

La boîte à outils du Schéma Directeur des Mobilités Actives



Crédit image:
Piste cyclable → Made by Made Lineal
Piéton → W. X. Chee

LA MÉTHODE

1. Déterminer les itinéraires et le niveau de service cyclable ou piéton souhaité :

- **Axe structurant.** Cet axe est votre vitrine du vélo/piéton dans la commune. C'est un itinéraire de distribution des déplacements à vélo et/ou à pied dans votre commune. Ex: il relie deux pôles générateurs de déplacement opposés dans la commune en les connectant à des quartiers et à d'autres pôles générateurs de déplacement sur son passage. De ce fait, il doit être confortable et le plus direct possible. Par exemple pour les piétons, un itinéraire confortable accueille de la végétation rafraichissante et des bancs.
- **Axe de desserte / secondaire.** Cet axe vient connecter à votre axe structurant un ou plusieurs quartiers et pôles générateurs de déplacement. Il doit permettre aux cyclistes / piétons de rallier l'axe structurant sans difficulté. Mais il ne sera pas prioritaire pour des aménagements de confort.

Lorsque que vous avez bien identifié et catégorisé les axes sur lesquelles vous souhaitez travailler, on passe à l'étape suivante.

2. Identifier les caractéristiques techniques de vos axes, à savoir : la vitesse des véhicules motorisés, le trafic des véhicules motorisés (mais aussi des cyclistes et piétons si possible), le partage de l'espace sur la voirie (ex: stationnement, trafic véhicules motorisés, trottoir, végétation, poubelles, bancs ...), les dangers et éléments bloquants pour les piétons et cyclistes (ex: différence de niveau sur le trottoir, la visibilité, le croisement d'une route dangereuse, l'encombrement et les discontinuités du trottoir ou de l'aménagement cyclable, ...), la signalétique et le marquage existant, etc.... Ces éléments bloquant peuvent venir remettre en cause votre itinéraire si aucune solution n'est trouvé en phase 3.

3. Se saisir des outils proposés dans les pages suivantes pour assurer le niveau de service souhaité.

4. Construire des scénarios avec des échéances et des possibilités d'aménagement temporaire.

LES OUTILS DE RÉPARTITION DES USAGES SUR LA VOIRIE

LE PLAN DE CIRCULATION DES VÉHICULES MOTORISÉS

Le plan de circulation s'appuie sur le réseau viaire de la commune (peu importe le gestionnaire) pour attribuer une hiérarchie de fonction entre les voiries. Il permet de mettre de l'ordre dans les voiries en distinguant :

- Celles qui ont des fonctions de transit dans la commune;
- Celles qui ont des fonctions de distribution des flux au sein d'un quartier;
- Celles qui n'ont que vocation à desservir quelques habitats ou pôles générateurs de déplacement.

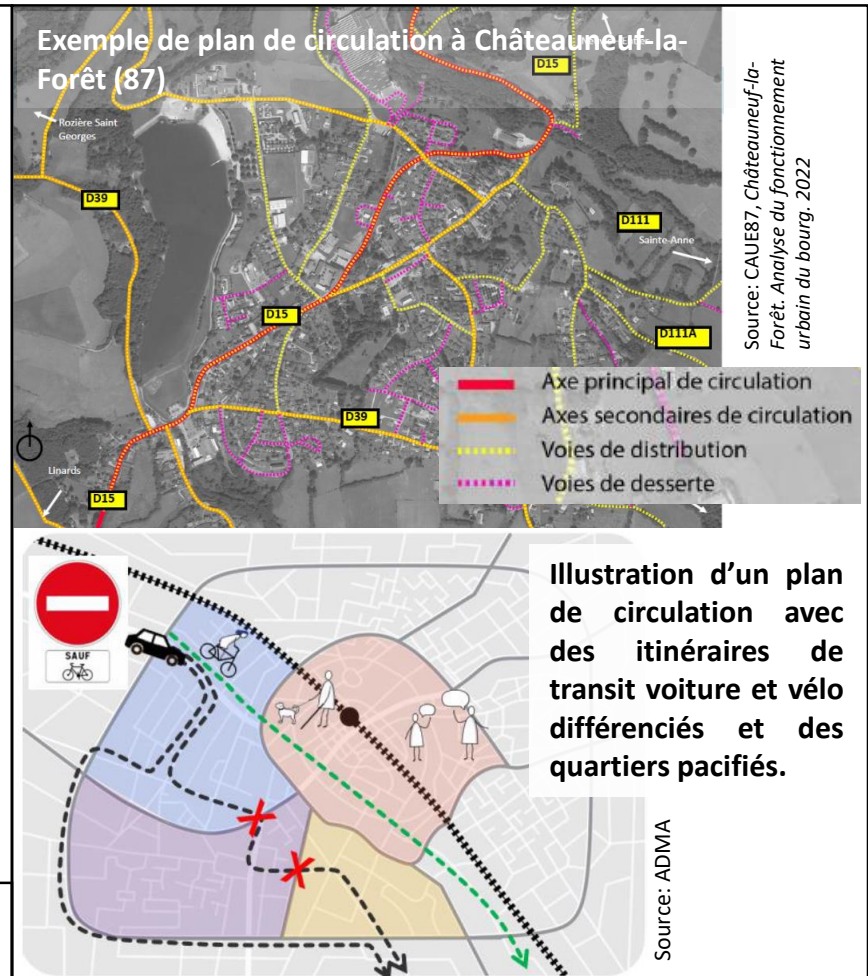
Le plan de circulation permet donc de définir les axes que l'on considère adaptés à des flux et des vitesses plus importantes et les autres axes où l'on souhaite que la priorité soit donnée à la sécurité des piétons et cyclistes et à la vie locale (moins de nuisances).

De plus, en jouant sur les règles de circulation (voir fiche *Double-sens cyclable* et fiche *Le filtre modal*) et les vitesses, on peut créer des véritables axes de transit vélo et piéton qui s'appuient sur des voiries à faible transit et vitesse. Le but est que les véhicules motorisés ne puissent pas emprunter ces mêmes itinéraires.

Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : Temps RH (variable selon les communes).



Les enjeux en lien : Créer des itinéraires qualitatifs piéton vélo, Pacifier et cohabiter, Soigner les espaces de vie sociale.

LE PLAN DE STATIONNEMENT

Contexte

Le plan de stationnement vise à définir une stratégie d'optimisation du stationnement en travaillant sur l'implantation et la suppression de stationnement, sa mise en valeur et sa réglementation.

Le stationnement en surface est gourmand en espace public. Il empiète et encombre parfois la voirie et empêche d'autres usages liés à la vie sociale de la commune de se développer. Parfois le stationnement est également illisible, illégal (ex: stationnement sur trottoir) ou même simplement non stratégique (stationnement longue durée devant un commerce). Pour toutes ces raisons, il faut donc définir précisément les besoins et le cadre du stationnement.

Mise en place

La première étape est de quantifier les capacités de stationnement et d'observer l'utilisation qui en est faite autour des pôles générateurs de déplacement (sur les places de parking et les voiries de transit). Des observations de terrain sont donc nécessaires (ex: comptage à différentes heures).

Ensuite, selon les problématiques identifiées, on pourra :

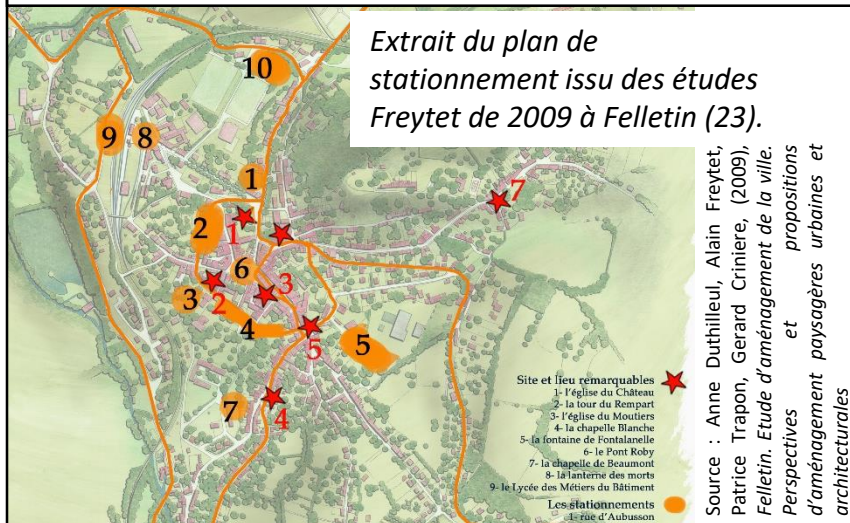
- Supprimer un éventuel surplus de stationnement pour récupérer de l'espace public sur une place ou une voirie.
- Mettre en valeur des parkings sous-fréquentés via le jalonnement ou l'amélioration de la liaison à pied au départ et à destination de ces parkings.
- Définition et contrôle d'une réglementation de stationnement (ex: arrêt minute, zone bleue) dans l'objectif d'optimiser son usage (hausse des rotations de stationnement devant un commerce) et de réguler les comportements non désirés (stationnement gênant).

