



## Guide des aménagements cyclables

### COMMUNAUTE DE COMMUNES PERIGORD RIBERACOIS

#### CONTACT

**Immergis :**  
Vincent Lecamus  
[vlecamus@immergis.fr](mailto:vlecamus@immergis.fr)  
+33 (0)4 34 11 65 51

# SOMMAIRE

1. Introduction
2. Voie verte
3. Piste cyclable
4. Bande cyclable
5. Chaussée à voie centrale banalisée
6. Double-sens cyclable
7. Apaisement de circulation
8. Vélorue
9. Couloir mixte bus-vélo
10. Cédez-le-passage vélo



# 01

## INTRODUCTION

# INTRODUCTION

---

Ce guide vise à donner les clés de compréhension des divers aménagements cyclables et peut servir d'appui pour la prise de décision lors de la conception de projets. Il se base sur les réglementations en vigueur, sur les pratiques des pays de référence en termes de mobilité (Pays Bas, Danemark), sur les retours d'expérience à l'échelle du territoire français et sur les recommandations du CEREMA. Le **C**entre d'**é**tudes et d'expertise sur les **r**isques, l'**e**nvironnement, la **m**obilité et l'**a**ménagement, est l'organisme national de référence concernant les retours d'expériences en matière de mobilités actives. Les recommandations issues du CEREMA œuvrent au déploiement d'aménagements cyclables efficaces et sécurisés partout en France. Toutefois, une certaine souplesse vis-à-vis des recommandations nationales peut être nécessaire du fait du caractère rural de la CCPR.

Le présent guide des aménagements cyclables vise la réalisation d'infrastructures cyclables de qualité homogène sur l'ensemble du territoire de la Communauté de communes du Périgord Ribéracois. La communauté de communes veut assurer la sécurité des usagers, mais aussi développer l'usage du vélo en proposant les aménagements les plus qualitatifs par rapport aux recommandations du CEREMA.

# INTRODUCTION




Différents éléments sont à prendre en compte pour choisir le type d'aménagement, les plus importants sont :

**La vitesse des véhicules motorisés :** lorsque l'écart de vitesse entre les différents usagers augmente, le risque d'accident croît (avec la baisse du champ de visibilité et la plus grande distance de freinage), de même que leur gravité. Le phénomène d'appel d'air devient aussi plus conséquent.

**Le trafic motorisé constaté :** trop important, la gêne occasionnée devient oppressante et la mixité n'est plus possible. Le risque qu'un accident se produise augmente en parallèle.

**Le trafic cyclable souhaité :** il est nécessaire de dimensionner les aménagements cyclables, selon le nombre de cyclistes envisagés sur l'itinéraire.

La combinaison des facteurs a conduit au tableau suivant réalisé par le 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 VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
<b>30</b> KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
<b>50</b> KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
<b>70/80</b> KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

# INTRODUCTION

---

**Autres éléments à prendre en compte pour choisir le type d'aménagement :**

**La cohérence et la continuité :** dans la mesure du possible, il est préférable de rester cohérent et continu dans le traitement d'un itinéraire sur ses différentes sections (éviter notamment le passage d'une implantation bilatérale à une implantation unilatérale).

**La largeur des trottoirs :** la création des aménagements cyclables ne doit pas se faire au détriment des piétons et doit impacter préférentiellement l'espace dévolu à la voiture. Dans la même logique, les aménagements cyclables doivent être implantés en priorité au niveau de la chaussée, ce qui assure leur séparation avec les cheminements piétonniers (trottoirs).

**Les transports en commun :** sur un itinéraire bus, la création d'un aménagement cyclable peut être l'occasion de développer des couloirs mixtes bus-vélos, plébiscités par les cyclistes. Par ailleurs, la présence d'arrêts de bus implique des configurations spéciales dans le cas de pistes cyclables. La bande cyclable peut s'avérer préférable lorsque les arrêts sont nombreux.

**Arbres et mobilier urbain :** la présence d'arbres et de mobilier urbain (candélabres, bancs, ...) peut rendre difficile la mise en place de pistes derrière le stationnement. Elle constitue par ailleurs un masque à la visibilité des cyclistes par les automobilistes.

**Le nombre et l'espacement des intersections (y compris entrées charretières) :** les bandes cyclables et couloirs mixtes bus-vélos apportent une bonne co-visibilité entre cyclistes et automobilistes en intersection, ils sont bien adaptés aux axes avec des carrefours fréquents. A l'inverse, les pistes, notamment bidirectionnelles sont à réserver aux longs tronçons sans intersection. Le choix doit garantir une bonne visibilité des cyclistes par les autres usagers afin d'améliorer leur sécurité lors de la traversée.

**La complexité des carrefours :** la géométrie de certains carrefours (le nombre de branches, leur disposition, la longueur de franchissement, ...) peut restreindre les possibilités de réaménagement.

# INTRODUCTION

---

## ***Suite des éléments à prendre en compte pour choisir le type d'aménagement :***

**La présence de stationnement** : elle implique des dispositions particulières (surlargeur, inversion du sens de l'épi, passe-pieds, ...) et peut conditionner le choix de l'aménagement qui doit notamment tenir compte de l'arrêt en double file ou illicite.

**Les activités riveraines** : présence de commerces, marchés forains, évènements culturels,... demandent une souplesse d'utilisation de l'espace.

**Les livraisons** : les véhicules approvisionnant les commerces et particuliers doivent pouvoir stationner afin de livrer les marchandises. La suppression de stationnement peut être nécessaire dans le cadre du réaménagement afin de créer des aires de livraison en nombre suffisant et positionnées au mieux compte tenu de la typologie des commerces.

**La pente** : dans une rue à forte pente, si le profil ne permet pas d'aménager les deux sens, privilégier l'aménagement du sens montant compte tenu du différentiel de vitesse plus important avec les automobilistes. De plus, prévoir un aménagement cyclable plus large en raison des mouvements latéraux des cyclistes en montée (danseuse).

**Le sens de circulation** : sur les voies à sens unique, si le profil ne permet pas d'aménager les deux sens, privilégier un aménagement cyclable à contresens de la circulation.

**L'entretien** : la bonne conception d'un aménagement intègre nécessairement sa gestion future et notamment son entretien, en cohérence avec les moyens disponibles.

**Largeur des aménagements cyclables** : le présent guide des aménagements vise le déploiement d'infrastructures cyclables de qualité homogène sur le territoire. Les recommandations émises par le CEREMA, et leur imbrication au sein des appels à projets nationaux, poussent les gestionnaires de voiries à réaliser des aménagements conformes à ces dernières.

Bien que le code de la route n'indique pas de largeur minimum réglementaire à la réalisation d'aménagements cyclables, la mise en application des recommandations nationales est judicieuse pour favoriser une pratique cyclable sûre et attractive.

# 02

## VOIE VERTE



**Définition :** voie exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers. La voie verte doit faire l'objet d'un arrêté de circulation.

Par dérogation, les véhicules motorisés peuvent également être autorisés à y circuler. L'autorité détentrice du pouvoir de police détermine les conditions dans lesquelles les véhicules motorisés utilisés par une catégorie d'usagers qu'elle définit, ou par les titulaires d'une autorisation individuelle qu'elle délivre, peuvent, par dérogation, être autorisés à circuler pour accéder aux terrains riverains, sous réserve de respecter la vitesse maximale autorisée qu'elle fixe et qui ne peut excéder 30 km/h.

**Délimitation :** un traitement paysager sur lequel sera portée une attention particulière sépare la voie verte en cas de chaussée adjacente.

**Revêtement :** le type de revêtement est à adapter en fonction du site (insertion urbaine, environnementale et paysagère), de l'usage qu'il en sera fait (confort des usagers), de la pente, des contraintes de gestion (nettoyement, entretien) et de la présence de végétation (problématique de soulèvement racinaire). Ainsi, peuvent être utilisés divers matériaux qui se distinguent en trois catégories :

- Des matériaux liés (bétons, enrobés).
- Des matériaux intermédiaires (revêtements colorés à base de résine, sois stabilisés par des liants).
- Des matériaux non liés (sables compactés).

**Cas d'utilisation :** aménagement à privilégier hors-agglomération, elle est à réserver aux cas où les densités d'usages cyclistes et/ou piétons envisagés sur l'axe à aménager sont modérées à faibles. Un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte.

# VOIE VERTE

La voie verte constitue un espace de convivialité et de sécurité pour les personnes à mobilité réduite, les piétons, les cyclistes, les rollers, etc. Voie de communication à part de toute circulation motorisée, elle n'en constitue pas moins un élément d'un réseau maillé, plus dense en milieu urbain, et peut donc croiser d'autres voies dont la plupart sont ouvertes à la circulation motorisée.

