

RAPPORT

Ville de Bagnols-sur-Cèze – Avril 2024

Schéma directeur cyclable de la ville de Bagnols-sur-Cèze

Document final



Sommaire

1. Introduction

2. Réseau cyclable cible

2. Opérationnalisation

Typologie d'aménagement

Budget et phasage

Plan d'actions

3. Fiches actions

Axe 1 : Stratégie de développement d'aménagements cyclables

Axe 2 : Développement des services dédiés aux vélos

Axe 3 : Animation et promotion des politiques cyclables

4. Annexes : Guide des aménagements cyclables

Aménagements en section

Aménagements aux intersections



1. Introduction



Contexte et objectifs de l'étude

Contexte :

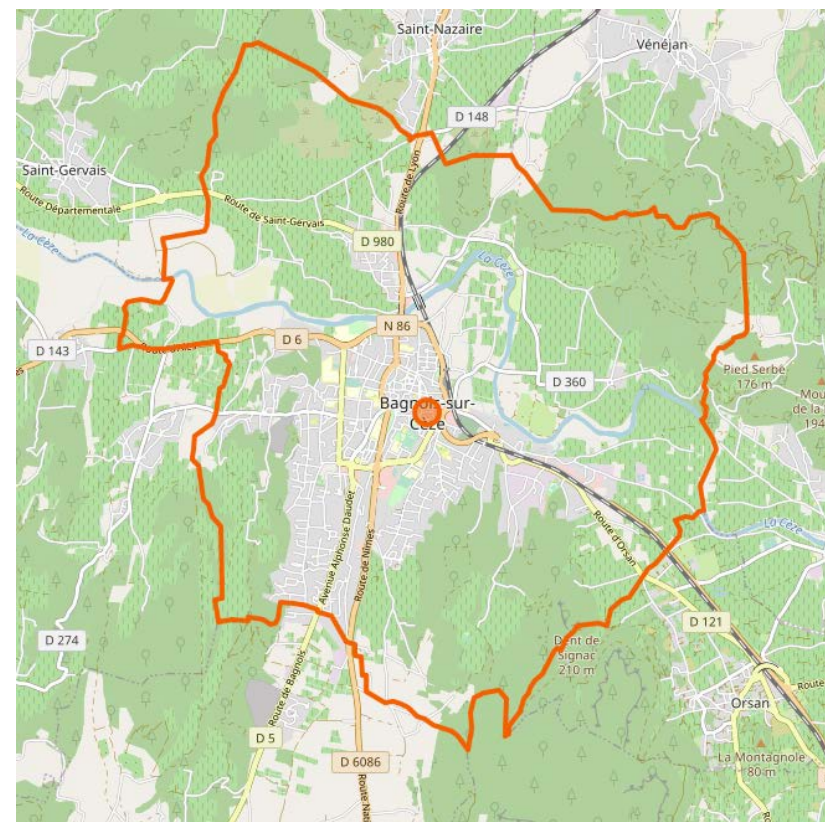
- Une **volonté forte de la commune pour développer la pratique du vélo** sur son territoire.
- Une initiative qui s'inscrit dans une **démarche globale de redynamisation du centre-ville et d'amélioration du cadre de vie**.
- **Plusieurs projets et réflexions sont déjà initiés** en ce sens : Programme Action Cœur de Ville, schéma de mobilité du centre-ville, projet de l'avenue Vigan Braquet, projet d'installation de stationnement vélo, événements...

Objectifs :

- Les **marges de progression sur la commune restent importantes** pour crédibiliser l'usage du vélo au quotidien, que ce soit sur les volets infrastructures, services ou communication.
- La commune souhaite se doter d'un **schéma directeur cyclable communal à visée opérationnelle**, qui permettra notamment d'orienter les réalisations et investissements à court et moyen terme.

Périmètre d'étude :

La commune de Bagnols-sur-Cèze, tenant nécessairement compte des liaisons à assurer avec les communes limitrophes



Points clefs du diagnostic

Un territoire propice au développement du vélo :

- **Une topographie et un climat favorable.**
- **Une dimension de proximité :**
 - Quasiment toute la zone urbaine de la commune est accessible à moins de 15 minutes en vélo ;
 - Un rayonnement relativement local des déplacements domicile-travail (~25% de déplacements interne à la commune et une part importante des déplacements en échange en lien avec des communes voisines).

Mais une mobilité encore fortement dépendante de la voiture :

- **Plus de 2/3 des déplacements domicile-travail internes** à la commune s'effectuent **en voiture.**
- Et la **quasi-totalité pour les échanges** entre Bagnols-sur-Cèze et une autre commune.

Une dynamique à impulser pour initier et crédibiliser la pratique du vélo sur le territoire :

- Un **réseau cyclable** existant encore **peu développé et discontinu** ;
- Un **tissu de services, stationnement et promotion du vélo à renforcer** ;
- Des **points durs à accompagner** : coupures urbaines, naturelles, points durs de sécurité,...

Le contenu du schéma directeur cyclable

Réseau cyclable cible

Principes d'aménagement cyclables

Opérationnalisation



- Carte du réseau cyclable à terme** : les liaisons ont été hiérarchisées (réseau primaire et réseau secondaire)

- Principes généraux d'aménagement du réseau cyclable** (selon le niveau hiérarchique de la liaison et de son environnement)

- Focus sur les aménagements cyclables en traversée de carrefour.**

- Budget et phasage du réseau cyclable cible.**

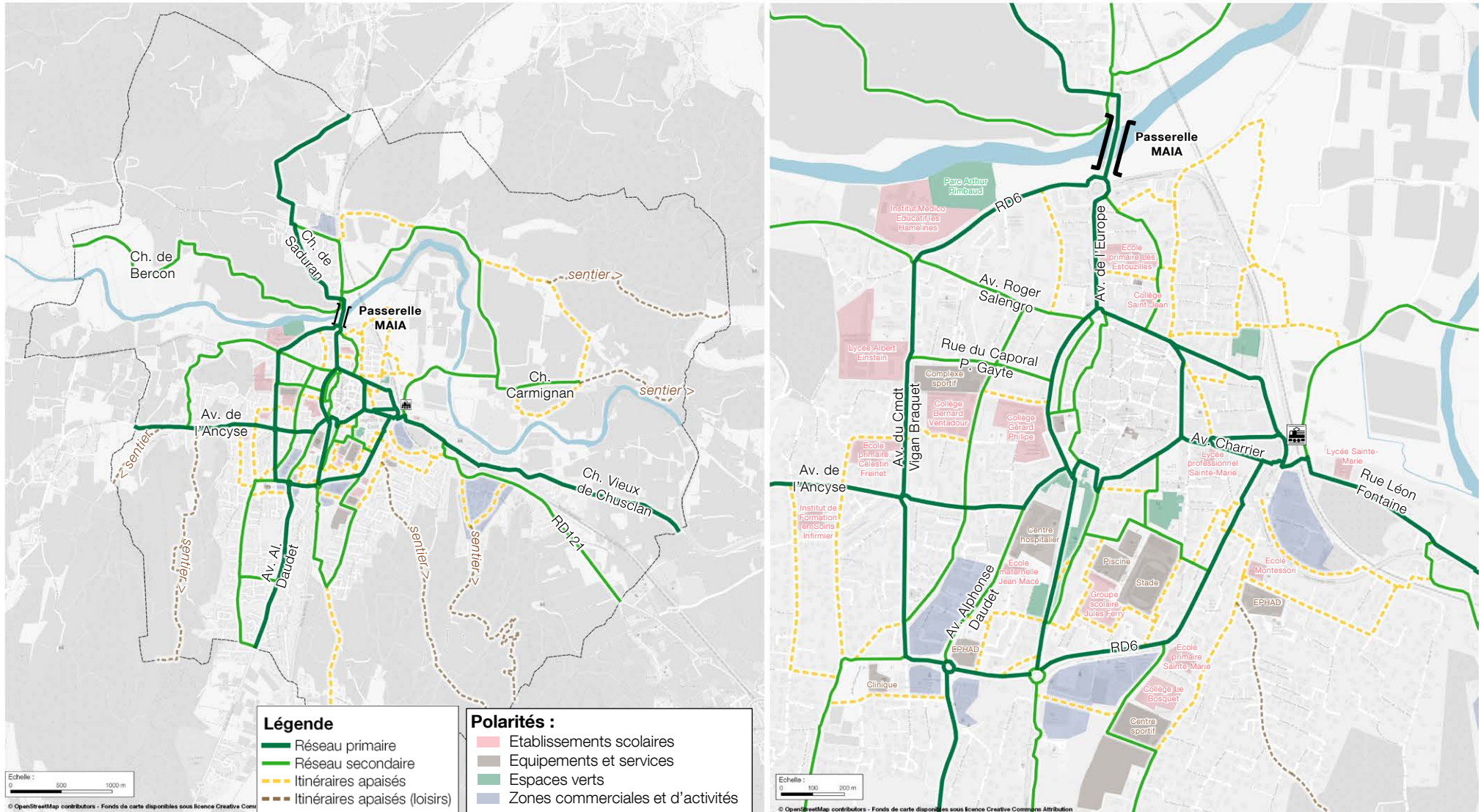
- Fiches actions pour les liaisons cyclables primaires** : principe d'insertion et aménagement préconisé.

- Fiches actions services et actions transversales** (jalonnement, stationnement vélo, etc.)

2. Réseau cyclable cible



Réseau cyclable cible



2. Opérationnalisation



2. Opérationnalisation

Typologie d'aménagement



Principes d'aménagements : mixité ou séparation

■ **Le choix de l'aménagement pose dans un premier temps la question entre mixité et séparation des modes.** Ce choix est fondamental et basé en premier lieu sur :

- la **densité** du trafic ;
- la **vitesse** des automobilistes (en vigueur/effective) ;
- le **nombre de cyclistes** attendus/souhaités (niveau de hiérarchie du réseau cyclable).

■ Auxquels s'ajoutent :

- la **nature du trafic** (poids-lourds, services de secours, etc.) ;
- la **pen**te (différentiel de vitesse important en montée) ;
- le **nombre d'intersections** et le **type de priorité**.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000	Piste ou bande cyclable	Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000		Piste cyclable	
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
70/80 KM/H	< 1000		Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

Source : CEREMA 2021, inspiration : Design Manual for bicycle traffic – CROW - 2016

Principes d'aménagements : Guide des aménagements cyclables (annexé)

Fiches par typologie d'aménagement en section avec ses caractéristiques, avantages / inconvénients et notions de coûts

Séparation : la bande cyclable

Bande cyclable	Caractéristiques	Avantages
<p>Bande cyclable</p> <p>Bande cyclable avec stationnement</p> <p>Bande cyclable avec espace tampon de 50 cm</p>	<ul style="list-style-type: none"> Sur chaussée, la bande est principalement matérialisée par un marquage séparatif, parfois accompagnée d'une couleur distinctive ; Une largeur de 2 m (recommandation CEREMA : 1,5 m minimum hors marquage) ; Le long d'une bande de stationnement, il est nécessaire d'ajouter une bande séparative de 50 cm ; Leur implantation ne doit pas mettre en danger le cycliste (conflits avec le stationnement des véhicules motorisés), ni les piétons (laisser un espace de circulation piéton suffisant) ; <p>Coût</p> <ul style="list-style-type: none"> De 30 000 € / km pour du simple marquage à 250 000 € / km en cas de reprise de chaussée 	<ul style="list-style-type: none"> Dépassement vélo possible en passant sur la voie de circulation voiture ; Co-vigilance accrue car attire l'attention des automobilistes sur la présence de cyclistes ; Gestion aisée aux carrefours et événements (arrêts bus). <p>Inconvénients</p> <ul style="list-style-type: none"> Sentiment d'insécurité pour les cyclistes plus ponctuels ; Risque de conflits avec les voitures si flux trop important ; Risque de stationnement sauvage.

Séparation : la piste cyclable bidirectionnelle

Piste cyclable bidirectionnelle	Caractéristiques	Avantages
<p>Piste cyclable bidirectionnelle, Cerema</p>	<ul style="list-style-type: none"> Un double-sens cyclable aménagé d'un côté de la chaussée ; Séparation de la chaussée et si possible du trottoir ; Adaptée à une voirie avec un trafic automobile >5000 véh/jour ; Entre 3,00m et 4,00m (pincement ponctuel de 2,50m autorisé) ; Peut ponctuellement être réduite pour les traversées piétonnes ; Adaptée sur des itinéraires longs, avec peu d'intersections (bords de cours d'eau, long d'une départementale peu urbanisée...) ; Adaptée également sur des voiries en sens unique VP ; Revêtement en enrobé. <p>Coût</p> <p>De 100 000 € / km pour la pose d'une simple bordure à 500 000 € / km en cas de reprise globale de la voirie.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Bonne co-visibilité entre les différents usagers ; Aménagement bien identifié par tous les usagers ; Peu de risque de stationnement sauvage ; Permet d'optimiser l'espace en permettant le dépassement. <p>Inconvénients</p> <ul style="list-style-type: none"> Difficile à gérer aux intersections, notamment pour tourner dans le sens opposé à la piste ; Difficile à gérer aux événements (arrêts de bus notamment) ; Des traversées piétonnes plus longues et parfois nécessitant de regarder des deux côtés à deux reprises.

+ Recommandations générales et exemples pour la gestion des intersections

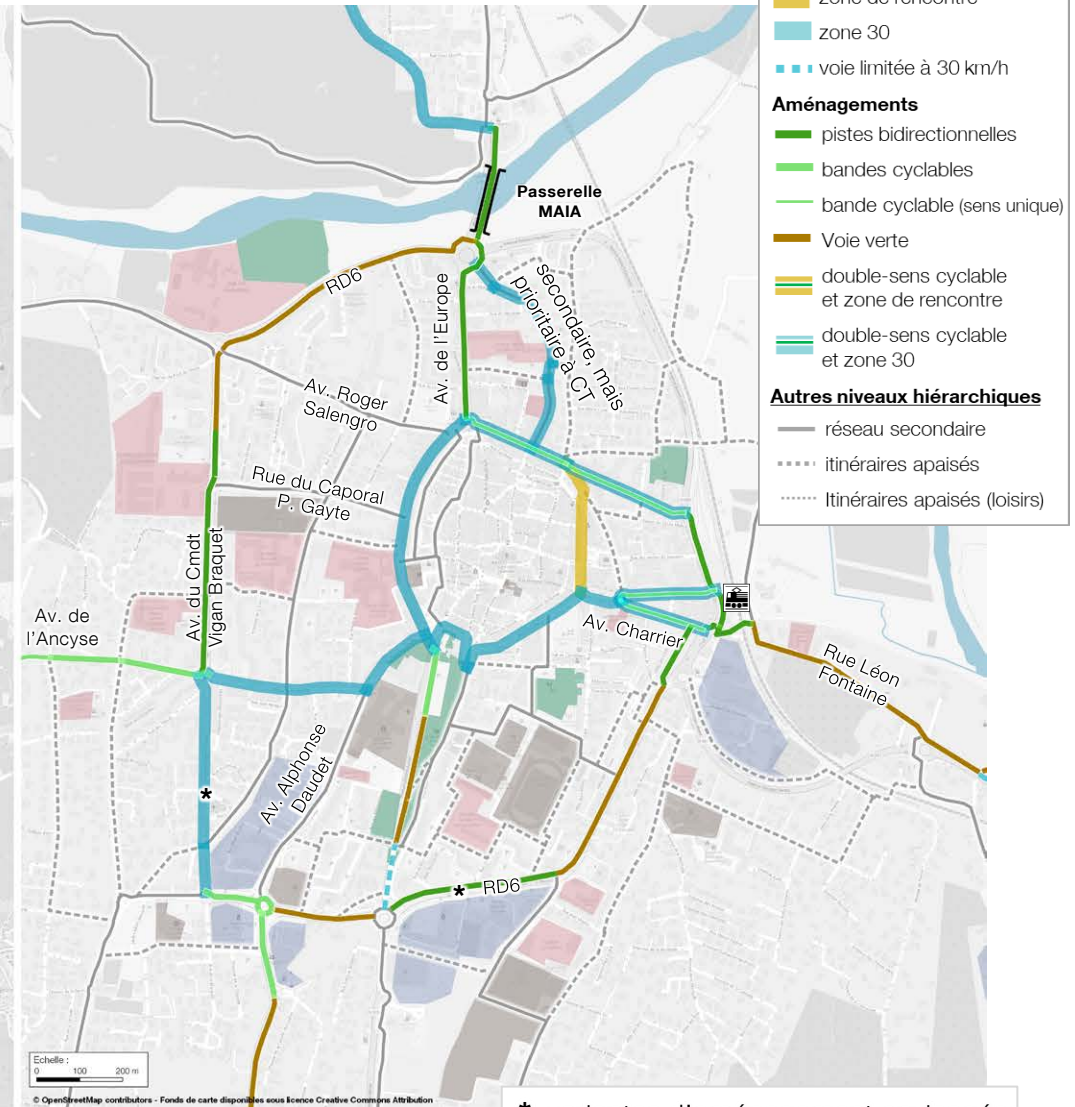
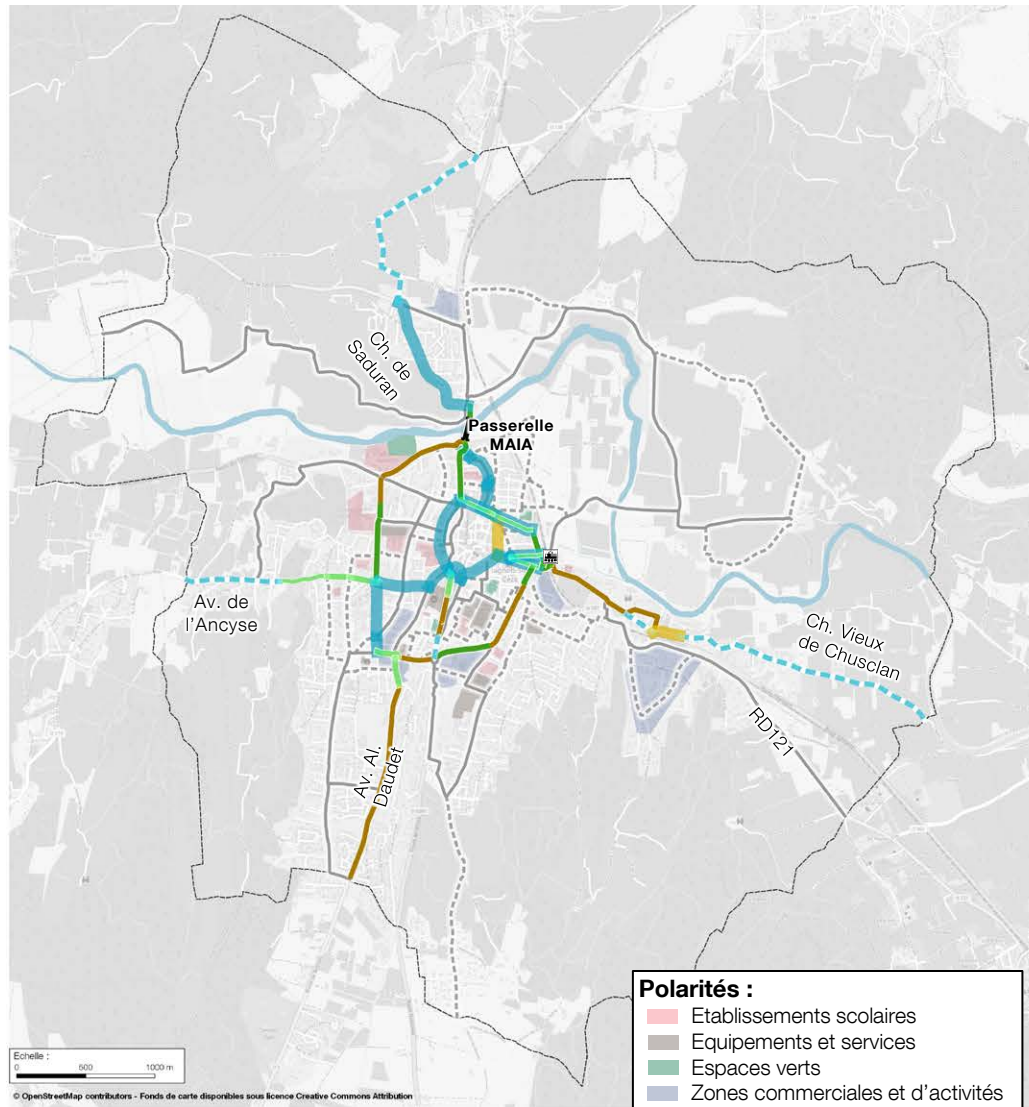
Traitement des intersections : Giratoires