Collectivités impliquées : Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie), Gendarmerie (application).

Coût : Temps RH (variable selon les communes).

Les enjeux en lien : Formaliser et organiser le stationnement, faire adopter des comportements pro-mobilité active, Faire commune à pied et à vélo, Soigner les espaces de vie sociale.



L'URBANISME TACTIQUE OU LES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES

Contexte

Changer les règles de circulation et de stationnement peut s'avérer difficile à arbitrer et à faire accepter. Une voirie fait cohabiter de nombreux usages que l'on n'anticipe pas toujours. Or mal anticipé c'est risquer de créer à grand frais et pour longtemps une situation conflictuelle. Alors, avant de figer les projets dans l'asphalte, l'aménagement temporaire ou l'urbanisme tactique peut être un outil pour éviter cette situation. Popularisé lors du déconfinement, il est devenu un outil légitime de l'aménageur.

Mise en place

L'urbanisme tactique s'appuie sur la signalisation et le marquage temporaire pour tester des répartitions de la voirie. Les mobiliers urbains amovibles, de chantiers ou facilement démontables (ex: bac à sable, assises, végétation hors sol, ...) peuvent aussi être réquisitionnés pour l'exercice - surtout sur les places publiques. Pour éviter des frais superflus, il est souhaitable de recourir à un inventaire de ce qu'il y a de disponible dans les ateliers municipaux.

Guides (gratuits) **pour aller plus loin:**




[:https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/06/aménagements-provisoires.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/06/aménagements-provisoires.pdf)

Collectivités impliquées: commune et département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : (Source : Club des villes et territoires cyclables, 2020)

- **Peinture jaune = 1080€/km (ligne discontinues 15 cm 5U)**

Balise d'alignement / K5c	Séparateur modulaire de voie / K16	Balise de guidage / K5d
		
Tarif unitaire HT	Tarif unitaire HT	Tarif unitaire HT
50 à 100 €	40 à 100 €	30 à 40 €

source : Cerema, (2020),
Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement



Une fermeture de place pour le marché ou de rue pour l'été est déjà un outil d'urbanisme tactique (ici à Meymac (19)).

Les enjeux en lien : Faire commune à pied et à vélo, Soigner les espaces de vie sociale, Pacifier et Cohabiter.

LES AMÉNAGEMENTS PARTAGÉS

LA ZONE 30

Contexte

La zone 30 est plus qu'un outil de sécurité routière. C'est un outil au service de la vie locale et du partage de la voirie.

Elle s'applique dans les espaces où les automobilistes s'arrêtent et les piétons sont présents : les pôles générateurs de déplacement. La zone 30 peut également s'appliquer en longueur d'une voirie notamment pour sécuriser un itinéraire cyclable ou piéton.

Mise en place

Une zone 30 doit avoir un panneau d'entrée et sortie avec la mention « zone », depuis tous ses accès y compris les rues avoisinantes. Une fois dans la zone, un rappel peut être indiqué soit via la signalétique horizontale (panneau 30 ou zone 30 accompagné d'un panneau « RAPPEL ») soit par marquage. Une zone 30 doit être à double-sens cyclable sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, conformément à l'article R110-2 du code de la route. Selon ce même article, la zone doit être aménagées de façon à obtenir une vitesse effective des véhicules motorisés à 30 km/h (voir « dispositifs de modération de la vitesse »).

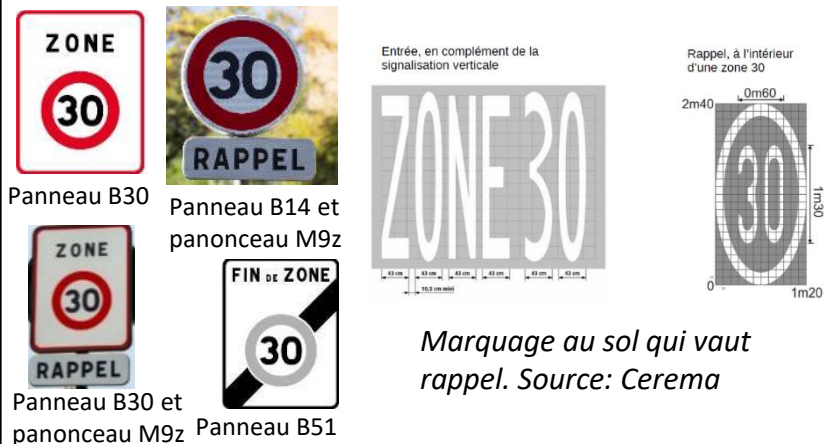
L'implantation joue aussi sur sa crédibilité : une route large sans trottoirs, sans bâtis et sans piétons ne peut pas accueillir une zone 30. La présence ou le potentiel de piétons permet à l'inverse de légitimer l'aménagement. C'est la proximité d'un pôle générateur de déplacement (ex: stade) ou d'un itinéraire de liaison qui va favoriser la présence de piétons.

Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : (Source : Club des villes et territoires cyclables, 2020)

- Signalétique = **50 à 200 € par unité** + pose avec achat du mât = **65 à 180€ par unité**
- Réfection de voirie hors réseau et éclairage = **128€ /m²**



Les enjeux en lien : Faire commune à vélo, Soigner les espaces de vie sociale, Pacifier et Cohabiter.

LA ZONE DE RENCONTRE

Contexte

La zone de rencontre est une voirie à usage piétonnier dominant sans restriction de circulation sur les véhicules motorisés. Néanmoins l'objectif est d'y limiter le transit des véhicules non riverains ou usagers en jouant sur le plan de circulation

Elle s'applique donc dans les espaces où les piétons sont présents et où la circulation des véhicules motorisés est limitée à 2000 véhicules jours au maximum. La vitesse doit être de 20km/h. Dans cette zone, les piétons sont prioritaires sur les cyclistes et les cyclistes prioritaires sur les véhicules motorisés. La voirie doit être en double-sens cyclable sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police. (Art. R110-2 du Code la Route). Le marquage ludique non assimilable à de la signalisation routière y est également autorisé.



Panneau B52



Panneau B53



Zone de rencontre à Bort-les-Orgues (19) (non signalée ici).

Crédit: Martine Cussan, PNRV

Mise en place

Comme la zone 30, la zone de rencontre est à signaler à toutes ses entrées et sorties. L'emplacement d'une zone de rencontre est à méditer en amont. La présence ou le potentiel de piétons permet de légitimer l'aménagement. Le véhicule motorisé doit avoir l'impression d'être invité à circuler dans un espace piéton. Un plateau avec un revêtement uni sans démarcation nette de voie automobile y contribue. Le stationnement hors emplacements étant interdit, ces derniers doivent être correctement marqués.

Il faut se saisir des outils paysagers pour correctement aménager l'espace en invitant à la pause et à la déambulation. L'objectif est que le piéton prenne sa place dans cet espace.

Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : (Source : Club des villes et territoires cyclables, 2020)

- Signalétique = **50 à 200 € par unité** + pose avec achat du mât = **65 à 180€ par unité**
- Marquage = Picto entrée de zone **340€/unité**
- Réfection de voirie selon les cas avec ou sans le réseau et l'éclairage = **230-240€ /m²**

Les enjeux en lien : Faire commune à pied et à vélo, Soigner les espaces de vie sociale, Pacifier et Cohabiter.

L'AIRE PIÉTONNE

Contexte

Selon l'art. R110-2 du code de la route, une aire piétonne est « une section ou 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 ». Dans cette zone, sous réserve des dispositions des articles R. 412-43-1 et R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas (soit 6km/h). Les piétons sont prioritaires sur les autres modes.

Elle est donc à mettre en place sur des axes sans objectifs de distribution et de transit et sans besoins élevés de desserte. C'est une réglementation contraignante pour les véhicules motorisés qui permet de créer un espace de repos et de tranquillité pour les piétons et d'animation dans la commune.

Mise en place

Comme la zone 30 et la zone de rencontre, l'aire piétonne est à signaler à toutes ses entrées et sorties. L'emplacement d'une aire piétonne est à méditer en amont. La présence ou le potentiel de piétons doit être bien justifié. Autre cas de figure : l'incompatibilité du passage de véhicules motorisés sur la voirie (ex: voirie étroite). Enfin dernier cas, l'aire piétonne peut également être un outil de mise en œuvre d'un plan de circulation en fermant le transit d'une voirie via cet outils. Comme sur la zone de rencontre, il faut se saisir des outils paysagers pour correctement aménager l'espace en invitant à la pause et à la déambulation. L'objectif est que le piéton prenne sa place dans un espace qui lui est agréable.

Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : (source: Virages, 2024 & Club des villes et territoires cyclables, 2020)

- Signalétique = **80 € par unité** + pose avec achat du mât = **65 à 180€ par unité**
- Barrière de ville métal = **250€ / unité**
- Borne rétractable = **2500 €/ unité**
- Potelet métal = **100 € / unité (720€ si rétractable)**

Les enjeux en lien : Faire commune à pied, Soigner les espaces de vie sociale, Pacifier et Cohabiter.



LA VÉLORUE

Contexte

La vélorue est un aménagement originaire des Pays-Bas. Autorisé en France à titre expérimental, les cyclistes y sont prioritaires sur les voitures. C'est le pendant vélo de la zone de rencontre. Le cycliste est donc invité à rouler au milieu de la voie. La voirie est à double-sens cyclable, limité à 30 km/h et n'accueille pas plus de 2000 véhicules jours.



Mise en place

La vélorue est un outil pour réaliser la continuité entre deux itinéraires cyclables – de sortes qu'elle soit bien fréquentée par des cyclistes. Avant sa mise en place, le trafic de transit doit y être réduit le plus possible afin de ne pas générer de frustrations pour les automobilistes en quête de déplacement rapide. La vélorue est prioritaire à ses intersections.

L'aménagement requiert a minima le signalement via un panneau spécifique de l'entrée et la sortie de zone. Un panneau explicatif et la matérialisation d'un marquage au sol dédié sont fortement recommandés. Son caractère expérimental fait qu'il n'existe pas plus de recommandations précises. Néanmoins, il faut garder l'idée d'inciter le cycliste à rouler au centre de la chaussée.

Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : (Source : Club des villes et territoires cyclables, 2020)

- Signalétique = **30 à 90 € par unité** + pose avec achat du mât = **65 à 180€ par unité**
- Ligne bande cyclable (5U) : **2€ /ml**
- Picto peinture Marquage au sol + flèche : **18€ + 30 €/ unité**
- Picto entrée de zone : **estimation vague, 340€/unité** pour une zone de rencontre pour référence

Les enjeux en lien : Faire commune à vélo, Pacifier et Cohabiter.



LES VOIES PARTAGÉES EN AGGLO

Contexte

Certaines rues d'agglomération ne nécessitent pas d'aménagements de vitesse et de trafic pour faire circuler des cyclistes en toute sécurité dessus. Par exemple, selon les recommandations du CEREMA, les rues dont le trafic journalier n'excède pas les 1500 véhicules/jour et les 50 km/h en vitesse réelle ou V85 (vitesse maximale pratiquée par 85% des véhicules lors d'un comptage) peuvent accueillir un trafic mixte. On retrouve ces conditions sur le tableau ci-dessous.

Mise en place

Avant toute chose, il faut disposer d'un comptage sur le trafic routier et la vitesse pour faire passer les cyclistes sur cet axe.

Si la voirie fait partie d'un itinéraire vélo, le balisage horizontal et vertical doit signaler la continuité de l'aménagement (voir pages 31, 32 et 33).

Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : (Source : CA Guéret, 2024)

- Balisage (panneau DV250) = **250 € / unité**
- Marquage au sol : (source club des villes et territoires cyclables, 2020)
 - Pictogramme peinture = **18€ / unité**
 - Pictogramme résine = **34€ / unité**
 - Pictogramme thermocollant = **90€ / unité**

Les enjeux en lien : Faire commune à vélo, Pacifier et Cohabiter, Créer et valoriser un maillage de liaison vélo intercommunal.

Crédit : CEREMA.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE V)	
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte
	> 4000	Piste ou bande cyclable	
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte	
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable	
	> 6000		

LES VOIES PARTAGÉES HORS AGGLO

Contexte

Certaines routes ne nécessitent pas d'aménagements de vitesse et de trafic pour faire circuler des cyclistes en toute sécurité dessus. Pour les routes, selon les recommandations du CEREMA, le trafic journalier ne doit excéder pas les 1000 véhicules jours et les 80 km/h en vitesse réelle (V85 soit, 85% des véhicules lors du comptage) peuvent accueillir un trafic mixte.

En Corrèze et en Creuse, toutes les voiries départementales sont à 90km/h par dérogation. Cela ne signifie pas que ce soit la vitesse réelle observée. La largeur de la route et les courbes de la route donnent des indices sur la vitesse attendue. Mais seul le comptage donnera une idée précise.

Mise en place

Pour les routes, il faut, avant toute chose, disposer d'un comptage sur le trafic routier et la vitesse pour faire passer les cyclistes sur cet axe. Si la voirie fait partie d'un itinéraire vélo, le balisage horizontal et vertical doit signaler la continuité de l'aménagement (voir pages 31, 32 et 33) .

Il est également possible d'aller plus loin en posant un panneau invitant au partage de la route (panneau C50 de message aux usagers), en rendant impossible le transit sur la route (voir *Filtre modale ou mise en impasse*) ou en déclassant la route en voie verte (voir *Voie verte*).






Collectivités impliquées: Département et commune (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : (Source: CA Guéret, 2024)

- Balisage (panneau DV250) = **250 € / unité**
- Marquage au sol : (source club des villes et territoires cyclables, 2020)
 - Pictogramme peinture = **18€ / unité**
 - Pictogramme résine = **34€ / unité**
 - Pictogramme thermocollant = **90€ / unité**

Les enjeux en lien : Créer et valoriser un maillage de liaison vélo intercommunal, Faire commune à vélo, Pacifier et Cohabiter.

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE S 	 Panneau C50
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	 Source: Département de la Haute-Saône
	> 4000		

LES CHEMINS RURAUX ET ROUTES DÉCLASSÉES

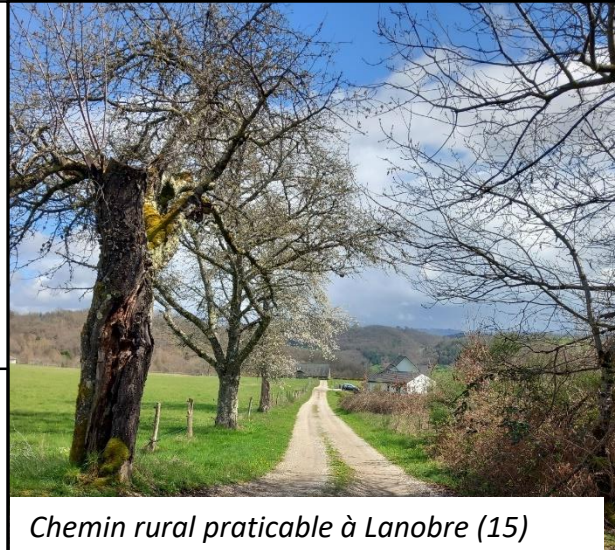
Contexte

Les chemins ruraux cadastrés, privés ou publics, et les routes déclassés (ex: anciennes routes des hêtres), constituent un maillage dense en France. Pour certains d'entre eux, ils peuvent être mobilisables afin de constituer un itinéraire cyclable. Ils sont plus souvent, de part leurs positions, utiles pour une liaison intercommunale que communale. Selon les chemins, leur mobilisation peut s'avérer simple comme complexe, voire impossible.

Mise en place

Avant toute chose, le chemin doit être physiquement praticable à pied ou à vélo. Il faut donc vérifier sur place la pente, la qualité de son revêtement (présence d'ornières, de crevasse, matériaux au sol, arbres chutés ...) et sa largeur (3 mètres recommandés sauf passage particulier où une largeur inférieure est acceptée).

Si le chemin est privé il faut disposer d'un accord avec le propriétaire pour le passage de piétons et cyclistes. Tous les usagers (exploitants forestiers, agricoles, cavaliers, randonneurs, riverains, chasseurs, vététistes, ...) doivent être concertés pour anticiper les conflits d'usages et convenir de l'aménagement et de sa réglementation du passage. Par exemple, le choix du revêtement va dépendre des autres usagers du chemin. Pour les cyclistes, on privilégiera un revêtement peu caillouteux et stable dans les saisons (stabilisé, voire enrobé). Si la voirie fait partie d'un itinéraire vélo, le balisage verticale est nécessaire (voir pages 31, 32).