## Conditions préconisées :

- Aménagement à privilégier hors-agglomération et au sein de grands paysages (bords de rivières, parcs...)
- Grands linéaires avec peu d'intersections

## Dimensions :

- Largeur conseillée : 400 cm
- Largeur minimale conseillée : 250 cm

## Signalétique :

Figurine vélo et une figurine piéton placées au niveau des entrées charretières



C115



C116



- Valorisation de l'environnement et du patrimoine
- Sécurisation optimale
- Eloignement des polluants
- Aménagement durable



- Pas toujours adapté aux zones urbaines
- Souvent en stabilisé, ce qui peut être inadapté aux déplacements du quotidien

# VOIE VERTE

## Coût de l'aménagement :

- Environ 445€ par mètre linéaire HT pour de l'enrobé
- Environ 195€ par mètre linéaire HT pour du stabilisé

## Coût d'un panneau :

- 200€ par panneau, entre 65 et 180€ pour la pose d'un mat

## Coût signalisation :

- Marquage peinture pictogramme vélo tous les 20m : 19€/u HT
- Marquage thermocollé pictogramme vélo tous les 20m : 50€/u HT
- Mobilier anti-intrusion :
  - Potelet : 60€/u HT
  - Barrière : 400€/u HT
- Les tourniquets sont souvent envisagés, mais ils sont mal-adaptés aux personnes à mobilité réduite et aux vélos-cargos.



## Voie verte en section courante



### Dimensions :

- Entre 3 m et 5 m de largeur
- 2,50 m au minimum

### Délimitation :

- Un traitement paysager (bande plantée, noue, talus, barrière bois...), sépare la voie verte en cas de chaussée adjacente

### Signalisation horizontale :

- Un pictogramme vélo et un pictogramme piéton, placés en parallèle mais en sens opposé, sont disposés au niveau des entrées charretières

## Voie verte en intersection



### Dimensions :

- Entre 3 m et 5 m de largeur
- 2,50 m au minimum

### Délimitation :

- Un traitement paysager (bande plantée, barrière bois, ...), sépare la voie verte en cas de chaussée adjacente
- Prévoir un dégagement suffisant de part et d'autre de l'intersection pour préserver la visibilité

### Signalisation verticale :

- Un panneau C115 est placé à droite, en entrée de l'aménagement pour chaque sens
- Il peut être complété par un panonceau M4y si la voie verte est ouverte aux cavaliers

### Signalisation horizontale :

- Une traversée piétonne de 2,50m minimum
- Des pictogrammes vélo sont implantés latéralement, soit de part et d'autre de la traversée piétonne si la largeur le permet, soit d'un seul côté (un dans chaque sens)
- Des pictogrammes piéton et vélo peuvent être ajoutés en début de voie verte

### Remarque :

- Afin d'accroître sa perception, la voie verte peut être accompagnée d'un plateau en intersection



# 03

## PISTE CYCLABLE

# PISTE CYCLABLE

---

**Définition :** chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues. Voie de circulation à part entière, elle peut être le long de la chaussée ouverte à la circulation générale ou bien constituer un cheminement indépendant des autres voies.

**Délimitation :** lorsque la piste est le long de la chaussée ouverte à la circulation, une bordure physique doit séparer les deux environnements. De même, lorsqu'elle est sur le trottoir, le long du cheminement piéton, il est nécessaire de délimiter de façon claire la partie cyclable et la partie piétonne, en utilisant par exemple un revêtement de couleur différente.

**Revêtement :** le type de revêtement à utiliser est de l'enrobé. La piste cyclable étant adaptée à usage plutôt roulant, on doit retrouver un environnement routier, favorisant les déplacements rapides et directs sans accros.

**Cas d'utilisation :** aménagement à privilégier en zone urbaine ou péri-urbaine. Particulièrement adapté le long d'axes liants les grands pôles d'activités et les communes principales. Les pistes cyclables desservent les zones denses en étant un axe très roulant, elles seront le corps du réseau cyclable.

# PISTE CYCLABLE

Une piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cyclistes, délimitée de la chaussée tous véhicules par une séparation physique infranchissable. Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle et doit faire l'objet d'un arrêté de circulation.

Elle peut être positionnée à niveau de chaussée, à niveau de trottoir ou à un niveau intermédiaire.

## Conditions préconisées :

- Plus de 4000 véhicules motorisés / jour
- Vitesse supérieure à 30km/h

## Dimensions :

*Piste bidirectionnelle*

- Largeur conseillée : 400 cm
- Largeur minimale conseillée : 300 cm

*Piste unidirectionnelle*

- Largeur conseillée : 250 cm
- Largeur minimale conseillée : 200 cm

## Signalétique :

- Ligne axiale discontinue T3 2U
- Figurine vélo répétées tous les 20m

Usage obligatoire



B22a



B40

Usage facultatif



C113



C114



- Sécurité et confort du cycliste
- Peu de conflits d'usage
- Eloignement des polluants
- Aménagement durable



- Coût de mise en place
- Emprise nécessaire

# PISTE CYCLABLE

## Coût de l'aménagement :

- Environ 350€ par mètre linéaire HT

## Coût d'un panneau :

- 200€ par panneau, entre 65 et 180€ pour la pose d'un mat

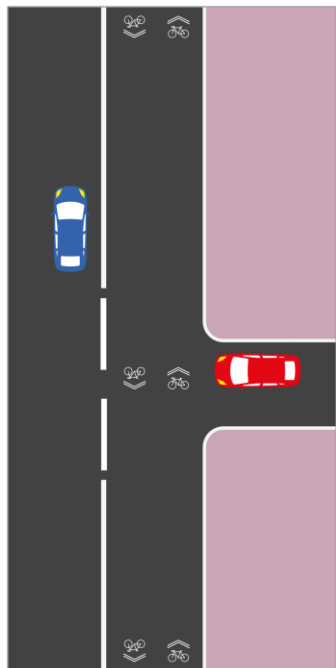
## Coût signalisation horizontale :

- Ligne axiale discontinue T3 2U, 2€/ml HT
- Marquage peinture pictogramme vélo tous les 20m : 19€/u HT
- Marquage thermocollé pictogramme vélo tous les 20m : 50€/u HT



# PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE EN SECTION COURANTE

## Piste cyclable bidirectionnelle **contigüe à la chaussée**



### Dimensions (hors séparateur et hors caniveau pavé) :

- 3 m à 4 m de largeur
- 3 m au minimum

### Délimitation :

- Séparateur de type bordure d'environ 15 cm de hauteur, et de largeur comprise entre 20 et 70 cm
- Il est interrompu à intervalles réguliers pour permettre l'évacuation des eaux de pluie
- Il est remplacé par un marquage T3 5u au niveau des entrées charretières

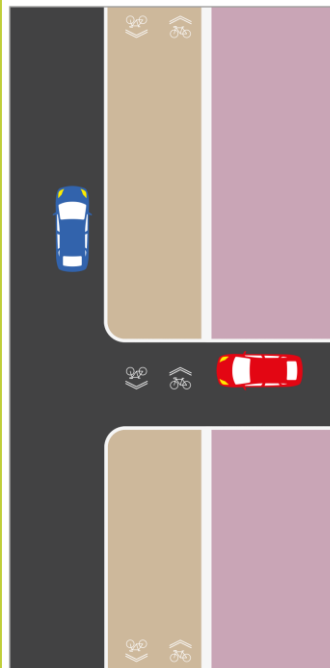
### Signalisation horizontale :

- Les pictogrammes vélos sont répétés tous les 20 m environ et placés devant les entrées charretières
- Une ligne axiale discontinue de type T3 2u peut être matérialisée pour délimiter les deux voies

### Cas d'utilisation :

- Ce type de piste difficile à traiter en carrefours, s'intègre parfaitement sur les axes avec peu d'intersections (voies longeant un cours d'eau, un parc, une voie ferrée, ...), il ne peut être réalisé qu'en cas d'absence de stationnement latéral

## Piste cyclable bidirectionnelle **contigüe et au niveau du trottoir**



### Dimensions (à l'axe du marquage et hors caniveau pavé) :

- 3 m à 4 m de largeur
- 3 m au minimum
- L'espace réservé à la circulation des piétons doit être adapté à la fréquentation (si possible au moins deux fois plus large que la piste)
- La piste est disposée préférentiellement du côté de la chaussée

### Délimitation :

- Un séparateur physique ou une dénivellation détectables (à minima 10 cm de largeur et 10 cm de hauteur) sont fortement recommandés pour la perception de l'aménagement par les personnes malvoyantes
- En cas de pose d'un séparateur, celui-ci est interrompu au niveau des entrées charretières et régulièrement pour permettre l'évacuation des eaux de pluie

### Signalisation horizontale :

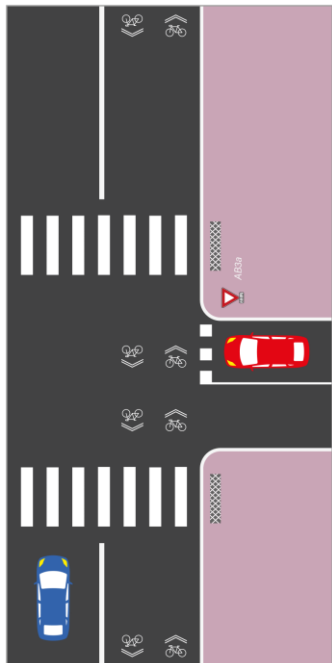
- Les pictogrammes vélos sont répétés tous les 20 m environ et placés devant les entrées charretières
- Une ligne axiale discontinue de type T3 2u peut être matérialisée pour délimiter les deux voies

