

CIRCULER SUR VOIRIE PARTAGÉE

La majorité du réseau routier ardéchois (routes départementales et voiries communales) supporte un trafic automobile faible, avec des vitesses modérées sur lesquelles il est envisageable de partager la route entre les différents usagers.

A des fins pédagogiques, il peut être apposé sur la chaussée des pictogrammes au sol et des panneaux de sensibilisation sur les bords de route, après avis du gestionnaire de voirie.

Logo modifiable
pour voirie
communale



Possibilité de matérialiser la trajectoire des cyclistes sur chaussée lorsque ceux-ci n'ont pas de couloir réservé (en bord de chaussée sans marquage de rive, au milieu de la voie ou transversalement)



AVANTAGES

- Ne nécessite pas d'aménagements cyclables
- Améliore le sentiment de sécurité des cyclistes



INCONVÉNIENTS

- Uniquement sur voiries à très faible trafic et/ou faible vitesse

DOMAINE D'APPLICATION : rural et urbain

L'AIRE PIÉTONNE

D'après l'article R 110-21 du code de la route, l'**aire piétonne** est « une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, **constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente** ».

Selon l'art R 431-9 du code de la route, « **les cyclistes peuvent circuler sur les aires piétonnes, dans les deux sens** sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'**allure du pas** et de ne pas occasionner de gêne aux piétons »



Panneau B54
indiquant l'entrée de l'aire



Panneau B55
indiquant la fin de l'aire piétonne



AVANTAGES

- Ne nécessite pas d'aménagements cyclables
- Améliore l'accessibilité de l'espace public



INCONVÉNIENTS

- Le cycliste n'est pas prioritaire par rapport au piéton et doit circuler à vitesse très réduite (au pas)

DOMAINE D'APPLICATION : hyper centre

LA ZONE DE RENCONTRE

D'après l'article R110-2 du Code de la route, la zone de rencontre est une « section ou un ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers ».

Les règles applicables sont les suivantes :

- Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules à l'exception des modes guidés de transport public,
- la vitesse est limitée à 20 km/h pour tous types de véhicules (vélos, cyclomoteurs, motos, automobiles, bus...).

Selon l'art R 110-2 du code de la route, **le double sens cyclable est systématique depuis le 1^{er} juillet 2010** pour toutes les rues à sens unique dans les zones de rencontre et les zones 30.



Zone de rencontre sur la commune de Privas

Le panneau carré sur fond bleu mentionne l'indication d'entrée et de sortie d'une zone spécifique. La taille des caractères sur le panneau illustre la hiérarchie de priorité de la zone de rencontre, du plus vulnérable au moins vulnérable : le piéton en premier plan, ensuite le cycliste et enfin le véhicule motorisé.

Panneau B52

Indiquant l'entrée de la zone de rencontre



AVANTAGES

- Rend les déplacements à vélo plus fluides
- Ne nécessite pas d'aménagements cyclables
- Améliore l'accessibilité de l'espace public

Panneau B53

indiquant la fin de la zone de rencontre



INCONVÉNIENTS

- Le cycliste n'est pas prioritaire par rapport au piéton, en l'absence de cheminements identifiés, il peut y avoir des conflits entre piétons et cyclistes
- En l'absence de trottoirs, il peut y avoir une pratique illégale du stationnement, gênant les cheminements doux

DOMAINE D'APPLICATION : hyper centre

LA ZONE 30

D'après l'article R110-2 du code de la route, la zone 30 est une « section ou un ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers ».

Les règles applicables sont les suivantes :

- **la vitesse est limitée à 30 km/h** pour tous types de véhicules (vélos, cyclomoteurs, motos, automobiles, bus...),

À la différence des aires piétonnes ou des zones de rencontre, les piétons sont tenus d'emprunter les trottoirs. En l'absence de passage piétons, les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilants.

Selon l'art R 110-2 du code de la route, le double sens cyclable est systématique depuis le 1^{er} juillet 2010 pour toutes les rues à sens unique dans les zones de rencontre et les zones 30.



Zone 30
à Aubenas

Panneau B30

Indiquant l'entrée de la zone 30



Panneau B51

indiquant la fin de la zone 30



+ AVANTAGES

- Homogénéisation des vitesses des véhicules motorisés et non motorisés permettant une circulation apaisée
- Améliore l'accessibilité de l'espace public
- Ne nécessite pas d'aménagements cyclables spécifiques
- Pas de conflit entre les cyclistes et les piétons

- INCONVÉNIENTS

- Le cycliste n'est pas prioritaire sur la circulation motorisée

DOMAINE D'APPLICATION : centre-ville, centre-bourg

LE DOUBLE SENS CYCLABLE (DSC)

Le double sens cyclable permet au cycliste **d'emprunter une rue à sens unique en sens inverse de la circulation.**

D'après l'art R412-28-1 du code de la route, **lorsque la vitesse est inférieure ou égale à 30 km/h**, les chaussées sont à double-sens pour les conducteurs d'engins de déplacement personnel, de cyclomobiles légers et les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police.

Dans le cas contraire et uniquement pour les zones de rencontres et zones 30, l'autorité détentrice du pouvoir de police doit justifier par un arrêté de son impossibilité de réaliser un double sens cyclable dans des cas exceptionnels liés à des contraintes propres à la voirie et à son usage en lien avec la sécurité (visibilité, lisibilité, perception réciproque...).

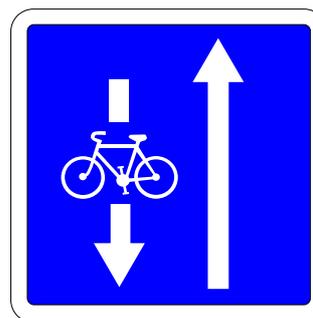
Sur les voies urbaines limitées à 50 km/h, le DSC doit être précisé par arrêté.



Panneau B1 (sens interdit)
+ Panneau M9v2 **obligatoire**



Panneau C24a-2 (facultatif)
indiquant l'affectation des voies



*Panneau très fortement conseillé sur les axes à 50 km/h, sur les rues à trafic important et dans les zones 30.
Sur les zones de rencontre, il est optionnel car il peut donner l'illusion de l'existence d'une voie réservée au vélo.*

+ AVANTAGES

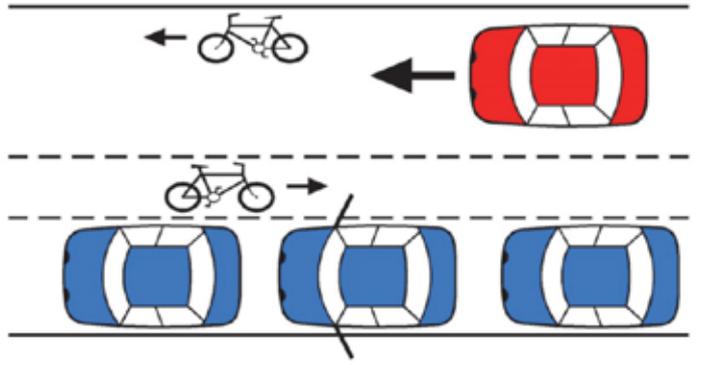
- Améliore l'accessibilité de l'espace public et permet notamment de raccourcir les distances.
- Homogénéisation des vitesses des véhicules motorisés et non motorisés permettant une circulation apaisée.

- INCONVÉNIENTS

- Pas de séparation physique entre le cycliste et les véhicules motorisés.
- Le cycliste n'est pas prioritaire sur la circulation motorisée.
- L'insertion des cyclistes dans la circulation en fin d'aménagement peut surprendre (pour le contre sens). Une très bonne visibilité est indispensable.

LE DOUBLE SENS CYCLABLE (DSC)

Ⓞ Le stationnement - Mise en œuvre



Il est fortement conseillé de placer le stationnement automobile sur la gauche dans le sens du déplacement des véhicules motorisés et le double sens cyclable entre la voie de circulation et la zone de stationnement afin de limiter le risque de choc lors de l'ouverture d'une portière.

En entrée et en sortie de voie, un îlot de protection peut être utilement mis en place. Il est matérialisé au minimum par de la peinture et prolongé par une ligne continue T3 5u (u=6 cm soit 30 cm) sur environ 10 m. La flèche et le pictogramme vélo sont recommandés aux extrémités. Il convient également de dégager la visibilité en supprimant quelques places de stationnement. Le marquage au sol de la section courante se poursuit dans le cas d'une intersection avec une voie non prioritaire et est interrompu dans les autres cas.

Le marquage de type bande cyclable est facultatif mais recommandé lorsque la largeur de la voie le permet : ligne discontinue T3 5u (u=6 cm soit 30 cm) ou, dans des cas particuliers, ligne continue T3 5u (virages, configurations de mauvaise visibilité...).

Dans le cas contraire, il est fortement recommandé de signaler la présence des cyclistes à contre-sens par des pictogrammes vélos fléchés.