Chemin rural praticable à Lanobre (15)

Crédit: Martin Cusson, PNRML

Collectivités impliquées: Commune et Communauté de communes

Coût : (Source : CA Guéret, 2024)

- Balisage (panneau DV250) = **250 € / unité**
- Ajout de tout venant (revêtement sable) = **19€ / ml**
- Petit nettoyant (végétation) + ajout tout venant = **53€ / ml**
- Chemin encombré (arbres, ronces, arbustes) + ajout tout venant = **101€ / ml**

Les enjeux en lien : Créer et valoriser un maillage de liaison vélo intercommunal, Faire commune à pied et vélo, Créer et valoriser des itinéraires qualitatifs piétons / vélo.

LES COULOIRS BUS-VÉLO

Contexte

Plus rares dans nos contrées, les couloirs de transport en commun peuvent être mobilisables pour garantir la continuité cyclable d'un aménagement. Les voies réservées aux transports en commun sont mises en place sur des trajectoires fréquentées par des bus locaux et des cars dans des communes disposant de suffisamment de voies pour en restreindre la circulation. Sur le Schéma Directeur des Mobilités Actives du Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin, seule la commune d'Ussel pourrait l'utiliser et de manière très ponctuelle.

source : CEREMA.



Mise en place

Un couloir vélo-bus doit être idéalement assez large pour permettre le dépassement du vélo par le bus ou bien ne pas être physiquement séparé du reste de la voie pour permettre au bus de le dépasser. Dans le premier cas, il fera 4,5m de large. Dans le second cas, il fera entre 3m (minimum ponctuel) et 3,5 m de large.

Dans le premier cas, la ligne de séparation (5U) est continue ou bien un séparateur physique est mis en place. Dans le second cas, la ligne de démarcation est discontinue (T3 5U). La signalétique à utiliser est le panneau B27a accompagné du panneau M4d1. Un marquage au sol Bus + pictogramme vélo + flèche est à réaliser.

Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : (source : Club des villes et territoires cyclables, 2020)

- Couloir avec signalétique et marquage au sol : **400€ /ml**

Les enjeux en lien : Faire commune à vélo.

LES BANDES DÉRASÉES

Contexte

La bande dérasée s'applique sur les routes hors agglo. Il s'agit d'une bande roulante supplémentaire en bordure de chaussée qui ne prend pas le statut d'une bande cyclable. Cette surlargeur peut accueillir des usages variés : zone de récupération des véhicules en perte de contrôle, circulation des cyclomoteurs lents mais aussi circulation des cyclistes. Loin de mettre en sécurité les cyclistes à elles seules, les bandes dérasées améliorent néanmoins la sécurité des cyclistes à la pratique sportive. Ces cyclistes s'aventurent sur les routes à deux voies avec du trafic de transit (plus de 1000 véhicules jours) qui accueillent des poids lourds et où la vitesse peut être au-dessus des 70 ou 80 km/h. Hors agglomération, ils sont le profil type de l'accident cycliste, souvent mortel. Si la bande dérasée est praticable, les cyclistes sportifs utilisent cet aménagement pour se mettre en sécurité. Il existe donc un enjeu de sécurité routière derrière la mise en place de cet aménagement



Crédit : Google Street View.

Bandes dérasées sur la D1089 (Saint-Angel, 19)

Mise en place

La bande dérasée pourra s'appliquer sur les quelques grands axes routiers du territoire à faible trafic mais grande vitesse (90 km/h), empruntés par les cyclistes sportifs (ex: D979, D940, D982). Elle ne dispose pas de statut ou de signalétique propre. Sa largeur est recommandée à deux mètres (minimum 1,5m). Elle est conçue pour supporter la même circulation que la chaussée. Elle est séparée de celle-ci par une bande de rive (T2 3U) et peut être revêtu d'un revêtement en couleur. Vigilance sur son entretien ! La présence de crevasses, déchets ou gravillons mettent en danger les cyclistes.

Collectivités impliquées: Département (gestionnaire de voirie).

Coût : (Source : Club des villes et territoires cyclables, 2020)

- Marquage de bande de rive (T2 3U) : **2€ /ml**
- Pose d'une résine : **non estimée**

Les enjeux en lien : Créer et valoriser un maillage de liaison vélo intercommunal

LE « CHAUSSIDOU » OU CHAUSSÉE A VOIE CENTRALE BANALISÉE (CVCB)

Contexte

Le chaussidou est un aménagement cyclable expérimental. Utile pour des liaisons courtes sur des itinéraires vélo, il peut s'appliquer en agglo ou en dehors. Le chaussidou est un aménagement s'aménage sur les chaussées à double sens de circulation. Deux bandes de rives y sont matérialisées de chaque côté et au centre on retrouve une voie centrale libre de tout marquage axiale. Cyclistes et véhicules motorisés peuvent emprunter les deux sens de circulation. Son principe est d'inviter les véhicules motorisés à circuler sur la voie centrale et les vélos sur les rives. En cas de croisement, les véhicules motorisés doivent se rabattre derrière les cyclistes. Sans croisement, le véhicule motorisé circule au milieu et les cyclistes sur le côté sans conflit. Cet aménagement fonctionne seulement en condition de visibilité en sens opposé et avec un trafic et des vitesses faibles (voir ci-dessous).

Mise en place

Une bande de rive doit être matérialisée de chaque côté de la chaussée (1,5 à 2m de large) a minima via une délimitation T2 3U, à laquelle on peut ajouter des pictogrammes de chevrons, un revêtement de couleur et la mise en place de chicanes pour les véhicules motorisés avec by-pass cycliste (voir fiche chicane). Une signalétique verticale explicative doit être posée en entrée et sortie de zone. La zone ne peut s'établir qu'en condition de visibilité sur véhicules et cyclistes en sens opposé. La CVCB est recommandée pour des vitesses de circulation entre 30 et 50km/h voire 70 km/h et pour un trafic faible (inférieur à 800 véhicules jour selon la DGITM).



Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : (Source : Club des villes et territoires cyclables, 2020)

- Marquage de bande de rive (T2 3U) : **2€ /ml**
- Signalétique = **30 à 90 € par unité** + pose avec achat du mât = **65 à 180€ par unité**
- Pose résine : **non estimé**
- Pose d'un séparateur sur chaussée existante (by-pass) : **150€ /ml**

Les enjeux en lien : Faire commune à vélo, Créer et valoriser un maillage de liaison vélo intercommunal.

LES AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS

LA PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE

Contexte

La piste cyclable est un aménagement structurant dédié aux cyclistes. Elle est physiquement séparée des voies de circulation des véhicules motorisés et des piétons (trottoir). Elle s'utilise, en particulier, sur les axes où le trafic journalier et la vitesse réelle des véhicules motorisés ne permettent pas le partage de la voirie (plus de 4000 VL/j ou + de 1500 VL/j à 50 km/h ou + de 1000 VL/J à 80km/h). Elle est l'aménagement le plus qualitatif pour les cyclistes – si elle est bien conçue.

Lorsque la piste cyclable permet aux cyclistes de circuler dans les deux sens, il s'agit d'une piste bidirectionnelle. La piste bidirectionnelle peut générer plus de conflits que l'unidirectionnelle aux intersections si elle n'est pas correctement traitée. Elle est idéale aux abords d'un côté de voirie disposant de peu d'intersections (ex: le long d'une rivière, le long d'une voie ferrée, le long d'une route hors aggro, ...). Elle ne peut pas être un trottoir piéton / vélo!

Mise en place

Une piste bidirectionnelle a une largeur recommandée de 3 mètres. Elle est bien séparée de la chaussée par une bordure chanfreinée sauf aux intersections : y privilégiés alors l'abaissement de la piste au niveau de la chaussée, le marquage au sol au franchissement, un SAS vélo aux feux tricolores et un couloir de stockage pour franchir la chaussée. Ses entrées et sorties doivent être correctement signalées (panneau B22a ou C113). Elle fait l'objet d'un marquage au sol (pictogramme vélo, flèche et bande axiale). Si elle suit un itinéraire vélo elle est balisée (pages 31 et 32). On la positionne idéalement entre le stationnement et le trottoir (protégée de la circulation par le stationnement) avec un espace pour éviter l'emportiéage.

Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : (source : Club des villes et territoires cyclables, 2020)

- Pose d'un séparateur sur chaussée existante: **150€ /ml**
- Création d'une piste cyclable avec signalétique et reprise de la chaussée et d'espace vert : **220€/ml**
- Création d'une piste cyclable ex-nihilo : **400€/ml**
- Abaissement d'une piste cyclable bidirectionnelle pour l'intégrer sur la chaussée: **1500€ /unité**
- Bande axiale (T2 3U) = **1€ / ml**

Les enjeux en lien : Faire commune à vélo, Créer et valoriser un maillage de liaison vélo intercommunal.



C113 (à gauche) = « piste cyclable recommandée »

B22a à droite = « piste cyclable obligatoire »

Piste bidirectionnelle à Ussel (19)



Crédit : Google Street View.