### Cas d'utilisation :

- A titre exceptionnel dans le cas de trottoirs existants dont il n'est pas possible de modifier l'altimétrie (ponts par exemple)

# PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE EN INTERSECTION NON-REGULEE PAR DES FEUX

## Piste cyclable bidirectionnelle **contigüe et au niveau de la chaussée, prioritaire sur la voie sécante**



### Dimensions (hors séparateur et hors caniveau pavé) :

- Entre 3 m et 4 m, séparateur non compris
- 3 m au minimum

### Délimitation :

- Le séparateur est interrompu au niveau du passage piéton avant l'intersection

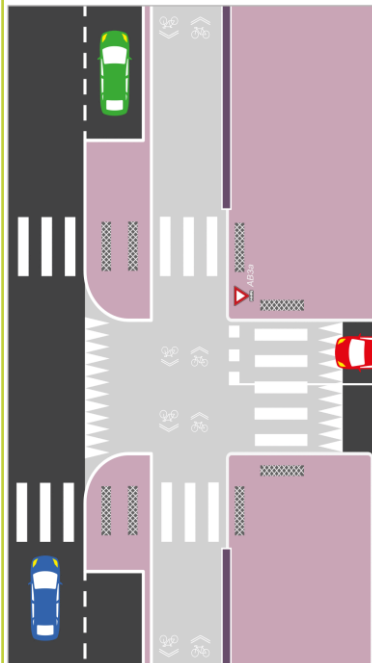
### Signalisation verticale :

- Un panneau C113 peut être implanté après l'intersection
- Dans le cas d'une voie en sens unique, le contre-sens cyclable doit être signalé par un panneau B22a

### Signalisation horizontale :

- Les pictogrammes vélo associés à des doubles chevrons sont implantés devant chaque voie des rues débouchant sur la piste

## Piste cyclable bidirectionnelle **contigüe et au niveau du trottoir, prioritaire sur la voie sécante**



### Dimensions (hors séparateur et hors caniveau pavé) :

- Entre 3 m et 4 m, séparateur non compris
- 3 m au minimum
- Aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf stationnement cyclable et objets ne créant pas de masque de visibilité

### Délimitation :

- Le séparateur ou la dénivellation sont interrompus au niveau du passage piéton avant l'intersection
- La chaussée est surélevée à la même hauteur que la piste au droit de l'intersection
- La longueur de la surélévation doit être suffisante pour qu'un véhicule léger soit entièrement dessus quand il se trouve à l'arrêt au niveau de la bande de cédez-le-passage

### Signalisation verticale :

- Un panneau C113 peut être implanté après l'intersection
- Dans le cas d'une voie en sens unique, le contre-sens cyclable doit être signalé par un panneau B22a

### Signalisation horizontale :

- Les pictogrammes vélo associés à des doubles chevrons sont implantés devant chaque voie des rues débouchant sur la piste

# PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE EN INTERSECTION REGULEE PAR DES FEUX

Piste cyclable bidirectionnelle **contigüe et au niveau de la chaussée**

## **Dimensions (hors séparateur et hors caniveau pavé) :**

- Entre 3 m et 4 m, séparateur non compris
- 3 m au minimum

## **Délimitation :**

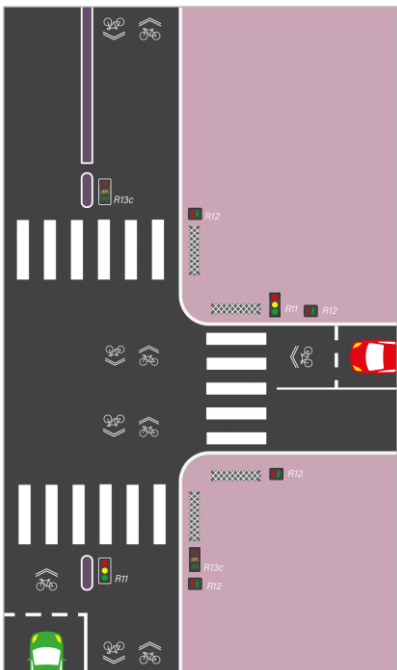
- Le séparateur est interrompu au niveau du passage piéton avant l'intersection et se termine par un îlot sur lequel seront implantés les feux de circulation et les éventuels panneaux

## **Signalisation verticale :**

- Des panneaux C113 peuvent être implantés après l'intersection (un pour chaque sens)
- Dans le cas d'une voie en sens unique, le contre-sens cyclable doit être signalé par un panneau B22a
- La traversée cyclable étant contigüe au passage piéton, elle peut être régulée soit par feux R13c, soit par feux R12

## **Signalisation horizontale :**

- Les pictogrammes vélo associés à des doubles chevrons sont implantés devant chaque voie des rues débouchant sur la piste



## Piste cyclable **unidirectionnelle** :

- A l'approche de mini-giratoires, de petits et moyens giratoires, passer en bande cyclable 10 m en amont et se référer à la section des bandes cyclables pour traiter le cas en question.
- Le principe pour passer en bande est le même que celui décrit dans la sous-section précédente : « Piste cyclable en intersection ».
- Concernant les grands giratoires, ce sont des pistes bidirectionnelles qui sont utilisées pour éviter au cycliste des trajets trop longs.

## Piste cyclable **bidirectionnelle** :

- Seuls les grands giratoires sont aménagés avec des pistes cyclables bidirectionnelles.
- Les deux possibilités d'aménagement sont décrites ci-après.

# PISTE CYCLABLE ET GIRATOIRES

## Piste cyclable bidirectionnelle **annulaire**

### **Dimension (hors séparateur et hors caniveau pavé) :**

- Entre 3 m et 4 m, séparateur non compris
- 3m au minimum

### **Délimitation :**

- Il s'agit d'une piste contigüe au trottoir délimitée par un séparateur physique ou une dénivellation détectables (a minima 10 cm de largeur et 10 cm de hauteur) pour la perception de l'aménagement par les personnes à mobilité réduite
- Le séparateur s'arrête au niveau des intersections et régulièrement pour permettre l'évacuation des eaux de pluie

### **Signalisation verticale :**

- Lorsque la piste cyclable n'est pas prioritaire, un panneau AB3a est implanté pour chaque sens de circulation vélo, au niveau de l'intersection de la piste avec une branche du giratoire
- Lorsque la piste cyclable est prioritaire, elle traverse les branches du giratoire au niveau d'un plateau surélevé, un panneau AB3a est implanté pour les automobilistes de part et d'autre de ce plateau
- Un panneau C113 peut être implanté au droit des intersections

### **Signalisation horizontale :**

- Les pictogrammes vélo sont répétés tous les 20 m environ
- Les pictogrammes vélo sont placés au niveau de l'intersection
- Une ligne T'1 2u marque la séparation des voies sur la piste au niveau de l'intersection
- Lorsque la piste cyclable n'est pas prioritaire, la ligne de cédez-le-passage sur la piste est appelée ligne 25/25 et se déduit de la ligne T'2 50 cm par une homothétie de rapport 1/2



# 04

## BANDE CYCLABLE



# BANDE CYCLABLE

---

**Définition :** la bande cyclable est une voie de circulation exclusivement réservée aux cycles à deux à trois roues et aux engins de déplacement motorisés. Elle peut convenir aux situations où le trafic motorisé et le trafic des cyclistes souhaité sont faibles à modérés.

**Délimitation :** la bande cyclable se situe le long de la chaussée, avec de la signalisation horizontale comme seul moyen de séparation avec la chaussée. De la signalisation verticale est aussi attendue au début et à la fin de l'aménagement. Cet aménagement est, par ces faits, moins sûr qu'une piste cyclable qualitative. En cas de stationnement longitudinal, il sera indispensable d'ajouter un espace supplémentaire.

**Revêtement :** le type de revêtement est le même que la chaussée, de l'enrobé, notamment à cause du possible passage de véhicules sur la bande pour diverses raisons. Un enrobé coloré est aussi envisageable pour améliorer la séparation visuelle entre la voie cyclable et la voie routière.

**Cas d'utilisation :** la bande cyclable s'adapte bien à des axes en périphérie d'agglomération, où les flux attendus seraient plus faibles que pour une piste cyclable. Elle doit rester, comme la piste cyclable, très roulante pour permettre toujours un déplacement rapide et direct.

# BANDE CYCLABLE

La bande cyclable désigne une **voie exclusivement réservée aux cyclistes** sur chaussée. C'est un type d'aménagement pertinent dans de nombreux cas en milieu urbain : Il donne une place réelle au vélo sur la chaussée, assure une co-visibilité optimale entre cycliste et automobiliste, est souple d'utilisation et fonctionne très bien dans les carrefours.

Il est conseillé de rendre son usage facultatif, mais il est possible de recourir à l'obligation dans certaines conditions particulières. La bande cyclable doit faire l'objet d'un arrêté de circulation.