DOMAINE D'APPLICATION : centre-ville, centre-bourg



GUIDE DE LA CYCLABILITÉ

ORGANISER LA COHABITATION VÉLO/VOITURE

**> EN FACILITANT LA CIRCULATION DES
CYCLISTES**

Les carrefours à feux

FICHE 6

Mise à jour :

20/09/2022



LES CARREFOURS À FEUX

1. Les voies réservées et sas

L'article R. 415-15 du code de la route précise que l'autorité investie du pouvoir de police peut décider de :

« 1 - Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation, une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante,

2 - Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers, deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles et cyclomoteurs, l'autre pour les autres catégories de véhicules,

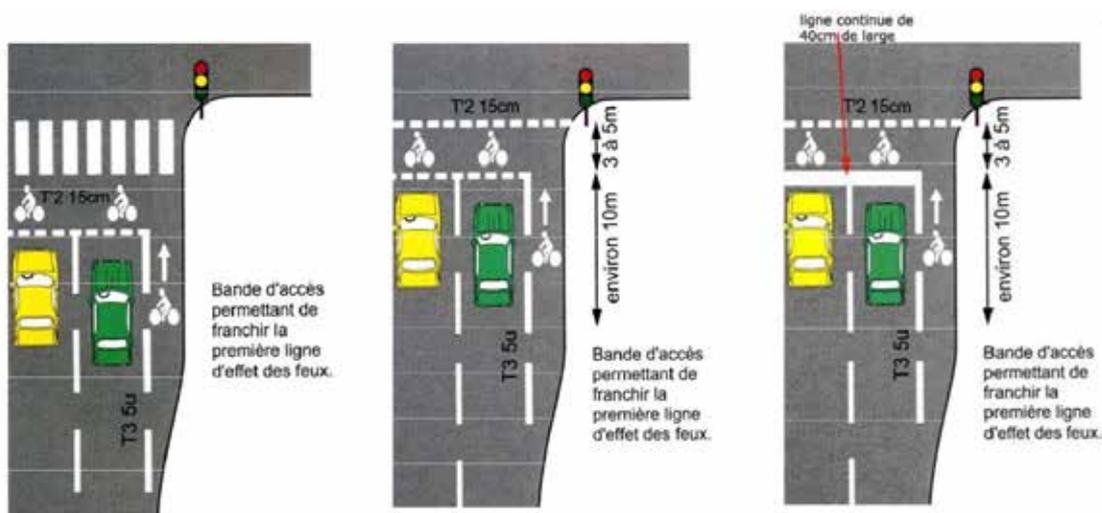
3 - Réserver une voie que les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs sont tenus d'emprunter pour contourner l'intersection par la droite. »

Le sas à vélo permet au cycliste de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules

Cet aménagement permet surtout d'éviter les angles morts, en permettant au cycliste d'être plus visible.



© **Les règles de l'art** : l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR, 7^e partie relative aux marquages sur chaussée, article 118-1-D) indique :



Source : CERTU

⊙ **La longueur du sas** : une caractéristique essentielle :

- Réglementation « entre 3 et 5 m »,
- Un sas trop court ne permet pas aux cyclistes de se positionner correctement pour leur tourne-à-gauche,
- Un sas trop court représente potentiellement un danger lié à l'angle mort frontal des PL,
- Un sas trop court n'est pas compris par les VL,
- Un sas trop long est moins respecté.



AVANTAGES

- Améliore la visibilité du cycliste ainsi que la perception vis à vis des autres usagers.
- Améliore le démarrage et l'insertion des cyclistes dans le flux de circulation.



INCONVÉNIENTS

DOMAINE D'APPLICATION : centre-ville

2. Les tourne-à-droite et le tout droit

L'arrêté du 12 janvier 2012 définit une signalisation visant à **autoriser un mouvement directionnel pour les cyclistes dans les carrefours à feux.**

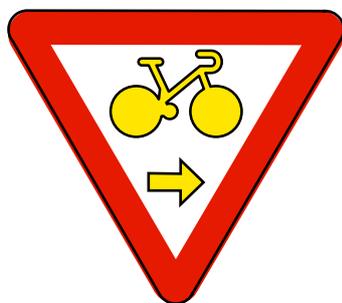
Lorsque le signal lumineux impose l'arrêt, un panonceau de type M12 autorise les cyclistes à franchir la ligne d'arrêt du feu pour emprunter la direction indiquée par la flèche en respectant la priorité accordée aux autres usagers.

Ces feux permettent au cycliste d'avoir une continuité dans son itinéraire car le différentiel de vitesse au redémarrage entre voiture et vélo est important.

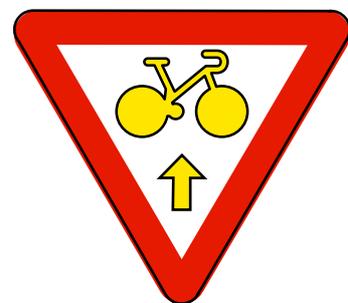
Cet aménagement permet surtout d'éviter les angles morts, en permettant au cycliste d'être plus visible.



Panonceau M12a



Panonceau M12b



AVANTAGES

- Améliore la circulation des cyclistes (gain de temps).
- Evite le tourne-à-droite conjoint dangereux avec un autre véhicule de gros gabarit (bus, camion).



INCONVÉNIENTS

- Risque de non-respect des priorités par certains cyclistes.

DOMAINE D'APPLICATION : centre-ville

GUIDE DE LA CYCLABILITÉ

ORGANISER LA COHABITATION VÉLO/VOITURE

**> EN FACILITANT LA CIRCULATION DES
CYCLISTES**

Le positionnement des cyclistes dans les giratoires

FICHE 7
Mise à jour :
20/09/2022



LE POSITIONNEMENT DES CYCLISTES DANS LES GIRATOIRES

Principe retenu :

Un positionnement central permet une meilleure visibilité du cycliste (pour les giratoires de moins de 25 m)

Le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) indique que **le positionnement du cycliste au centre du giratoire** est la trajectoire qui lui permet d'être le mieux perçu par les autres usagers, en limitant les risques de dépassement et de cisaillement par les véhicules en sortie de l'anneau.



Pour des raisons de sécurité, aucun marquage au sol ne sera appliqué dans les giratoires (risques de glissance pour les cyclistes et les motards en cas de pluie). En revanche, il est possible **d'agir sur le rayon de l'îlot central** franchissable du giratoire. Elargir ce dernier permet aux automobilistes de moins couper la trajectoire et donc d'adopter des vitesses plus faibles en entrée de giratoires.

Il est également important de **communiquer sur le bon positionnement que les cyclistes doivent adopter** dans les giratoires, même si se positionner au même endroit que les voitures peut sembler stressant et dangereux.

GUIDE DE LA CYCLABILITÉ

**PROPOSER DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
DÉDIÉS**

> AVEC UNE SÉPARATION VISUELLE

La surlargeur vélo ou bande dérasée de droite

FICHE 8
Mise à jour :
20/09/2022



LA SURLARGEUR VÉLO OU BANDE DÉRASÉE DE DROITE

La surlargeur vélo ou bande dérasée multifonctionnelle de droite est la partie de l'accotement comprenant le marquage de rive de la chaussée et une bande revêtue. Il ne s'agit pas d'une voie dédiée au vélo, contrairement à une bande cyclable mais ces derniers peuvent y circuler.

C'est un espace multifonctionnel et pas uniquement cyclable qui permet notamment :

- La circulation des véhicules lents,
- L'arrêt provisoire d'un véhicule,
- Les opérations d'entretien pour la chaussée et ses dépendances,
- La circulation des piétons...

Cet aménagement, correctement réalisé, constitue pour les cyclistes une amélioration en termes de sécurité et de confort en permettant notamment une continuité cyclable.

L'article R 431-9 du code de la route indique que « *les cyclistes peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier* »



Les surlargeurs sont créés uniquement dans le cadre d'opérations de réfection de chaussée, afin d'assurer une meilleure qualité (pas de joint, pas de risque d'affaissement...).

Sur route départementale, dans le cas de sections homogènes disposant de surlargeurs de 1 m minimum hors marquages, un panneau « Accotement conseillé » pourra être implanté, **tous les 3 km environ, ou après chaque carrefour.**

Le panneau « accotement conseillé » peut-être utilisé lorsqu'il n'y a pas de voie verte à proximité. Cela permet de mailler le réseau cyclable sur de faibles distances.



PRÉCONISATIONS

☉ Largeur :

- Pas de signalisation spécifique au vélo
- Bande de rive classique : T2 3u (u=6 cm soit 18 cm)
- Largeur conseillée : 1 m hors marquage

⊙ **Structure :**

- Décaissement
- Mise en œuvre d'un géotextile
- 30 cm de GNT 0/60
- 10 cm de GNT 0/31.5
- Imprégnation des graves en gravillon 6/10
- Couche de roulement de même nature que la section courante en enrobé

⊙ **Bande de rives :**

- De type : T2 (3.00m plein / 3.50m vide) 3u (en largeur 18cm)



⊙ **Les cas particuliers d'interruption de surlargeurs :**

- En agglomération : le Département n'assure pas l'aménagement de surlargeurs mais considère que la continuité d'itinéraires est assurée car les vélos sont mêlés à la circulation, le risque pour les cyclistes étant limité au vu de la faible vitesse des automobilistes (50 ou 30 km/h).
- Impossibilité technique
- Coût de mise en œuvre trop élevé

En cas de forte pente (>5%), seul le sens montant sera aménagé.

⊙ **Traitement de points singuliers :**

Une **distinction** entre la surlargeur et un point singulier (les rétrécissements, les virages dangereux, les giratoires...) procure une meilleure perception des limites de chaussée et permet de renforcer le message d'alerte donnée aux usagers : il est préconisé de teinter la surlargeur avec une couleur atténuée : rose, brun, brique, sable, ocre ou d'utiliser un granulats différent.



Les fins de surlargeurs devront être accompagnées afin de ne pas mettre le cycliste dans une situation de danger et pour renforcer la vigilance de l'automobiliste (mise en œuvre de zébras...).



Fin de surlargeur sur trottoir



Fin de surlargeur sur carrefour



Fin de surlargeur sur ouvrage matérialisée par un zébra et une réduction progressive

☉ **Intersections :**

Les bandes de stop et cédez le passage se situent au niveau du marquage de rives.



AVANTAGES

- Apporte une sécurité pour les vélos et les automobilistes (zone de rattrapage).
- Convient à plusieurs usages.