LA PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE

Contexte

La piste cyclable est un aménagement structurant dédié aux cyclistes. Elle est physiquement séparée des voies de circulation des véhicules motorisés et des piétons (trottoir). Elle s'utilise, en particulier, sur les axes où le trafic journalier et la vitesse réelle des véhicules motorisés ne permettent pas le partage de la voirie (plus de 4000 VL/j ou + de 1500 VL/j à 50 km/h ou + de 1000 VL/J à 80km/h). Elle est l'aménagement le plus qualitatif pour les cyclistes – si elle est bien conçue.

Lorsque la piste cyclable permet aux cyclistes de circuler dans un seul sens, il s'agit d'une piste unidirectionnelle. La piste unidirectionnelle génère moins de conflits que la bidirectionnelle aux intersections. En effet, elle suit le sens de circulation des véhicules motorisés par la droite. Les automobilistes auront plus facilement à l'œil le cycliste lorsqu'ils circulent. Elle ne peut pas être un trottoir piéton / vélo!



*C113 à gauche =
« piste cyclable
recommandée »
B22a à droite =
« piste cyclable
obligatoire »*



Crédit : ADMA.

Piste unidirectionnelle décalé devant un arrêt de bus pour la continuité.

Mise en place

Une piste unidirectionnelle a une largeur recommandée de 2 mètres. Elle est bien séparée de la chaussée par une bordure chanfreinée sauf aux intersections : y privilégiés alors l'abaissement de la piste au niveau de la chaussée, le marquage au sol au franchissement, un SAS vélo aux feux tricolores et un couloir de stockage pour franchir la chaussée. Ses entrées et sorties doivent être correctement signalées (panneau B22a ou C113). Elle fait l'objet d'un marquage au sol (pictogramme vélo et flèche). Si elle suit un itinéraire vélo elle est balisée (pages 31 et 32). On la positionne idéalement entre le stationnement et le trottoir (protégée de la circulation par le stationnement) avec un espace pour éviter l'emportierage.

Collectivités impliquées : Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : (Source: Club des villes et territoires cyclables, 2020)

- Pose d'un séparateur sur chaussée existante: **150€/ml**
- Création d'une piste cyclable avec signalétique et reprise de la chaussée et d'espace vert : **220€/ml**
- Création d'une piste cyclable ex-nihilo : **400€/ml**
- Abaissement d'une piste cyclable bidirectionnelle pour l'intégrer sur la chaussée: **1000€/unité**

Les enjeux en lien : Faire commune à vélo, Créer et valoriser un maillage de liaison vélo intercommunal.

LA BANDE CYCLABLE

Contexte

La bande cyclable est un aménagement dédié aux cyclistes. Elle n'est pas physiquement séparée des voies de circulation des véhicules motorisés. Elle s'utilise sur les axes où le trafic journalier et de vitesse réelle des véhicules motorisés ne permettent pas le partage de la voirie (plus de 4000 VL/j, + de 1500 VL/j à 50 km/h, + de 1000 VL/j à 80km/h).

Elle est un aménagement bon marché mais pas tout à fait sécurisant. Elle n'empêche pas l'intrusion de véhicules sur la voie, ni leur stationnement dessus. Elle donne un moindre sentiment de sécurité pour ses usagers qui cohabitent physiquement avec les véhicules motorisés. Elle est à éviter hors agglomération à plus de 50km/h.

Mise en place

Une bande cyclable a une largeur recommandée de 1,5 mètres hors marquage (T5 3U). Il faut penser à l'intégrer aux intersections : marquage au sol au franchissement, SAS vélo aux feux tricolores, espace d'attente pour traverser la chaussée.

Ses entrées et sorties doivent être correctement signalées (panneau B22a ou C113). Elle fait l'objet d'un marquage au sol (délimitation T5 3U + picto vélo + flèche). Si elle suit un itinéraire vélo, elle est balisée (pages 31 et 32). On la positionne idéalement à 0,5m du stationnement pour éviter l'emportillage.

Collectivités impliquées : Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : (Source: Club des villes et territoires cyclables, 2020)

- Signalétique = **30 à 90 € par unité** + pose avec achat du mât = **65 à 180€ par unité**
- Ligne bande cyclable (5U) : **2€ /ml**
- Picto peinture Marquage au sol + flèche : **18€ + 30 €/ unité**

(Source: CA Guéret, 2024)

- Balisage (panneau DV250) = **250 € / unité**



C113 à gauche = « piste cyclable recommandée »
B22a à droite = « piste cyclable obligatoire »

Crédit : ADMA.



Les enjeux en lien : Faire commune à vélo, Créer et valoriser un maillage de liaison vélo intercommunal.

LA VOIE VERTE

Contexte

La voie verte est un aménagement réservé aux cyclistes et piétons. Elle peut, depuis 2022, accueillir des véhicules motorisés riverains à 30km/h. Elle n'est pas un trottoir partagé et est physiquement séparée des voies de circulation des véhicules motorisés. Elle s'utilise plutôt hors agglomération ou en agglomération mais dans les espaces de balade (parc, bord de rivière). Elle remplit des fonctions de desserte mais aussi de déambulation, ce qui en fait un aménagement de moindre qualité que la piste cyclable.

Elle s'implante sur les emprises foncières continues et larges, bien à l'écart de la circulation des véhicules motorisés. Par exemple: les anciennes voies ferrées non revendues, les chemins mais aussi les routes déclassées. Dans la Manche, le Département expérimente le déclassement de routes départementales à faible circulation en voies vertes. Cette pratique suscite la même précaution que pour les chemins ruraux à savoir la concertation des usagers et une suppression du transit.

Collectivités impliquées: Communauté de communes (ingénierie), Commune et Département (en cas de déclassement de voirie)

Coût : (source CC Haute-Corrèze Communauté et CA du Grand Guéret, 2024)

- Sur emprise ferroviaire avec ouvrage d'art : 1,3 millions d'euros pour 2,8km
- Sur emprise ferroviaire avec végétation de : 53 à 101 €/ml
- Création chemin: 195€/ml. Revêtement seul: 19€/ml.

Mise en place

Les voies vertes ont une emprise de 3 à 5 mètres. L'entrée (C115), la sortie (C116) et le balisage (DV250) doivent correctement signaler l'aménagement. Un mobilier anti intrusion peut être installé mais surtout pour les voitures (terre plein, barrières espacées, potelets bien visibles et espacés). Si un scooter ne passe pas, un vélo (ex: vélocargo) ne passe pas. Selon le trafic de la voirie croisée, la priorité de la voie verte peut se justifier (ex: chemin privé) ou non (ex: route départementale structurante). Si et seulement si la voie verte est prioritaire, privilégiez un marquage au sol invitant à la continuité (ex: bande verte continue). Le passage de riverains doit être autorisé par l'autorité investie du pouvoir de police et signalé. Le passage de cavalier est signalé par le panneau M4y. Une étude préalable va souvent être nécessaire.

RD535 à Saint-Sauveur-Villages (50), déclassée en voie verte.

Crédit : Cabinet BL.



Les enjeux en lien : Créer et valoriser des itinéraires qualitatifs piétons / vélo, Créer et valoriser un maillage de liaison vélo intercommunal, Faire commune à pied et vélo.

LE DOUBLE-SENS CYCLABLE

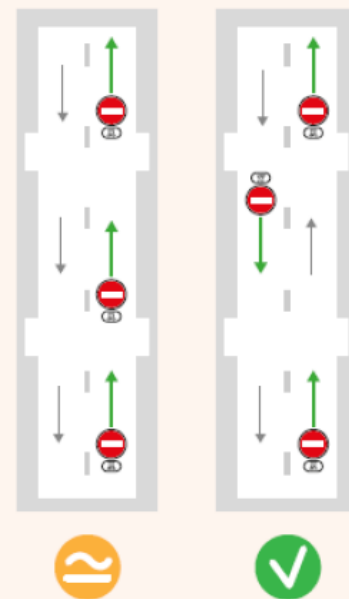
Contexte

Dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés, les cyclistes peuvent être autorisés à emprunter la voirie à contresens. Idéal pour créer des connexions secondaires via des rues à faible trafic, le double sens cyclable est aussi un outils fondamental du plan de circulation pour donner un avantage aux cyclistes. Il leur permet de traverser l'agglomération via un itinéraire plus direct que celui des véhicules motorisés. Dans les zones 30, sa mise en place est obligatoire depuis 2008 sauf disposition contraire prise par l'autorité investie du pouvoir de police, conformément à l'article R110-2 du code de la route.