## Conditions préconisées :

- En agglomération
- Entre 2000 et 4000 véhicules motorisés / jour
- Vitesse inférieure à 50 km/h

## Dimensions :

- Largeur conseillée : 150 cm
- Largeur minimale conseillée : 120 cm
- Écart en cas de stationnement longitudinal : 50 cm

**Signalétique :** les bandes cyclables sont délimitées sur la chaussée par une ligne blanche discontinue T3 5u ou exceptionnellement par une ligne continue 3u (virage, manque de visibilité, ...).

### Usage obligatoire



B22a



B40

### Usage facultatif



C113



C114



- Facilité de mise en place
- Coût de réalisation limité



- Risque de stationnement sauvage sur les bandes cyclables
- Dégradation rapide
- Accidentologie élevée
- Risque d'emportierage si stationnement longitudinal
- Proximité des polluants

# BANDE CYCLABLE

## Coût de l'aménagement :

- Environ 108€ par mètre linéaire HT avec reprise de chaussée (*pour deux bandes cyclables parallèles*)
- Environ 220€ par mètre linéaire HT avec reprise de chaussée et utilisation d'un enrobé coloré (*pour deux bandes cyclables parallèles*)

## Coût d'un panneau :

- 200€ par panneau, entre 65 et 180€ pour la pose d'un mat

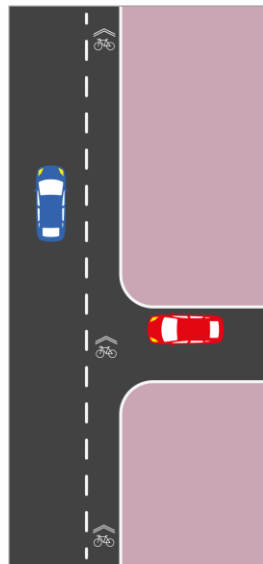
## Coût signalisation horizontale :

- Ligne discontinue T3-5u, 2€/ml HT
- Marquage peinture pictogramme vélo tous les 20m : 19€/u HT
- Marquage thermocollé pictogramme vélo tous les 20m : 50€/u HT



# BANDE CYCLABLE EN SECTION COURANTE

## Bande cyclable entre voie de circulation et trottoir **en l'absence de stationnement**



### **Dimensions :**

- 1,50 à 2 m de largeur
- 1,20 m en cas de profil contraint

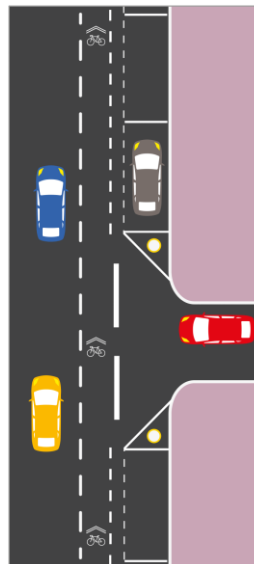
### **Délimitation :**

- Marquage T3 5u
- Il peut être remplacé exceptionnellement par un marquage continu de type 5u en cas de virage, mauvaise visibilité, etc

### **Signalisation horizontale :**

- Le pictogramme vélo est répété tous les 20 m environ et placé devant les entrées charretières

## Bande cyclable entre voie de circulation et trottoir **avec stationnement longitudinal**



### **Dimensions :**

- 1,70 à 2 m de largeur au total dont une surlargeur de 0,5 m le long du stationnement pour éviter tout danger lié aux ouvertures de portières
- 1,50 m a minima, y compris la surlargeur de 0,5 m lorsque le profil est contraint

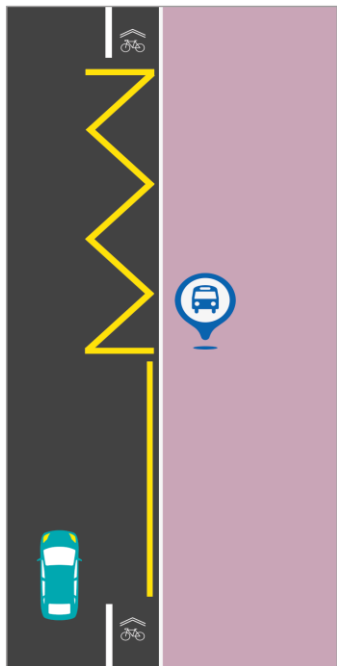
### **Délimitation :**

- Marquage T3 5u entre la bande et la voie de circulation des véhicules motorisés
- Marquage T'2 2u pour délimiter la surlargeur sauf devant les entrées charretières où est utilisé un marquage T3 5u

### **Signalisation horizontale :**

- Le pictogramme vélo est répété tous les 20 m environ et placé devant les entrées charretières

## Bande cyclable à l'approche **d'un arrêt de transport en commun**



### **Dimensions :**

- 1,50 à 2 m de largeur
- 1,20 m en cas de profil contraint

### **Délimitation :**

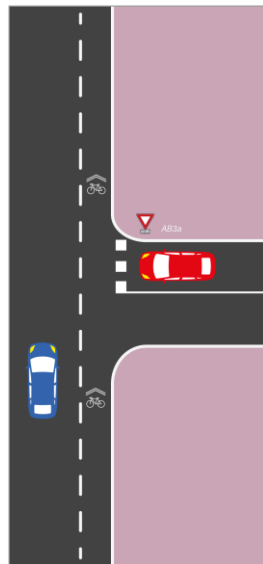
- Le marquage T3 5u entre la bande et la voie de circulation des véhicules motorisés est interrompu au droit du zigzag bus ainsi qu'une dizaine de mètres en amont
- Une ligne continue de couleur jaune interdit le stationnement et l'arrêt des véhicules, elle peut être remplacée par un zigzag plus long

### **Signalisation horizontale :**

- Le pictogramme vélo est répété tous les 20 m environ et placé devant les entrées charretières

# BANDE CYCLABLE EN INTERSECTION NON REGULEE PAR DES FEUX

## Bande cyclable sur un axe prioritaire, **axe sécant avec un cédez-le-passage**



### Dimensions :

- 1,50 à 2 m de largeur
- 1,20 m en cas de profil contraint

### Délimitation :

- Marquage T3 5u entre la bande et la voie de circulation des véhicules motorisés
- Il se prolonge au niveau de l'intersection

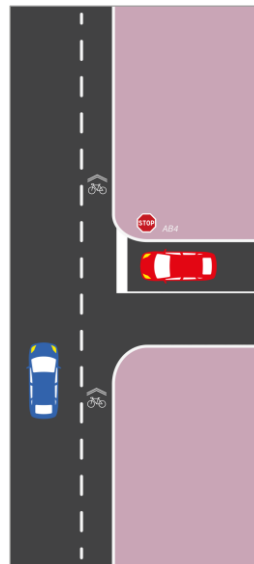
### Signalisation verticale :

- Un panneau C113 peut être implanté après l'intersection

### Signalisation horizontale :

- Le pictogramme vélo est placé avant et après l'intersection
- En cas de voie non prioritaire large ou de carrefour jugé dangereux, un pictogramme vélo associé à un double chevron peut être répété au niveau de l'intersection

## Bande cyclable sur un axe prioritaire, **axe sécant avec un stop**



### Dimensions :

- 1,50 à 2 m de largeur
- 1,20 m en cas de profil contraint

### Délimitation :

- Marquage T3 5u entre la bande et la voie de circulation des véhicules motorisés
- Il se prolonge au niveau de l'intersection

### Signalisation verticale :

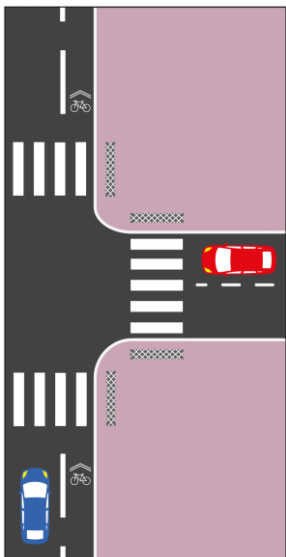
- Un panneau C113 peut être implanté après l'intersection

### Signalisation horizontale :

- Le pictogramme vélo est placé avant et après l'intersection
- En cas de voie non prioritaire large ou de carrefour jugé dangereux, un pictogramme vélo associé à un double chevron peut être répété au niveau de l'intersection

# BANDE CYCLABLE EN INTERSECTION NON REGULEE PAR DES FEUX

Bande cyclable sur un axe non prioritaire, cas d'une intersection avec **priorité à droite**



## Dimensions :

- 1,50 à 2 m de largeur
- 1,20 m en cas de profil contraint

## Délimitation :

- Marquage T3 5u entre la bande et la voie de circulation des véhicules motorisés
- Il est interrompu au niveau de l'intersection

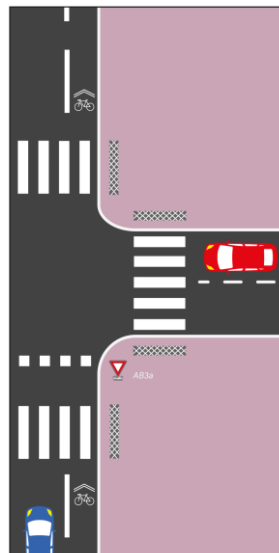
## Signalisation verticale :