Giratoires simples avec vélos en mixité	Giratoires avec anneau en bandes cyclables	Giratoires avec anneau cyclable extérieur
Giratoire compacts, vitesses réduites, <15'000 véh/j	Dangereux problèmes de visibilité A éviter !	En situation urbaine
		En situation périurbaine

Principes généraux

- **Le réseau primaire est priorisé**, il doit permettre d'initier une armature cyclable pour la ville. Les aménagements projetés sont détaillés ci-après ainsi que dans les fiches actions.
- **Le réseau secondaire sera aménagé au fur et à mesure**, en fonction des opportunités (travaux, projets urbains, etc.) et des contraintes budgétaires. Les types d'aménagements ne sont pas définis dans le cadre du schéma directeur cyclable. Dans la mesure du possible, les aménagements du réseau secondaire devront suivre les recommandations du Cerema ainsi que les principes détaillés dans le guide (en annexe).
- **Certaines liaisons secondaires font exception, elles seront identifiées dans les fiches actions :**
 - Soit, elles sont programmées par ailleurs.
 - Soit, elles sont identifiées comme prioritaires, car elles complètent le réseau primaire : liaison temporaire (en attendant un aménagement à plus long terme du réseau primaire) ou liaison alternative (lorsque le réseau primaire ne répond pas entièrement aux besoins).

Aménagements projetés sur le réseau primaire



2. Opérationnalisation

Budget et phasage



Phasage et budget prévisionnel

Budget prévisionnel pour l'ensemble du Schéma directeur cyclable :

Réseau primaire	Réseau secondaire et itinéraires apaisés	Total
1'081'000 €	1'246'000 €	2'327'000 €
60 € / habitant	68 € / habitant	128 € / habitant



Actions transversales
Entre 50'000 et 75'000 € par an

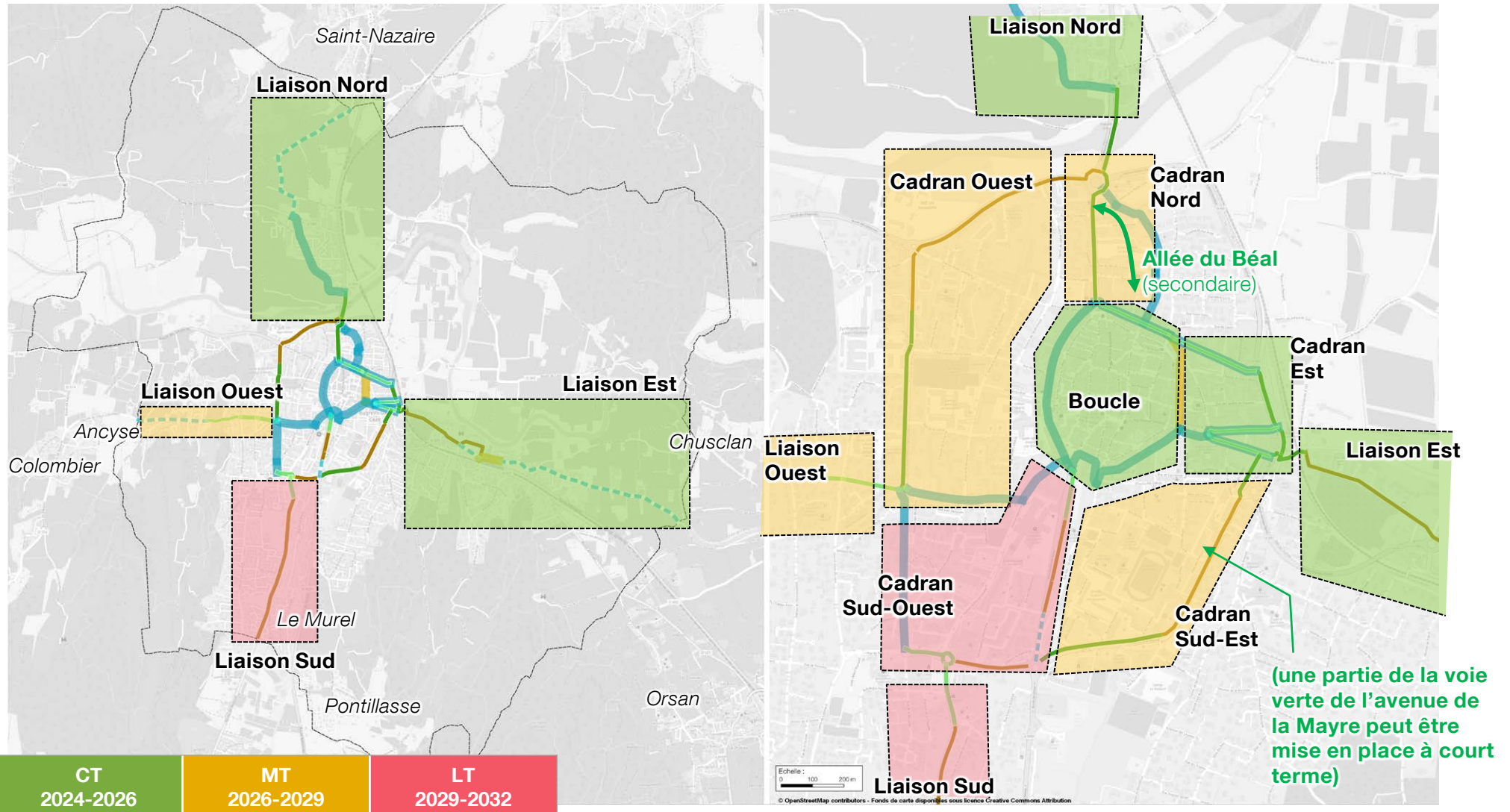
Horizons considérés :

- Court terme (CT) : mandat en cours (2024-2026) ;
- Moyen terme (MT) : 1ère partie du prochain mandat (2026-2029) ;
- Long terme (LT) : 2ème partie du prochain mandat (2029-2032) ;
- Suite (S) : Post 2032.

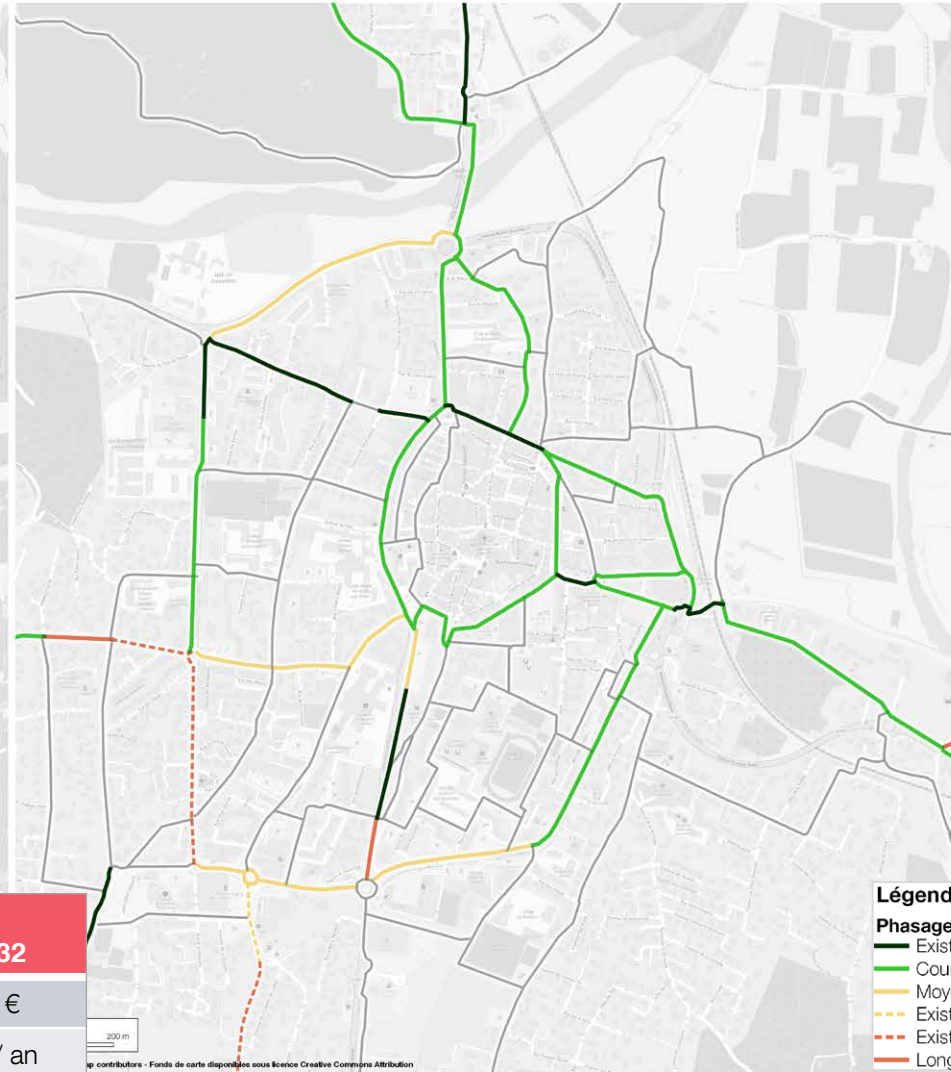
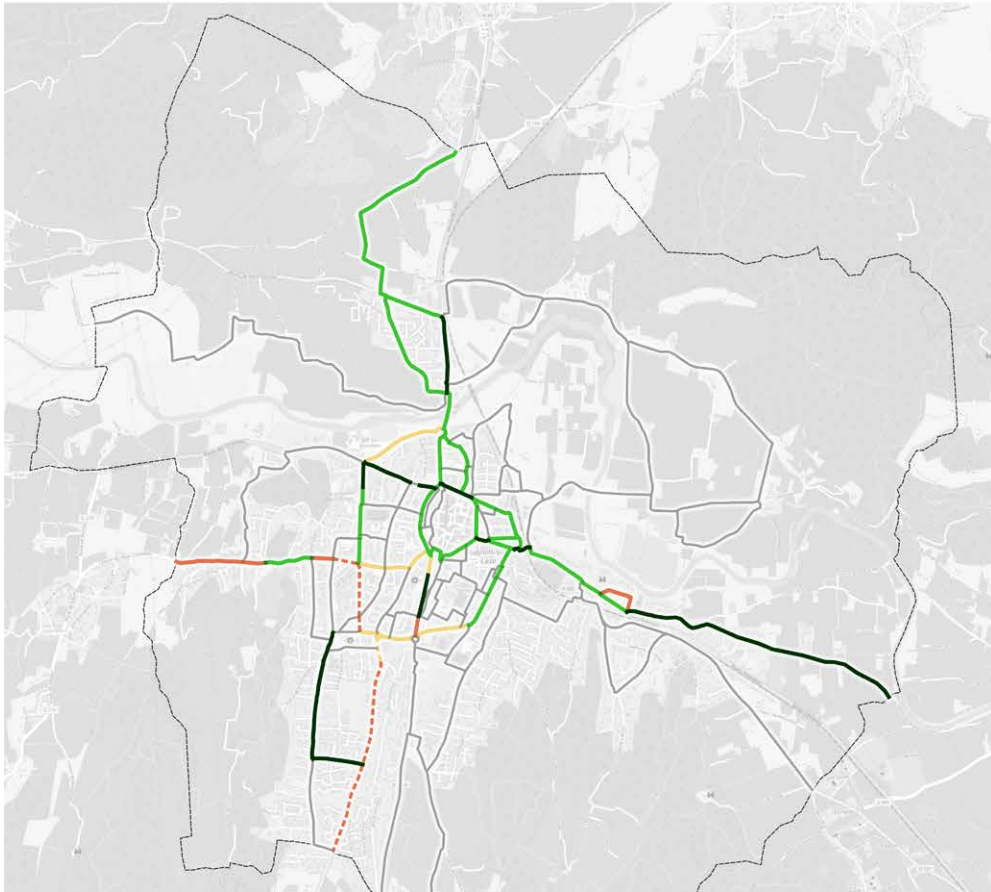
Principes généraux sur le phasage :

- Réalisation de la totalité du réseau primaire à l'horizon 2032 en ciblant en priorité :
 - La liaison entre la gare, le centre-ville et la future passerelle Maia ;
 - Les itinéraires à proximité des pôles scolaires ;
 - La liaison avec Chusclan : liaison est.
- Réalisation du réseau secondaire au fur et à mesure, selon les opportunités et contraintes budgétaires.

Grands principes de phasage



Phasage détaillé et budget prévisionnel



Légende

Phasage

- Existant
- Court terme
- Moyen terme
- Existant à améliorer à moyen terme
- Existant à améliorer à long terme
- Long terme

	CT 2024-2026	MT 2026-2029	LT 2029-2032
Coût	415'000 €	570'000 €	100'000 €
Coût / an	210'000 € / an	190'000 € / an	33'000 € / an
Coût / an / hab	12 € / an / hab	11 € / an / hab	2 € / an / hab

Echelle :
0 200 m

200 m
Contributeurs : Fonds de carte disponibles sous licence Creative Commons Attribution

2. Opérationnalisation

Plan d'actions



Plan d'actions détaillé (1/2)

NOM DES AXES ET ACTIONS		OPÉRATIONNALITÉ	PORTEUR DE L'ACTION	HORIZON	COÛT
Axe 1 : Stratégie de développement d'aménagements cyclables					
1 Déployer le réseau cyclable cible					
1a	Réaliser la liaison cyclable primaire Nord - Direction Saint-Nazaire	FAIRE	Ville de Bagnols-sur-Cèze	CT	~13'000€
1b	Réaliser les liaisons cyclables primaires du centre-ville - Cadran Est	FAIRE	Ville de Bagnols-sur-Cèze	CT	~15'000€
1c	Réaliser la liaison cyclable primaire Est - Direction Chusclan	FAIRE + ETUDIER pour faire	Ville de Bagnols-sur-Cèze	CT / LT	~165'000€
1d	Réaliser les liaisons cyclables primaires du centre-ville - Cadran Nord	FAIRE	Ville de Bagnols-sur-Cèze	CT	~110'000€
1e	Réaliser la boucle cyclable primaire du centre-ville	FAIRE + ETUDIER pour faire	Ville de Bagnols-sur-Cèze	CT / LT	~22'000€
1f	Réaliser les liaisons cyclables primaires du centre-ville - Cadran Sud-Est	FAIRE + ETUDIER pour faire	Ville de Bagnols-sur-Cèze	CT / MT	~164'000€
1g	Réaliser les liaisons cyclables primaires du centre-ville - Cadran Ouest	FAIRE	Ville de Bagnols-sur-Cèze	MT	~282'000€
1h	Réaliser les liaisons cyclables primaires du centre-ville - Cadran Sud-Ouest	FAIRE	Ville de Bagnols-sur-Cèze	MT / LT	~160'000€
1i	Réaliser la liaison cyclable primaire Ouest - Direction Colombier	FAIRE	Ville de Bagnols-sur-Cèze	CT / LT	~130'000€
1j	Réaliser la liaison cyclable primaire Sud - Direction Tresques	FAIRE	Ville de Bagnols-sur-Cèze	MT / LT	~100'000€
1k	Réaliser les liaisons cyclables secondaires et itinéraires apaisés au fil de l'eau	ETUDIER pour faire	Ville de Bagnols-sur-Cèze	CT / MT / LT / S	~1'246'000 €

Plan d'actions détaillé (2/2)

NOM DES AXES ET ACTIONS		OPÉRATIONNALITÉ	PORTEUR DE L'ACTION	HORIZON	COÛT
Axe 1 : Stratégie de développement d'aménagements cyclables					
1	Déployer le réseau cyclable cible	Détaillé dans la page précédente			
2	Jalonner les principaux itinéraires cyclables	FAIRE	Ville de Bagnols-sur-Cèze	CT / MT / LT	Cf. Schéma Directeur de Jalonnement
3	Concevoir une charte d'aménagement spécifique	ETUDIER pour faire	CAGR	CT	-
Axe 2 : Développement des services dédiés aux vélos					
4	Déployer une offre de stationnement vélo public : arceaux vélo et stationnement public sécurisé	FAIRE	Ville de Bagnols-sur-Cèze	CT	16 680 € (arceaux) + coût de la pose
5	Développer le stationnement vélo privé	FAIRE	Ville, Département et Région Entreprises Aménageurs	CT / MT / LT	Financement par les porteurs
6	Accompagner l'accès à la possession et à l'entretien d'un vélo	FAIRE + ETUDIER pour faire	Ville de Bagnols-sur-Cèze, Association Gard-o-Climat et magasin GoSport	CT	A définir
7	Développer les services à destination des vélos loisirs / touristes	ETUDIER pour faire	CAGR	CT / MT / LT	Fonction de l'offre de service proposée
Axe 3 : Animation et promotion des politiques cyclables					
8	Développer l'apprentissage du vélo : remise en selle, circuit pédagogique, sécurité routière.	FAIRE	Ville de Bagnols-sur-Cèze	CT / MT / LT	200'000 € (Pumptrack) +/- 5 000 € pour des ateliers
9	Plan de communication pour le développement du vélo	FAIRE	Ville de Bagnols-sur-Cèze	CT / MT / LT	Selon actions mises en place (+ fête du vélo : 23'000 €)

