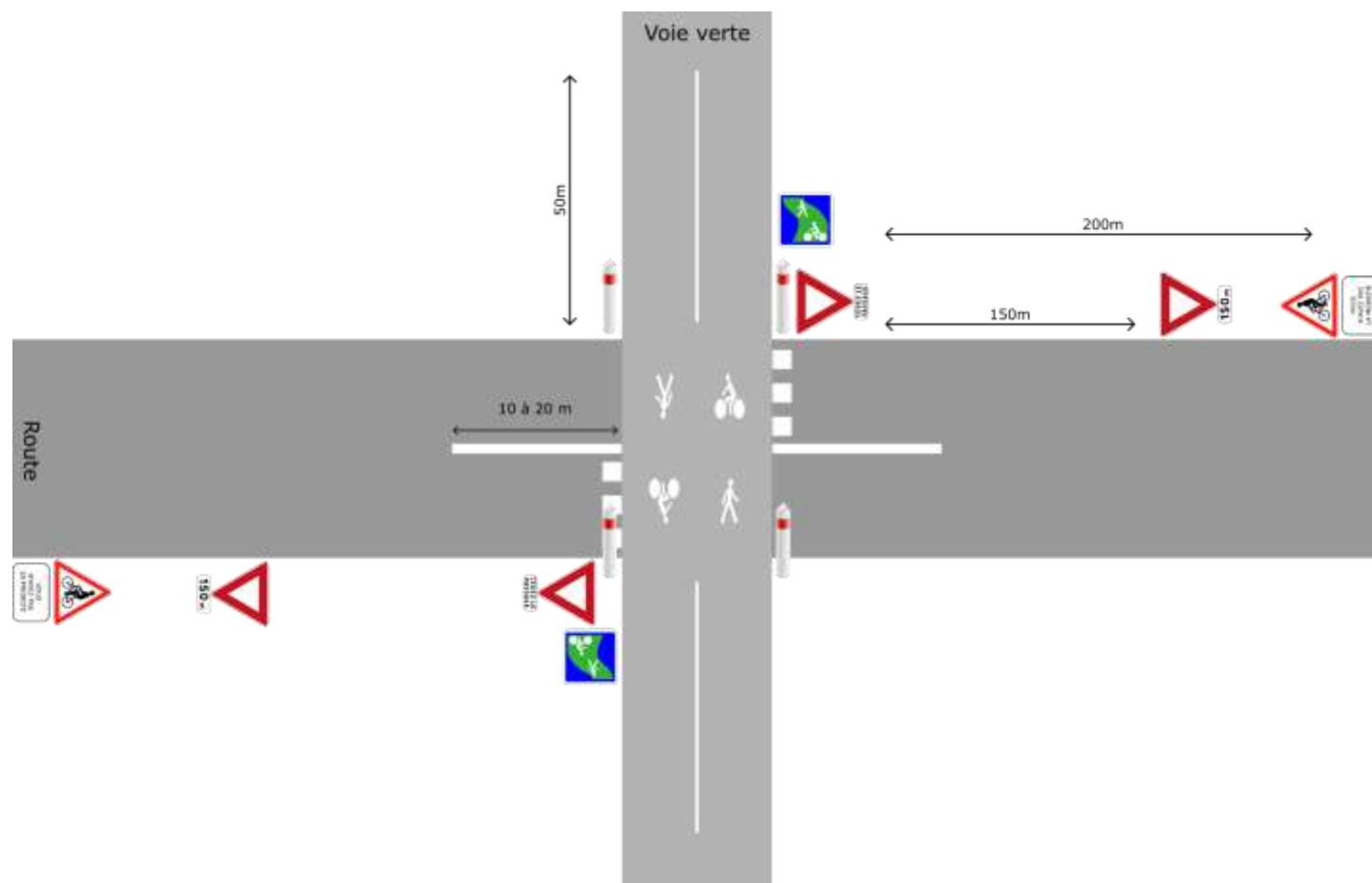
- Privilégier les cédez-le-passage → STOP uniquement si visibilité non respectée
- Limiter le nombre de panneaux (pas d'abaissement de la vitesse à 70 km/h, pas de marquage dans l'îlot) – politique globale
- pas de marquage de logo sur la RD si IC non prioritaire
- Pas de choix de couleur si IC prioritaire (libre à l'aménageur)