- Un panneau C113 peut être implanté après l'intersection

## Signalisation horizontale :

- Le pictogramme vélo est placé avant et après l'intersection
- Absence de pictogramme au niveau de l'intersection

Bande cyclable sur un axe non prioritaire, cas d'une intersection avec **un cédez-le-passage (ou stop)**



## Dimensions :

- 1,50 à 2 m de largeur
- 1,20 m en cas de profil contraint

## Délimitation :

- Marquage T3 5u entre la bande et la voie de circulation des véhicules motorisés, bien prolongé jusqu'à la bande cédez-le-passage
- Il est interrompu au niveau de l'intersection

## Signalisation verticale :

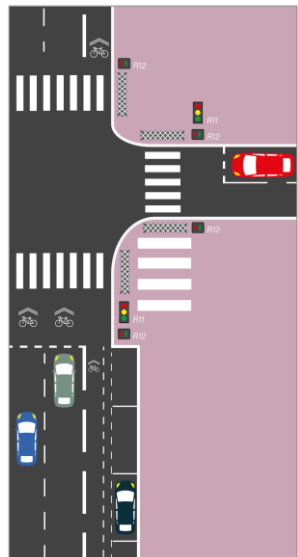
- Un panneau C113 peut être implanté après l'intersection

## Signalisation horizontale :

- Le pictogramme vélo est placé avant et après l'intersection
- Absence de pictogramme au niveau de l'intersection

# BANDE CYCLABLE EN INTERSECTION REGULEE PAR DES FEUX

Bande cyclable sur un axe ou le **mouvement de tourne-à-droite est faible** (sans couloir pour tourner à droite)



## Dimensions :

- 1,50 à 2 m de largeur (dont 0,5 m de surlargeur si présence de stationnement latéral)
- 4 m de longueur pour le sas vélo au niveau du feu

## Délimitation :

- Marquage T3 5u entre la bande et la voie de circulation des véhicules motorisés
- Il est interrompu au niveau de l'intersection
- La ligne d'effet de feux est interrompu devant la bande

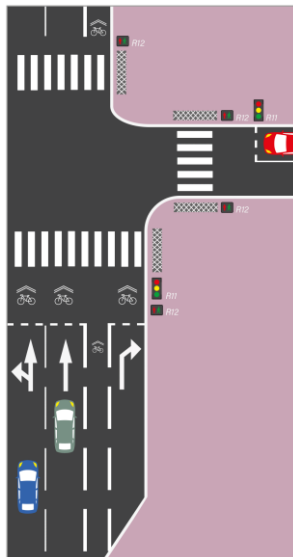
## Signalisation verticale :

- Un panneau C113 peut être implanté après l'intersection

## Signalisation horizontale :

- Le pictogramme vélo est placé avant et après l'intersection
- Des pictogrammes associés à des doubles chevrons peuvent être disposés à l'intersection dans l'axe de la bande pour des traversées jugées dangereuses

Bande cyclable sur un axe ou le **mouvement de tourne-à-droite est fort** (avec couloir pour tourner à droite)



## Dimensions :

- 1,50 à 2 m de largeur
- 1,20 m en cas de profil contraint
- 4 m de longueur pour le sas vélo au niveau du feu
- La voie pour tourner à droite peut aussi se transformer en stationnement (dont 0,5 m de surlargeur si stationnement) selon nécessité de stockage

## Délimitation :

- Marquage T3 5u entre la bande et la voie de circulation des véhicules motorisés, bien prolongé jusqu'à la bande cédez-le-passage
- Il est interrompu au niveau de l'intersection
- La ligne d'effet de feux est interrompu devant la bande

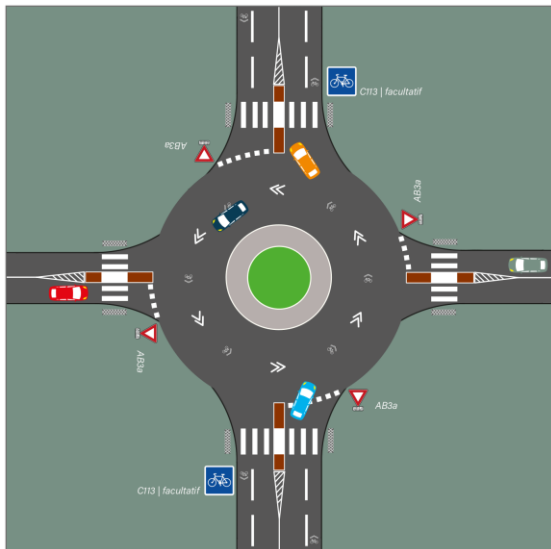
## Signalisation verticale :

- Un panneau C113 peut être implanté après l'intersection

## Signalisation horizontale :

- Le pictogramme vélo est placé avant et après l'intersection
- Des pictogrammes associés à des doubles chevrons peuvent être disposés à l'intersection dans l'axe de la bande pour des traversées jugées dangereuses

# BANDE CYCLABLE ET GIRATOIRE



Giratoire **avec** pictogramme vélo en entrée et sortie de giratoire

## Délimitation :

- Pas de marquage de bande cyclable annulaire sur ces types de giratoire
- Sur les branches équipées de bande cyclable, le marquage T3 5u est interrompu en amont de la traversée piétonne au niveau du giratoire
- En cas de profil contraint, il peut être interrompu plus en amont encore (20 m avant l'entrée dans le giratoire) afin que le cycliste puisse se positionner au mieux avant son insertion, ce mouvement est alors guidé par des pictogrammes vélos associés à des doubles chevrons à l'axe de la chaussée

## Signalisation verticale :

- Un panneau C113 peut être implanté en sortie du giratoire, au niveau du tout début de la bande cyclable

## Signalisation horizontale :

- Marquage de la trajectoire des cyclistes à l'axe de l'anneau au moyen de pictogrammes vélo associés à des doubles chevrons
- Des pictogrammes vélo associés à des doubles chevrons peuvent être également placés au niveau des entrées et sorties du giratoire pour préciser la trajectoire des cyclistes, notamment dans les giratoires moyens

## Remarque :

- Dans le cas des grands giratoires, le marquage d'une bande cyclable est fortement déconseillé, notamment à cause de la vitesse plus élevée des véhicules motorisés, dans ce cas, se référer à la section piste cyclable et giratoire
- La position centrale des chevrons indique aux cyclistes la trajectoire idéale au sein de l'intersection. Positionné au centre de la voie, le cycliste réduit grandement les risques d'accident par cisaillement.



# 05

**CHAUSSEE A VOIE  
CENTRALE  
BANALISEE  
(CHAUCIDOU)**

**Définition** : la chaussée à voie centrale banalisée (ou chaucidou) est une chaussée sans marquage axial. Les véhicules motorisés circulent sur la voie centrale (qui est bidirectionnelle), et les cyclistes et piétons circulent sur les parties revêtues situées de part et d'autre de la voie centrale, nommées : rives. Lors d'un croisement entre deux véhicules, ils sont autorisés à utiliser les rives, mais en donnant la priorité aux cyclistes s'il y en a un.

**Délimitation** : bien que cet aménagement ressemble à des bandes cyclables dans sa conception, il n'octroie pas la même séparation du trafic motorisé. La ligne de rive peut être franchie par les véhicules motorisés. Il est recommandé de mettre un enrobé de couleur différente pour les rives, afin de marquer plus fortement la séparation.

**Revêtement** : le revêtement sera forcément de qualité identique à la voie centrale, avec la possibilité d'utiliser une couleur différente pour les rives.

**Cas d'utilisation** : aménagement à privilégier dans les routes avec des flux routiers faibles, notamment en zone rurale ou péri-urbaine, plutôt rectilignes et avec une bonne visibilité.

# CHAUCIDOU

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou Chaucidou consiste à passer de deux voies de circulation séparées à « deux bandes cyclables suggérées » à destination des vélos et une bande centrale pour les véhicules motorisés. En cas de croisement, ces derniers doivent se rabattre sur les rives. Ce modèle d'aménagement a été créé aux Pays-Bas et est testé en France depuis plusieurs années. Les retours sont majoritairement positifs, mais son utilisation reste strictement réservée aux voies présentant les caractéristiques évoquées précédemment.

## Conditions préconisées :

- Dimensions conseillées des rives : entre 1,70 m et 2,20 m de largeur de chaque côté.
- Dimension minimale conseillée de voie centrale : 2,50m
- Revêtement contrasté à favoriser

## Signalétique :

- Une signalisation verticale et un marquage au sol pour indiquer le fonctionnement de la voie, mais également indiquer aux automobilistes de se déporter en cas de croisement.
- Il est vivement recommandé d'implanter des panneaux pédagogiques expliquant synthétiquement les comportements à adopter au sein d'un chaucidou. En parallèle de la mise en place de ces panneaux, le déploiement d'une communication pédagogique plus large peut être bénéfique.