3. Fiches actions



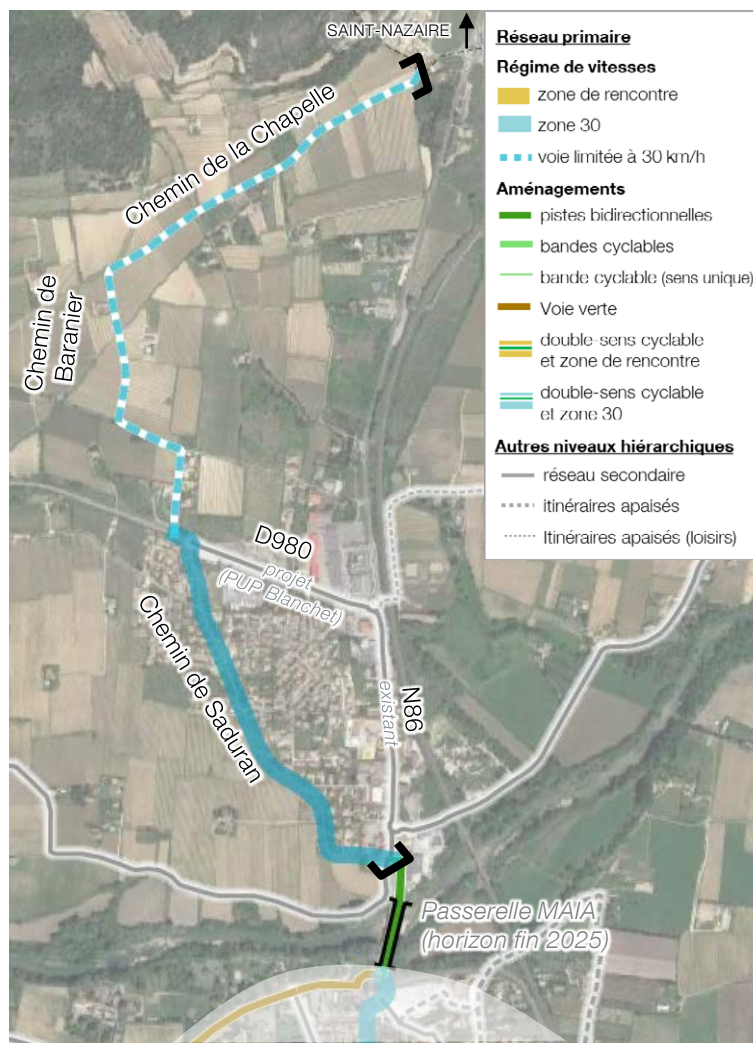
3. Fiches actions

Axe 1 : Stratégie de développement d'aménagements cyclables



1a Réaliser la liaison cyclable Nord - Direction Saint-Nazaire

Présentation générale de l'action et des objectifs



Objectif :

- Créer un itinéraire cyclable sécurisé connectant la future passerelle MAIA à Saint-Nazaire.

Actions :

- Limiter la vitesse à 30 km/h sur le chemin de Baranier et le chemin de la Chapelle.
- Mettre en place une zone 30 sur le chemin de Saduran (à envisager à l'échelle zone et non uniquement sur le tronçon identifié).
- Traiter les points durs de l'itinéraire :
 - aménager la traversée de la D980, dans le cadre du réaménagement de cet axe (PUP Blanchet, horizon 2025),
 - sécuriser la traversée des vélos de la N86, permettant l'accès à la nouvelle passerelle MAIA.

Impacts :

- Aucun impact sur la circulation ni le stationnement

Opérationnalité



FAIRE

Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR

Éléments de coûts

~13'000 €
(hors passerelle MAIA)

Horizon

Court terme

1b Réaliser la liaison centre-ville - Cadran Est

1/2

Présentation générale de l'action et des objectifs

Objectif :

- Mailler le cadran Est du centre-ville entre la gare et l'hypercentre.



Actions :

- Apaiser l'avenue Charles de Gaulle (réglementation en zone 30) et insérer un double sens cyclable.
- Créer les itinéraires cyclables programmés dans le cadre du pôle gare (non budgété dans le schéma cyclable) :
 - Passer l'avenue Charrier à sens unique, apaiser via une réglementation en zone 30 et insérer un double sens cyclable.
 - Passer l'avenue Eugène Thomé à sens unique, apaiser via une réglementation en zone 30 et insérer un double sens cyclable.
 - Insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la N580 entre la Gare et l'avenue Charles de Gaulle.
- Traiter les points durs de l'itinéraire :
 - Aménager et adapter le fonctionnement des carrefours de la N580 pour intégrer la mise à sens unique des avenues Charrier et Eugène Thomé et traiter les traversées vélo de la N580.

Opérationnalité



FAIRE

Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR
CD30
SNCF

Éléments de coûts

~15'000 €
(hors aménagements inclus dans le pôle gare)

Horizon

Court terme

1b Réaliser la liaison centre-ville - Cadran Est

2/2

Présentation générale de l'action et des objectifs

Avenue Charles de Gaulle – Etat actuel



Avenue Charles de Gaulle – Exemple d'insertion



↑
Double sens cyclable,
avec **un espace tampon**
avec le stationnement

↑
Zone 30

↑
Pas de modification
du fil d'eau

Impacts :

- Modification du plan de circulation avec les mises en sens unique des avenues Charrier et Eugène Thomé (pas d'impact majeur sur les itinéraires).
- Suppression d'une voie sur la N580 (voie de présélection et bande centrale).

Opérationnalité



FAIRE

Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR
CD30
SNCF

Éléments de coûts

~15'000 €
(hors aménagements inclus dans le pôle gare)

Horizon

Court terme

1c Réaliser la liaison cyclable Est - Direction Chusclan

1/2

Présentation générale de l'action et des objectifs

Objectif :

- Créer un itinéraire cyclable sécurisé le centre-ville (gare) à Chusclan (direction CEA Marcoule).



Actions :

- Créer une voie verte sur la rue Léon Fontaine (opportunité de réaménagement à court terme, dans le cadre d'un projet voirie plus global)
- Assurer la liaison entre la rue Léon Fontaine et la rue de l'Euze :
 - A court terme : limiter la vitesse à 30 km/h sur la route d'Avignon (RN580) pour sécuriser la mixité vélo et voiture (entre la rue Léon Fontaine et la rue de l'Euze) (faisabilité à vérifier auprès de la DIR MED) ;
 - A long terme : créer un itinéraire à travers le Paniscoule (faisabilité à vérifier, car foncier privé)

Opérationnalité



Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

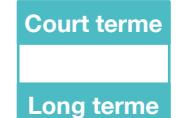
Partenaire(s)

CAGR
CD30

Éléments de coûts

165'000 € (hors variante via Paniscoule)
Aménagement rue Léon Fontaine intégré pour moitié dans le budget du SDC (autre moitié considérée dans le budget de réaménagement global de la rue)

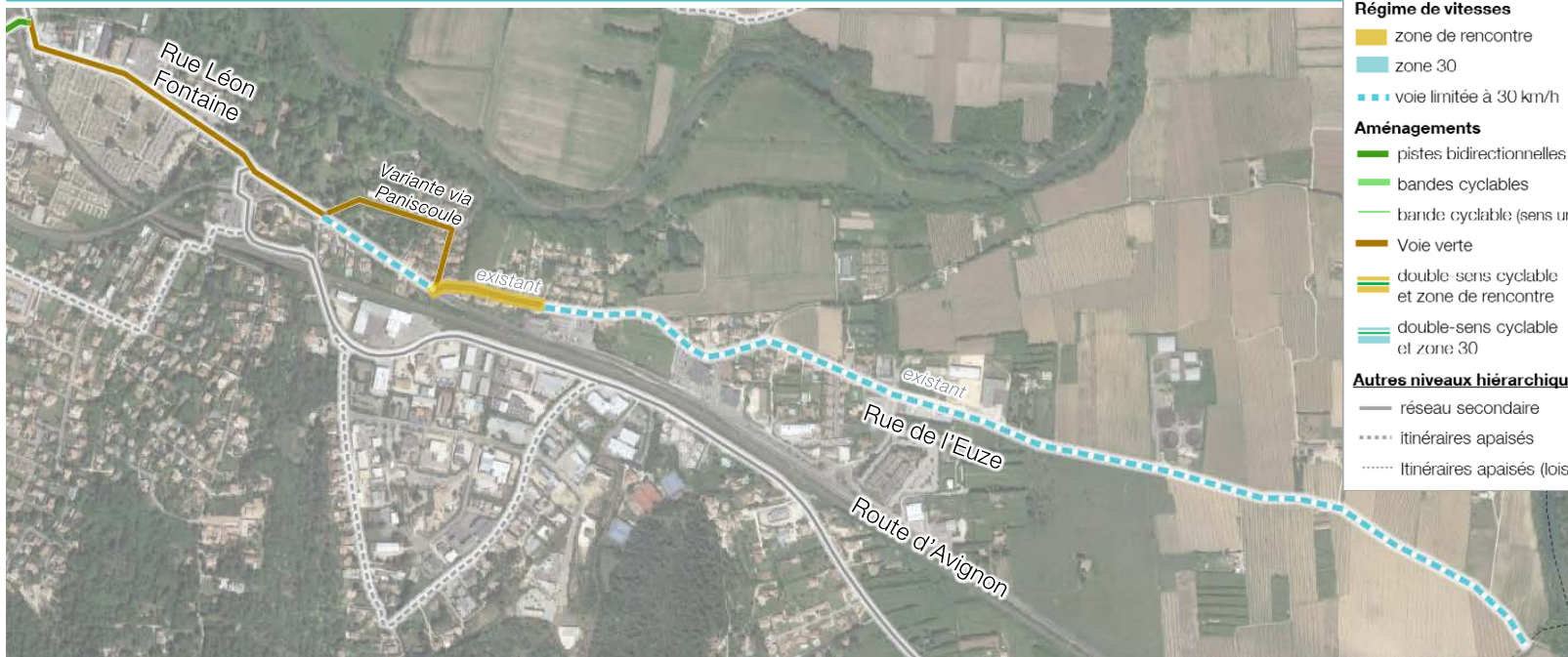
Horizon



1c Réaliser la liaison cyclable Est - Direction Chusclan

2/2

Présentation générale de l'action et des objectifs



- Réseau primaire**
- Régime de vitesses**
- zone de rencontre
 - zone 30
 - voie limitée à 30 km/h
- Aménagements**
- pistes bidirectionnelles
 - bandes cyclables
 - bande cyclable (sens unique)
 - Voie verte
 - double-sens cyclable et zone de rencontre
 - double-sens cyclable et zone 30
- Autres niveaux hiérarchiques**
- réseau secondaire
 - itinéraires apaisés
 - Itinéraires apaisés (loisirs)

Opérationnalité

1 FAIRE + 2 ETUDIER pour faire

Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR
CD30

Éléments de coûts

~165'000 €
(hors variante via Paniscoule)

Horizon

Court terme

Long terme

Actions (suite) :

- Traiter les points durs de l'itinéraire :
 - Sécuriser les points de connexions de part et d'autre de la route d'Avignon (variante court terme) : connexion route d'Avignon / rue Léon Fontaine et connexion route d'Avignon / rue de l'Euze.

Impacts :

- Aucun impact sur la circulation ni le stationnement

1d Réaliser la liaison centre-ville - Cadran Nord

1/2

Présentation générale de l'action et des objectifs



Objectif :

- Créer une liaison cyclable entre l'hypercentre et la passerelle Maia.

Actions :

- A court terme :
 - requalification de l'avenue de l'Europe avec insertion d'une piste bidirectionnelle ou d'une voie verte
 - également un itinéraire cyclable apaisé sur l'allée du Béal (réglementation en zone 30 et zone de rencontre), reliant l'avenue Paul Langevin au rond-point de l'Europe. La connexion entre la traversée du Béal et le rond-point de l'Europe pourra être gérée à travers le parking existant.
- Traiter les points durs : traversée du rond-point de l'Europe.

Impacts :

- A court terme, suppression du linéaire de stationnement longitudinal de l'allée de l'Europe côté est (environ 10 places).

Opérationnalité



Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR

Éléments de coûts

~110'000€
(+ ~19'000€ pour le chemin du Béal (itinéraire secondaire))

Horizon

Court terme

1d Réaliser la liaison centre-ville - Cadran Nord

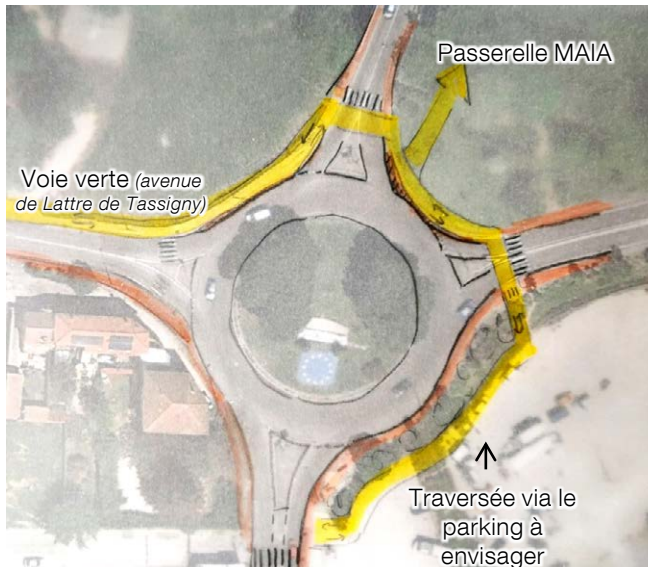
2/2

Présentation générale de l'action et des objectifs

Rond point de l'Europe – Etat actuel



Rond point de l'Europe – Exemple d'insertion



Référence d'aménagement



Source : France Ouest

Opérationnalité



Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR

Éléments de coûts

~110'000€
(+ ~19'000€ pour le chemin du Béal (itinéraire secondaire))

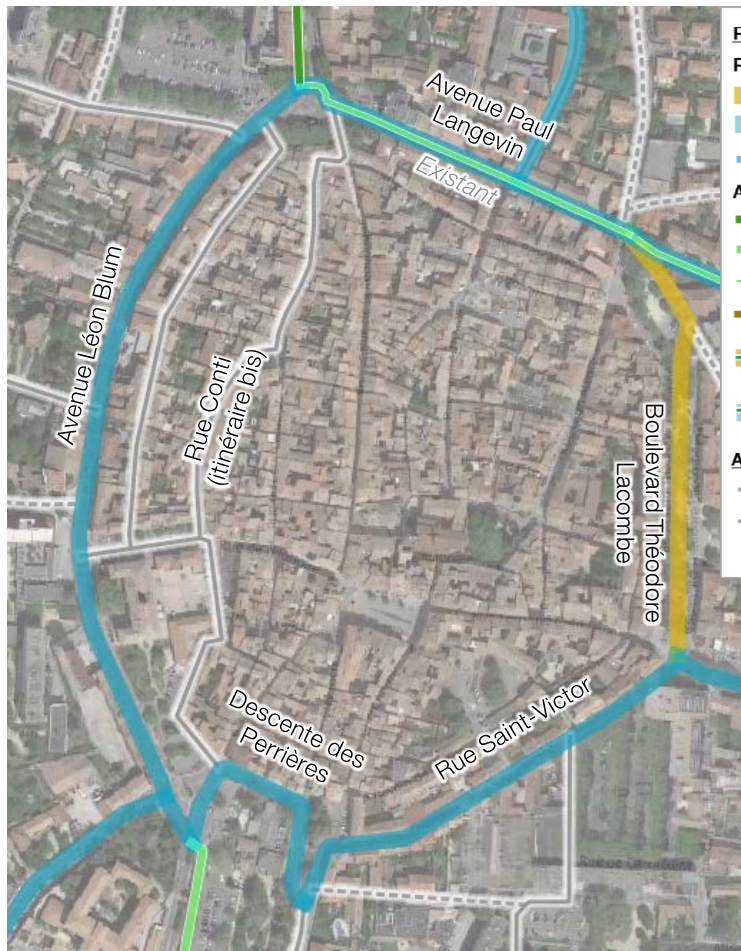
Horizon

Court terme

1e Réaliser la boucle du centre-ville

1/2

Présentation générale de l'action et des objectifs



- Réseau primaire**
- Régime de vitesses**
- zone de rencontre
 - zone 30
 - voie limitée à 30 km/h
- Aménagements**
- pistes bidirectionnelles
 - bandes cyclables
 - bande cyclable (sens unique)
 - Voie verte
 - double-sens cyclable et zone de rencontre
 - double-sens cyclable et zone 30
- Autres niveaux hiérarchiques**
- réseau secondaire
 - itinéraires apaisés
 - Itinéraires apaisés (loisirs)

Objectif :

- Créer un itinéraire cyclable autour de l'hypercentre.
- L'aménagement de la boucle est prévu en deux temps :
 - A court terme, itinéraires cyclables en mixité ;
 - A long terme, réflexion globale en cours sur la mise à sens unique de la boucle du centre-ville et une requalification globale des axes, permettant l'intégration d'aménagements cyclables dédiés sur la descente des Perrières, l'avenue Léon Blum et la rue Saint-Victor.

Actions :

- A court terme :
 - Réglementer en zone 30 la descente des Perrières, l'avenue Léon Blum et la rue Saint-Victor.
 - Réglementer en zone de rencontre le boulevard Théodore Lacombe.
 - Jalonner des itinéraires bis à travers l'hypercentre pour proposer une alternative plus apaisée pour les usagers plus fragile.