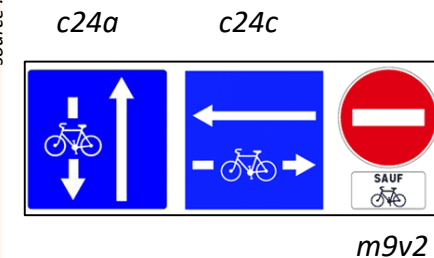
Mise en place

Le double-sens cyclable peut prendre plusieurs formes : balisage (voir page 33), bande cyclable ou piste cyclable unidirectionnelle. Idéalement il s'implante sur des chaussées de 4 mètres même si cela n'est pas indispensable. Il faut penser à l'intégrer aux intersections. Elle doit être signalée pour éviter la confusion pour les autres usagers (piétons aux traversées, véhicules motorisés) avec les panneaux ci-contre.

Pour donner l'avantage d'une traversée directe, il est possible de mettre en place un système de double sens cyclables en tête-bêche : le cycliste en allant tout droit alterne à chaque nouvelle intersection entre le sens de circulation des véhicules motorisés et le sens inverse. Le véhicule motorisé doit prendre un autre itinéraire pour avancer tout droit, tandis que le cycliste n'a pas cette contrainte.



Double sens cyclable classique (à gauche) VS en tête-bêche (à droite)



Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : (Source : Club des villes et territoires cyclables, 2020)

- Pose d'un séparateur sur chaussée existante: **150€ /ml**
- Ligne bande cyclable (5U) : **2€ /ml**
- Picto peinture Marquage au sol + flèche : **18€ + 30 €/ unité**

Les enjeux en lien : Faire commune à vélo, Créer et valoriser un maillage de liaison vélo intercommunal.

LE FILTRE MODAL OU LA MISE EN IMPASSE

Contexte

Le volume de trafic peut générer de l'inconfort pour le cycliste et le piéton dans les aménagements partagés. Dans certains cas, le plan de circulation peut être modifié pour faire de cette voirie partagée, un axe de desserte riveraine. Le meilleur moyen d'y parvenir est de mettre en place un filtre modal. Cet aménagement laisse passer piétons, vélos et certains gabarits de véhicules motorisés (voire photo ci-contre) ou certains ayants-droits (dispositif rétractable à cadenas, simple signalisation). Il est également possible de fermer la circulation aux véhicules motorisés avec une mise en impasse : seuls piétons et les cyclistes pourront passer l'impasse. La mise en impasse n'empêche pas la desserte de part et d'autres de l'impasse.

Les différentes configurations de l'aménagement laissent un espace de créativité et liberté pour l'aménageur. Par exemple, la mise en impasse peut être temporaire avec un panneau route barrée et un obstacle posé occasionnellement sur le milieu de la chaussée, laissant seulement de la place pour les cyclistes et les piétons. Ce type d'aménagement est bon marché et très efficace pour assurer la sécurité et la tranquillité du cycliste et du piéton sur des axes partagés.

Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : non estimé



Filtre modal en écluse pour tracteurs (44).



Panneau C13d

Potelet amovible pour mise en impasse piétonne à Monestier Port-Dieu (19)

Mise en place

L'aménagement choisi dépendra des usages de transit tolérés pour cette route : ayants droits (dispositifs avec clés), certains gabarits (filtre modal en écluse), riverains (signalétiques, voie verte), aucun transit (obstacles pour véhicules). La phase la plus exigeante en ingénierie réside dans le choix du tronçon réglementé et dans le travail pour son acceptabilité. Un travail de concertation avec les usagers est indispensable au risque de créer du conflit. Attention à la rançon du succès : la prédominance de la fonction récréative de la route (balade) peut gêner certains riverains (bruit, création de vis-à-vis, ...).

Les enjeux en lien : Créer et valoriser un maillage de liaison vélo intercommunal, Faire commune à pied et vélo, Créer et valoriser des itinéraires qualitatifs piétons / vélo.

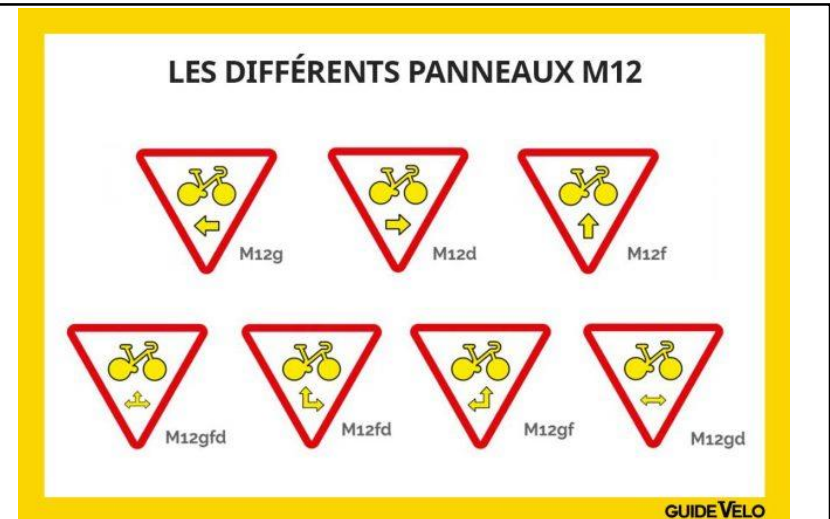
LE CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE

Contexte

Le cédez-le-passage cycliste autorise les vélos aux feux tricolores à passer au rouge dans la direction indiquée par le panneau en laissant la priorité aux usagers disposant d'un feu vert (piétons et véhicules). Le plus courant est le cédez-le-passage à droite car il est seulement conflictuel avec les passages piétons. Mais il est envisageable d'autoriser le cédez-le-passage tout droit et à gauche lorsque les carrefours sont empruntés à vitesse modérée et que les cyclistes ont une bonne visibilité. Ce faisant, les cyclistes, se mettent moins en danger. Leur file de circulation étant à l'arrêt, ils peuvent se positionner en amont des véhicules et être bien vue au redémarrage, voire passer avant eux – leur donnant un avantage de temps. Le positionnement d'un SAS vélo est complémentaire.

Mise en place

Le panneau M12 se pose sur le mât du feu tricolore dans l'angle de vision du cycliste. Pour le SAS vélo, voir la fiche traitement d'une intersection avec un cheminement vélo (page 30).



Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Les enjeux en lien : Faire commune à vélo.

LES ARCEAUX VÉLO

Contexte

Comme les automobilistes, les cyclistes ont besoin de se stationner aux pôles générateurs de déplacement (achats, lieux de culte, loisir, santé, culture, tourisme, sport, lieux d'enseignement, services administratifs, travail ...). Dans ces espaces où l'arrêt est ponctuel ou de quelques heures, des arceaux vélos peuvent permettre aux cyclistes de sécuriser leur vélo. Dans nos territoires où le Vélo à Assistance Electrique est presque indispensable, le stationnement vélo rassure le cycliste qui aurait investit dans ce véhicule assez onéreux.

Mise en place

Le stationnement vélo doit être installé au plus proche des pôles générateurs de déplacement et le plus visible possible, surtout depuis les axes cyclables.

Bon à savoir: la loi LOM impose d'ici le 31 Décembre 2026 de neutraliser les places de stationnement aux abords des passages piétons pour les laisser libre de tous véhicules sur 5 mètres. Les véhicules stationnés aux abords des passages piétons obstrue la visibilité des piétons qui s'y engagent. Des arceaux peuvent être positionnés à la place de ces stationnements supprimés car ils ne constituent pas un obstacle visuel.



source : Martin Cusson , PNRML

Arceaux conformes à Aubusson

Collectivités impliquées: Commune (gestionnaire de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : non estimé

Les enjeux en lien : Créer du stationnement vélo sur espace public et privé.

LES ABRIS VÉLO

Contexte

Sur certains pôles générateurs de déplacement, les cyclistes peuvent être amenés à déposer leur vélo à la journée, voire sur plusieurs jours. Pour la demi journée ou la journée, ils ont besoin pour cela de retrouver un vélo sec à l'abris des intempéries. L'abris vélo ouvert avec arceaux offre ce service. Pour la journée ou plus, les cyclistes ont besoin d'un stationnement à accès sécurisé pour garantir une protection contre le vol. L'idéal est alors un abris vélo fermé et sécurisé.

Mise en place

Le stationnement vélo doit être installé au plus proche des pôles générateurs de déplacement et le plus visible possible, surtout depuis les axes cyclables.

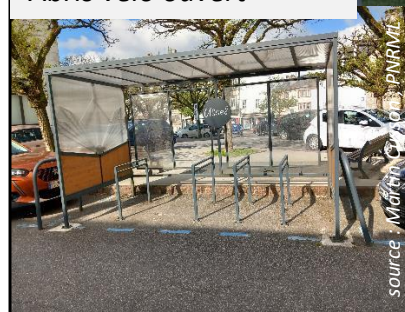
Pour les abris ouverts, on pourra les positionner dans les lieux d'enseignement, les gares (routières ou ferroviaires), les parkings de covoiturage, les lieux de travail et les pôles générateurs de déplacement où l'on s'arrête à la demi-journée.