- Rapide et peu onéreux
- Emprise au sol limitée
- Apaisement de la circulation



- Faible sentiment de sécurité
- Incompréhension face à l'aménagement
- Nécessite un temps d'adaptation
- Bandes multifonctionnelles

# CHAUCIDOU

## Coût de l'aménagement :

- Environ 108€ par mètre linéaire HT avec reprise de chaussée (+112€ si enrobé coloré)
- Environ 40€ par mètre linéaire HT sans reprise de chaussée (+112€ si enrobé coloré)

## Coût d'un panneau :

- 200€ par panneau, entre 65 et 180€ pour la pose d'un mat

## Coût mobilier et signalisation horizontale :

- Ligne discontinue T3-5u, 2€/ml HT
- Marquage peinture pictogramme vélo tous les 20m : 19€/u HT
- Marquage thermocollé pictogramme vélo tous les 20m : 50€/u HT



# 06

## DOUBLE-SENS CYCLABLE



## DOUBLE-SENS CYCLABLE (DSC)

**Définition :** le double-sens cyclable se trouve dans une rue à sens unique pour les automobilistes et dont seuls les cyclistes ont la possibilité de l'emprunter aussi dans l'autre sens. Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. L'interdiction du double-sens cyclable, prévue par arrêté, doit être motivée. Il est conseillé de ne pas interdire un DSC pour des motifs portant sur l'existence de commerces, de parkings, de stationnements de surface ou de lignes de bus.

Il est également possible de mettre en place un double-sens cyclable dans une rue dont la vitesse limite autorisée est de 50 km/h à condition de prévoir un aménagement adapté réservé aux vélos. C'est le seul cas pour lequel l'aménagement d'une piste cyclable ou a minima d'une bande cyclable est obligatoire.

**Délimitation :** la délimitation de cet aménagement peut être sous différente forme :

- Sans délimitation : on trouve un simple pictogramme et une flèche pour marquer le double-sens cyclable.
- Avec délimitation : une **bande cyclable** peut marquer la séparation entre le sens des véhicules et le double-sens cycliste, on peut aussi trouver, lorsque la place le permet, une piste cyclable avec une **séparation physique**.

**Revêtement :** le type de revêtement sera le même que celui de la chaussée. Dans le cas d'une séparation (bande ou piste), un enrobé de couleur différente pourra être utilisé pour marquer visuellement la séparation.

**Cas d'utilisation :** le double-sens est utile dans des rues à sens unique à faible vitesse, et qui permettent au niveau de la largeur (surtout) un passage sécurisé entre un véhicule motorisé et un cycliste. La largeur disponible va aussi déterminer la présence ou non d'une délimitation physique pour améliorer d'autant plus la sécurité.

# DOUBLE-SENS CYCLABLE (DSC)

Le double-sens cyclable donne la possibilité aux cyclistes d'emprunter une rue à sens unique dans le sens inverse de la circulation automobile. Le dispositif généralisé dans les zones 30 et zone de rencontres. Cyclistes et automobilistes doivent faire attention aux intersections.

## Conditions préconisées :

### Option 1 : Non matérialisé

- Moins de 5000 véhicules motorisés / jour
- Vitesse inférieure ou égale à 30km/h

### Option 2 : Matérialisé

- Pour les sections à **30km/h**, il est possible de matérialiser le double-sens cyclable avec un pictogramme vélo accompagné d'une flèche, ou encore sous forme d'une bande ou d'une piste cyclable
- Pour les sections à **50km/h**, il est obligatoire de matérialiser le double-sens sous forme d'une bande ou d'une piste cyclable

## Signalétique :

- Pictogramme vélo et flèche directionnelle

### Matérialisé :

- Ligne de rive ou séparation physique



- Amélioration du maillage du réseau cyclable
- Permet aux cyclistes d'éviter les détours et autres axes problématiques
- Contact visuel optimal entre cyclistes et automobilistes



- Sensation d'insécurité dans les DSC non-matérialisé



B1 + M9v1c  
**OBLIGATOIRE**



C24  
**RECOMMANDÉ**

# DOUBLE-SENS CYCLABLE (DSC)

## Coût de l'aménagement :

- Environ 20€ par mètre linéaire HT

## Coût d'un panneau :

- 200€ par panneau, entre 65 et 180€ pour la pose d'un mat

## Coût signalisation horizontale :

- Ligne discontinue T3-5u si bande cyclable, 2€/ml HT
- Bordure de séparation si piste cyclable, 40€/ml HT
- Marquage peinture pictogramme vélo tous les 20m : 19€/u HT
- Marquage thermocollé pictogramme vélo tous les 20m : 50€/u HT



# DOUBLE-SENS CYCLABLE EN SECTION COURANTE

## Double-sens cyclable **en pictogrammes fléchés**



### **Dimensions :**

- L'espace circulaire est compris entre 2,70 et 4 m de largeur

### **Délimitation :**

- Le double-sens n'est pas délimité dans ce cas

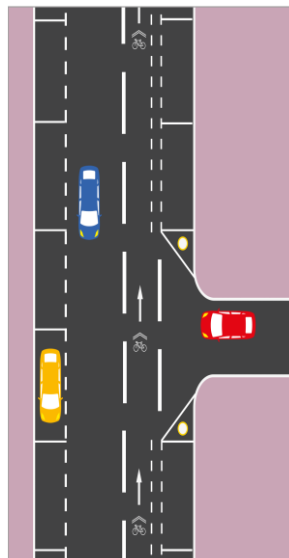
### **Signalisation horizontale :**

- Le pictogramme vélo est accompagné d'une flèche directionnelle en aval
- Le pictogramme et la flèche sont répétés tous les 20 m environ et devant les entrées charretières
- NB : en zone de rencontre et dans les rues pavées, le marquage horizontal n'est pas nécessaire, il est recommandé de se contenter de la signalisation verticale obligatoire (cf en intersection)

### **Cas d'utilisation :**

- Aménagement à réaliser sur les voies à sens unique dans les zones de rencontre et zones 30 (hors itinéraires bus)

## Double-sens cyclable **marqué en bande cyclable**



### **Dimensions (à l'axe du marquage) :**

- L'espace circulaire doit être d'au moins 4 m de largeur
- La bande cyclable mesure 1,50 m de largeur (1,20 m en cas de profil contraint)
- En présence de stationnement, la création d'un surlargeur de 0,50 m est préférable lorsque le profil le permet
- La surlargeur s'interrompt au droit des entrées charretières

### **Délimitation :**

- Un marquage T3 5u est utilisé
- La surlargeur est délimitée par un marquage T'2 2u

### **Signalisation horizontale :**

- Le pictogramme vélo est accompagné d'une flèche directionnelle en aval
- Le pictogramme et la flèche sont répétés tous les 20 m environ et devant les entrées charretières
- NB : en zone de rencontre et dans les rues pavées, le marquage horizontal n'est pas nécessaire il est recommandé de se contenter de la signalisation verticale obligatoire (cf en intersection)

### **Cas d'utilisation :**

- Aménagement à réaliser sur les voies à sens unique y compris lorsqu'elles sont limitées à 50 km/h (notamment dans le cas d'itinéraires bus, où l'espace circulaire doit être d'au moins 4,45m)

# DOUBLE-SENS CYCLABLE INTERSECTION NON-REGULEE PAR DES FEUX

## Double-sens cyclable en pictogrammes fléchés en intersection avec régime de priorité à droite



### Dimensions :

- Le double-sens est marqué sur 8 m minimum, en amont et en aval de l'intersection (amorces de 1,20 m de largeur)

### Délimitation :

- Un marquage T3 5u délimite le double-sens en amont et en aval de l'intersection (2 bandes pleines)

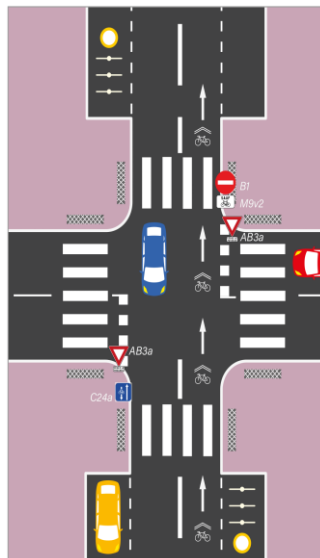
### Signalisation verticale :

- Un panneau M9v2 est placé sous le panneau B1 après l'intersection, à contre-sens de la circulation courante
- Un panneau C24a est placé après l'intersection dans le sens de circulation des véhicules
- Des panneaux C24c peuvent être disposés pour chaque sens de circulation dans la rue sécante en amont de l'intersection

### Signalisation horizontale :

- Le pictogramme et la flèche sont disposés en amont et en aval de l'intersection dans les amorces de bandes cyclables

## Double-sens cyclable en pictogrammes fléchés sur un axe prioritaire avec cédez-le-passage



### Dimensions (à l'axe du marquage) :

- Le double-sens est marqué sur 8 m minimum, en amont et en aval de l'intersection (amorces de 1,20 m de largeur)

### Délimitation :

- Un marquage T3 5u délimite le double-sens en amont et en aval de l'intersection (2 bandes pleines)