Opérationnalité

1 FAIRE + 2 ETUDIER pour faire

Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR

Éléments de coûts

~22'000 €
(+ ~5'000€ pour les rues de l'hypercentre (itinéraire secondaire))

Horizon

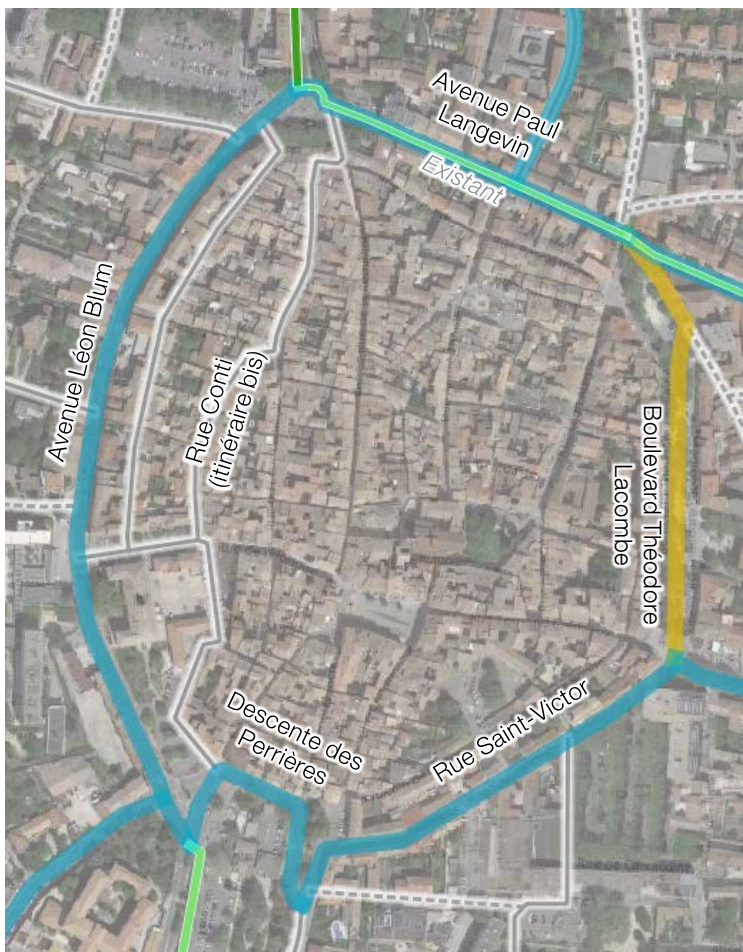
Court terme

Long terme

1e Réaliser la boucle du centre-ville

2/2

Présentation générale de l'action et des objectifs



Actions (suite) :

- Anticiper le long terme : Poursuivre les réflexions sur la mise à sens unique et une requalification plus globale des axes afin d'envisager une meilleure prise en compte des vélos sur ces itinéraires, par exemple :
 - Avenue Léon Blum : passage à sens unique et insertion d'une piste bidirectionnelle ;
 - Descente des Perrières : passer à sens unique, élargissement d'un trottoir et insertion d'un double sens cyclable.
 - Rue Saint-Victor : passage à sens unique et requalification en zone de rencontre avec insertion d'un double sens cyclable. La zone de rencontre permettra également une meilleure prise en compte des piétons (présence d'une école notamment).

Impacts :

- A court terme, pas d'impact sur le stationnement et la circulation.
- A long terme, impact plus important à approfondir.

Opérationnalité

1 FAIRE + 2 ETUDIER pour faire

Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR

Éléments de coûts

~22'000 €
(+ ~5'000€ pour les rues de l'hypercentre (itinéraire secondaire))

Horizon

Court terme
 Long terme

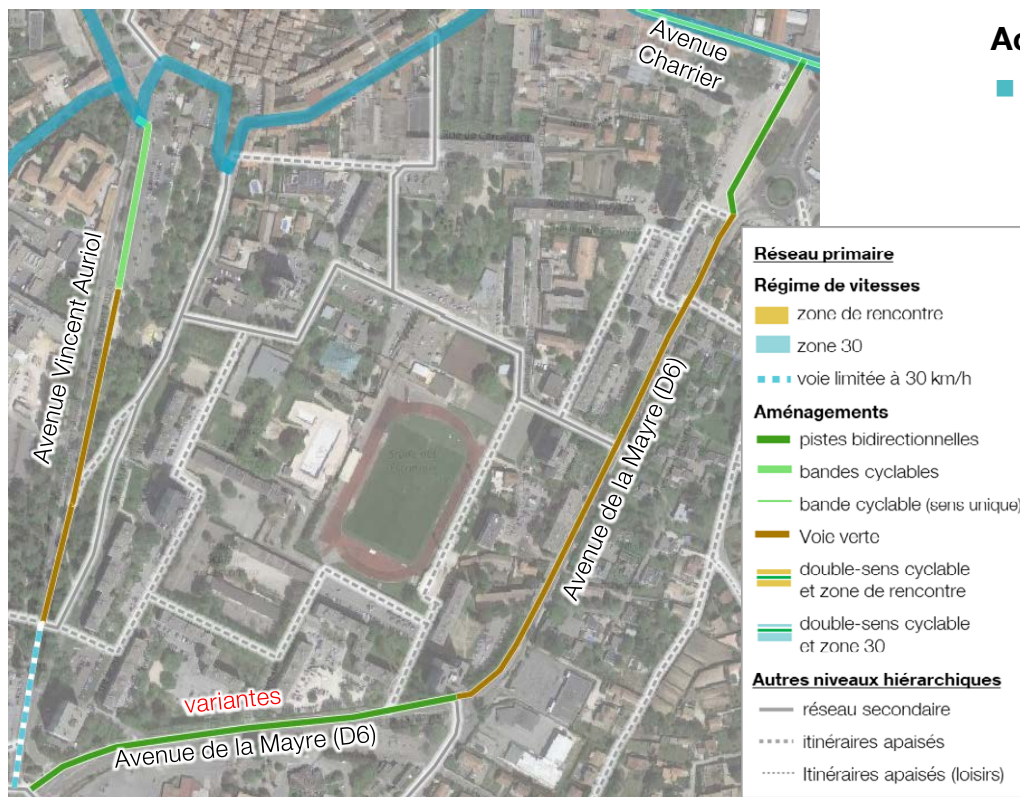
1f Réaliser la liaison centre-ville - Cadran Sud-Est

1/2

Présentation générale de l'action et des objectifs

Objectif :

- Créer une liaison cyclable entre la gare et le Sud du centre-ville de Bagnols-sur-Cèze (notamment avec l'établissement scolaire Le Bosquet).
- L'itinéraire principal est projeté sur l'avenue de la Mayre ;
- En parallèle des itinéraires secondaires sont identifiés à travers le quartier des Escanoux et pourront être développés au fur et à mesure.



Actions :

- A court terme :
 - sur l'avenue de la Mayre, entre la rue du 19 Mars 1962 et l'Allée des Cèdres, transformation du trottoir existant en voie verte avec des aménagements légers (signalétiques et abaissement des trottoirs). L'aménagement initial n'est pas prévu à cet effet, la voie verte proposée sera ainsi de faible qualité et doit être considérée comme provisoire. Par ailleurs, une vigilance particulière doit être portée vis-à-vis de la cohabitation piéton / vélo
 - entre l'Allée des Cèdres et l'avenue Charrier, insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle à travers le terrain vague existant (aménagement à intégrer dans le cadre du projet sur ce terrain)

Opérationnalité



Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR

Éléments de coûts

~164'000€
(sans l'aménagement à long terme sur l'avenue de la Mayre entre la rue du 19 Mars 1962 et l'Allée des Cèdres)

Horizon

Court terme
moyen terme

1f Réaliser la liaison centre-ville - Cadran Sud-Est

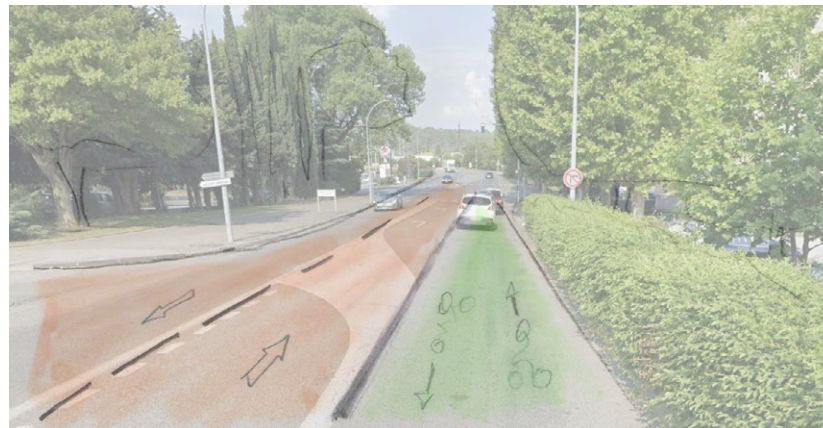
2/2

Présentation générale de l'action et des objectifs

Avenue de la Mayre – Etat actuel



Avenue de la Mayre – Exemple d'insertion variante 1



↑
Suppression des voies
centrale de tourne-à-gauche

↑
Piste bidirectionnelle
protégée

↑
Pas de modification
du fil d'eau

Actions (suite) :

- A moyen terme sur l'avenue de la Mayre, entre l'av. Vincent Auriol et la rue du 19 Mars 1962, plusieurs variantes d'aménagements envisagés :

- variante 1 : insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle latérale nord, via la suppression de la voie centrale de tourne-à-gauche
- variante 2 : insertion de pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la voirie, grâce à la suppression de la voie centrale de tourne-à-gauche
- variante 3 : élargissement du cheminement piéton pour aménager une voie verte (dans le prolongement de l'aménagement à l'est) grâce à la réalisation d'un mur de soutènement

- A long terme, sur l'avenue de la Mayre entre la rue du 19 Mars 1962 et l'Allée des Cèdres, à la place de la voie verte provisoire, une piste cyclable bidirectionnelle pourra être aménagée dans le cadre du projet urbain du quartier des Escanoux (récupération d'emprise foncière).

Impacts :

- A court terme, pas d'impact sur le stationnement et la circulation.
- A moyen terme, potentielle suppression d'une voie de présélection (entre l'av. Vincent Auriol et la rue du 19 Mars 1962) selon la variante sélectionnée

Opérationnalité



Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR

Éléments de coûts

~164'000€
(sans l'aménagement à long terme sur l'avenue de la Mayre entre la rue du 19 Mars 1962 et l'Allée des Cèdres)

Horizon

Court terme
moyen terme

1g Réaliser la liaison centre-ville – Cadran Ouest

Présentation générale de l'action et des objectifs



Objectif :

- Connecter les pôles scolaires à la future passerelle MAIA, ainsi qu'à l'hypercentre
- En parallèle des itinéraires secondaires sont identifiés entre l'avenue Vigan Braquet et l'hypercentre et pourront être développés au fur et à mesure.

Actions :

- Insérer une voie verte sur l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny afin d'offrir un itinéraire confortable et sécurisé pour les piétons et les vélos (inexistant aujourd'hui). Insertion de l'aménagement envisagée principalement sur les délaissés et si besoin avec des récupérations d'emprises (insertion à étudier en partenariat avec le parc notamment).
- Traiter les points durs : traversée du rond-point de l'Europe et connexion entre les aménagements de l'avenue Vigan Braquet et l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.

Impacts :

- Pas d'impact sur le stationnement et la circulation. Impacts fonciers à approfondir.

Opérationnalité



Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR

Éléments de coûts

~282'000€

Horizon

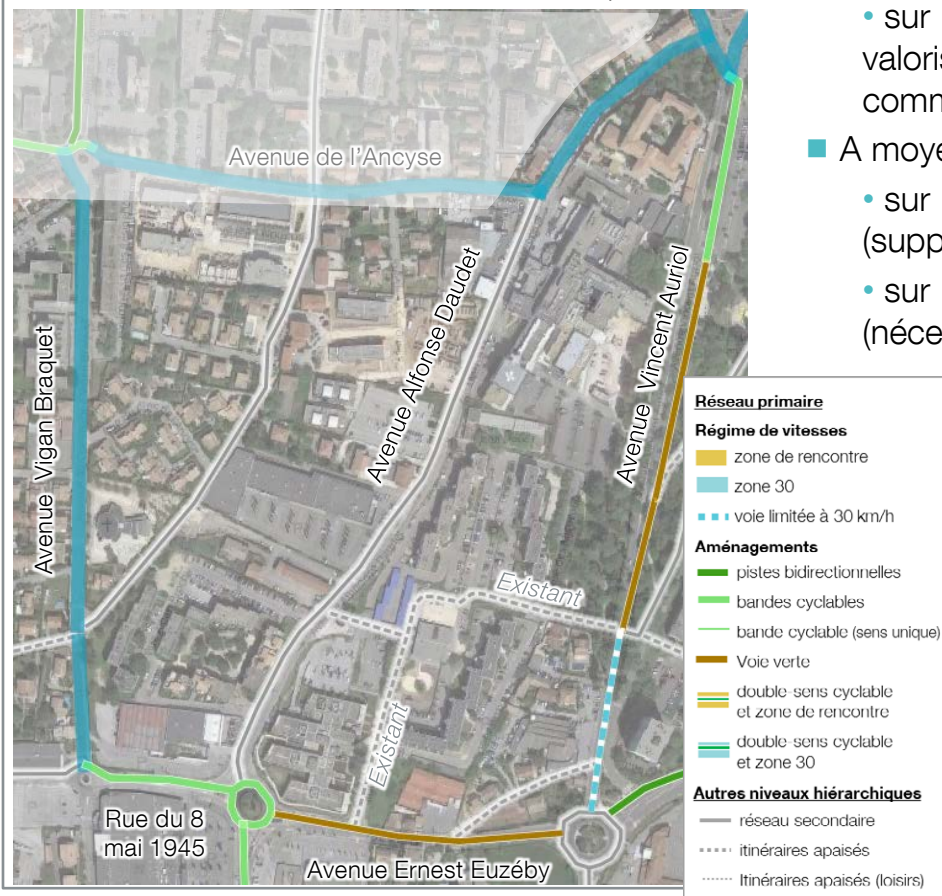
moyen terme

1h Réaliser la liaison centre-ville - Cadran Sud-Ouest 1/3

Présentation générale de l'action et des objectifs

Objectif :

- Mailler le sud-ouest du centre-ville de Bagnols-sur-Cèze (permettant notamment la desserte des commerces de la zone)



Actions :

- A court terme :
 - sur le tronçon central de l'av. Vincent Auriol, valoriser l'aménagement existant et l'identifier comme voie verte
- A moyen terme :
 - sur la rue du 8 mai, création de bandes cyclables (suppression des bandes de tourne-à-gauche)
 - sur l'av. Ernest Euzéby, création d'une voie verte (nécessitant la récupération de foncier)
 - sur l'av. V. Auriol, au nord aménagement de bandes cyclables de part et d'autre de la voirie (ou pistes si les largeurs le permettent), et limitation de vitesse à 30 km/h sur le tronçon sud pour favoriser la mixité
 - sur le nord de l'av. Alfonse Daudet, mise en place d'une zone 30 (à envisager à l'échelle zone et non uniquement sur le tronçon identifié)

Opérationnalité



Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR

Éléments de coûts

~160'000€

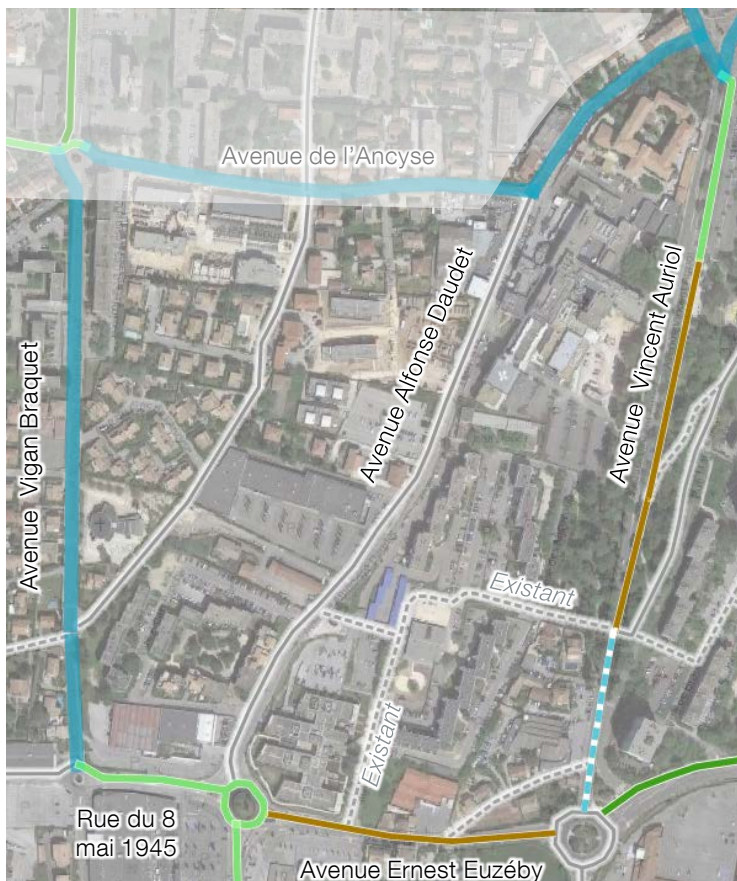
Horizon

moyen terme
Long terme

1h Réaliser la liaison centre-ville - Cadran Sud-Ouest

2/3

Présentation générale de l'action et des objectifs



Actions (suite) :

- A long terme :
 - sur Vigan Braquet sud, mise en place d'une zone 30 (à envisager à l'échelle zone et non uniquement sur le tronçon identifié) et, si les largeurs de voirie le permettent, élargissement des bandes cyclables existantes
- Traiter les points durs de l'itinéraire :
 - stockage des vélos sur le carrefour à feux Daudet x Auriol (cf. grands principes d'aménagement des carrefours à feux page 78)
 - traitement du rond-point D5 x Daudet, avec notamment suppression des shunts pour sécuriser les vélos
 - traitement du rond-point Euzéby x Auriol (cf. zoom page suivante)

Impacts :

- Pas d'impact sur le stationnement
- A moyen terme, suppression des voies de tourne-à-gauche sur la rue du 8 mai 1945
- Récupération foncière nécessaire pour l'insertion aménagement av. E. Euzéby

Opérationnalité



Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR

Éléments de coûts

~160'000€

Horizon

moyen terme
Long terme

1h Réaliser la liaison centre-ville - Cadran Sud-Ouest

3/3

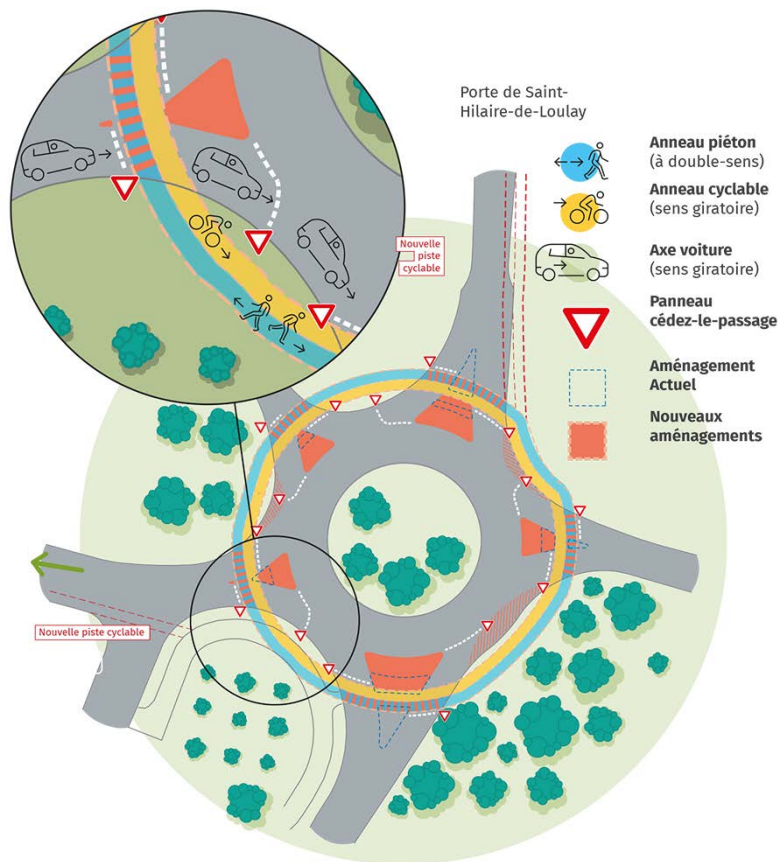
Présentation générale de l'action et des objectifs

Rond point Euzeby- Etat actuel



Les 2 voies de circulation à l'anneau n'ont pas d'intérêt capacitaire car les entrées sur le rond-point se font sur une seule voie. Le réaménagement du giratoire selon un principe de rond-point « à la Hollandaise », avec une réduction de l'anneau à 1 voie, peut constituer une piste de solution pour sécuriser la traversée des vélos.