Pour les abris fermés, on pourra les positionner sur les lieux d'habitation dense (centre ancien, logement social, immeuble en copropriété), les gares (routières ou ferroviaires), les parkings de covoiturage surtout si ils sont à vocation de longue distance (aire à proximité de l'autoroute).

Parmi ces lieux, certains sont privés. Dans ce cas, le rôle de la collectivité est de sensibiliser et d'informer sur les programmes de financement existants (programme Alvéole+).



Abris vélo ouvert



Collectivités impliquées: Commune (gestionnaire de voirie).
Partenaires : Communauté de communes (ingénierie), Alvéole+ (programme de financement de la FUB), Région (règlement d'intervention sur les points d'arrêts de transports structurants).
Coût : non estimé

Les enjeux en lien : Créer du stationnement vélo sur espace public et privé.

LE TROTTOIR (OU LE CHEMINEMENT PIÉTON)

Contexte

Le trottoir est la partie de la chaussée, surélevée ou non, séparée de celle-ci par une bordure physique, un marquage ou tout autre dispositif. En agglomération, il est obligatoire depuis Juillet 2007 pour tout projet de réhabilitation, réfection ou de création de voirie d'être conçu en respectant les règles d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Pour des raisons de réalité budgétaire, il n'est pas toujours possible pour les communes de mettre aux normes sa voirie. Néanmoins, il est crucial sur les axes principaux de la commune desservant des pôles générateurs de déplacement de bénéficier d'au moins un côté de la chaussée dotée d'un trottoir accessible aux PMR.



Crédit : Google Street View.

élargissement d'un trottoir à l'occasion d'un obstacle à Briollay (49)

Mise en place

Sa largeur minimale requise pour le passage d'une PMR est de 1m40. Mais la largeur recommandée est de 1,8 à 2m pour garantir le confort de ses usagers dans des lieux fréquentés où l'on peut stationner (en tant que piéton) comme par exemple dans le centre-bourg ou devant les écoles. Cette largeur est à apprécier libre de tout obstacle (ex: végétation, candélabre, poteau électrique).

Vigilance sur les bateaux ou abaissés de trottoir, les dévers et ressauts! Ils doivent être correctement traités pour que le passage des personnes en fauteuil roulant se fasse sur un parcours le plus lisse et plat possible - 4% de pente en principe, ce qui est à apprécier au regard du dénivelé local. Il faut traiter le trottoir comme un aménagement dédié aux piétons dont ils existent des entrées et sorties. Sur le territoire, beaucoup de communes se retrouvent sans trottoir ou cheminement piéton sur presque la totalité des voiries. Cela constitue un problème surtout sur les axes transit. En dehors, le faible trafic ne menace pas les piétons, tant que des vitesses faibles sont pratiquées (30km/h). Le travail des vitesses est donc un levier de sécurisation des piétons.

Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : non estimé

Les enjeux en lien : Faire commune à pied, Faciliter la vie des personnes à mobilité réduite.

LE TRAITEMENT D'UNE TRAVERSÉE PIÉTONNE

Contexte

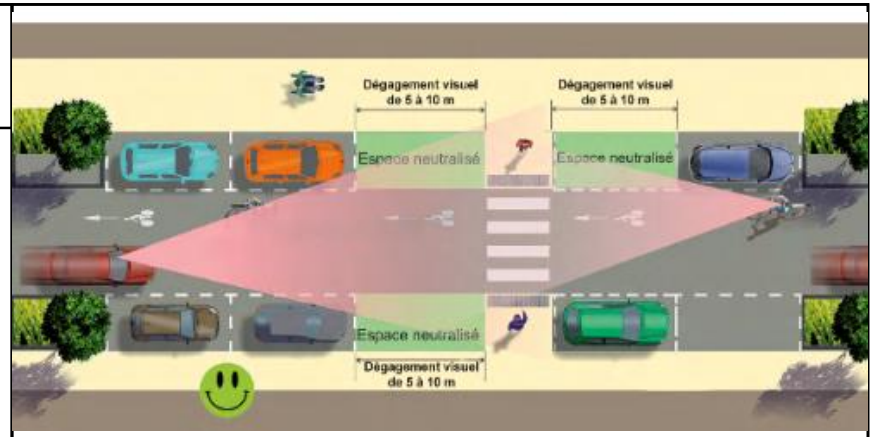
Lorsque l'on dispose d'un cheminement piéton, il faut considérer les entrées et sorties depuis celui-ci.

Mise en place

Deux cas de figure : les traversées de chaussées sur la chaussée contiguë et les traversées aux intersections.

Dans le premier cas, on cherchera à positionner des passages piétons de manière régulière, aux abords des pôles générateurs de déplacement ou pour suggérer un parcours à suivre (ex: vers un raccourci). Il faudra faire en sorte que les conditions de visibilité soit assurées, y compris en se mettant en conformité avec la loi LOM. Pour rappel d'ici le 31 Décembre 2026, la suppression des places de stationnement à moins 5 mètres des passages piétons, dans le sens de circulation des véhicules est obligatoire. Sur les chaussées larges ou à proximité de publics vulnérables (ex: écoles), il est possible d'avancer le passage piéton en y réalisant une chicane ou alors de créer un sas au milieu à l'aide de terres pleins. Les passages piétons 3D et autres astuces visuelles sont à proscrire: leur effet s'essouffle après la surprise.

Dans le deuxième cas, on pourra aussi générer une traversée plus courte à l'aide de sas piétons protégés par des terres pleins. On cherchera aussi à privilégier le passage le plus direct pour le piéton. Plutôt que de positionner le passage piéton loin après l'intersection, on le positionne au plus proche tout en modifiant les courbes de trajectoires des véhicules pour les obliger à manœuvrer à basse vitesse.



Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : non estimé

Les enjeux en lien : Faire commune à pied, Pacifier et Cohabiter.

LE TRAITEMENT D'UNE INTERSECTION AVEC UN CHEMINEMENT VÉLO

Contexte

Lorsque l'on dispose d'un aménagement cyclable en site propre, il faut réintégrer l'itinéraire cyclable aux intersections. Plusieurs cas de figure sont possibles.



*La bande cyclable n'est mise en valeur qu'à l'intersection à Lille (59) pour **montrer sa priorité***

source : Martin Cusson, PNRMI

Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : non estimé

Mise en place

À l'occasion de traversée sans feux ou giratoire, la voie cyclable doit être traitée avec le même régime de priorité que la chaussée contiguë. Ainsi, sur un axe prioritaire, toute traversée de la voie cyclable se fera en cédant le passage aux cyclistes. Ce faisant, il est important de le signaler et marquer au sol et même de peindre l'enrobé ou de changer sa couleur sur la largeur de la voie cyclable à cette intersection pour marquer sa priorité. En revanche, lorsque les cyclistes ne sont pas prioritaire (ex: traversée d'une départementale par une voie verte), il ne faut pas inviter ces derniers à le penser et donc laisser l'enrobé neutre.

A l'occasion de carrefours à feux, il peut être positionné des SAS vélo devant le feu en les connectant à notre voie cyclable dédiée. Les cyclistes s'y mettent bien en vue des véhicules et notamment des poids lourds. Des panneaux cédez-le-passage cycliste sont également bienvenus (voir page 25).

Enfin sur les grands giratoires, soit l'on insert les cyclistes dans le giratoire en le réduisant d'une voie et en utilisant cette largeur supplémentaire pour les protéger et faire ralentir les véhicules (trajectoire de manœuvre plus resserrée). Soit l'on passe par l'extérieur mais l'on garantit le ralentissement à la sortie du rond-point au croisement du passage des vélos).

Les enjeux en lien : Faire commune à vélo.

LE BALISAGE : LA SIGNALÉTIQUE VERTICALE (PANNEAUX) (1/2)

Contexte

Le balisage vertical a plusieurs fonctions. La première c'est bien sûr d'indiquer les directions, d'orienter. Mais à vélo on ne passera pas par le même itinéraire que les véhicules motorisés. Sa fonction est donc de rassurer le cycliste, en indiquant un itinéraire accueillant pour les cyclistes car il a subi des aménagements (partagés ou dédiés) pour l'être. Enfin le balisage a aussi le mérite de rendre visible le vélo et ses aménagements: c'est un outil de promotion de l'ouvrage.

