

**Institut français
des sciences et technologies
des transports, de l'aménagement
et des réseaux**

Géri Vélo et aménagements

Francis Papon
JTR Nantes
7 février 2018



IFSTTAR

Objectif scientifique :

- **visibilité** du vélo à l'Ifsttar
- **connaissance** réciproque des recherches sur le vélo
- **intégration** – Ifsttar-Cerema

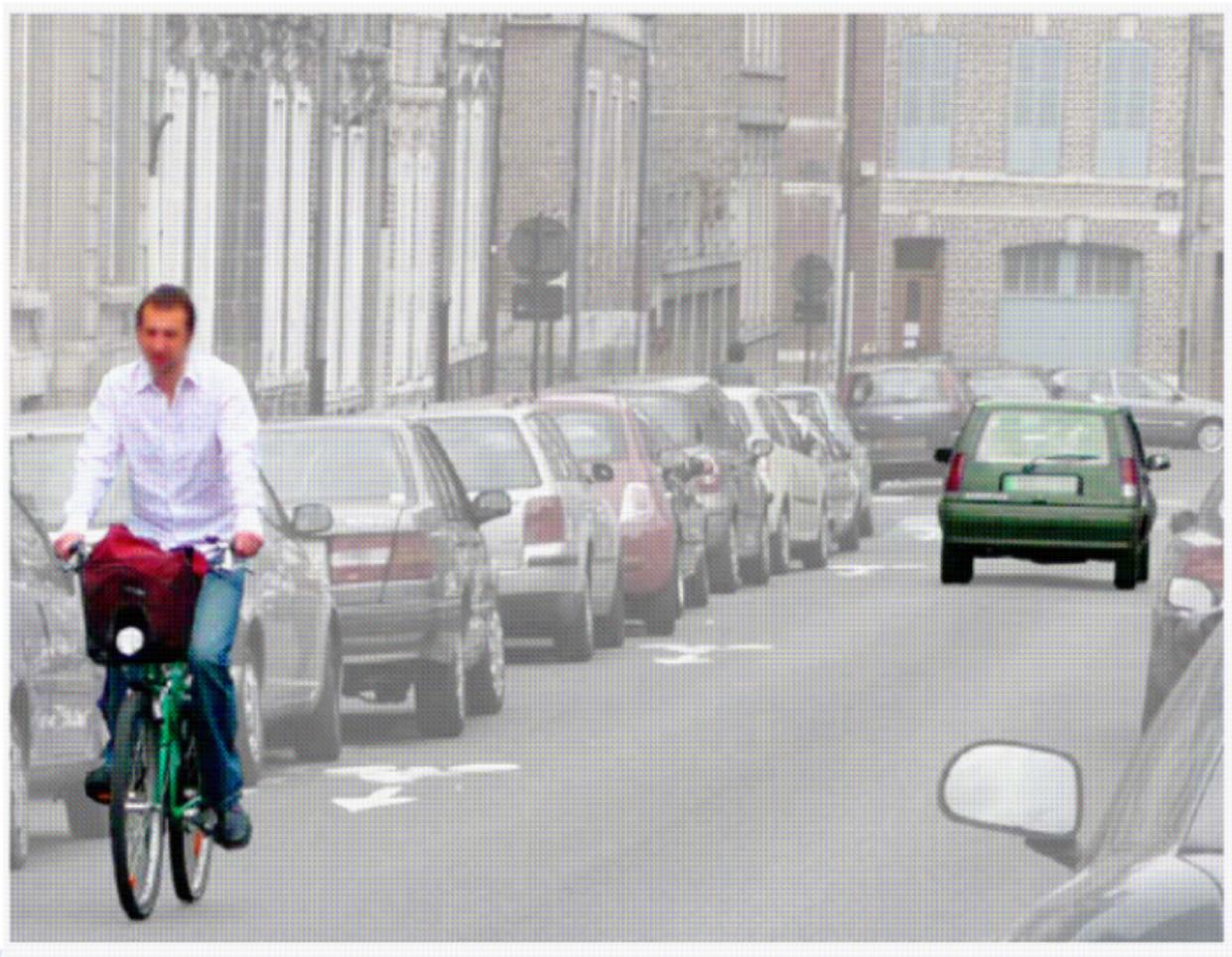
Résultats obtenus:

- **liste** de diffusion interne geri_velo@listes.ifsttar.fr
- 2 séminaires par an
- participation à diverses manifestations
- projets

thématiques

- **sécurité** (épidémiologie, accidentologie, infrastructure, comportement, protection)
- **mobilité** (statistiques, sociologie, psychologie, économie, international)
- **aménagement** (voirie partagée, pistes, cartographie, stationnement, intermodalité, services, VLS)
- **politiques** (santé publique, associations, droit)
- **autres** : histoire, tourisme, matériel