INCONVÉNIENTS

- N'est pas réservé uniquement aux cyclistes.
- Niveau de service minimaliste.
- Ne convient pas lorsque le trafic cycliste est important (faible largeur disponible).
- Ne convient pas à la pratique familiale.
- Entretien régulier à assurer.

DOMAINE D'APPLICATION :
sur RD hors agglomération

GUIDE DE LA CYCLABILITÉ

**PROPOSER DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
DÉDIÉS**

> AVEC UNE SÉPARATION VISUELLE

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

FICHE 9
Mise à jour :
20/09/2022



LA CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BANALISÉE (CVCB)

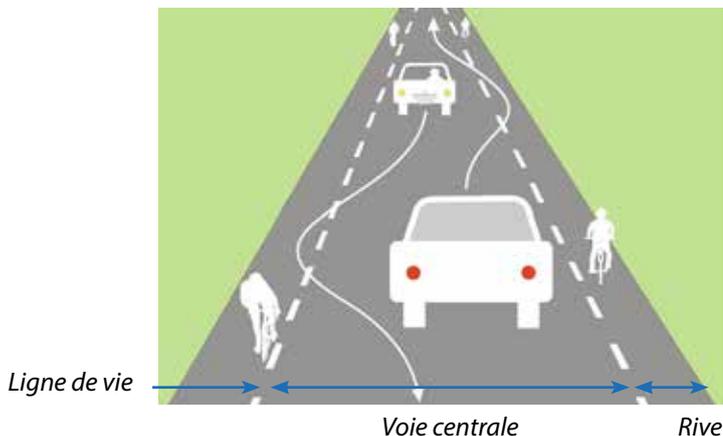
Elle vise à améliorer les conditions de circulation des cyclistes, lorsque les aménagements cyclables classiques ne sont pas réalisables (largeur de voirie insuffisante notamment). Elle doit être mise en œuvre uniquement pour assurer la continuité entre deux voiries pourvues d'aménagements cyclables, sur une portion courte (2 km max). Cet aménagement convient à des voiries limitées au maximum à 70 km/h.

Le trafic routier ne doit pas dépasser 4000 véh/j.

Cet aménagement garantit un meilleur niveau de sécurité pour les cyclistes que la surlargeur tout en ne dégradant pas la circulation automobile.



FONCTIONNEMENT :



La CVCB est une voie sans marquage axial, où les lignes de rives sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur la voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes circulent sur les accotements (appelés aussi rives).

Cependant, la largeur de la voie centrale est insuffisante pour permettre le croisement de deux véhicules. Ces derniers empruntent donc les accotements, en faisant attention à ce qu'aucun cycliste ne circule à ce moment-là.

Si un cycliste est présent sur l'accotement, l'automobiliste doit alors patienter derrière lui et le dépassera une fois que le véhicule arrivant de l'autre sens sera passé.

PRÉCONISATIONS :

- Pictogrammes vélo pour une meilleure compréhension
- Bande de rive classique : T2 3u (u=6 cm soit 18 cm)
- Largeur des rives conseillée : 2 X 1,50 m minimum
- Largeur de voirie : 3 m idéalement et 3,5 m selon la vitesse pratiquée



Panneaux indicatifs sur route départementale, pouvant être utilisés sur route communale (logo modifiable) :



+ AVANTAGES

- Facilité de mise en œuvre lorsque l'espace est limité.
- Améliore le déplacement des cyclistes.
- Peut réduire la vitesse automobile.

- INCONVÉNIENTS

- N'est pas réservé uniquement aux cyclistes.
- Risque d'incompréhension du dispositif par les usagers lors de sa mise en place.

DOMAINE D'APPLICATION : sur route limitée à 70 km/h maximum disposant d'une bonne visibilité et d'un trafic pendulaire marqué

3.2. PROPOSER DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DÉDIÉS > Avec une séparation visuelle

LA BANDE CYCLABLE

Selon l'article R 110-2 du code de la route, la bande cyclable désigne une « VOIE exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies ».

L'usage de la bande cyclable est généralement facultatif mais peut être rendu obligatoire dans les situations de trafic extrême et pour la continuité d'un itinéraire cyclable.

L'article R. 431-9 du code de la route stipule que :

- « pour les conducteurs de cycles à deux ou trois roues, l'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet.
- Par dérogation aux dispositions de l'article R.110-2, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, sans side-car ni remorque, peuvent être autorisés à emprunter les bandes et pistes cyclables par décision de l'autorité investie du pouvoir de police »

L'usage de la bande cyclable est souvent perçu comme moins sûr qu'une piste cyclable.



SIGNALISATION VERTICALE :

Panneau C113

Indiquant l'entrée de la bande cyclable



Panneau C114

Indiquant la fin de la bande cyclable



PRÉCONISATIONS :

⊙ Largeur

- Largeur minimum : 1,50 m, hors marquage
- Largeur portée à 2,00 m si stationnement latéral
- Ligne discontinue T3 5u (u=6 cm soit 30 cm)
- Pictogramme vélo conseillé

⊙ Caractéristiques techniques

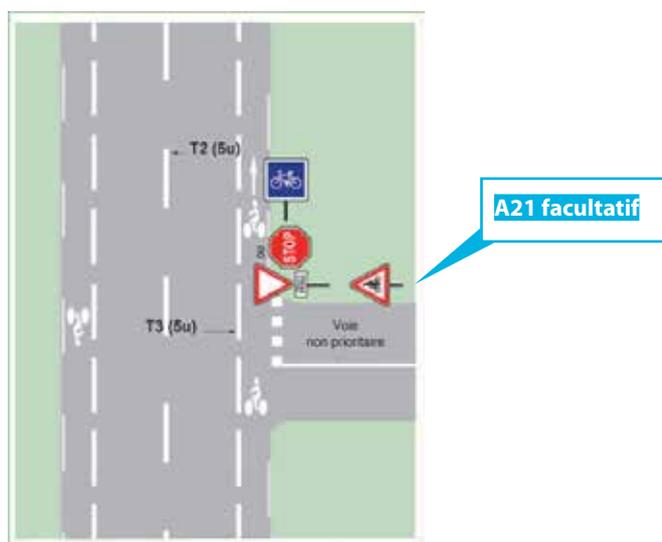
La bande cyclable doit pouvoir supporter un trafic lourd occasionnel. La structure de chaussée doit être dimensionnée en conséquence. Le revêtement peut être de même type que sur le reste de la chaussée, cependant, un revêtement contrastant améliore la sécurité des cyclistes en réduisant visuellement la largeur de chaussée et rendant l'aménagement plus lisible. La peinture au sol peut générer des problèmes de glissance notamment pour les deux roues motorisées. Le marquage vert n'est ni homologué ni normalisé, contrairement au marquage blanc.

En présence d'une pente importante et d'une emprise insuffisante pour la réalisation de bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée, il est recommandé de prévoir une bande cyclable dans le sens montant compte tenu du différentiel de vitesse plus important entre les véhicules motorisés et les cyclistes.

⊙ Traitement des intersections

Au droit d'une intersection, une bande cyclable conserve le même régime de priorité que la chaussée qu'elle longe (article R 415-13 du code de la route), ce qui signifie que :

- si la route équipée de bandes cyclables est prioritaire, le marquage est maintenu au droit de l'intersection. Il faut en tenir compte pour les conditions de visibilité des véhicules sortant de la voie non prioritaire. Le panneau de danger A21 (débouché de cyclistes) est facultatif mais peut être implanté pour des raisons de sécurité.



Intersection avec une route non prioritaire (source : guide technique de l'ADRC)

- si la route équipée de bandes cyclables n'est pas prioritaire, deux aménagements sont envisageables :
 - la bande vient jusqu'au stop ou cédez le passage et reprend après le carrefour
 - la bande est interrompue avant le carrefour et reprend après l'intersection

⊙ Arrêt de car

Il est conseillé en cas de réalisation d'une bande cyclable à proximité d'un point d'arrêt de prévoir un espace dédié au car et séparé de la bande cyclable afin d'assurer la continuité du cheminement des cyclistes (cf. schéma page suivante). La bande cyclable est toutefois interrompue pour signifier au cycliste qu'il n'est plus dans un espace protégé.



AVANTAGES

- Bonne visibilité des cyclistes par les autres usagers aux intersections.
- Sécurité pour les usagers expérimentés et la pratique sportive.
- Facilité de réalisation et coût faible (si pas d'élargissement de la chaussée ni de busage de fossés).



INCONVÉNIENTS

- Peu adapté à la pratique familiale ou non expérimentée, surtout si les vitesses des véhicules motorisés sont importantes ou si le trafic poids lourds ou agricole est élevé.
- Demande un entretien régulier à cause de la projection de matériaux par les véhicules et notamment les véhicules agricoles.
- Coût élevé (si élargissement de chaussée ou busage nécessaire)

DOMAINE D'APPLICATION : sur route à trafic modéré préférentiellement en agglomération et dans les zones d'activités aménagées, lorsqu'il est impossible de réaliser une piste cyclable. Le stationnement automobile y est interdit contrairement à la surlargeur.

Sur RD hors agglomération, le CD07 met en place uniquement des surlargeurs pour permettre un multi-usage des accotements.

3.2. PROPOSER DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DÉDIÉS > Avec une séparation physique

LA PISTE CYCLABLE

Selon l'article R 110-2 du code de la route, la piste cyclable désigne une « **CHAUSSÉE exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et engins de déplacement personnel motorisés** ».