### Signalisation verticale :

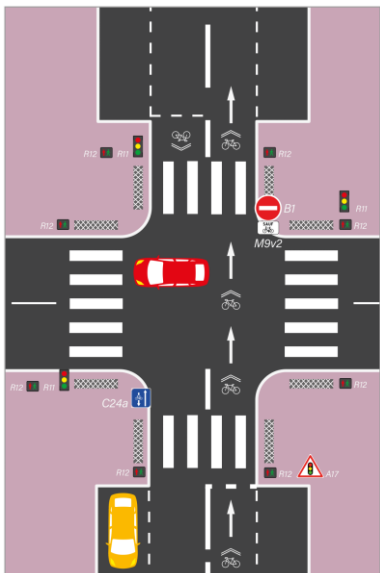
- Un panneau M9v2 est placé sous le panneau B1 après l'intersection, à contre-sens de la circulation courante
- Un panneau C24a est placé après l'intersection dans le sens de circulation des véhicules
- Si besoin, des panneaux C24c peuvent être disposés pour chaque sens de circulation dans la rue sécante en amont de l'intersection

### Signalisation horizontale :

- Le pictogramme et la flèche sont disposés en amont et en aval de l'intersection dans les amorces de bandes cyclables
- Dans l'intersection, la priorité du double-sens cyclable sur les voies sécantes, est matérialisée par des pictogrammes accompagnés de doubles chevrons

# DOUBLE-SENS CYCLABLE INTERSECTION REGULEE PAR DES FEUX

## Double-sens cyclable en pictogrammes fléchés sur un axe régulé par feux



### Dimensions :

- Le double-sens est marqué sur 8 m minimum, en amont et en aval de l'intersection (amorces de 1,20m de largeur)

### Délimitation :

- Un marquage T3 5u délimite le double-sens en amont et en aval de l'intersection (2 bandes pleines)

### Signalisation verticale :

- Un panneau A17 est disposé avant le passage piéton en amont de l'intersection pour avertir les cyclistes du système de régulation de l'intersection rencontrée, le feu R12 régule le flux de vélos venant du double-sens
- Si besoin, un feu R13c est disposé avant le passage piéton en amont de l'intersection pour réguler le flux de vélos venant du double-sens
- Un panneau M9v2 est placé sous le panneau B1 après l'intersection, à contresens de la circulation courante
- Un panneau C24a est placé après l'intersection dans le sens de circulation des véhicules
- Si besoin, des panneaux C24c peuvent être disposés pour chaque sens de circulation dans la rue sécante en amont de l'intersection

### Signalisation horizontale :

- Une trajectoire matérialisée (pictogrammes vélo associés à des double chevrons) parallèle et contiguë au passage piéton est disposée dans l'intersection
- Le pictogramme et la flèche sont disposés en amont et en aval de l'intersection dans les amorces de bandes cyclables



# 07

## APAISEMENT DE CIRCULATION

# APAISEMENT DE CIRCULATION

---

**Définition** : cela correspond à un éventail de mesures qui ont pour but de réduire la vitesse des véhicules dans une portion de rue ou à l'intérieur d'un périmètre délimité. Elles permettent un meilleur partage de la voirie entre les différents usagers et améliorent la sécurité des plus vulnérables : les piétons et les cyclistes. L'apaisement de la circulation est également un vecteur d'amélioration de la qualité de vie, de par la facilitation des déplacements à pied et à vélo, mais aussi avec la réduction des émissions sonores des véhicules motorisés.

**Délimitation** : il n'y a pas de délimitation particulière entre les usagers, mais il est possible de cumuler les aménagements lorsque la situation s'y prête (trafic très important, chaussée large, ...).

**Revêtement** : comme pour la chaussée, on y trouvera de l'enrobé permettant d'accueillir tous les types de véhicules.

**Cas d'utilisation** : l'apaisement de la circulation est très adapté aux zones urbaines et leur présence est très appréciée au niveau des établissements scolaires et autres lieux générant de la circulation piétonne importante.

# APAISEMENT DE CIRCULATION

**Zone 30 :** est une section ou ensemble de sections de rues où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes sauf exception dûment justifiée par le gestionnaire. La zone doit être aménagée de manière cohérente avec la vitesse limite applicable.

*NB : A ne pas confondre avec les rues où la vitesse maximale autorisée est limitée à 30 km/h, dont l'effet se limite à une réduction de la vitesse.*

**Zone de rencontre :** est une rue ou un ensemble de rues limitées à 20 km/h. Dans ces rues, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules.

*NB : A ne pas confondre avec les rues où la vitesse maximale autorisée est limitée à 20 km/h, dont l'effet se limite à une réduction de la vitesse.*

**Aire piétonne :** est une rue ou un ensemble de rues affecté à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes.



## ZONE 30

Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h. Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

### Conditions préconisées :

- Trafic motorisé supérieur à 8000 véhicules/jour
- Rue en pente
- Présence d'obstacles au dépassement
- Plateau ou mini-giratoire

### Signalétique :

Les panneaux B30 et B51, marquant les entrées et sorties de zone 30 sont obligatoires. De manière à améliorer la perception de l'entrée des zones, une mention « zone 30 » ou pictogramme « 30 » peut être implanté au sol dans le sens entrant de la circulation.



B30



B51



- Aménagement permettant de faire cohabiter tous les usagers de la rue en ville
- Dispositif de sécurisation permettant de limiter les distances d'arrêts
- Limite les nuisances



- Ne sépare pas les cyclistes des véhicules motorisés
- Peut ne pas se suffire à lui-même si le trafic est important
- Nécessite des aménagements physiques (écluses, plateaux) pour assurer le respect de la limitation de vitesse

# ZONE 30

## Coût de l'aménagement :

- Variable en fonction de la qualité de l'apaisement souhaitée et du mobilier installé pour favoriser le respect de l'aménagement

## Coût d'un panneau :

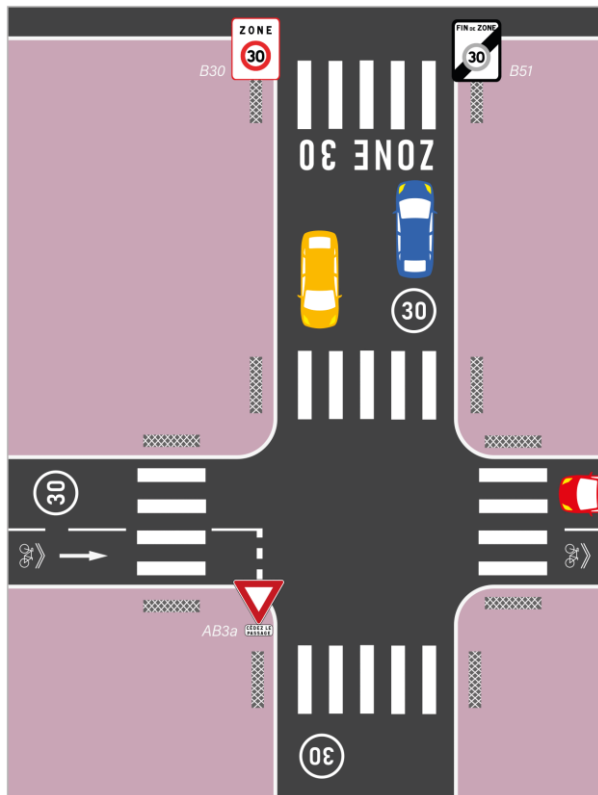
- 200€ par panneau, entre 65 et 180€ pour la pose d'un mat

## Coût mobilier et signalisation horizontale :

- Pictogramme d'entrée zone 30 : 200€/u HT
- Dos d'âne : 7500€/u HT
- Coussin berlinois (ou lyonnais) : 1000€/u HT
- Ecluse : 2500€/u HT
- Double écluse : 5000€/u HT



# ZONE 30



## **Définition :**

- Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h
- Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police

## **Signalisation et délimitation :**

- Des aménagements cyclables dans le sens de la circulation, de type piste ou bande, ne sont généralement pas nécessaires dans ce type de zone, sauf dans les cas suivants :
  - trafic motorisé supérieur à 8000 véhicules / jour
  - rue en pente
  - présence d'obstacles au dépassement : terre-plein, chicanes...
  - existence de pôles générateurs pour un public enfant
- Pour les voies à sens unique équipées d'un double-sens cyclable, se référer à la section correspondante pour connaître la signalisation et la délimitation à mettre en place
- Lors de la création d'une zone 30, le régime de priorité aux carrefours et notamment le maintien de feux tricolores devra être réinterrogé

# ZONE DE RENCONTRE

Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules (y compris les vélos). La vitesse des véhicules est limitée à 20km/h. Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf exception. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

## Conditions préconisées :

- Un aménagement de la voirie complémentaire à la signalisation est à mettre en place, afin que le dispositif soit pertinent et efficace.
- Il est conseillé de mettre au même niveau la chaussée et le trottoir.