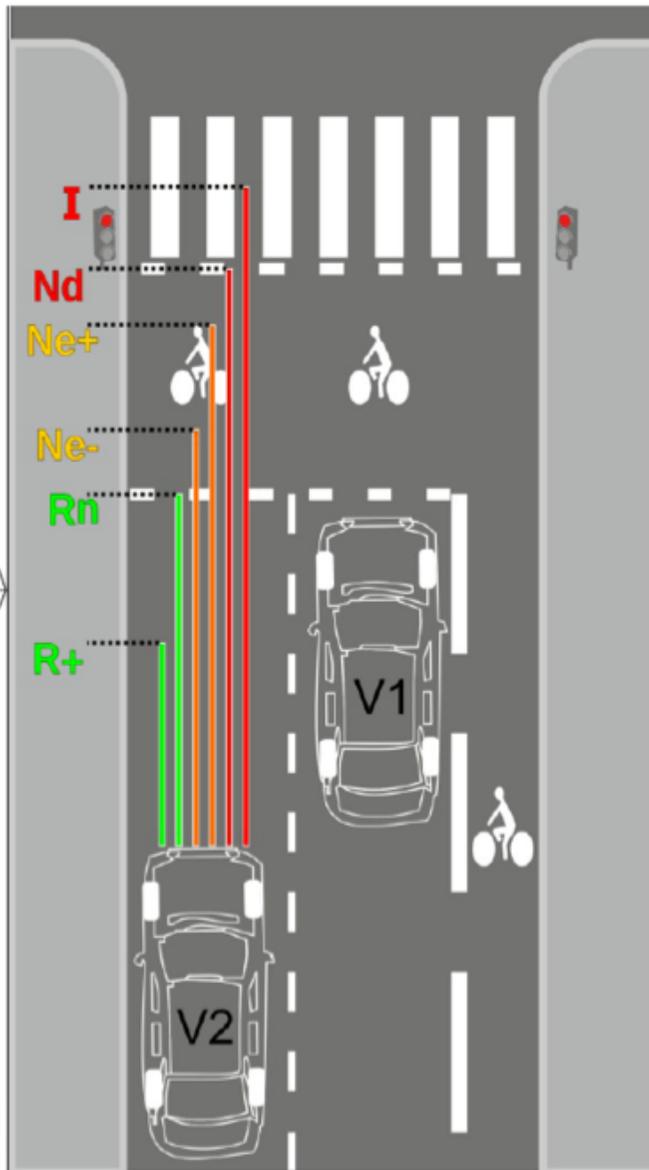




La mise à double sens cyclable

Thomas Jouannot (CERTU) et François Tortel (CETE de l'Est).
Présentation du guide « la mise à double sens cyclable »
Géri vélo 6 juin 2013





Date : 13/03/2012
Lieu : Rond point de Paris

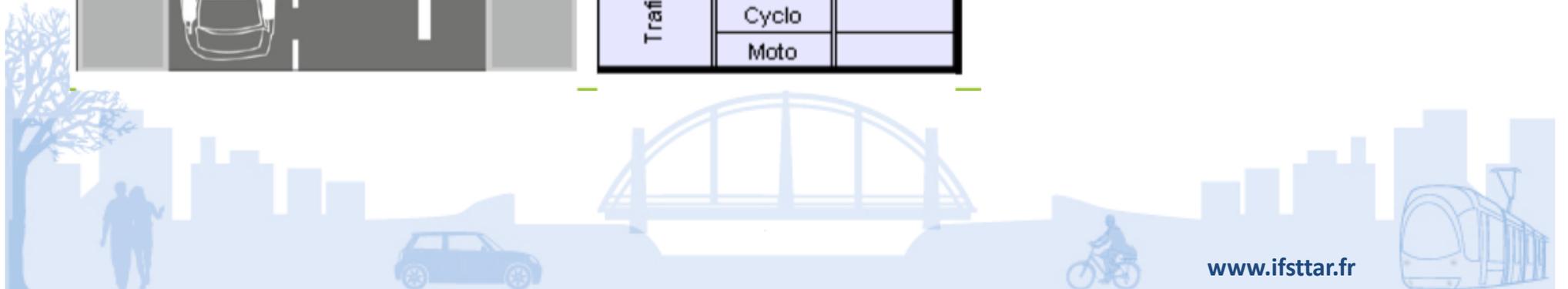
Voie D			Voie G			Mvt ?
VL	PL	TC	VL	PL	TC	
Ne-						
			Rn			
						Comptage
Vélo	<	LE	HS1			
		F	HS2			
	←A		BS			
			BS			1
	PP	Sur passage piéton				
	rou	Passo				
Cyclo	<	LEF				
		SAS				
		PP				
Moto	<	LEF				
		SAS				
		PP				
Trafic Feu Vert	VL					11
	PL					
	TC					1
	Vélo					1
	Cyclo					
	Moto					

Évaluation du taux de respect des sas vélos à Nantes

Gilles Aboucaya (Cété Ouest):

Évaluation du respect des sas vélos par les automobilistes

Géri vélo 5 décembre 2013



contexte et objectifs généraux de l'étude

Contexte



Jérôme Cassagne (Cété Méditerranée)
Interaction vélos / tramways dans les réseaux français
Géri vélo 5 décembre 2013



Nadine Chaurand & Françoise Paran (Ifsttar-Ame-LPC)

Evaluation du risque perçu à vélo dans différents aménagements cyclables.