L'article R. 431-9 du code de la route stipule que :

- « pour les conducteurs de cycles à deux ou trois roues, l'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet.
- Par dérogation aux dispositions de l'article R.110-2, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, sans side-car ni remorque, peuvent être autorisés à emprunter les bandes et pistes cyclables par décision de l'autorité investie du pouvoir de police ».

La piste cyclable est toujours physiquement **séparée** de la chaussée ouverte à la circulation motorisée. Une piste cyclable peut être unidirectionnelle (un sens cyclable) ou bidirectionnelle (circulation cyclable à double sens).

Comme pour la bande cyclable, la piste cyclable est en général d'usage facultatif. Elle est obligatoire dans des cas particuliers de trafics importants (véhicules légers et/ou poids lourds), en cas de vitesses élevées, pour la continuité d'un itinéraire cyclable ou pour un usage particulier (desserte d'école par exemple).

La piste cyclable est un aménagement à haut niveau de service, **séparée par un élément physique et réservée aux vélos**, qui garantit sécurité et confort pour le cycliste. **La piste cyclable adopte le même régime de priorité que la route qu'elle longe.**



SIGNALISATION VERTICALE :

Panneau C113

Indiquant l'entrée de la bande cyclable



Panneau C114

Indiquant la fin de la bande cyclable



PRÉCONISATIONS :**◎ Largeur**

Les largeurs des pistes cyclables doivent répondre à un certain nombre d'éléments :

- La possibilité de dépassement des cycles
- La possibilité de circuler à deux de fronts
- Le nombre de cyclistes

Le choix se fait en prenant en compte le débit de cycliste souhaité :

Piste cyclable	Minimale	Conseillée
unidirectionnelle	1.50 m	2.00 m
bidirectionnelle	2.50 m	3.00 m

◎ Les séparateurs :

Les séparateurs utilisés pour la mise en oeuvre des pistes cyclables jouent plusieurs rôles :

- sécuriser le cheminement cyclable en créant un obstacle entre les véhicules motorisés et les cyclistes
- éloigner les cyclistes de la circulation pour éviter les effets de souffle
- empêcher le stationnement sur la piste cyclable

Il existe plusieurs types de séparations. Le choix s'effectue en fonction de l'espace disponible et de l'environnement (agglomération ou rase campagne) :

- **Un espace enherbé** de 1 m minimum à partir du bord de chaussée (très ponctuellement et exceptionnellement 0,5 m pour des contraintes d'emprise). Une largeur inférieure à 1 m ne permet pas à l'espace enherbé de jouer efficacement son rôle de séparateur (éloigner la circulation motorisée, éviter le stationnement sur la piste), de plus, lorsque les véhicules motorisés roulent sur l'herbe, l'espace devient rapidement boueux s'il n'a pas une largeur suffisante.



- **Une haie végétale, un muret ou un talus.** Une attention particulière doit être portée sur la visibilité entre véhicules motorisés et cycles lors des traversées des voies secondaires et aussi la visibilité entre véhicules motorisés de la voie principale et ceux de la voie secondaire : il faut interrompre le séparateur au minimum 50 m de part et d'autre du carrefour
- **caniveau en double pente pavé ou coulé en place.** Ce séparateur est adapté à une piste unidirectionnelle, pour une piste bidirectionnelle il faut une largeur importante (50 cm au minimum) et un marquage au sol (ligne blanche) le long du caniveau côté chaussée afin que les cyclistes en contre-sens soient sécurisés. L'intérêt des pavés par rapport aux bordures CC1 coulées en place est de mieux signifier la séparation et de limiter le franchissement par les véhicules
- D'autres séparateurs sont également possibles très localement en cas de manque de place (po-telets, lisse en bois, bordures, barrettes sonores...) à condition d'assurer une séparation sécurisée des flux, de ne pas masquer la visibilité des cyclistes et de ne pas constituer un risque de chute pour les cyclistes ou un danger pour les véhicules.

L'utilisation des glissières métalliques est déconseillée : les supports sont agressifs et la hauteur n'est pas adaptée aux cyclistes.

La surélévation de la piste de 6 cm (maximum) par rapport à la chaussée et avec des bordures ayant un profil adouci pour des raisons de sécurité, ne sera utilisée qu'exceptionnellement et notamment lorsque la largeur est importante (> 2,50 m). Ce type de séparateur **n'est cependant pas préconisé**. En effet ces aménagements peuvent être d'une part perçus par les cyclistes comme des trottoirs, et d'autre part, ils ne permettent pas à un cycliste sportif pressé par un véhicule de s'insérer sur la piste.



AVANTAGES

- Hors circulation motorisée
- Bonne visibilité des cyclistes par les autres usagers aux intersections



INCONVÉNIENTS

- Coût élevé (si élargissement de chaussée ou busage nécessaire).

DOMAINE D'APPLICATION : sur route à trafic et vitesse automobile élevés

3.2. PROPOSER DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DÉDIÉS > Avec une séparation physique

LA VOIE VERTE

Selon l'article R 110-2 du code de la route, la voie verte est « **une ROUTE exclusivement réservée à la circulation des piétons, des cavaliers et des véhicules non motorisés, à l'exception des engins de déplacements personnels motorisés, des cyclomobiles légers. Par dérogation, selon l'article R.411-3-2, certains véhicules motorisés peuvent y circuler (pour accéder aux terrains riverains, avec une vitesse maximum autorisée de 30 km/h)** ».

Les cyclistes n'ont aucune limitation de vitesse sur les voies vertes.

Une voie verte étant une route, **les régimes de priorité** par rapport aux autres voiries devront être définies. Elle doit être considérée comme une emprise indépendante en site propre et non une dépendance d'une voie existante : par exemple **un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte**.

(source : fiche CERTU n°4 – La voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton – janv 2013)

En Ardèche l'utilisation des voies vertes doit être privilégiée pour les déplacements quotidiens en péri-urbain et rase campagne.

Des panneaux de rabattement vélo vers ces voies vertes peuvent utilement être installés sur les routes départementales et communales après avis du gestionnaire.



©Matthieu Dupont - Département de l'Ardèche



SIGNALISATION VERTICALE :

Panneau C115



Panneau C116



En l'absence de toute indication complémentaire, l'accès est strictement limité aux piétons et aux vélos. L'autorisation d'accès aux voies vertes de tout autre usager doit donc être spécifiée par un panneau supplémentaire :

- accès aux services d'entretien, accès ponctuel aux riverains :

Panneau M9z

**SAUF
RIVERAINS**

**SAUF
AYANTS-DROIT**

- autorisation de passage des cavaliers (si les cavaliers ne sont pas autorisés, **un arrêté doit le préciser**) :

Panneau M4y



PRÉCONISATIONS :

⊙ **Largeur :**

- Largeur conseillée : 3 m
- Accotement : 0,50 m minimum
- Pentes inférieures à 5 %

⊙ **Revêtement (voir fiche 14) :**

Le revêtement choisi doit permettre un accès par tout temps et être adapté aux pratiques attendues sur la voie verte.

La diversité des usagers potentiels des voies vertes induit des besoins parfois contradictoires.

Un revêtement de type enrobé, confortable, roulant et facile à entretenir, est adapté dans les zones périurbaines, sur des parcours inférieurs à 5 km, où la pratique familiale de promenades, l'apprentissage du vélo et le déplacement des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) sont fréquents. Néanmoins, une attention particulière doit être portée à la bonne intégration paysagère du revêtement, ce qui n'est pas forcément le cas d'un enrobé routier classique.

Un revêtement plus clair (sablé ou enrobé par sections) est privilégié afin de faciliter le cheminement des personnes malvoyantes en faisant ressortir les contrastes au niveau de l'aménagement.

En zone plus rurale, des usagers de type marcheurs, coureurs à pieds, VTTistes ou cavaliers recherchent uniquement l'enrobé. À l'opposé, d'autres préfèrent un revêtement plus roulant (promeneurs à vélo, cyclistes itinérants). Dans ces zones rurales, un enrobé s'intègre moins bien à l'environnement.

Le revêtement souple peut être, par exemple, une simple grave non traitée. Le revêtement plus roulant peut être une grave stabilisée avec un liant. Mais attention aux désagréments en termes d'usage et d'entretien :

- Inconfort dû à la poussière soulevée,
- Inconfort dû aux projections de boue par temps de pluie,
- Durabilité du revêtement (formation de trous en cas de pluie etc.

L'analyse de la fréquentation, actuelle et attendue, le type d'utilisateur ciblé, permettent de choisir le revêtement le mieux adapté sur les voies vertes.



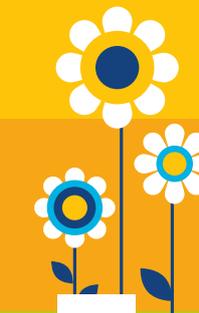
AVANTAGES

- Hors circulation motorisée et en site propre
- Adaptée à de nombreux usagers (sortie en famille, néophyte, tourisme, vélotaf...)



INCONVÉNIENTS

- Coût élevé
- Consommateur d'espace
- Cohabitation parfois difficile avec les autres usagers si trafic important



DOMAINE D'APPLICATION : périphérie des zones urbaines et milieu rural

LES TRAVERSÉES DE ROUTES PAR LES VOIES VERTES

Pour les routes à fort trafic, il n'est pas toujours possible d'obtenir des conditions de sécurité suffisantes pour envisager une traversée par des cycles même si les conditions de visibilité sont bonnes, du fait de vitesses trop élevées et d'un trafic trop dense.

Il convient alors de rechercher une solution alternative : soit un passage dénivelé, soit rechercher un autre lieu de traversée plus adéquat.

Les traversées seront réalisées préférentiellement sur giratoires ou carrefours.

En cas d'absence de giratoires ou de carrefours, la traversée devra être réalisée en s'appuyant sur les schémas présentés ci-dessous.