## Signalétique :

Les panneaux B52 et B53, marquant les entrées et sorties de zone 30 sont obligatoires. Dans le sens entrant, les silhouettes du panneau B52 sont apposées dans le sens de la circulation



B52

B53



- Abaissement de la vitesse des véhicules motorisés
- Baisse de l'accidentologie
- Sortir du caractère trop routier



- Aménager la chaussée en complément
- Peut nécessiter une modification du plan de circulation
- Piétons prioritaires sur les vélos

# ZONE DE RENCONTRE

## Coût de l'aménagement :

- Variable en fonction de la qualité d'apaisement souhaitée et du mobilier installé pour favoriser le respect de l'aménagement, environ 156€/m<sup>2</sup> HT

## Coût d'un panneau :

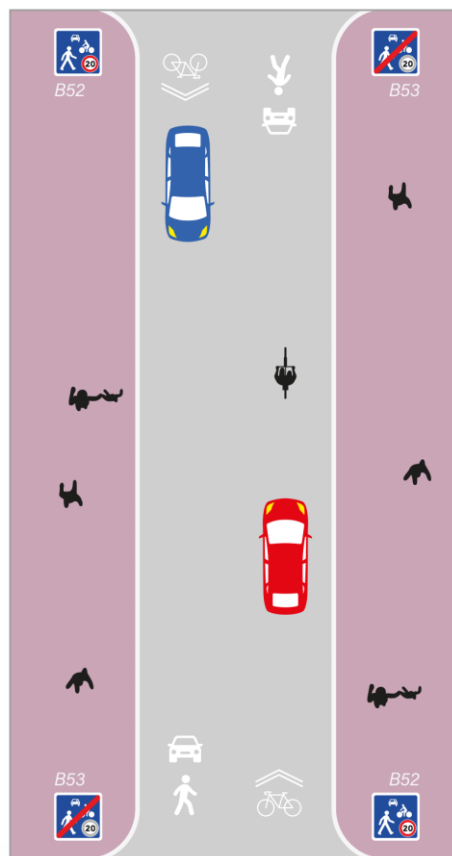
- 200€ par panneau, entre 65 et 180€ pour la pose d'un mat

## Coût mobilier et signalisation horizontale :

- Pictogramme d'entrée zone de rencontre : 340€/u HT
- Dos d'âne : 7500€/u HT
- Coussin berlinois (ou lyonnais) : 1000€/u HT
- Ecluse : 2500€/u HT
- Double écluse : 5000€/u HT



# ZONE DE RENCONTRE



## Définition :

- Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h
- Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police

## Signalisation et délimitation :

- Les panneaux B52 et B53 sont disposés respectivement en entrée et sortie de zone
- Pour les voies à sens unique, un panneau M9v2 est disposé sous le panneau B1 pour autoriser le double-sens cyclable. Dans une telle zone, le marquage horizontal et les panneaux C24 ne sont pas nécessaires
- Lors de la création d'une zone de rencontre, le régime de priorité aux carrefours et notamment le maintien de feux tricolores devra être réinterrogé

# AIRE PIETONNE

L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder, à l'exception des modes guidés de façon permanente de transports publics. Le vélo y est autorisé et la présence de véhicules motorisés doit rester exceptionnelle.

## Conditions préconisées :

- Une aire piétonne doit permettre l'accès à tous (PMR, poussettes, vélos, livraisons).
- Elle doit s'affranchir de trottoir et être uniforme. Le revêtement, peut-être pavé ou disposer d'un enrobé en asphalte, mais la surface doit rester plane pour faciliter la circulation des usagers.
- Le passage d'une rue à l'autre ne doit pas mettre en avant de bordures ou obstacles.

## Signalétique :



B54



B55



- Zone d'apaisement
- Diversification des activités dans l'espace public
- Baisse considérable de l'accidentologie



- Le partage de l'espace entre les piétons et les cyclistes contraint ces derniers à rouler à une vitesse adaptée à la déambulation des piétons.

# 08

## VELO RUE



# VELORUE

La Vélorue est une voie partagée entre les véhicules motorisés et les cyclistes. Les cyclistes sont invités à circuler au milieu de la voie par la pose de pictogramme légitimant leur position. De ce fait, les vélorues sont le plus souvent, et abusivement, présentées en France comme des « rues à priorité cyclable ». Le terme de « priorité » est souvent compris à la fois comme une interdiction faite aux automobilistes de doubler les cyclistes et comme l'avantage donné aux cyclistes de bénéficier de la priorité dans les carrefours par rapport aux véhicules venant des rues sécantes.

En réalité, les cyclistes ne sont pas prioritaires, mais occupent une position centrale légitime sur la chaussée, empêchant les manœuvres de dépassement.

## Conditions préconisées :

- Vitesse limitée à 30 km/h
- Trafic motorisé inférieur à 2000 véhicules/jour (*trafic de desserte uniquement*)
- La vélorue est un dispositif à utiliser sur des axes cyclables importants et où le flux cyclable souhaité est supérieur à 500 cyclistes/jour. La sécurité des cyclistes est obtenue par leur nombre.
- Permet de créer un axe cyclable important offrant une alternative aux aménagements trop étroits et anxiogènes des grands axes. Un concept fonctionnel qui doit être intégré au cœur d'un réseau cyclable efficace, sécurisé et cohérent.



- Facilite les continuités cyclables
- Renforce le sentiment de sécurité et de confort des usagers
- Abaisse les niveaux sonores



- Nécessite une modification du plan de circulation pour supprimer le trafic de transit

# VELORUE

## Conditions préconisées (suite) :

- Largeur de la rue : 4,50 – 7,30 m. Dispositif pertinent pour des rues en double sens cyclable pas trop large.
- Revêtement coloré conseillé

## Signalétique :

- Le panneau annonce la place centrale et légitime des cyclistes

## Coût de l'aménagement :

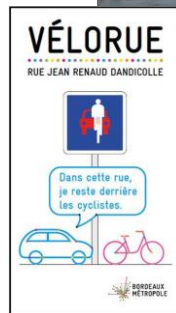
- Environ 15€ par mètre linéaire HT

## Coût d'un panneau :

- 200€ par panneau, entre 65 et 180€ pour la pose d'un mat

## Coût signalisation horizontale :

- Figurine vélo tous les 30m : environ 34€/u HT
- Chevrons : environ 30€/u HT





# 09

## COULOIR MIXTE BUS-VELO

# COULOIR MIXTE BUS-VELO

Un couloir bus-vélo est un espace où peuvent circuler les lignes de bus ainsi que les vélos en agglomération. Ce type d'aménagement est souvent réalisé dans les villes françaises par sa facilité d'application et son faible coût. A noter les voies de bus sont soumises aux mêmes problématiques que les bandes et pistes cyclables : le stationnement gênant.

## Conditions préconisées :

- Dimensions conseillées : 3,20 m à 3,50 m ; 4,50 m (avec séparateur).

## Signalétique :

- Le panneau M4D1 annonce l'accès aux vélos à chaque entrée du couloir de bus.



M4D1



- Peu onéreux
- Gain de place



- Génère une sensation d'inconfort lors du dépassement d'un cycliste par un bus
- Baisse de la vitesse des bus et vélos.

# COULOIR MIXTE BUS-VELO

## Coût de l'aménagement :

- Coût en fonction des besoins de mobilier et de signalisation horizontale

## Coût d'un panneau :

- 200€ par panneau M4d1

## Coût mobilier et signalisation horizontale :

- Marquage peinture pictogramme vélo tous les 20m : 19€/u HT
- Marquage thermocollé pictogramme vélo tous les 20m : 50€/u HT



# 10

## CEDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE



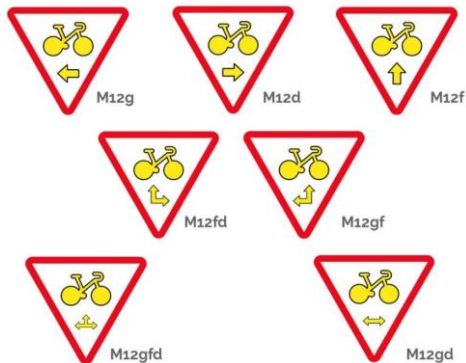
# CEDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE


Le cédez-le-passage cycliste au feu est matérialisé par des panneaux **M12**. Il autorise au cycliste de franchir la ligne d'arrêt pour aller dans la direction indiquée par les flèches, à condition de respecter la priorité accordée aux usagers bénéficiant du feu vert.

## Conditions préconisées :


- Dimensions : 150 mm, 300 mm, 500mm.
- Souvent trop petits, les panneaux 150 mm ne sont pas conseillés.

## Signalétique :





- Facilite la circulation du cycliste
- Plus fluide et rapide



# CEDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE

## Cas d'utilisation :

- Vise à éviter les arrêts répétés pour faciliter la circulation du cycliste et avoir un trajet plus fluide en ville
- Permet aussi d'avoir plus de temps pour s'insérer dans l'intersection et réduire les risques de se retrouver dans l'angle mort d'un véhicule
- A mettre en place dans des intersections simples et ayant une visibilité optimale.

NB: le cycliste n'en devient pas pour autant prioritaire. Le feu rouge devient un cédez-le-passage dans la direction annoncée pour le cycliste.

## Coût d'un panneau :

- 200€ par panneau M12