Impact du degré de pratique du vélo

Géri vélo 5 décembre 2013



1. Vous roulez dans une rue en pavés.



2. Vous roulez sur une bande cyclable. Une voiture à votre gauche tourne à droite devant vous.



3. Vous roulez sur une bande cyclable mal entretenue, couverte de feuilles et de gravillons.



4. Vous roulez sur une bande cyclable. Un véhicule est garé sur la bande devant vous.



5. Vous roulez sur un nid-de-poule.



6. Vous circulez sur la chaussée verglacée.



7. Vous circulez sur une zone piétonne très fréquentée avec piste cyclable.



8. Vous roulez sur une bande cyclable. Des voitures sont garées à votre droite.



9. Vous roulez sur la chaussée. C'est la nuit. Des voitures qui roulent assez vite arrivent derrière vous.



10. Vous roulez sur la chaussée. A une intersection fréquentée, vous vous apprêtez à tourner à gauche, une voiture arrive en face.



11. Vous circulez sur une piste cyclable séparée du trottoir par une bordure. Vous cherchez à franchir la bordure pour rejoindre votre destination.



12. Vous roulez sur une bande cyclable. A un passage piéton quelques mètres devant vous, un piéton s'engage sans regarder de votre côté.



13. Vous circulez sur la chaussée. Vous franchissez le bateau, entre 2 poteaux, pour monter sur le trottoir et rejoindre votre destination.



14. Vous roulez sur la chaussée, dans une rue avec un double-sens cyclable. Un véhicule arrive en face de vous.



15. Vous roulez sur la chaussée. La voiture derrière vous commence à vous doubler en vous serrant.



16. Vous roulez sur la chaussée. Vous circulez sur une route fréquentée à vitesse et trafic élevés.



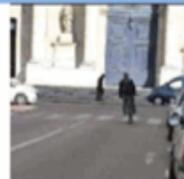
17. Vous circulez sur une piste cyclable sur le trottoir. Vous vous engagez pour traverser à un passage piétons non protégé par un feu. Des voitures arrivent rapidement sur la chaussée.



18. Vous roulez sur la chaussée. A un carrefour entre des axes à une seule voie, vous êtes arrêté(e) en première position au feu rouge, et la voiture derrière vous vous colle. Le feu passe au vert et la voiture démarre.



19. Vous roulez sur la chaussée. A une intersection fréquentée, vous grillez le feu rouge pour tourner à droite. Il n'y a pas de panneau autorisant le tourne à droite au feu à cette intersection.



20. Vous roulez sur la chaussée. Vous vous engagez dans une intersection avec priorité à droite. Une voiture venant de la gauche s'engage dans l'intersection et arrive sur vous.



21. Vous circulez sur la bande cyclable, sur la partie droite de la chaussée dans un giratoire. Une voiture à votre gauche commence à se déporter vers la droite pour sortir du giratoire, alors que vous restez dans ce giratoire.



22. Vous roulez sur la chaussée. Vous allez traverser une importante intersection à feux entre deux axes comprenant chacun deux voies de circulation dans chaque sens.



23. Vous roulez sur une bande cyclable. Un camion roule sur votre gauche. Le camion a mis son clignotant pour tourner à droite, vous allez tout droit.