Ces schémas type de traversées des RD par les voies vertes sont proposés afin d'avoir une cohérence et une homogénéité sur l'ensemble du territoire pour une meilleure compréhension par les usagers (automobilistes et cyclistes).

Le Cerema ne préconise plus l'utilisation de barrières à proximité des intersections. En effet, d'une part, il a été observé que les véhicules motorisés s'aventuraient très peu sur les voies vertes. D'autre part, ces barrières représentent une gêne et un obstacle pour les cyclistes, pouvant ainsi dégrader leur expérience cyclable.



Aussi le Département de l'Ardèche préconise des barrières anti-intrusion sur les voies vertes uniquement en rase campagne, à condition qu'elles soient visibles et non agressives.

La création et l'entretien des traversées sont à la charge du maître d'ouvrage de la voie verte.

🕒 définitions des régimes de priorité

Les traversées de RD par les voies vertes doivent permettre un niveau de sécurité maximal pour l'utilisateur. Pour cela, une visibilité totale doit être privilégiée depuis les 5 derniers mètres de la voie verte pour mettre une traversée sécurisée. Pour cela, il est nécessaire de respecter les principes des régimes de priorités (voir page suivante) :

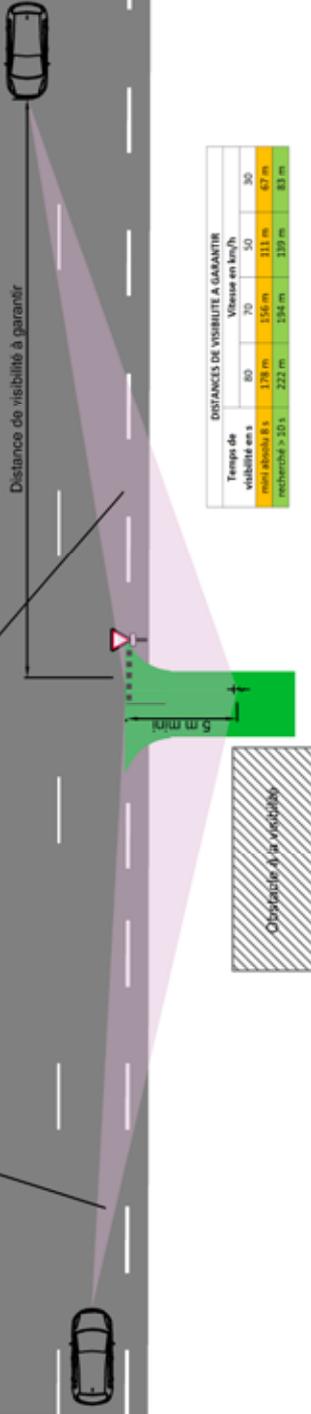
DEFINITION DES REGIMES DE PRIORITE

CEDEZ-LE-PASSAGE

Quand un cycliste arrive sur un carrefour où il perd la priorité, il ralentira naturellement. On peut admettre que sa vitesse tombe alors à 10 km/h, ainsi la distance d'arrêt se réduit à 5 m. Il convient donc d'assurer la visibilité totale dans les 5 derniers mètres à minima avant la ligne d'effet du cédez-le-passage.

Zones de visibilité à garantir (sans obstacle) 10 à 8 s mini
Mesure prise à 5 m minimum du cédez-le-passage

CAS 1
à
priviligier

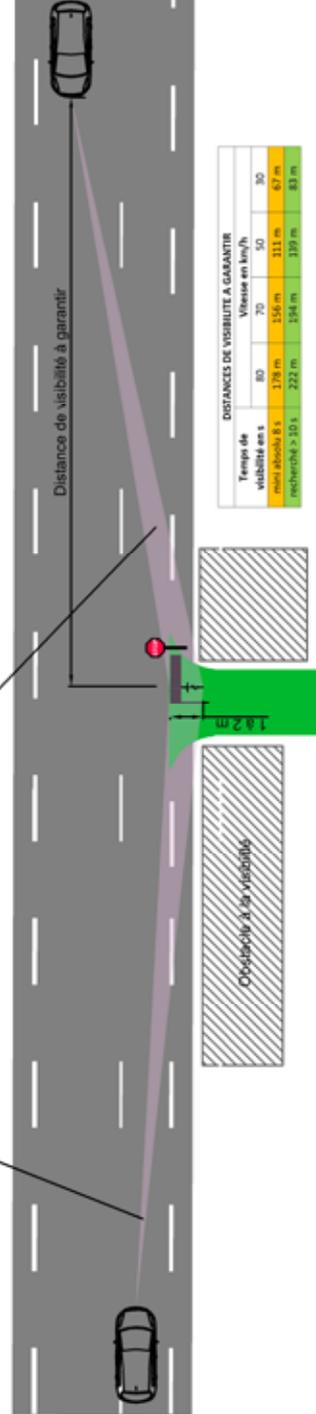


STOP

Si la visibilité ne peut pas être assurée à plus de 5 mètres du bord de chaussée un régime de STOP doit être mis en place. La visibilité à garantir s'apprécie alors à partir de la position de l'oeil du cycliste par rapport à la ligne d'effet du stop soit entre 1 et 2 m.

Zones de visibilité à garantir (sans obstacle) 10 à 8 s mini
Mesure prise à 5 m minimum du cédez-le-passage

CAS 2
si cas 1
impossible



AUTRE TYPE DE SOLUTION A RECHERCHER

CAS 3

si cas 1 et 2
impossibles

Si la visibilité est insuffisante la sécurité ne pourra pas être assurée et il conviendra alors de rechercher impérativement une autre solution :

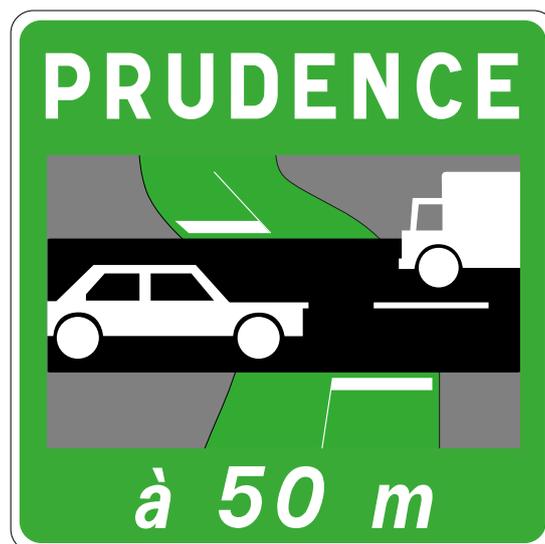
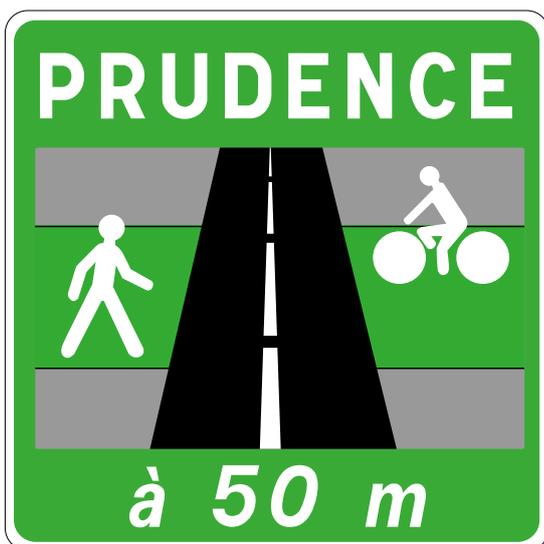
- déplacement du carrefour dans une zone permettant une meilleure visibilité
- création d'un passage inférieur ou supérieur
- abandon du projet etc...

© Préconisations d'aménagements en fonction du contexte

Traversée hors agglomération à faible trafic automobile :

Sur la route

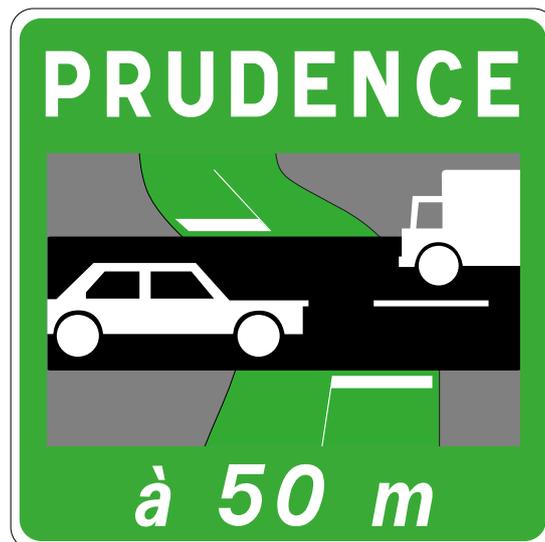
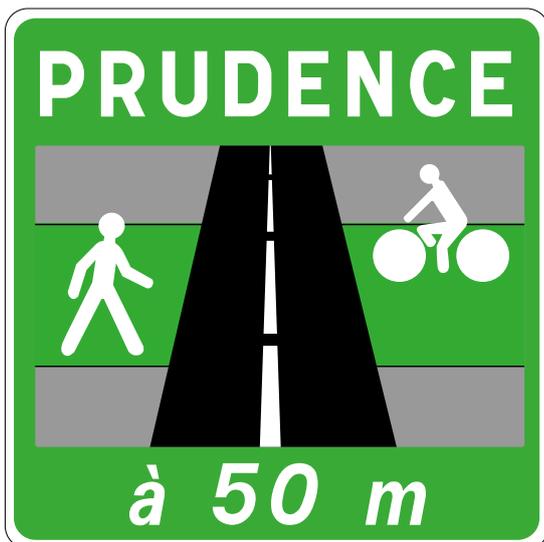
Sur la voie verte