Exemple d'aménagement à la Hollandaise à Montaigu-Vendée (ici des aménagements légers ont été privilégiés dans un premier temps)



Source : Terres de Montaigu

Opérationnalité



Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR

Éléments de coûts

~160'000€

Horizon

moyen terme
Long terme

1i Réaliser la liaison cyclable Ouest - Direction Colombier

Présentation générale de l'action et des objectifs

Objectif :

- Connecter les zones résidentielles ouest au centre-ville, pour encourager les déplacements du quotidien à vélo



Réseau primaire

Régime de vitesses

- zone de rencontre
- zone 30
- ■ ■ voie limitée à 30 km/h

Aménagements

- pistes bidirectionnelles
- bandes cyclables
- bande cyclable (sens unique)
- Voie verte
- ■ ■ double-sens cyclable et zone de rencontre
- ■ ■ double-sens cyclable et zone 30

Autres niveaux hiérarchiques

- réseau secondaire
- ■ ■ ■ itinéraires apaisés
- ■ ■ ■ ■ Itinéraires apaisés (loisirs)

Actions :

- A court terme :
 - sur le tronçon en pente de l'av. de l'Ancyse, entre le ch. des Masses et l'av. de Fontresquières, création d'une bande cyclable unilatérale dans le sens montant (nécessitant remblaiement). Le vélo restera en mixité avec les voitures dans le sens descendant.
 - sur l'av. de l'Ancyse, entre le ch. de Chaudeyrac et la rue des Arbousiers, reprendre le revêtement de l'espace piéton pour mieux le distinguer (réduction naturelle des vitesses des voitures) (aménagement possible à très court terme).
- A long terme :
 - sur l'avenue entre l'av. de Fontresquières et l'av. Vigan Braquet, élargissement des bandes cyclables existantes (en réduisant la largeur de la voirie à 4,5m)
 - sur le tronçon le plus à l'est de l'av. de l'Ancyse, entre l'av. Vigan Braquet et l'av. Alphonse Daudet, création d'une zone 30

Impacts :

- Pas d'impact sur le stationnement, ni sur la circulation

Opérationnalité



Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR

Éléments de coûts

~130'000€

Horizon

Court terme

Long terme

1j Réaliser la liaison cyclable Sud - Direction Tresques

Présentation générale de l'action et des objectifs



Objectif :

- Connecter les zones résidentielles sud au centre-ville, pour encourager les déplacements du quotidien à vélo

Actions :

- A moyen terme : sur la D5, entre l'av. Ernest Euzéby et la rue de Lamargue, prolongement et élargissement à 1,5m des bandes cyclables existantes (suppression en conséquence du shunt sur le rond-point nord, accidentogène pour les vélos et piéton)
- A long terme : sur le tronçon sud de la D5, amélioration de l'aménagement existant :
 - ajout d'une séparation de la chaussée (végétalisation, muret,...), en conservant une largeur utile $\geq 3m$
 - et mieux connecter cet aménagement aux quartiers à l'ouest de la D5, en créant des traversées sécurisées pour les modes actifs

Impacts :

- pas d'impact sur le stationnement
- suppression du shunt de l'av. Alphonse Daudet vers l'av. Ernest Euzéby sur le rond-point au nord

Opérationnalité



Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR

Éléments de coûts

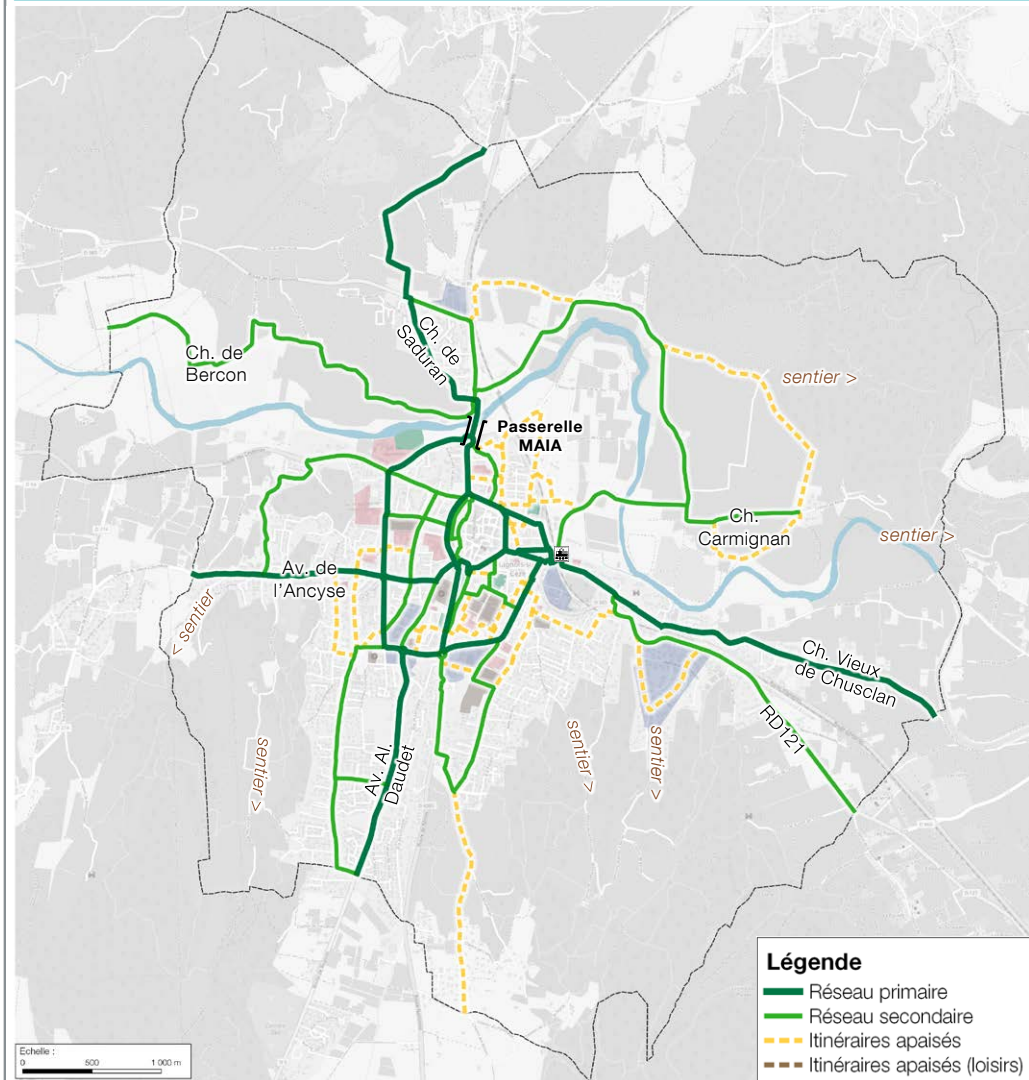
~100'000€
(72'000€ pour la reprise de la voie verte sur la D5)

Horizon

moyen terme
Long terme

1k Réaliser les liaisons cyclables secondaires et tertiaires au fil de l'eau

Présentation générale de l'action et des objectifs



Objectif :

- Poursuivre le déploiement du réseau cyclable de la ville. Mailler plus finement le réseau cyclable structurant.

Actions :

- Le réseau secondaire sera à aménager au fur et à mesure, en fonction des opportunités (travaux, projets urbains, etc.) et des contraintes budgétaires.
- Les types d'aménagements cyclables recommandés sont présentés page suivante.
- Des réflexions sur le ch. de Bercon portées par la CAGR : voie verte, et suppression de la circulation des voitures hormis l'accessibilité locale.

Impacts :

- A étudier

Opérationnalité



ETUDIER pour faire

Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR,
CD30 si concerne le réseau départemental
Région si liaison d'intérêt régional

Éléments de coûts

1'246'000 €

Horizon

Court terme
moyen terme
Long terme

1k Réaliser les liaisons cyclables secondaires et tertiaires au fil de l'eau

Types d'aménagements cyclables recommandés, en fonction du type de voirie

		Réseau cyclable secondaire
RESEAU ROUTIER	Voirie routière structurante (trafic voiture important, faible flux piétons)	1. Piste cyclable 2. Voie verte 3. Bandes cyclables à condition de réduire les vitesses 4. Mixité vélo – voiture ponctuelle à condition de réduire les vitesses
	Voirie urbaine du centre-ville (trafic modéré, stationnement, flux piétons importants)	1. Piste ou bandes cyclables 2. Zone 30 ou zone de rencontre (double sens cyclable automatique lorsque sens unique)
	Voirie en zone rurale (trafic local et relativement faible, faibles flux piétons)	1. Voie verte 2. Mixité vélo – Voiture à condition de réduire les vitesses
	Voie de desserte locale / Voirie résidentielle (trafic local et relativement faible, stationnement, flux piétons faibles à modéré mais potentiellement fragiles (enfants))	1. Voie verte, Zone 30 ou zone de rencontre (double sens cyclable automatique lorsque sens unique), vélorue (si adaptée)

Opérationnalité



ETUDIER pour faire

Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR,
CD30 si concerne le réseau départemental

Éléments de coûts

1'246'000 €

Horizon

Court terme
moyen terme
Long terme

2 Jalonner les principaux itinéraires cyclables

Présentation générale de l'action et des objectifs

Objectif :

- Faciliter la circulation sur le réseau cyclable par la mise en place de jalonnement.

Actions :

- Jalonner le réseau cyclable structurant et les itinéraires loisirs par une signalétique verticale en indiquant les principales polarités** (pôles d'intermodalité, établissements scolaires, équipements...) à l'aide de panneaux de type Dv, indiquant le temps de parcours et/ou la distance. Ces panneaux devront à terme accueillir la signalétique envisagée par la CAGR à l'échelle de l'agglomération.
- Etudier l'opportunité du déploiement d'un jalonnement sur certains axes du réseau secondaire** accueillant des pôles générateurs de déplacements notables.
- Mettre en œuvre la signalétique horizontale sur les aménagements cyclable** : lignes séparatives, figurine vélo, double chevron (indiquant le sens de circulation), etc.
- Déployer la signalétique au fur et à mesure de la mise en œuvre du schéma directeur cyclable.**

Exemple de signalétique directionnelle des voies cyclables

Panneaux d'identifiants

Dv11

Dv12

Panneaux de position

Dv21a

Dv21b

Dv21c

Dv21b + Dv12

Panneaux de pré-signalisation

Dv42a

Dv42b

Dv43d

Dv43c

Dv43b

Dv43a

Dv43a + Dv11

Panneaux de confirmation

Dv61

Source : Guide technique «Jalonnements des réseaux et itinéraires cyclables» - Vélo & Territoire, 2022

Opérationnalité



FAIRE

Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR

Éléments de coûts

A définir dans le cadre du Schéma Directeur du Jalonnement

Horizon

Court terme
moyen terme
Long terme

3 Concevoir une charte d'aménagement spécifique

Présentation générale de l'action et des objectifs

Objectif :

- Donner et créer une identité visuelle propre au réseau cyclable de la Ville, en particulier sur le réseau structurant
- Améliorer la lisibilité du réseau et ainsi son attractivité
- Accompagner le cheminement des usagers du réseau par un marquage continu tout au long de l'itinéraire ainsi que des services adaptés à la pratique du vélo (réparation, gonflage, localisation, etc.).

Actions :

- **Définir une charte d'aménagement partagée avec les partenaires** qui définit l'identité visuelle du réseau d'itinéraires d'agglomération.
- **Accorder la charte d'aménagement sur le territoire** de la Ville de Bagnols-sur-Cèze.

Exemple de la Chronovélo à Grenoble



Source : Grenoblealpesmetropole.fr

Note : Ces marquages ne sont pas réglementaires aujourd'hui en raison des couleurs

Opérationnalité



ETUDIER
pour faire

Porteur(s)

CAGR

Partenaire(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Éléments de coûts

-
(porté par la CAGR)

Horizon

Moyen terme

3. Fiches actions

Axe 2 : Développement des services dédiés aux vélos



4 Déployer une offre de stationnement public

Présentation générale de l'action et des objectifs

Objectifs :

- Aménager du stationnement vélo à proximité des pôles générateurs de déplacements du territoire, afin de sécuriser les cycles et ainsi encourager l'usage du vélo

Exemple de stationnements vélo déployé sur la Ville de Chambéry



source : Chambéry.fr

Actions :

- **Déployer environ 120 arceaux vélos à proximité des pôles commerciaux, culturels, administratif de loisirs, etc.** (stationnement de courte et moyenne durée).
 - Dans les secteurs où il est complexe de dégager de l'espace pour l'installation d'arceaux, envisager la transformation d'une place de stationnement automobile en 4 à 5 arceaux vélo.
 - Anticiper la loi sur la neutralisation du stationnement motorisé dans les 5m en amont d'un passage piéton d'ici 2026 (loi LOM), en y installant par exemple des arceaux vélo.
- **Mettre en place un boxe vélos sécurisés à proximité de la gare** (stationnement de longue durée).
- **Etudier le déploiement de boxes sécurisés complémentaires à proximité de pôles touristiques ou de loisirs, des principaux parkings ou de zone résidentielle** : par exemple à proximité de Pyramide, du stade et de la piscine, au niveau du parking de la Cèze – Les Ombrières, ou dans les zones où des demandes des riverains ont été exprimé.
- **Suivre l'évolution de l'usage du stationnement vélo sur le territoire**, pour anticiper l'augmentation de la demande.



source : altinova.com

Opérationnalité



FAIRE

Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR
Région (PEM)

Éléments de coûts

- Arceaux : en cours.
Boxes sécurisés :
- Investissements : ~3500€ / boîte sécurisé (hors pose).
 - Coûts d'exploitation : ~100€/place/an

Horizon

Court terme
Moyen terme

4 Déployer une offre de stationnement public

Présentation générale de l'action et des objectifs

Exemple de principe de dimensionnement :

Pôles à équiper	stationnement préconisé
Équipements administratifs	2 à 4 arceaux / équipement
Équipements sportifs / loisirs	8 à 10 arceaux / équipement
Équipements culturels	4 à 6 arceaux / équipement
Commerces de proximité	2 arceaux / 5 commerces
Collèges / Lycées	5 arceaux / établissement sur la voirie Les stationnements internes sont à la charge des Départements / des Régions
Établissements de santé	2 à 5 arceaux / établissement
Office du tourisme	3 arceaux / OT
Intermodalité (gare...)	Stationnement sécurisé (box, consignes...) : dimensionnement du stationnement au cas par cas

Source : Schéma Directeur intercommunal Vélo de la Communauté d'agglomération Ventoux Comtat Venaissin (CoVe)

Opérationnalité



FAIRE

Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

CAGR
Région (PEM)

Éléments de coûts

Arceaux : en cours.

Boxes sécurisés :

- Investissements : ~3500€ /
boxe sécurisé (hors pose).
- Coûts d'exploitation :
~100€/place/an

Horizon

Court terme

5 Développer le stationnement privé

Présentation générale de l'action et des objectifs

Objectifs et principes :

- Encourager le développement de la pratique du vélo dans les pôles scolaires, au sein des entreprises et auprès des habitants.

Actions:

- **Inciter les établissements scolaires à aménager des arceaux abrités/abri vélo**, à l'intérieur de l'établissement ou sur le parvis.
- **Inciter les entreprises à prévoir du stationnement vélo sécurisé** (local ou consigne collective) **en complément d'une offre de stationnement public pour les visiteurs** (arceaux).
- **Faire respecter les normes en termes de création locaux vélos pour les nouvelles constructions**, et **inciter les bailleurs sociaux à développer du stationnement vélo**.

Dimensionnement recommandé :

- Pôles scolaires :
 - A minima : 1 place pour 10 élèves,
 - A plus long terme : 4-5 places pour 10 élèves
 - 1 à 3 places pour 10 enseignants/employés
- Entreprise : besoins différents d'une entreprise à une autre, en fonction du nombre de salariés, du type d'entreprise, de sa localisation ...
- Nouvelles constructions : à minima 1 place par logement, et se garder la possibilité d'être plus ambitieux que le code de la construction et de l'habitation.



Source : Manuel de stationnement des vélos – OFROU



Source : lille.fr

Opérationnalité



FAIRE

Porteur(s)

Ville, Département et Région
Entreprises
Aménageurs

Partenaire(s)

Éléments de coûts

(selon les porteurs du projet)

Horizon

Court terme
Moyen terme
Long terme

6 Accompagner l'accès à la possession et à l'entretien d'un vélo

Présentation générale de l'action et des objectifs

Objectif :

- Faciliter pour tous l'accès à un vélo (classique ou à assistance électrique)
- Aider les usagers cyclistes à entretenir leur vélo

Actions :

- **Valoriser les initiatives associatives sur la vente et réparation de vélos.**
- **Encourager le déploiement de flottes vélos au sein des entreprises.**
- **Pérenniser les ateliers de réparations vélo existants sur le territoire** (ateliers hebdomadaires portés par l'association Gard-o-Climat et ateliers réalisés par le magasin GoSport : Vélo Bike +).