Mise en place (1/2)

Pour les liaisons intercommunales, on préfère le balisage emprunté aux véloroutes de liaison départementale (voir exemples ci-contre). On détermine le numéro à 4 chiffres de notre véloroute de la manière suivante : « V » + numéro de département + numéro de la voie cyclable. Par exemple la 1ère véloroute à vocation de desserte départementale en Creuse serait la V2301.

Ensuite quelques règles de base s'applique. D'abord la continuité. Une fois qu'on indique une destination, il faut la baliser à toutes les intersections. Attention il est recommandé d'indiquer au maximum 4 destinations par mât pour garantir leur lisibilité. Sur les itinéraires intercommunaux, on balisera les communes structurantes du territoire, les communes intermédiaires du parcours porteuses d'un service ou d'un point d'intérêt pour les cyclistes et éventuellement les autres communes lorsqu'elles sont à proximité immédiate de l'itinéraire.

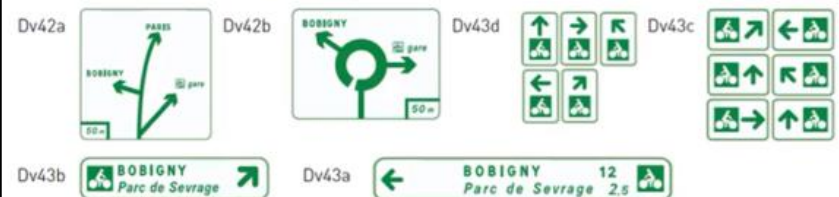
Panneaux d'identifiants



Panneaux de position



Panneaux de pré-signalisation



Panneaux de confirmation



LE BALISAGE : LA SIGNALÉTIQUE VERTICALE (PANNEAUX) (2/2)

Mise en place (2/2)

Dans de le cas des V'Locales indiquées sur les documents focus, un balisage inspiré des boucles locales est possible (photo ci-dessous). Il est même possible de créer une identité visuelle propre à la commune ou à la communauté de communes ou au département (voir exemples ci-contre avec Chambéry, 73). De la même manière on tachera d'être continu et de faire un choix sur ce que l'on indique ou non. Tout ce qui fait parti des itinéraires de connexion doit seulement être balisé depuis la V'Locale et depuis le point connecté. Pour les V'Locales mixant une vocation communale et une vocation départementale, il est important de regrouper sur le même mât les deux indications de parcours. Enfin, il est également possible de marquer « l'arrêt » en balisant un totem à chaque pôle générateur de déplacement desservi (ex: « La Mairie »).



source : Martin Guisson - PNRVM



Panneau du CD 19 expérimental des voies vertes pâles en Corrèze

Exemple de la boucle locale 31 avec 3 variantes (A, B et C) à Ruffec (16).

Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Département (ingénierie), Communauté de communes (ingénierie).

Coût : Balisage (panneau Dv250) = **250 € / unité** (CA Guéret 2024)

Vous êtes sur l'itinéraire N° 5

Lien Web vers la [référence](#) complète



Source: Communauté d'Agglomération du Grand Chambéry

Les enjeux en lien : Créer et valoriser un maillage de liaison vélo intercommunal, Faire commune à vélo, Aider les cyclistes et piétons à prendre leur place sur le territoire.

LE BALISAGE : LA SIGNALÉTIQUE HORIZONTALE (AU SOL)

Contexte

Le balisage au sol fait référence aux pictogrammes vélos peint sur le sol. Il a plusieurs fonctions. Complémentaire du balisage vertical, il indique la présence d'un itinéraire cyclable, aussi bien pour les cyclistes que pour les automobilistes. Sa vocation est donc double : rendre visible le cycliste par exemple aux intersections pour sa sécurité et indiquer la direction à suivre pour le cycliste. Il assure également une fonction de promotion en rendant visible un itinéraire cyclable.

Mise en place

Tout comme le balisage verticale, il faut s'assurer de sa continuité et ne pas en abuser. Le Cerema a fourni [un guide « Marquage des trajectoires matérialisées pour les cycles »](#) dont un extrait ci-contre synthétise les exemples selon les cas de figure.



Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Département (ingénierie), Communauté de communes (ingénierie).

Coût : (Source Club des villes et territoires cyclables, 2020)

- Ligne bande cyclable (5U) : **2€ /ml**
- Picto peinture Marquage au sol + flèche : **18€ + 30 €/ unité**

Dénomination	Représentation graphique	Domaine d'emploi recommandé
Double chevron seul		<ul style="list-style-type: none"> • Carrefours • Rives
Figurine cycliste + double chevron		<ul style="list-style-type: none"> • Carrefours • Section courante (hors double-sens cyclable)
Figurine cycliste + flèche		<ul style="list-style-type: none"> • Sens réservé aux cyclistes dans un double-sens cyclable
Figurine piéton seule		<ul style="list-style-type: none"> • Espace utilisé par les piétons
Figurine cycliste + figurine piéton		<ul style="list-style-type: none"> • Traversée de chaussée par une voie verte

source : CEREMA

Les enjeux en lien : Créer et valoriser un maillage de liaison vélo intercommunal, Faire commune à vélo, Aider les cyclistes et piétons à prendre leur place sur le territoire.

LES DISPOSITIFS DE MODÉRATION DE VITESSE

LES CHICANES

Contexte

Les chicanes sont des aménagements visant à réduire ponctuellement une voie à double sens de circulation en une chaussée à une voie bidirectionnelle. En plus de briser les lignes droites qui favorisent la vitesse, elles obligent lorsque la circulation est plus importante à ralentir pour laisser passer les autres véhicules. De conception variable, elles peuvent être réalisées à moindre frais comme de manière plus onéreuse.

Mise en place

La chicane fonctionne sur la visibilité du véhicule opposé. Leur mise en place est donc à prévoir sur des lignes droites à double sens de circulation. Les chicanes auront de l'effet en heures de pointe car elles s'appuient sur le volume du trafic pour créer un ralentissement. Elles sont donc efficaces au moment où le danger est le plus élevé pour les piétons et cyclistes sans être trop contraignantes en dehors. Les chicanes peuvent prendre la forme d'un aménagement mais aussi d'emplacement de stationnement. Cet aménagement a beaucoup de diversité dans sa mise en forme. Il est signalé par les panneaux B15 et C12. Il est possible en aménageant la chicane de laisser un « by-pass » ou passage vélo sur le côté de la chaussée (même en l'absence d'aménagement cyclable en site propre). Voir l'exemple ci-contre.

Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : non estimé

Chicane avec ralentisseur à Bort (19).



source : Martin Cusson, PNRML.

Chicane avec by-pass vélo.



source : ADMA

Les enjeux en lien : Faire commune à vélo, Pacifier et Cohabiter.

RÉTRÉCIR LA CHAUSSÉE

Contexte

Abordée avec réticence, la largeur de la chaussée est pourtant cruciale pour comprendre les vitesses observées. Afin de fluidifier la circulation des poids lourds beaucoup de voiries du territoire offrent sur une assise confortable (6,5 mètres) voire plus occasionnellement très confortable (7,5 mètres et plus). Le problème c'est qu'avec une telle largeur, les automobilistes et chauffeurs routiers peuvent rouler à vive allure sans se sentir en danger en croisant un véhicule en face.

Mise en place

Sur notre territoire où aucune ligne de bus urbaine ne circule, la largeur de 5,5m suffit largement pour le croisement de deux poids lourds à faible vitesse comme l'indique le Cerema dans son guide de la voirie urbaine de 2016. Une largeur de 6,5m peut néanmoins être conservés aux abords des grandes gares routières du territoire pour garantir la fluidité des services de transport en commun. Pour certaines rues qui n'ont aucune fonction de transit de poids lourds ou d'engins agricoles, l'emprise de la chaussée peut même être réduite à 4m de large y compris pour le croisement de deux véhicules. A ce titre, la commune de Neuvic (19) est exemplaire avec l'exemple ci-contre.

Pour les chaussées mises en unique, la largeur peut être de 3m à 3,5m selon le type et l'intensité de la circulation.

Collectivités impliquées: Commune et Département (gestionnaires de voirie).

Partenaires : Communauté de communes (ingénierie).

Coût : non estimé

Dimensions standard d'une chaussée bidirectionnelle selon l'usage

5,50 m de chaussée: croisement de deux camions à faible vitesse.

4 m de chaussée: croisement de deux véhicules légers à faible vitesse.

6,50 m de chaussée: croisement de deux bus à 50 km/h.

source : CEREMA, Voirie urbaine, 2016

Exemple rue des acacias à Neuvic (19).

Crédit : Google Street View

Les enjeux en lien : Faire commune à vélo, Pacifier et Cohabiter.

D'AUTRES DISPOSITIFS DE MODÉRATION DE LA VITESSE NON DÉTAILLÉS...

- Les ralentisseurs et plateaux
- Les radars et feux pédagogiques