Traversée hors agglomération à fort trafic automobile :

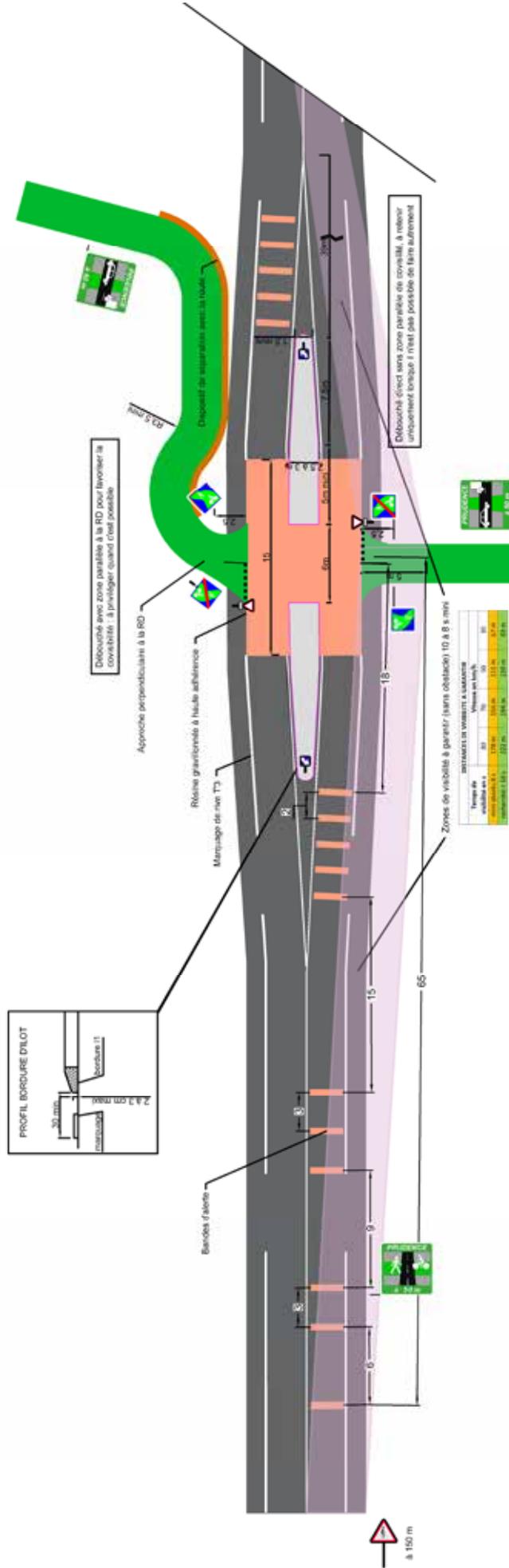
Sur la route

Sur la voie verte



CAS 2

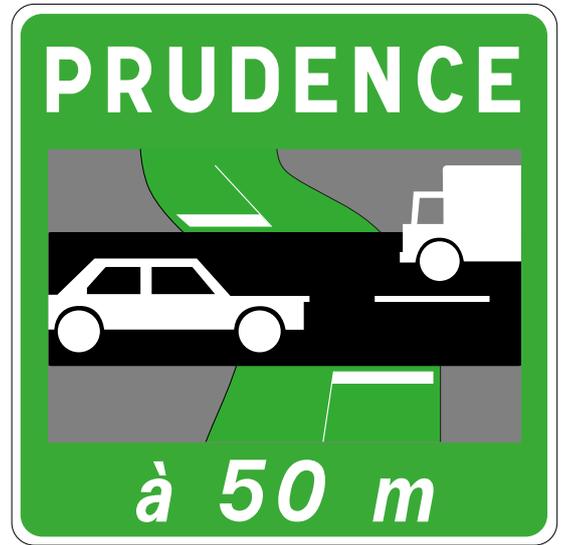
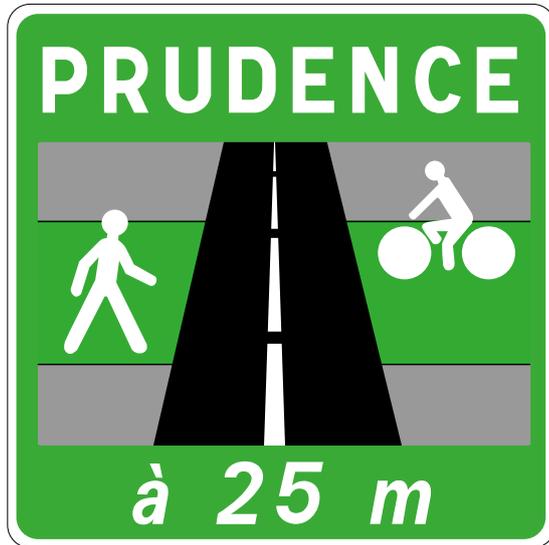
CAS DE FIGURE 2
Hors agglomération
Route à fort trafic



Traversée en agglomération à faible trafic :

Sur la route

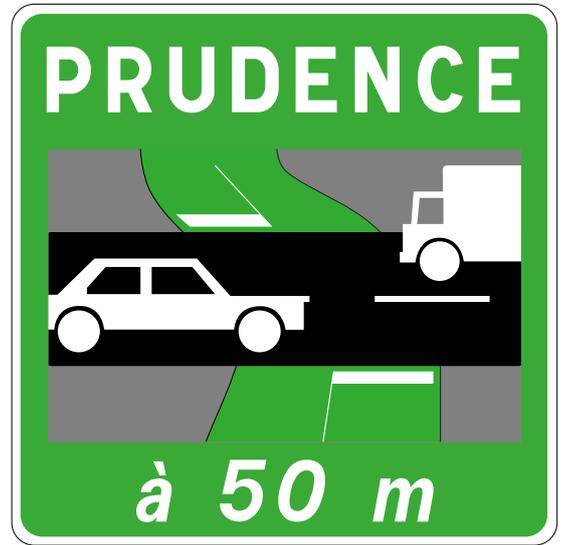
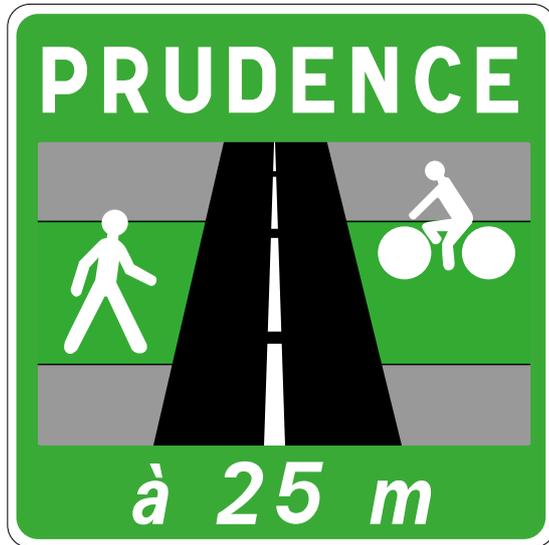
Sur la voie verte



Traversée en agglomération à fort trafic :