Réparation de vélo gratuite
Source : maisondesmobilitescyclables.fr



Atelier de réparation vélo, Haute-Garonne
Source : maisondesmobilitescyclables.fr

Opérationnalité



Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze
Association Gard-o-Climat
et magasin GoSport

Partenaire(s)

Association
Entreprises
CAGR

Éléments de coûts

A définir

Horizon

Court terme
Moyen terme
Long terme

7 Développer les services à destination des vélos loisirs / touristes

Présentation générale de l'action et des objectifs

Objectif :

- Encourager et développer la pratique de vélo loisirs sur le territoire

Actions :

- **Développer des services permettant l'entretien des vélos** : mise libre-service de stations d'entretien de vélos (cf. fiche action précédente).
- **Réaliser un plan des itinéraires de vélos loisirs sur le territoire et aux alentours** avec les emplacements de stationnements vélos, les points d'intérêts touristiques, les hébergements, etc.
- **Jalonner les parcours de vélo loisirs et les référencer sur les sites internet ou applications d'itinéraires vélos** (traces GPS).
- **Communiquer sur les itinéraires de vélo loisirs et les services vélos** (consignes bagages, location de vélo, réparation de vélos, etc.) sur le site internet de la Ville et dans l'Office du Tourisme.

La pratique de vélos loisirs en France



22 MILLIONS

de Français font du vélo pendant leurs vacances

Plus de

20 %

des touristes à vélo viennent de l'étranger

Source : velo-territoires.org

Exemple de conciergerie touristique vélo à Angers



© Stevan Lira

Information touristique, box sécurisées, consignes à bagages

Source : Développer le tourisme à vélo dans les territoires - Vélo & Territoire, 2021

Opérationnalité



ETUDIER pour faire

Porteur(s)

CAGR

Partenaire(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze
Office du tourisme
Région

Éléments de coûts

A définir

Horizon

Court terme
Moyen terme
Long terme

3. Fiches actions

Axe 3 : Animation et promotion des politiques cyclables



8 Développer l'apprentissage du vélo : remise en selle, circuit pédagogique, sécurité routière.

Présentation générale de l'action et des objectifs

Objectif :

- Aménager des infrastructures permettant de (ré)apprendre le vélo et encourager la remise en selle
- Intervenir auprès de différents publics (notamment scolaires) pour promouvoir et encourager l'usage du vélo



Source : Eric Beauprè Vingt55

Actions :

- **Aménager un pumptrack pour promouvoir le vélo – horizon 2024** (un pumptrack est une piste en enrobé composée de séries de bosses et de virages sur lesquelles à destination des VTT, BMX, skateboard, trottinettes, draisiennes, rollers...).
- **Créer des circuits vélos pour apprendre le vélo de manière sécurisée** : aussi bien à destination des enfants, qu'à destination de toute personne cherchant à regagner confiance sur un vélo.
- **Intervenir auprès des scolaires** :
 - **Poursuivre les interventions « permis vélo » organisées dans les écoles élémentaires**, visant à généraliser l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège.
 - **Mener des interventions auprès des collégiens**, par exemple dans le cadre d'intervention de la sécurité routière du Conseil Départemental.

Opérationnalité



FAIRE

Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

Etablissements scolaires
ADEME
Département

Éléments de coûts

Pumptrack : 200'000 €
+/- 5 000 € pour des ateliers dans les écoles ou auprès des adultes (salariés par exemple)

Horizon

Court terme
Moyen terme
Long terme

9 Etablir un plan de communication pour le développement du vélo

Présentation générale de l'action et des objectifs

Objectif :

- Assurer une communication généraliste de promotion du vélo touchant un large public en mettant en valeur les bienfaits de la pratique (santé, environnement, économie, congestion,...).
- Sensibiliser l'ensemble des usagers de la route, y compris automobilistes, sur le partage de la voirie et la sécurité routière.

Actions :

- **Développer une gamme de supports de communication physique afin de toucher davantage de personnes et de profils variés** : publicité aux arrêts de bus, affiches, articles de presse, carte des liaisons cyclables, livret informatif, journal des communes, etc.
- **Mettre en place un plan de promotion internet (site internet de la commune, newsletters, réseaux sociaux)** : présentation du réseau, des emplacements de stationnement, des services proposés, des évènements, etc.
- **Perpétuer l'organisation annuelle de la fête du vélo**, voire même proposer d'autres types d'évènements : organisation de parcours à vélo, quiz sur la mobilité, etc. Et saisir les opportunités de rassemblement dans la Ville pour promouvoir le vélo.
- **Relayer des évènements supra territoriaux à destination de publics cibles** : par exemple la semaine européenne de la mobilité, journée mondiale vélo, etc.
- **Organiser des défis sur des publics cibles** : par exemple « Au boulot, j'y vais à vélo » pour inciter les personnes à se rendre sur leur lieu de travail à vélo, des prix étant décernés aux entreprises les plus actives.
- **Encourager la mobilité cyclable dans le cadre du dispositif de plateforme mobilité de la CAGR.**



Les Sables d'Olonne Agglomération (85). Source : Graphibus



Brest Métropole
Source : www.bapav.org

Opérationnalité



FAIRE

Porteur(s)

Ville de Bagnols-sur-Cèze

Partenaire(s)

Communes, établissements scolaires, entreprises...

Éléments de coûts

Au gré des actions entreprises et de leur format

Fête du vélo : 23'000 €

Horizon

Court terme
Moyen terme
Long terme

4. Annexes : Guide des aménagements cyclables



4. Annexes : Guide des aménagements cyclables

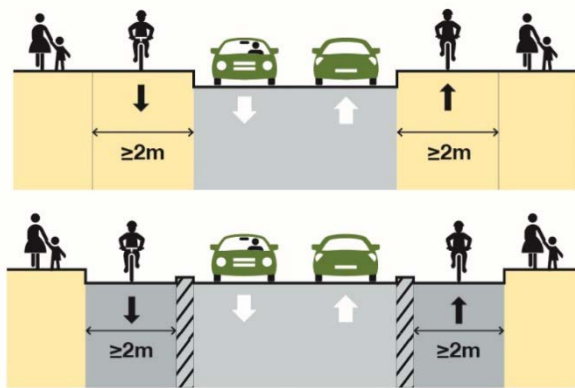
Aménagements en section



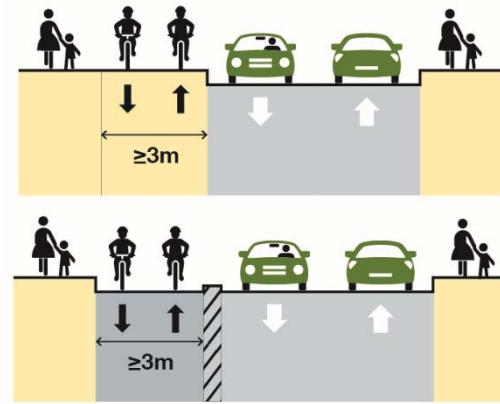
Les typologies d'aménagements cyclables (1/2)

Séparation des vélos

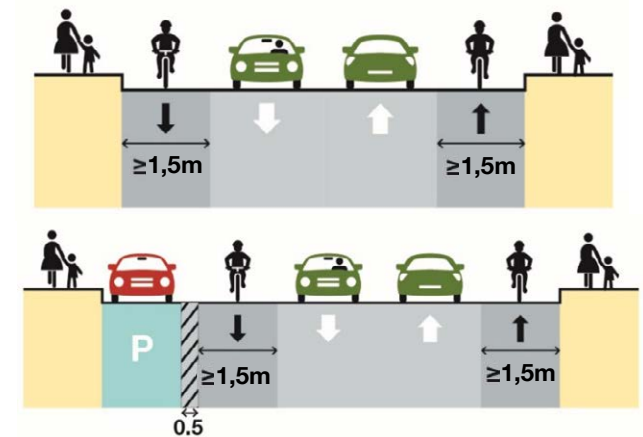
Piste cyclable unidirectionnelle



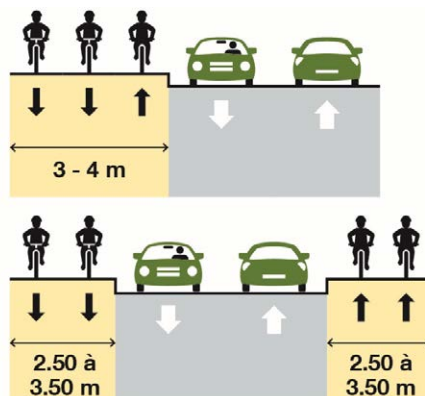
Piste cyclable bidirectionnelle



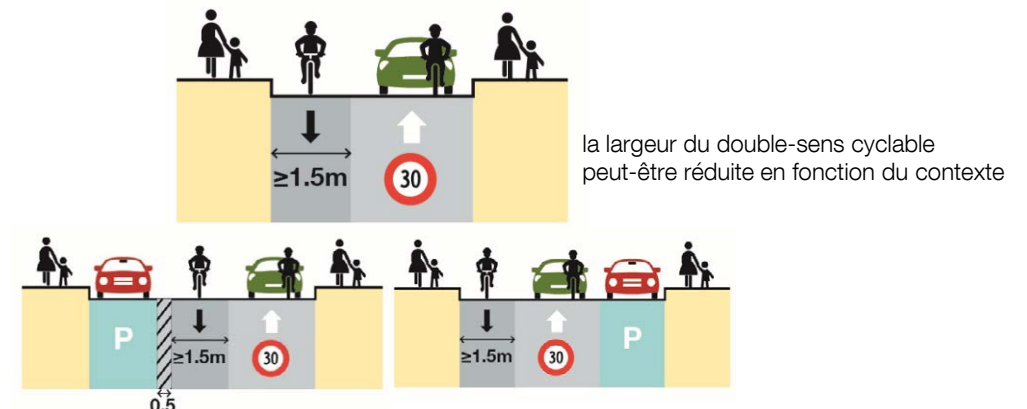
Bandes cyclables



Voie express



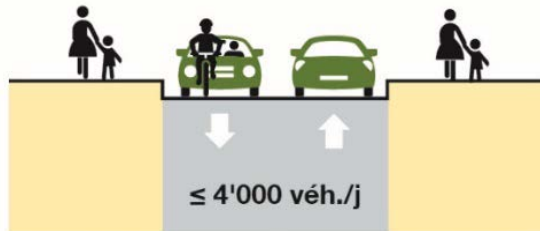
Double-sens cyclable



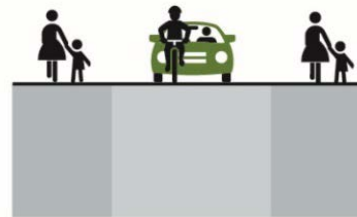
Les typologies d'aménagements cyclables (2/2)

Mixité des vélos avec les autres modes

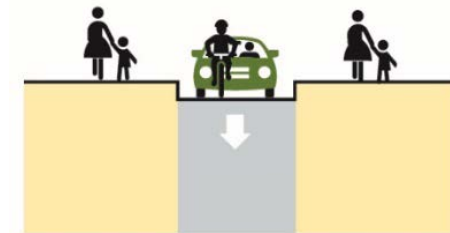
Zone 30



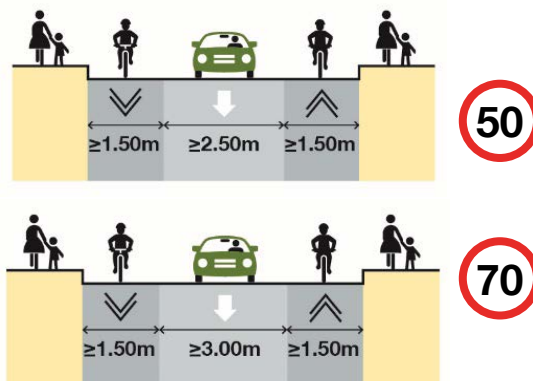
Zone de rencontre



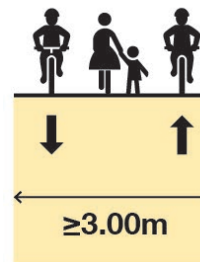
Vélorue



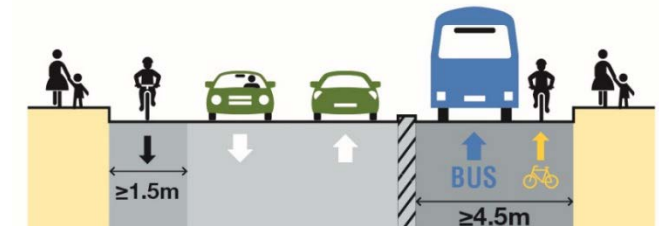
CVCB ou Chaucidou



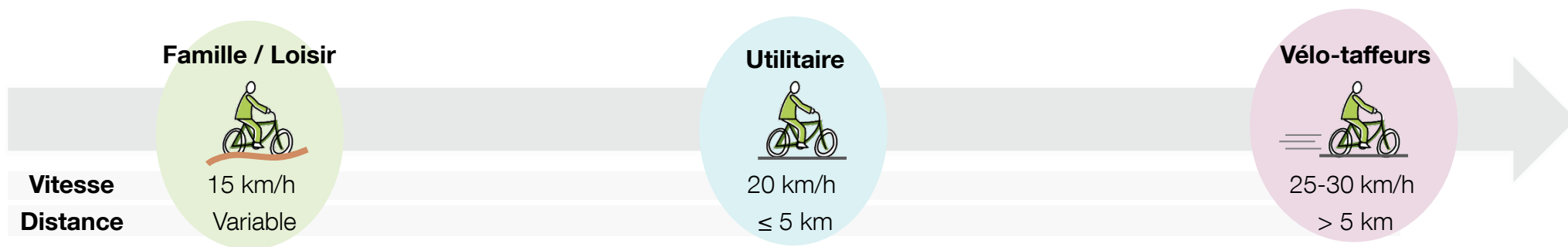
Voie verte



Mixité bus - cycles



Des usage(r)s variés



- Des itinéraires qui **ne nécessitent pas d'être directs**
- Un itinéraire qui doit être **agréable, confortable**, hors des nuisances
- Des conflits admissibles, notamment avec les piétons

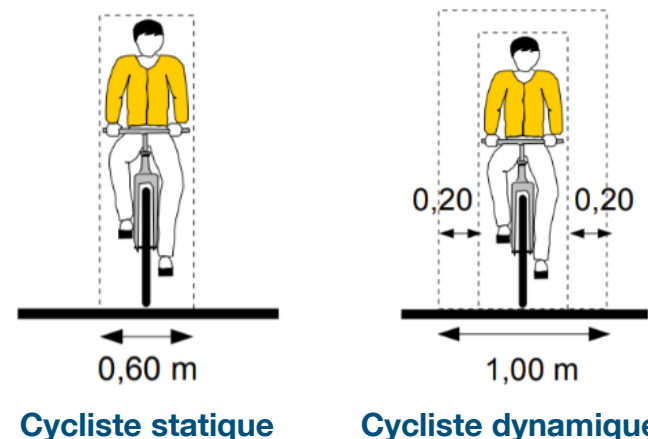
- Une utilisation du vélo pour ses **déplacements quotidiens**
- Une nécessité **d'aménagements directs et confortables**
- **Des conflits** avec les autres modes de déplacement **à limiter**

- Une utilisation du vélo pour **se déplacer entre son domicile et son lieu de travail**
- Un **besoin de services** complémentaires : stationnement sécurisé, etc.
- Des conflits avec les autres modes de déplacement à limiter au maximum

■ Des usagers qui utilisent parfois les mêmes itinéraires au même moment : il faut **prévoir des dépassements possibles sur les itinéraires les plus structurants.**

Gabarits et recommandations sur les profils

- Le **profil dynamique du cycliste** est un élément déterminant à prendre en compte dans la mise en place d'aménagements cyclables.
- La capacité des aménagements proposés doit ainsi répondre aux **exigences de sécurité et de confort** des cyclistes.
- C'est pourquoi la largeur des aménagements doit permettre :
 - **l'écoulement du trafic vélo** (en section courante et aux intersections) et **rendre le stockage possible** (aux intersections)
 - **le dépassement des cycles** de tout type de gabarits (vélo cargo, vélo avec remorque)
 - **la circulation à deux de front** (en cas d'accompagnement d'enfants par exemple)



- Des recommandations retenues dans le cadre de la mission

Choix d'un aménagement : séparation ou mixité ?

■ **Le choix entre mixité et séparation des modes est fondamental** et basé en premier lieu sur :

- la **densité** du trafic ;
- la **vitesse** des automobilistes (en vigueur/effective) ;
- le **nombre de cyclistes** attendus/souhaités (niveau de hiérarchie du réseau cyclable).

■ Auxquels s'ajoutent :

- la **nature du trafic** (poids-lourds, tramway etc.) ;
- la **pente** (différentiel de vitesse important en montée) ;
- le **nombre d'intersections** et le **type de priorité**.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORIZÉ 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)
30 _{KM/H} OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 _{KM/H}	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 _{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	

Source : CEREMA 2021, inspiration : Design Manual for bicycle traffic – CROW - 2016

Liste des aménagements cyclables

Séparation des vélos :

- La piste cyclable unidirectionnelle
- La piste cyclable bidirectionnelle
- La voie express vélo
- La bande cyclable
- Le double sens cyclable

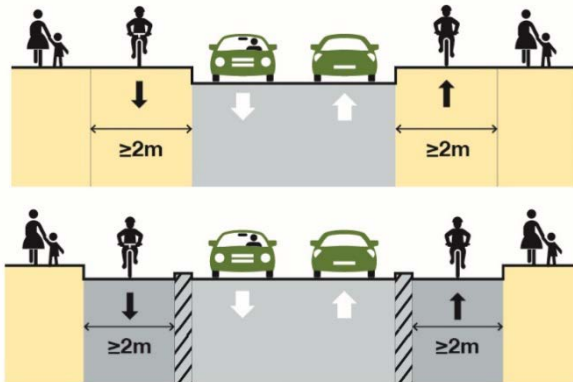
Mixité des vélos avec les autres modes :

- Zone 30
- Zone de rencontre
- CVCB* ou Chaucidou
- Vélorue
- Mixité bus-cycle
- Mixité vélo-piétons : voie verte

**Chaussée à Voie Centrale Banalisée*

Séparation : la piste cyclable unidirectionnelle

Piste cyclable unidirectionnelle



Boulevard des Etats-Unis, Lyon

Caractéristiques

- Adaptée à une voirie avec un trafic automobile >5000 véh/jour
- Peut-être aménagée :
 - sur trottoir : séparée des voitures, mais risque de conflits avec les piétons ;
 - sur chaussée : doit être protégée de la circulation par un séparateur physique.
- Entre 2.00m et 2.50m (pincement ponctuel de 1.60m autorisé) ;
- Nécessite au moins 2 m pour permettre aux cyclistes de se dépasser, sinon impossible ;
- Un aménagement au niveau des événements (arrêts de bus) à étudier avec soin ;
- Des rétrécissements possibles ponctuellement pour réduire la largeur des traversées piétonnes ;
- Revêtement en enrobé ;

Coût

De 100 000 € / km pour la pose d'une simple bordure à 500 000 € / km en cas de reprise globale de la voirie.