Annexe 1 : traversée en section courante

RD prioritaire avec piste cyclable - CdIP

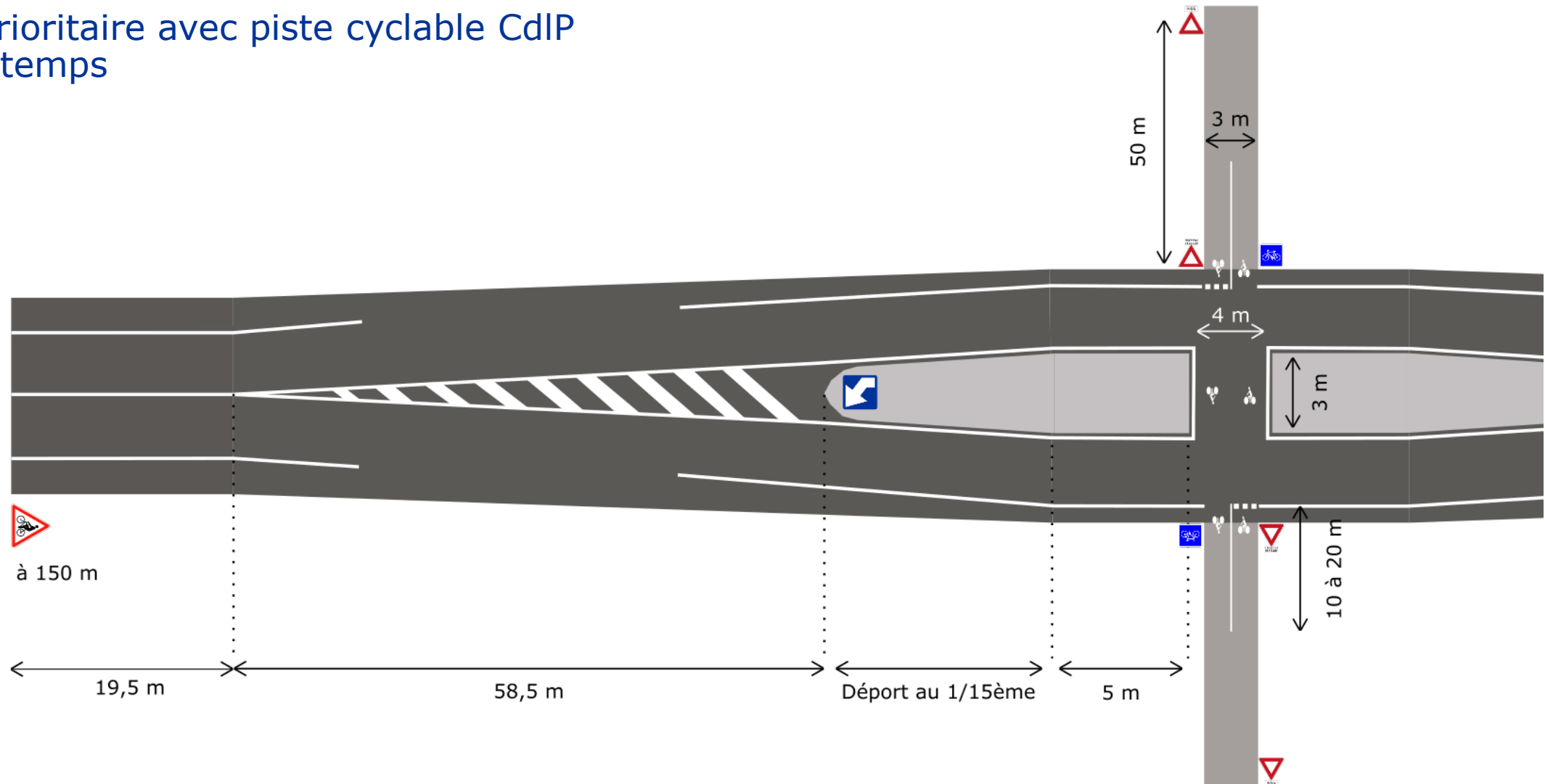


IC prioritaire avec voie vert - CdIP



Annexe 1 : traversée en section courante

RD prioritaire avec piste cyclable CdIP
en 2 temps



Exemples d'application

- Contexte :
 - 10 000 véh/jour (dont 2 % PL)
 - 70 vélos/jour (dont 93 week-end)
- Objectif :
Améliorer la sécurité des cyclistes en heure de pointe
- Choix : traversée en 2 temps