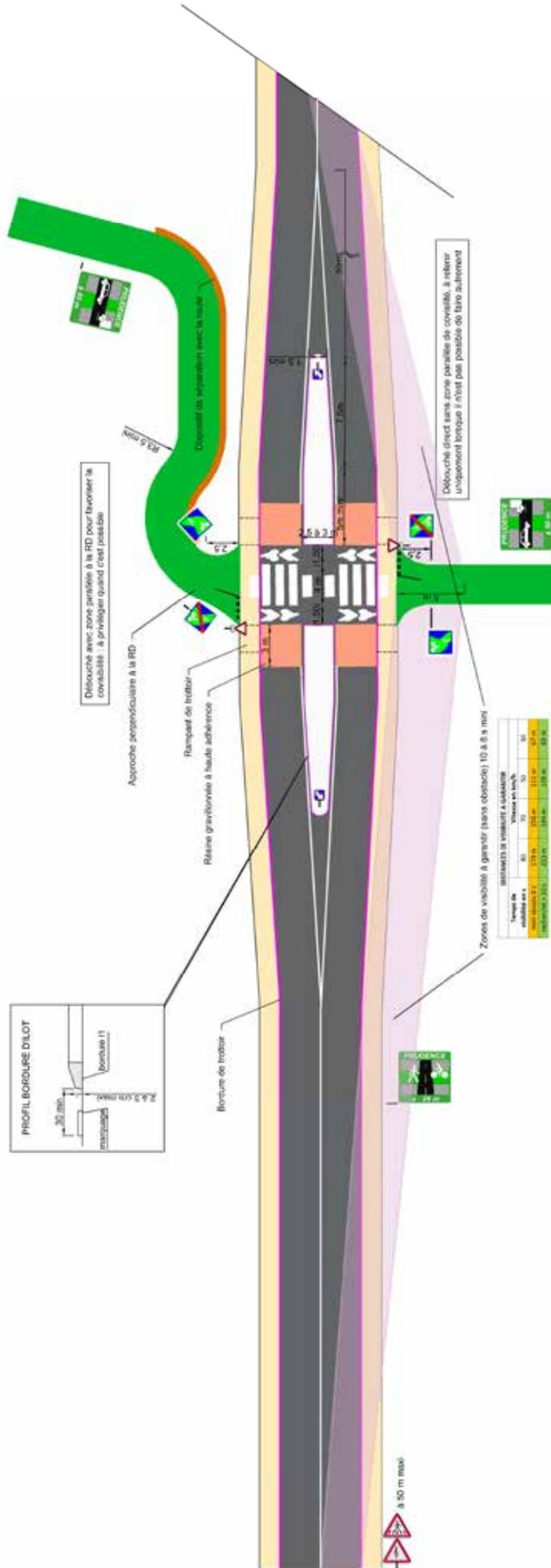
Sur la route

Sur la voie verte



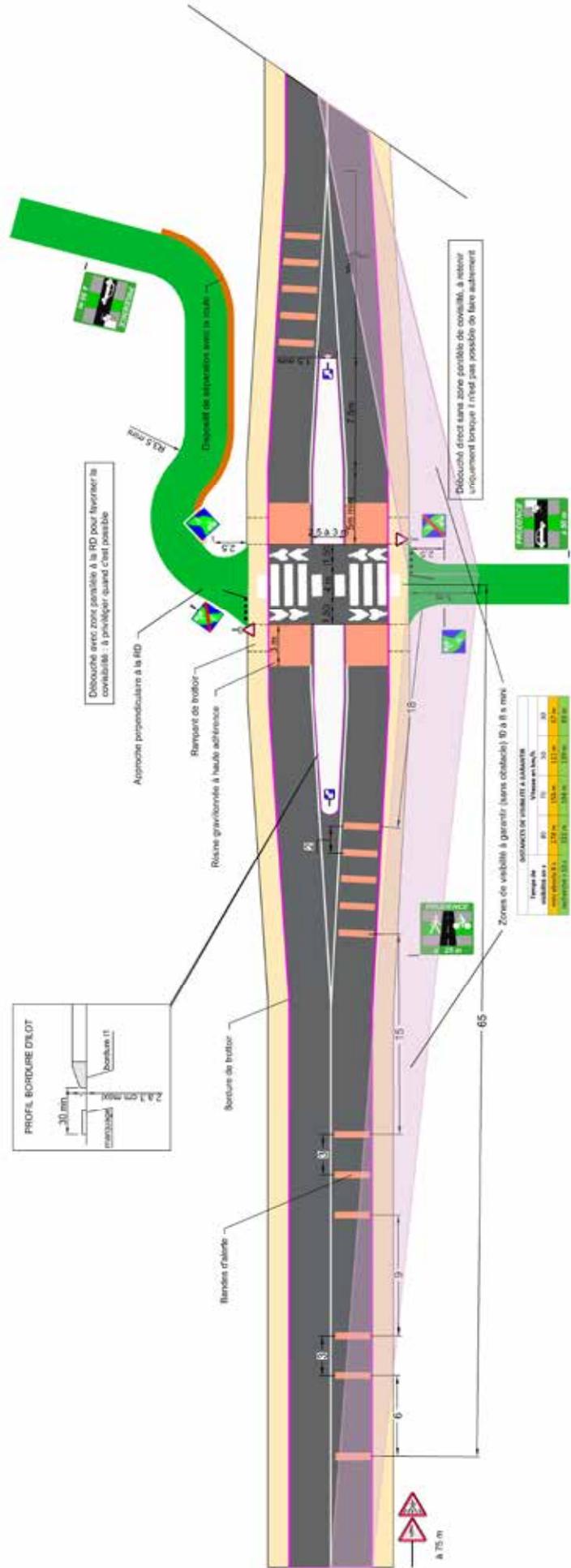
CAS 4

CAS DE FIGURE 4
En agglomération
Route à fort trafic



CAS 5

CAS DE FIGURE 5
En agglomération - Zone de transition
Route à fort trafic



GUIDE DE LA CYCLABILITÉ

COMPLÉMENTS

La signalisation horizontale

FICHE 13

Mise à jour :

20/09/2022



3.3. COMPLÉMENTS

LA SIGNALISATION HORIZONTALE

L'apposition de pictogrammes vélo sur la chaussée offre deux messages principaux :

- d'une part, indiquer la meilleure position à adopter sur la chaussée pour le cycliste,
- d'autre part, attirer l'attention des autres usagers sur la présence éventuelle de cyclistes.

Dénomination	Représentation graphique	Domaine d'emploi recommandé
Double chevron seul		<ul style="list-style-type: none"> • Carrefour • Rives
Figurine cycliste + double chevron		<ul style="list-style-type: none"> • Carrefour • Section courante en bord de chaussée sans marquage de rive, au milieu de la voie
Figurine cycliste + flèche		<ul style="list-style-type: none"> • Sens réservé aux cyclistes dans un double sens cyclable et une piste cyclable unidirectionnelle
Figurine cycliste seule		<ul style="list-style-type: none"> • Voie séparée des voies de circulation et conseillée aux cyclistes : bande cyclable séparée par un marquage de rive

GUIDE DE LA CYCLABILITÉ

Les revêtements

FICHE 14

Mise à jour :

20/09/2022



3.3. COMPLÉMENTS

LES REVÊTEMENTS

◎ Généralités

Le choix d'un revêtement dépend de nombreux facteurs tels que les pratiques identifiées sur le territoire et à valoriser, la recherche de durabilité dans le temps de l'aménagement et ses modalités d'entretien. Il dépend également des contraintes environnementales des sites et la nécessaire prise en compte de l'insertion paysagère dans tout projet.

« Le cahier des recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés » édité en octobre 2011 par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement apporte un certain nombre de pré-requis dans le choix du revêtement dans la conception de l'aménagement à savoir :

- l'intégration paysagère au niveau environnemental et visuel (couleur, texture...)
- la praticabilité pour l'utilisateur (sécurité et confort)
- la durabilité (lié à l'usage de la voie)
- l'adaptabilité (comportement en fonction des conditions climatiques et de la pousse de la végétation)
- le coût

L'évolution du revêtement dans le temps ainsi que les contraintes et les coûts d'entretien sont à intégrer en amont du projet. Cette notion d'évolution fait que l'état de la voie se modifiera avec le temps (végétation au niveau des bordures, coloration du revêtement...).

Tous ces éléments doivent être anticipés au moment du choix afin d'éviter que des surcoûts ne soient générés du fait d'un revêtement non adapté aux pratiques identifiées ou nécessitant une fréquence d'entretien trop élevée de nature à dégrader le site.

Le choix du revêtement doit ainsi être issu d'une concertation locale avec les collectivités, les services instructeurs, les futurs usagers, les associations.

◎ Les différents types de revêtement

Le choix du matériau peut se faire autour de 3 types :

- les revêtements sablés et stabilisés avec ou sans liant,
- enduits superficiels,
- les enrobés (classiques, colorés ou avec liant végétal, enduit) et les bétons.

D'autres solutions sont également possibles de manière ponctuelle sur des sections particulières notamment en zone humide où la réalisation de platelages peut s'avérer nécessaire à la préservation du site.

Les revêtements sablés et stabilisés

Les revêtements sablés et stabilisés sont réalisés mécaniquement à l'aide d'un compacteur. Dans les secteurs les plus circulés et afin d'assurer une meilleure tenue du revêtement dans le temps, il est conseillé de lui ajouter un liant minéral (ciment ou chaux). Le choix du liant est de nature à agir sur l'évolution du matériau et sur la couleur définitive du revêtement.

Le sable stabilisé ne peut pas être mis en place sur des pentes importantes ou à proximité d'ouvrages filtrant pour éviter leur colmatage.

Ce type de revêtement est à éviter dans les zones inondables. Un autre inconvénient est la poussière soulevée par les cyclistes.

Les enduits superficiels

L'enduit superficiel d'usure est une couche de roulement réalisée en place et constituée de couches de liant hydrocarboné et de granulats répandues successivement.

L'aspect est plus granuleux que l'enrobé mais le rapport qualité/prix est satisfaisant.

La ViaRhôna en Ardèche a été réalisée avec ce revêtement.



Viarhônga en Ardèche

Les bétons bitumineux (enrobés) ou hydrauliques

Le **béton** est un matériau de construction composite fabriqué à partir de granulats naturels (sable, gravillons) ou artificiels (granulats légers) agglomérés par un liant. Ce liant est soit du ciment (béton de ciment ou hydraulique) ou **un liant hydrocarboné (béton bitumineux)**.



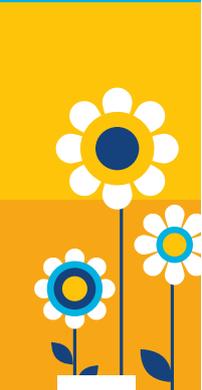
Béton bitumineux sur piste cyclable

Tableau catalogue revêtement

CATALOGUE DE REVETEMENTS ADAPTES AUX VELOROUTES, VOIES VERTES

* prix fluctuants au vu du contexte économique écarts importants en fonction des quantités