Avantages

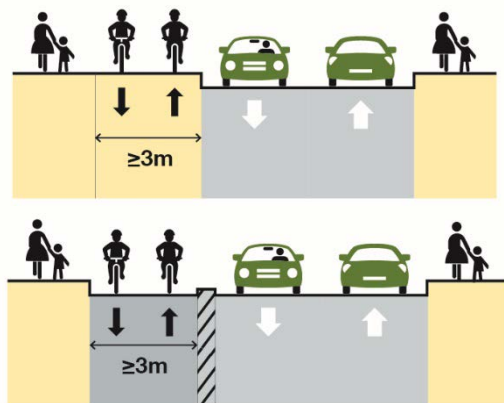
- Bonne co-visibilité entre les différents usagers ;
- Facile à gérer aux intersections ;
- Un aménagement considéré comme sécuritaire.

Inconvénients

- Difficulté à dépasser si mal dimensionnée ;
- Sur trottoir, peut être mal perçu par les piétons et créer un risque de conflits ;
- Sur chaussée, allonge les traversées piétonnes.

Séparation : la piste cyclable bidirectionnelle

Piste cyclable bidirectionnelle



Piste cyclable bidirectionnelle, Cerema

Caractéristiques

- Un double-sens cyclable aménagé d'un côté de la chaussée ;
- Séparation de la chaussée et si possible du trottoir ;
- Adaptée à une voirie avec un trafic automobile >5000 véh/jour ;
- Entre 3.00m et 4.00m (pincement ponctuel de 2.50m autorisé) ;
- Peut ponctuellement être réduite pour les traversées piétonnes ;
- Adaptée sur des itinéraires longs, avec peu d'intersections (bords de cours d'eau, long d'une départementale peu urbanisée...)
- Adaptée également sur des voiries en sens unique VP ;
- Revêtement en enrobé.

Coût

De 100 000 € / km pour la pose d'une simple bordure à 500 000 € / km en cas de reprise globale de la voirie.

Avantages

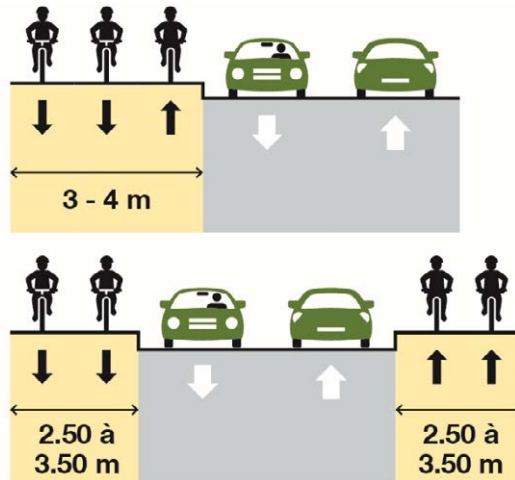
- Bonne co-visibilité entre les différents usagers ;
- Aménagement bien identifié par tous les usagers ;
- Peu de risque de stationnement sauvage ;
- Permet d'optimiser l'espace en permettant le dépassement.

Inconvénients

- Difficile à gérer aux intersections, notamment pour tourner dans le sens opposé à la piste ;
- Difficile à gérer aux événements (arrêts de bus notamment) ;
- Des traversées piétonnes plus longues et parfois nécessitant de regarder des deux côtés à deux reprises.

Séparation : La voie express

Voie express



Rue de Rivoli, Paris

Caractéristiques

- Entre 3.00 m et 4.00 m pour une bidirectionnelle ;
- Entre 2.50 m et 3.50 m pour une unidirectionnelle ;
- Séparation de la chaussée et si possible du trottoir ;
- Revêtement en enrobé ;
- Adaptée si peu de rues transversales, d'intersections et de conflits d'usage potentiels.

Avantages

- Permet une vitesse cyclable jusqu'à 30km/h ;
- Peu de risque de stationnement sauvage.

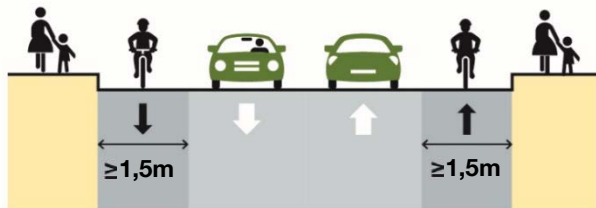
Inconvénients

- Co-visibilité voiture moyenne aux carrefours ;
- Conflits potentiels avec les piétons si pas de séparation ;
- Gestion plus complexe aux carrefours ;

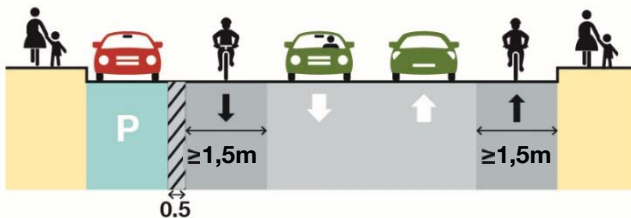
Séparation : la bande cyclable

Bande cyclable

Bande cyclable



Bande cyclable avec stationnement



Bande cyclable avec espace tampon de 50 cm

Caractéristiques

- Sur chaussée, la bande est principalement matérialisée par un marquage séparatif, parfois accompagnée d'une couleur distinctive ;
- Une largeur de 2 m (recommandation CEREMA : 1,5 m minimum hors marquage)
- Le long d'une bande de stationnement, il est nécessaire d'ajouter une bande séparative de 50 cm ;
- Leur implantation ne doit pas mettre en danger le cycliste (conflits avec le stationnement des véhicules motorisés), ni les piétons (laisser un espace de circulation piéton suffisant) ;

Coût

- De 30 000 € / km pour du simple marquage à 250 000 € / km en cas de reprise de chaussée

Avantages

- Dépassement vélo possible en passant sur la voie de circulation voiture ;
- Co-vigilance accrue car attire l'attention des automobilistes sur la présence de cyclistes ;
- Gestion aisée aux carrefours et événements (arrêts bus).

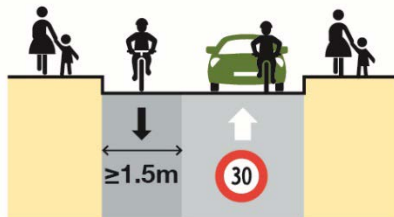
Inconvénients

- Sentiment d'insécurité pour les cyclistes plus ponctuels ;
- Risque de conflits avec les voitures si flux trop important ;
- Risque de stationnement sauvage.

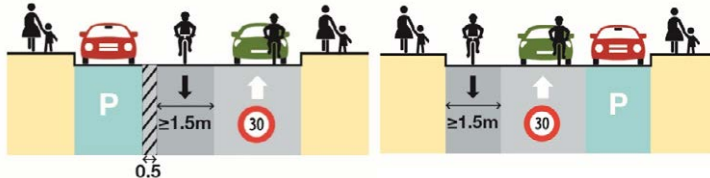
Séparation : le double-sens cyclable

Double-sens cyclable

Double-sens cyclable



Double-sens avec stationnement



Double-sens cyclable, Clichy

Caractéristiques

- Permet des itinéraires plus directs pour les cyclistes ;
- Peut être matérialisé par un marquage physique, au sol ou non ;
- Si présence de stationnement, il est préférable de l'aménager à l'opposé du contre-sens cyclable. Sinon, prévoir une bande séparative de 0,5 m.

Avantages

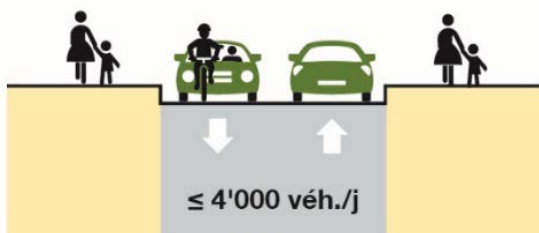
- Dépassement vélo possible en passant sur la voie de circulation voiture si séparateur non-physique ;
- Co-vigilance accrue car attire l'attention des automobilistes sur la présence de cyclistes ;
- Réduction sensible des distances ;
- Gestion aisée aux carrefours.

Inconvénients

- Conflits potentiels avec les voitures si flux trop important ;
- Risque de stationnement sauvage ;
- Parfois peu lisible pour les automobilistes.

Mixité VP-vélo : zone 30

Zone 30



Zone 30, Picardie

Caractéristiques

- Une mixité intéressante pour apaiser la circulation sur certains secteurs ;
- Une mixité qui doit s'accompagner d'aménagements modérateurs de vitesse ;
- Une optimisation de l'espace public.

Coût

De 5 000 € / km pour une simple signalisation à 500 000 € / km pour une reprise globale de la voirie.

Avantages

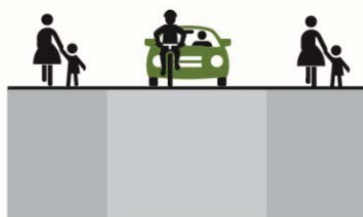
- Des itinéraires plus courts pour les cyclistes ;
- Des conditions de circulation apaisées donc plus confortables ;
- Une optimisation de l'espace public ;
- Une meilleur co-vigilance entre les modes.

Inconvénients

- Selon les flux piétons, des risques de conflits ;
- Peut paraître moins confortable pour des cyclistes moins aguerris.

Mixité VP-vélo : Zone de rencontre

Zone de rencontre



Caractéristiques

- Adaptée pour permettre à tous les modes de partager la chaussée ;
- Adaptée à un trafic VP très modéré ;

Avantages

- Des itinéraires plus courts pour les cyclistes ;
- Des conditions de circulation apaisées donc plus confortables ;
- Une optimisation de l'espace public ;
- Une meilleur co-vigilance entre les modes.

Coût

De 5 000 € / km pour une simple signalisation à 500 000 € / km pour une reprise globale de la voirie.



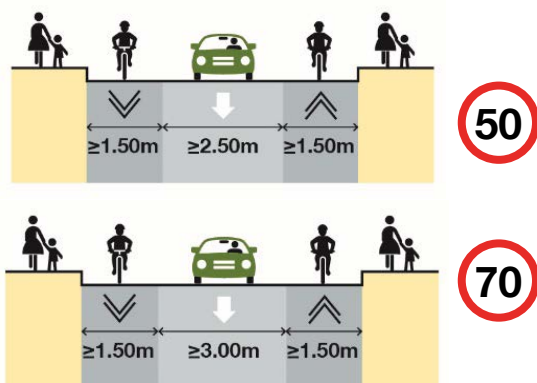
Zone de rencontre

Inconvénients

- Selon les flux piétons, des risques de conflits ;
- Peut paraître moins confortable pour des cyclistes moins aguerris.

Mixité VP-vélo : CVCB ou Chaucidou

Chaussée à voie centrale banalisée



Chaussée à voie centrale banalisée

Caractéristiques

CVCB

- Les voitures circulent sur la voie centrale banalisée. Pour se croiser, les voitures peuvent utiliser les accotements en laissant la priorité au cycliste.
- Des bandes cyclables partagées avec des voies de circulation VP : une optimisation de l'espace ;
- Une priorité donnée aux cyclistes sur la chaussée ;
- Adaptée pour une voie à double sens et à trafic modéré trop étroite pour aménager des bandes cyclables ;
- Largeur de la chaussée est comprise entre 6 et 8 m, et le trafic est inférieur à 5 000 véh / j.

Coût

- De 40 000 à 80 000 € / km en cas de reprises mineures de la chaussée.

Avantages

- Des itinéraires plus courts pour les cyclistes ;
- Des conditions de circulation apaisées donc plus confortables ;
- Une optimisation de l'espace public ;
- Une meilleur co-vigilance entre les modes.

Inconvénients

- Peut paraître moins confortable pour des cyclistes moins aguerris.

Mixité VP-vélo : la vélorue

Vélorue



Vélorue à Lille



Panneau explicatif à Rennes

Caractéristiques

- Axe exclusivement de desserte au trafic motorisé faible (< 1'000 véh/j/sens) limité à 30 km/h ;
- Vélos prioritaires, dépassement par un véhicule motorisé interdit ;

Coût

Coût de 4 000 € / km pour du simple marquage à 300 000 € / km en cas de reprise du revêtement et l'installation d'une séparation centrale de pacification.

Avantages

- Des itinéraires plus courts pour les cyclistes ;
- Des conditions de circulation apaisées donc plus confortables ;
- Une meilleur co-vigilance entre les modes.

Inconvénients

- Peut paraître moins confortable pour des cyclistes moins aguerris.

Mixité VP-vélo : la route partagée

Route partagée



Route partagée, Communauté d'agglomération
Ventoux Comtat Venaissin

Caractéristiques

- Route à faible trafic où cohabitent cycliste et automobile ;
- Présence d'une signalisation horizontale pour rappeler la présence de cyclistes, renforcer leur sécurité ou matérialiser une continuité.

Coût

- Environ 3 000 € / km

Avantages

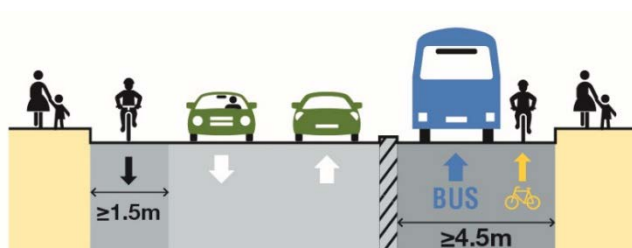
- Une meilleur co-vigilance entre les modes.

Inconvénients

- Peut paraître inconfortable pour certains cyclistes

Mixité bus-cycle

Mixité



Voie bus partagée à Rennes

Caractéristiques

- Largeur de la voie bus plus grande afin de permettre aux bus de pouvoir dépasser les cyclistes sans risque pour les usagers ;
- De préférence, séparée de la circulation VP par un séparateur physique ;
- Pictogramme vélo en complément du pictogramme bus ;
- 3,2m à 3,5m de large pour un couloir bus ouvert, 4,5m pour un couloir bus fermé unidirectionnel, 6,3m pour un couloir bus fermé bidirectionnel.

Avantages

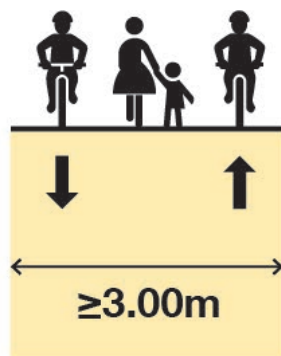
- Co-vigilance accrue entre usagers de la voirie ;
- Gestion facile aux intersections ;
- Raccourcissement des itinéraires ;
- Comparé à une piste cyclable simple, séparateur plus éloigné : possibilité de dépasser.

Inconvénients

- Peut paraître moins confortable pour certains cyclistes débutants ;
- Difficulté de gestion aux arrêts ;
- Gabarits des deux modes très différents ;
- Cohabitation plus ou moins difficile en fonction de la largeur du couloir et des flux cyclistes et/ou bus ;
- Peu d'avantages par rapport à des aménagements séparés (voie bus et piste cyclable).

Mixité vélo-piétons : voie verte

Voie verte



+ séparation de la chaussée
(végétalisation, muret,...)



Voie verte, Troyes Champagne Métropole

Caractéristiques

- Seul aménagement permettant légalement un mixité piétons-cycles ;
- Principalement recommandé sur des itinéraires loisirs, promenades ;
- Généralement implantées hors agglomération, par exemple le long d'une route, ou en milieu urbain sur des voies fermées à la circulation motorisée.
- Une largeur à évaluer selon les flux cyclistes attendus : avec des flux importants, une séparation peut-être recommandée.

Coût

De 60 000 € / km pour le revêtement d'un chemin à 500 000 € / km en cas de création ex nihilo avec gros travaux.

Avantages

- Mutualisation de l'espace ;
- Co-vigilance accrue pour tous les usagers de la voirie ;
- Consommation plus faible en espace public ;
- Raccourcissement des itinéraires ;
- Peu d'intersections.

Inconvénients

- Risques de conflits piétons-cycles si le volume de cyclistes est trop important ;
- Nécessite que les piétons soient vigilants sur des espaces où ils se sentent en sécurité.