Revêtement	Structure chaussée (hors ancienne voie ferrée)	Revêtement*	Coût unitaire total*	Prix au km largeur 3 m	USAGERS								Contraintes de mise en œuvre hors accessibilité pour engins	Gamme chromatique	confort (poussière, adhérence)	Intégration paysagère	Entretien: nettoyage après crues, remontées de racines	Durée de vie	Recyclage
					cycloportifs	Vélo VTC	Vélo VTT	Rollers	Piétons	Joggers	PMR	Cavaliers							
Stabilisés																			
Sables stabilisés	<u>couche réglage:</u> 10 cm de GNT 0/30 <u>couche d'assise:</u> 10 cm de GNT 0/31,5 20 cm de GNT 0/60 <u>plate forme:</u> géotextile si besoin, élimination des racines	<u>couche roulement:</u> 10 cm	35 € HT/m²	105 000 €	⊗	⊕	⊕	⊗	⊕	⊕	⊗	⊕ mais dégradation rapide	⊕	⊕⊕ Couleur granulat	⊗	⊕⊕	⊗⊗⊗ désherbage et reprofilage fréquents	⊗⊗ ne résiste pas aux ruissellements en pente	~ si pas de contamination végétaux
Stabilisés renforcés	<u>plate forme:</u> géotextile si besoin, élimination des racines	<u>couche roulement:</u> 10 cm	45 € HT/m²	135 000 €	⊕	⊕	⊕	⊗	⊕	⊕	~	⊗	⊕	⊕⊕ Couleur granulat	⊗	⊕⊕	⊗⊗ désherbage fréquent	⊗ ne résiste pas aux ruissellements en pente	~ si pas de contamination végétaux
Matériaux hydrocarbonés																			
Enrobés	<u>couche réglage:</u> 10 cm de GNT 0/30 <u>couche d'assise:</u> 10 cm de GNT 0/31,5 20 cm de GNT 0/60 <u>plate forme:</u> géotextile si besoin, élimination des racines	<u>couche roulement:</u> 5 cm	75 HT/m²	225 000 €	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊗	⊕	⊗	⊕ hors période de gel, centrale spécifique	⊗	⊕	~	⊕	⊕⊕ 20 ans	⊕
Enduit superficiel d'usure	<u>plate forme:</u> géotextile si besoin, élimination des racines	<u>couche roulement:</u> 1 cm	30 HT/m²	90 000 €	⊕	⊕	⊕	~	⊕	⊗	⊕	⊗	⊗ mise en œuvre délicate que l'été	⊕	⊕	~	~	⊕ 10 ans	⊕
Matériaux avec liant de synthèse ou organo minéral																			
Enrobé	<u>couche réglage:</u> 10 cm de GNT 0/30 <u>couche d'assise:</u> 10 cm de GNT 0/31,5 20 cm de GNT 0/60 <u>plate forme:</u> géotextile si besoin, élimination des racines	<u>couche roulement:</u> 5 cm	90HT/m²	165 000 €	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊗	⊕	⊗	⊕ hors période de gel, centrale spécifique	⊕⊕	⊕	⊕ réparations difficiles	⊕	⊕⊕ 20 ans	⊕
Enduit superficiel d'usure	<u>plate forme:</u> géotextile si besoin, élimination des racines	<u>couche roulement:</u> 1 cm	40 HT/m²	120 000 €	⊕	⊕	⊕	~	⊕	⊗	⊕	⊗	⊗ mise en oeuvre délicate l'été	⊕⊕	⊕	⊕ réparations difficiles	~	⊕ 10 ans	⊕
Matériaux hydrauliques																			
Béton de ciment	<u>Couche de réglage:</u> 10 cm de GNT 0/30	<u>Couche de roulement:</u> 14 cm (coffrage)	60 HT/m²	180 000 €	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊗	⊕	⊗	⊕ hors période de fort gel	⊕	⊕	⊕ ou ⊕⊕	⊕⊕⊕ résiste aux inondations	⊕⊕⊕ 50 ans	⊕





GUIDE DE LA CYCLABILITÉ

Synthèse

Mise à jour :
20/09/2022



4. SYNTHÈSE



AVANTAGES



INCONVÉNIENTS

VOIRIE PARTAGÉE

- Ne nécessite pas d'aménagements cyclables
- Améliore le sentiment de sécurité des cyclistes

VOIRIE PARTAGÉE

- Uniquement sur voirie à faible trafic

AIRE PIÉTONNE

- Ne nécessite pas d'aménagements cyclables
- Améliore l'accessibilité de l'espace public

AIRE PIÉTONNE

- Le cycliste n'est pas prioritaire par rapport au piéton et doit circuler à vitesse très réduite (au pas)

ZONE DE RENCONTRE

- Rend les déplacements à vélo plus fluides
- Ne nécessite pas d'aménagements cyclables
- Améliore l'accessibilité de l'espace public

ZONE DE RENCONTRE

- Le cycliste n'est pas prioritaire par rapport au piéton, en l'absence de cheminements identifiés, il peut y avoir des conflits entre piétons et cyclistes
- En l'absence de trottoirs, il peut y avoir une pratique illégale du stationnement, gênant les cheminements doux

ZONE 30

- Homogénéisation des vitesses des véhicules motorisés et non motorisés permettant une circulation apaisée
- Améliore l'accessibilité de l'espace public
- Ne nécessite pas d'aménagements cyclables spécifiques
- Pas de conflit entre les cyclistes et les piétons

ZONE 30

- Le cycliste n'est pas prioritaire sur la circulation motorisée

DOUBLE SENS CYCLABLE

- Améliore l'accessibilité de l'espace public et permet notamment de raccourcir les distances
- Homogénéisation des vitesses des véhicules motorisés et non motorisés permettant une circulation apaisée

DOUBLE SENS CYCLABLE

- Pas de séparation physique entre le cycliste et les véhicules motorisés
- Le cycliste n'est pas prioritaire sur la circulation motorisée
- L'insertion des cyclistes dans la circulation en fin d'aménagement peut surprendre (pour le contre sens). Une très bonne visibilité est indispensable.

LES CARREFOURS À FEUX (SAS)

- Améliore la visibilité du cycliste ainsi que la perception vis à vis des autres usagers
- Améliore le démarrage et l'insertion des cyclistes dans le flux de circulation Améliore la circulation des cyclistes (gain de temps)
- Evite le tourne-à-droite conjoint dangereux avec un autre véhicule de gros gabarit (bus, camion)

LES CARREFOURS À FEUX (SAS)

- Risque de non-respect des priorités par certains cyclistes



AVANTAGES



INCONVÉNIENTS

LA SURLARGEUR VÉLO

- Apporte une sécurité pour les vélos et les automobilistes (zone de rattrapage)
- Convient à plusieurs usages

LA SURLARGEUR VÉLO

- N'est pas réservé uniquement aux cyclistes
- Niveau de service minimaliste
- Ne convient pas lorsque le trafic cycliste est important (faible largeur disponible)
- Ne convient pas à la pratique familiale
- Entretien régulier à assurer

LA CVCB

- Facilité de mise en œuvre lorsque l'espace est limité
- Améliore le déplacement des cyclistes
- Peut réduire la vitesse automobile

LA CVCB

- N'est pas réservé uniquement aux cyclistes
- Risque d'incompréhension du dispositif par les automobilistes lors de sa mise en place

LA BANDE CYCLABLE

- Bonne visibilité des cyclistes par les autres usagers aux intersections
- Sécurité pour les usagers expérimentés et la pratique sportive
- Facilité de réalisation et coût faible (si pas d'élargissement de la chaussée ni de busage de fossés)

LA BANDE CYCLABLE

- Peu adapté à la pratique familiale ou non expérimentée, surtout si les vitesses des véhicules motorisés sont importantes ou si le trafic poids lourds ou agricole est élevé
- Demande un entretien régulier à cause de la projection de matériaux par les véhicules et notamment les véhicules agricoles
- Coût élevé (si élargissement de chaussée ou busage nécessaire)

LA PISTE CYCLABLE

- Hors circulation motorisée
- Bonne visibilité des cyclistes par les autres usagers aux intersections

LA PISTE CYCLABLE

- Coût élevé (si élargissement de chaussée ou busage nécessaire)

LA VOIE VERTE

- Hors circulation motorisée et en site propre
- Adaptée à de nombreux usagers (sortie en famille, néophyte, tourisme, vélotaf...)

LA VOIE VERTE

- Coût élevé
- Consommateur d'espace
- Cohabitation parfois difficile avec les autres usagers si trafic important

ZOOM SUR LES NOUVEAUX VÉHICULES DE DÉPLACEMENTS INDIVIDUELS

☉ Les engins de déplacements personnels (EDP)

Ils ont été Introduits dans le code de la route (Art R311-1) par le décret du 23 octobre 2019.

Il existe deux types d'engins de déplacement personnel :

- **EDP non motorisés** : skateboard, rollers, trottinette sans moteur. Aux yeux de la loi, ils sont considérés comme des piétons,
- **EDP motorisés (EDPM)** : équipés d'un moteur électrique, cette catégorie regroupe les trottinettes électriques, les gyropodes, les overboards, monoroues...

Définition EDPM par le Code de la Route : « Véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement spécial destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est strictement supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h. Il peut comporter des accessoires, comme un panier ou une sacoche de petite taille »



Trottinette électrique



Overboard



Monoroue



Gyropode

Ⓞ Les cyclomobiles légers appelés également draisienne électrique

Introduit dans le code de la route (Art R311-1) par le décret du 14 janvier 2022, il s'agit de véhicule [...] construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, dont la vitesse maximale n'excède pas 25 km/h, équipé d'un moteur non thermique inférieur ou égal à 350 W, et ayant un poids à vide inférieur à 30 kg. Les cyclomobiles légers bénéficient des mêmes règles de circulation, d'âge minimal ou de port d'équipement de protection individuel que celles s'appliquant aux engins de déplacement personnel motorisés.



Ⓞ La circulation des Engins de déplacements personnels motorisés (EDPM) et cyclomobiles légers en agglomération :

L'art R. 412-43-1 du Code de la Route définit les règles suivantes :

- « *En agglomération, les conducteurs d'EDPM et de cyclomobiles légers doivent circuler sur les bandes ou pistes cyclables. Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, ils doivent emprunter celle ouverte à droite, dans le sens de circulation* »,
- En l'absence de bandes ou de pistes cyclable, ils peuvent circuler :
 - Sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h,
 - Sur les aires piétonnes dans les conditions définies au quatrième alinéa de l'article R. 431-9,
 - Sur les accotements équipés d'un revêtement routier.

Leur circulation est interdite hors agglomération sauf sur les voies vertes et les pistes cyclables.