4. Annexes : Guide des aménagements cyclables

Aménagements aux intersections



Traitement des intersections : Giratoires

Giratoires simples avec vélos en mixité		Giratoires avec anneau en bandes cyclables		Giratoires avec anneau cyclable extérieur	
				Anneau cyclable prioritaire	Anneau cyclable non prioritaire
Giratoire compact, vitesses réduites, <15'000 véh/j	Dangereux problèmes de visibilité A éviter !	En situation urbaine	En situation périurbaine		

Giratoires simples

Giratoires simples avec vélos en mixité



Giratoire compacts, vitesses réduites, <15'000 véh/j

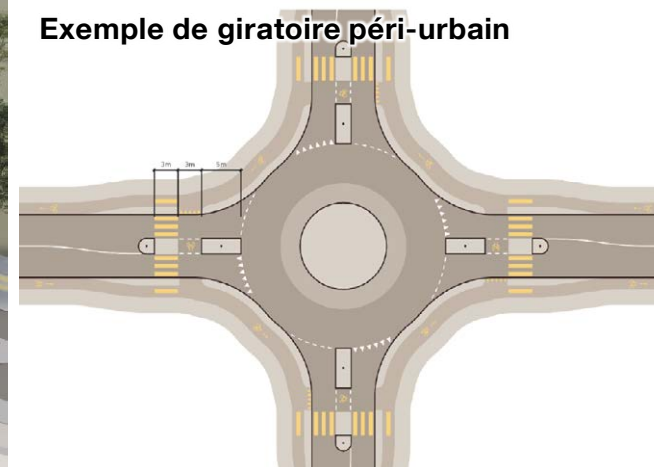
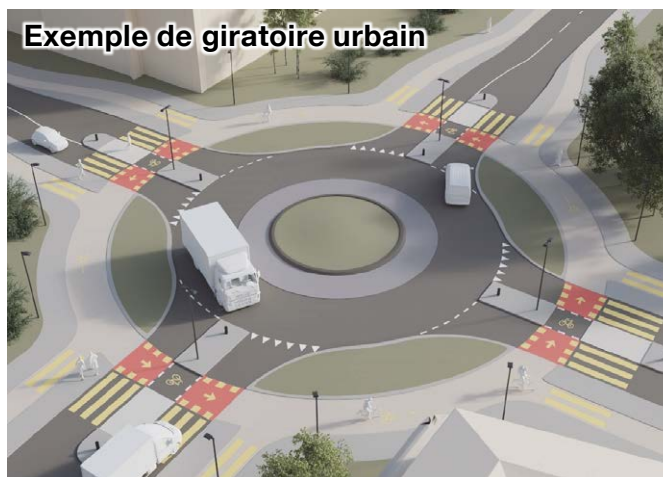
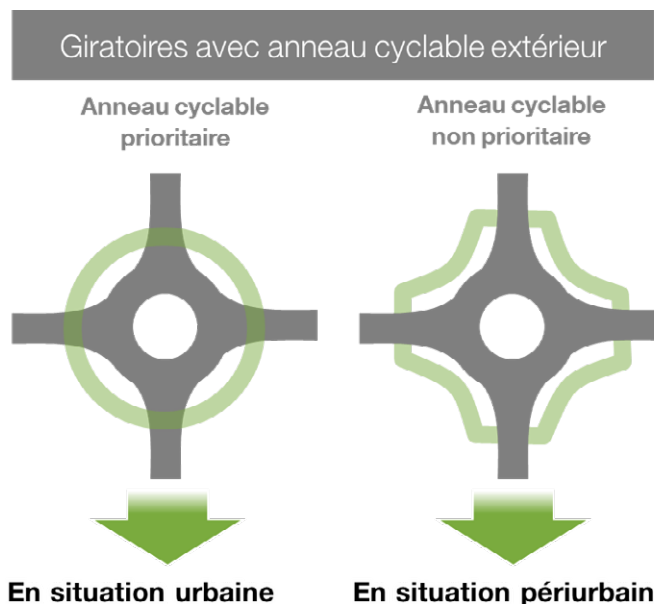
Exemple de giratoire simple



Source : Google Street view, Veyrier-du-Lac, Haute-Savoie, France

- **Cas de figure :** Envisageable pour les giratoires compacts (diamètre limité de 26 à 24 m et un anneau de circulation de 4,5-5m), avec des vitesses réduites et des volumes de trafic limités.
- **Principes d'insertion :**
 - Au sein du giratoire, les vélos circulent au milieu de l'anneau, en mixité avec les voitures. Marquage au sol nécessaire pour indiquer que les cyclistes sont pleinement légitimes à rester au milieu de la chaussée (les dépassements dans l'anneau ne doivent pas être possibles) ;
 - En amont / aval du giratoire, les vélos doivent être (ré)insérés dans la circulation en amont ou aval du giratoire.

Giratoires avec anneau cyclable extérieur

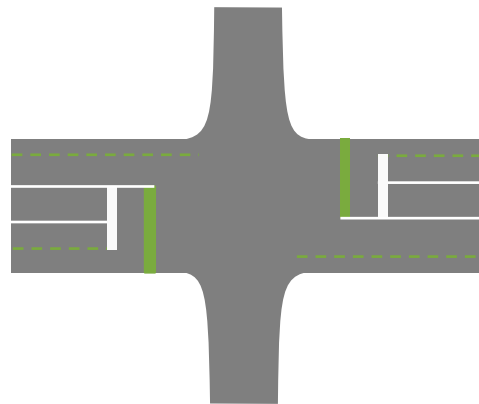


- **Cas de figure :** conviens aux carrefours urbains ou péri-urbains. Ces aménagements sont très sécuritaires pour les vélos mais plus consommateurs d'espace.
- **Principes d'insertion :**
 - Un anneau cyclable bidirectionnel est aménagé autour du giratoire avec une priorité aux vélos (carrefours urbains) ou une priorité aux voitures (carrefours péri-urbains) ;
 - En amont et aval du giratoire, les vélos circulent dans des aménagements cyclables séparatifs en amont et aval.

Traitement des intersections : Carrefours à feux

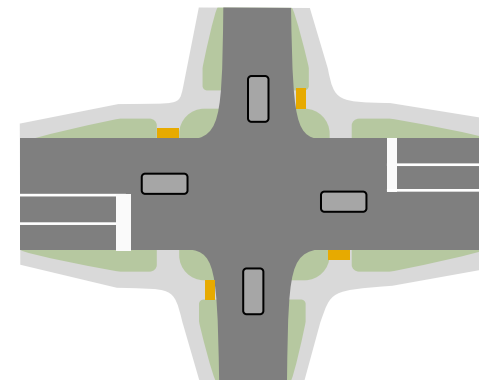
Une grande diversité de situation possibles : par la suite le but n'est pas de tout parcourir dans le détail mais de présenter deux cas de figure ci-dessous.

Carrefours avec mixité vélos / voitures dans le carrefour



En situation urbaine (compacte)

Carrefour avec pistes cyclables

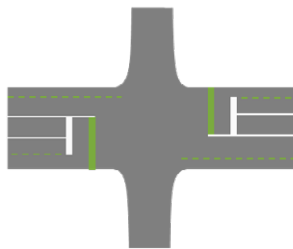


En situation périurbaine

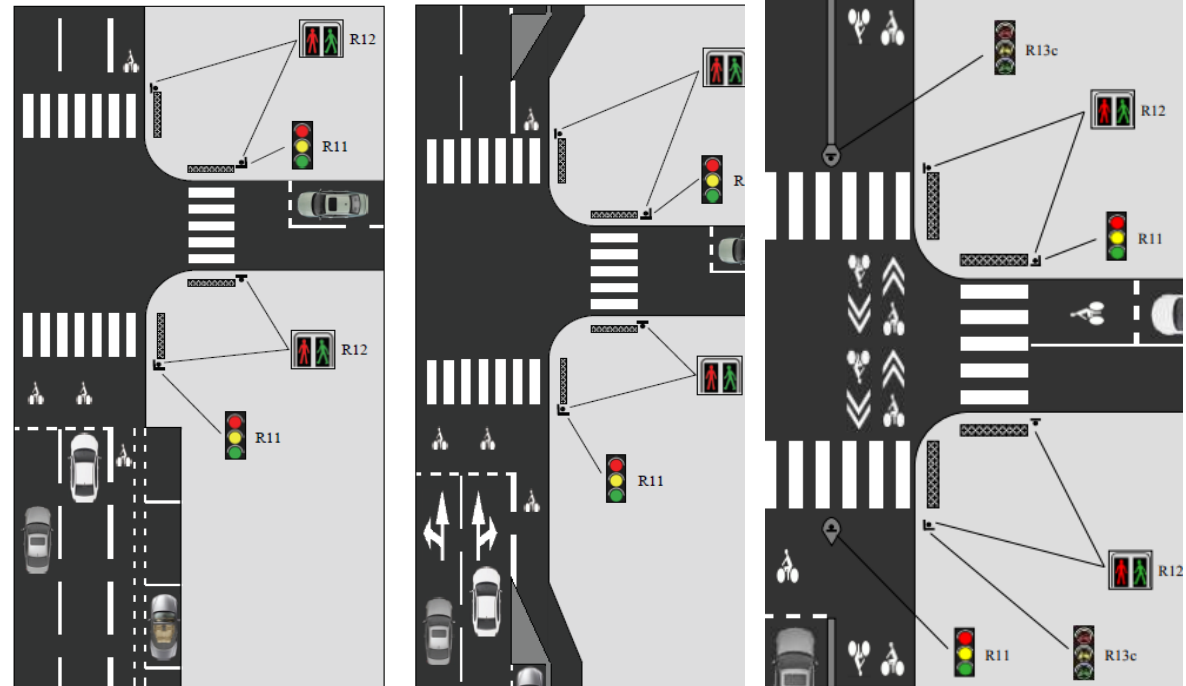
Carrefours à feux avec mixité vélos / voitures

Exemple de carrefours avec mixité

Carrefours avec mixité vélos / voitures dans le carrefour



En situation urbaine (compacte)

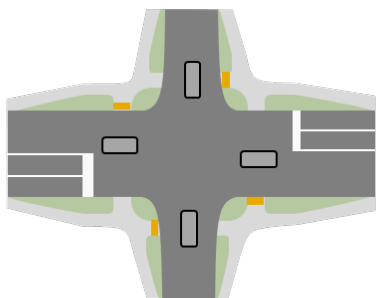


Source : guide du Grand Lyon

- **Cas de figure :** conviens mieux aux carrefours urbains compacts avec des vitesses modérées. Des conflits voitures / vélos potentiels au sein du carrefour.
- **Principes d'insertion :**
 - Au sein du carrefour, le marquage au sol peut-être prolongé pour améliorer sa visibilité ;
 - En amont du carrefour un sas vélo doit être aménagé afin de permettre aux vélos de tourner-à-gauche.

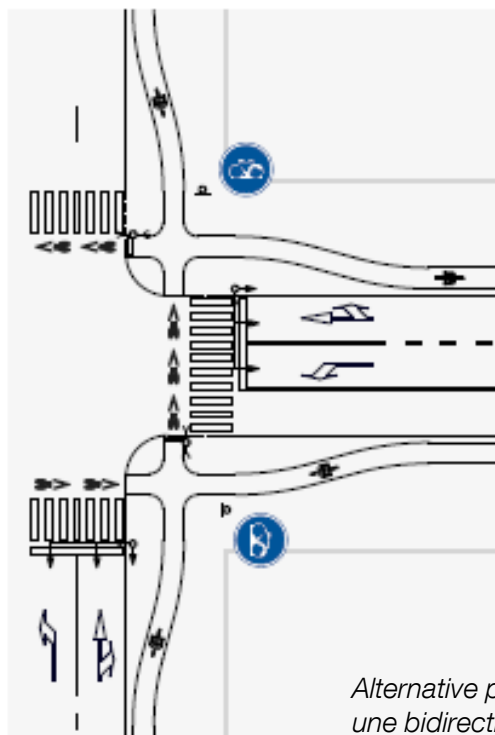
Carrefours à feux avec séparation vélos / voitures

Carrefour avec pistes cyclables



En situation périurbaine

Exemple de carrefours avec séparation



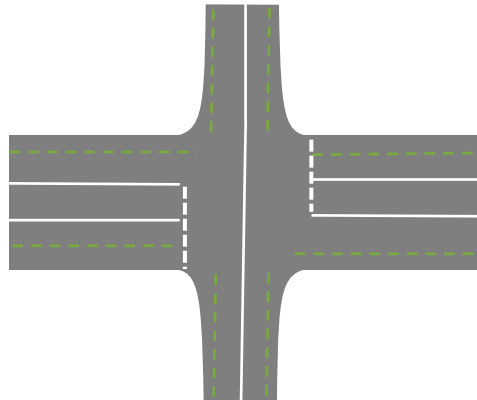
Alternative possible avec une bidirectionnelle

- **Cas de figure :** recommandé pour les carrefours périurbains et/ou peu compacts avec des vitesses potentiellement élevées. Cet aménagement évite les conflits vélo / voiture au sein du carrefour (traversée des vélos avec les piétons). Nécessite une grande emprise, le stockage des vélos entre la piste et la chaussée doit bien être pris en compte
- **Principes d'insertion :**
 - Une piste cyclable est aménagée à côté du carrefour ;
 - En amont et en aval du carrefour, Les pistes cyclables doivent être un peu déviées de la chaussée en amont et en aval du carrefour afin d'améliorer la visibilité vélo / voiture lorsque les voitures tournent à droite dans le carrefour.

Traitement des intersections : Carrefour à perte de priorité

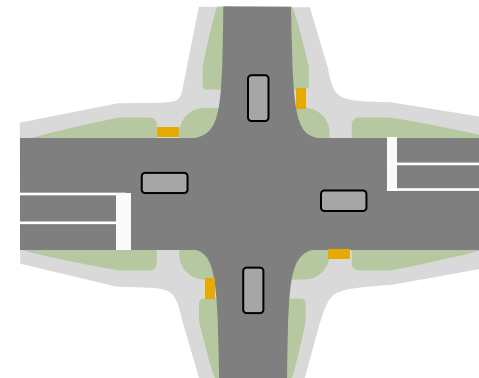
Une grande diversité de situation possibles : par la suite le but n'est pas de tout parcourir dans le détail mais de présenter deux cas de figure ci-dessous.

Carrefours avec mixité vélos / voitures dans le carrefour



En situation urbaine (compacte)

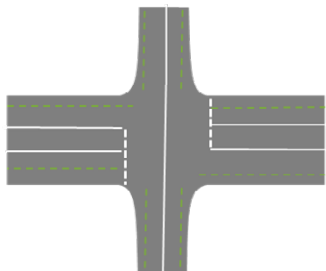
Carrefour avec aménagements cyclables en retrait



En situation urbaine ou périurbaine

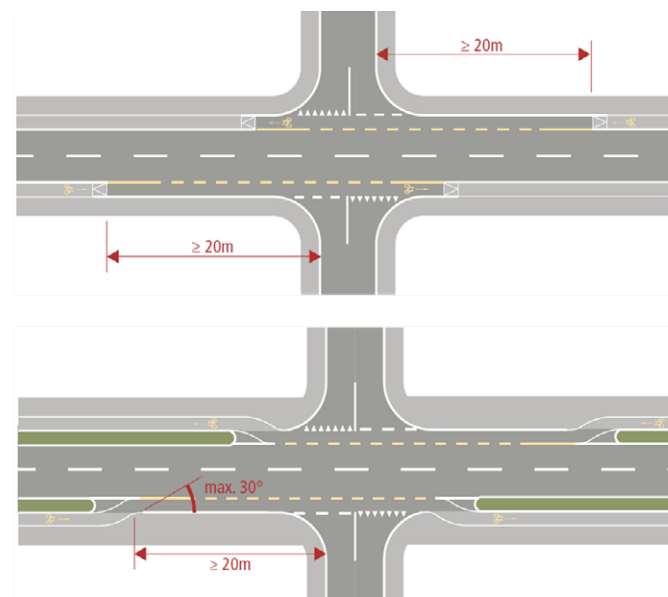
Carrefour à perte de priorité avec mixité vélos / voitures

Carrefours avec mixité vélos / voitures dans le carrefour



En situation urbaine (compacte)

Exemple de carrefours avec aménagements cyclables le long de l'axe

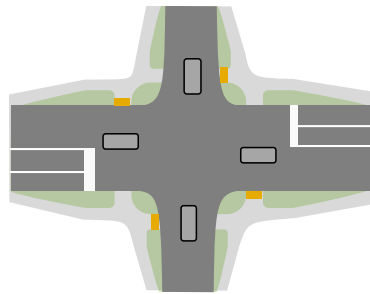


Source : OFROU, manuel de gestion des cycles aux carrefours

- **Cas de figure :** conviens aux carrefours urbains compacts avec des vitesses modérées. Cette solution est moins sécurisante en apparence pour les cyclistes car l'intersection est traversée sans protection physique. Néanmoins, en termes de sécurité statistique, elle reste satisfaisante dans le cas d'un axe à vitesse réduite et si les conditions de visibilité sont bonnes entre automobilistes et cyclistes.
- **Principes d'insertion :**
 - Dans le carrefour, le cycliste est soumis aux mêmes conditions que les voitures (cède-le-passage ou priorité). Les marquages des aménagements cyclables peuvent être prolongés dans le carrefour pour améliorer leur visibilité.
 - Il existe plusieurs options pour la gestion des vélos en tourne-à-gauche dans le carrefour (réinsertion des vélos dans la circulation, sas vélo pour le tourne-à-gauche, etc.).

Carrefour à perte de priorité avec séparation vélos / voitures

Carrefour avec aménagements cyclables en retrait



En situation urbaine ou périurbaine

Exemple de carrefour avec aménagements cyclables en retrait de l'axe

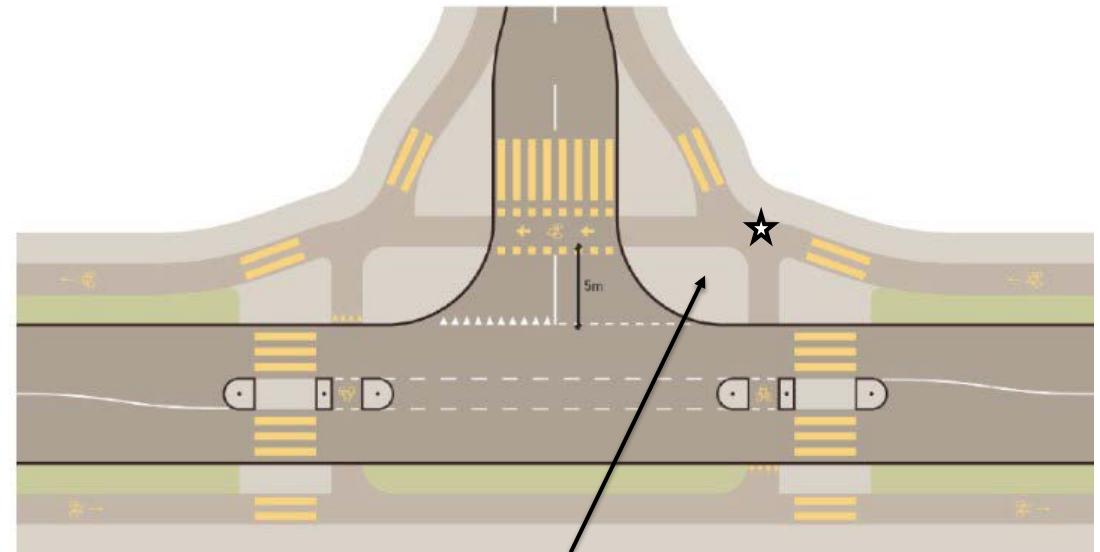


Abbildung 84: Veloquerung mit Vorzug, um ihn zurückzusetzen
Libre d'obstacle visuel

- **Cas de figure :** conviens aux carrefours urbains compacts avec des vitesses modérées. Cette solution offre une bonne protection mais nécessite plus d'emprise.
- **Principes d'insertion :**
 - Les cyclistes traversent avec les piétons.
 - Un retrait entre la chaussée et la traversée cyclable est nécessaire pour assurer une bonne covisibilité vélo / voiture (2 à 5m recommandé).

Envoyé en préfecture le 01/10/2024

Reçu en préfecture le 01/10/2024

Publié le 01/10/2024

ID : 030-213000284-20240925-2024_09_152-DE

S²LO

Merci pour votre attention.



Maeva Chew

maeva.chew@transitec.net

Elodie Solinhac

elodie.solinhac@transitec.net

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

16, boulevard de Strasbourg · F-31000 TOULOUSE

T +33 (0)5 61 46 70 64 · F +33 (0)4 72 37 88 59

toulouse@transitec.net · www.transitec.net