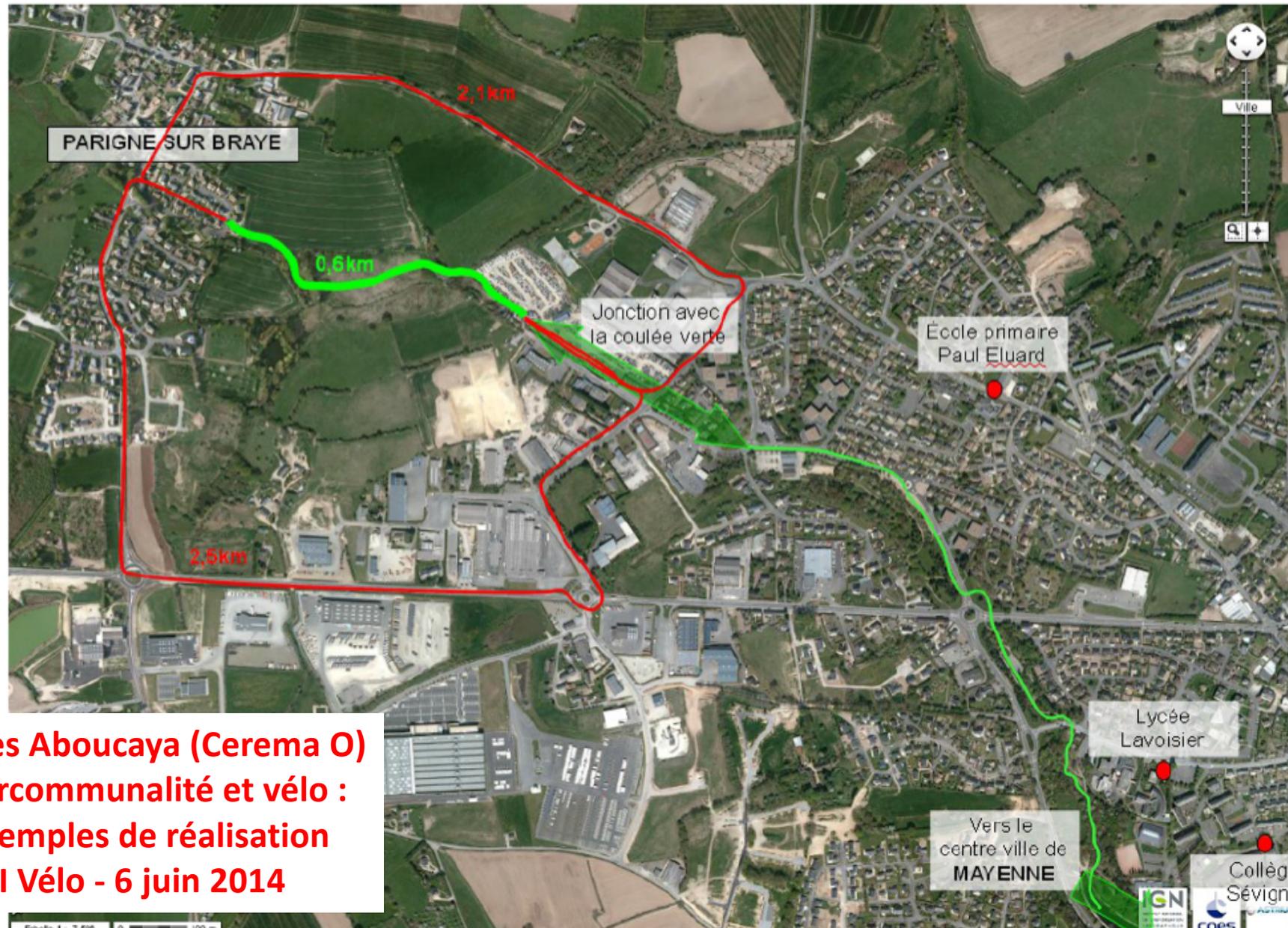


24. Vous roulez sur la chaussée. Vous vous apprêtez à tourner à gauche à une intersection. Une voiture derrière vous commence à vous doubler par la gauche.

Parigné sur Braye

	Vélo	Voiture	Marche
Distance	0,6 km	2,1 à 2,5 km	0,6 km
Temps	3 mn	3,30 mn ¹	10 mn

(1) En circulation fluide



Gilles Aboucaya (Cerema O)
Intercommunalité et vélo :
4 exemples de réalisation
GERI Vélo - 6 juin 2014

Évaluation de deux sections de CVCB dans l'Hérault



Jérôme Cassagnes

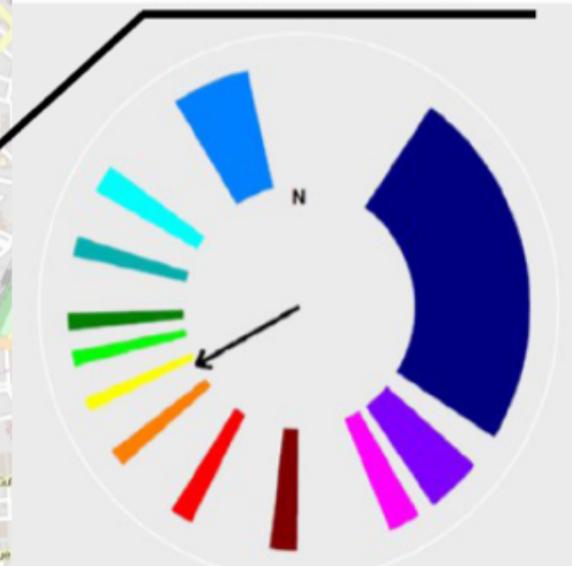
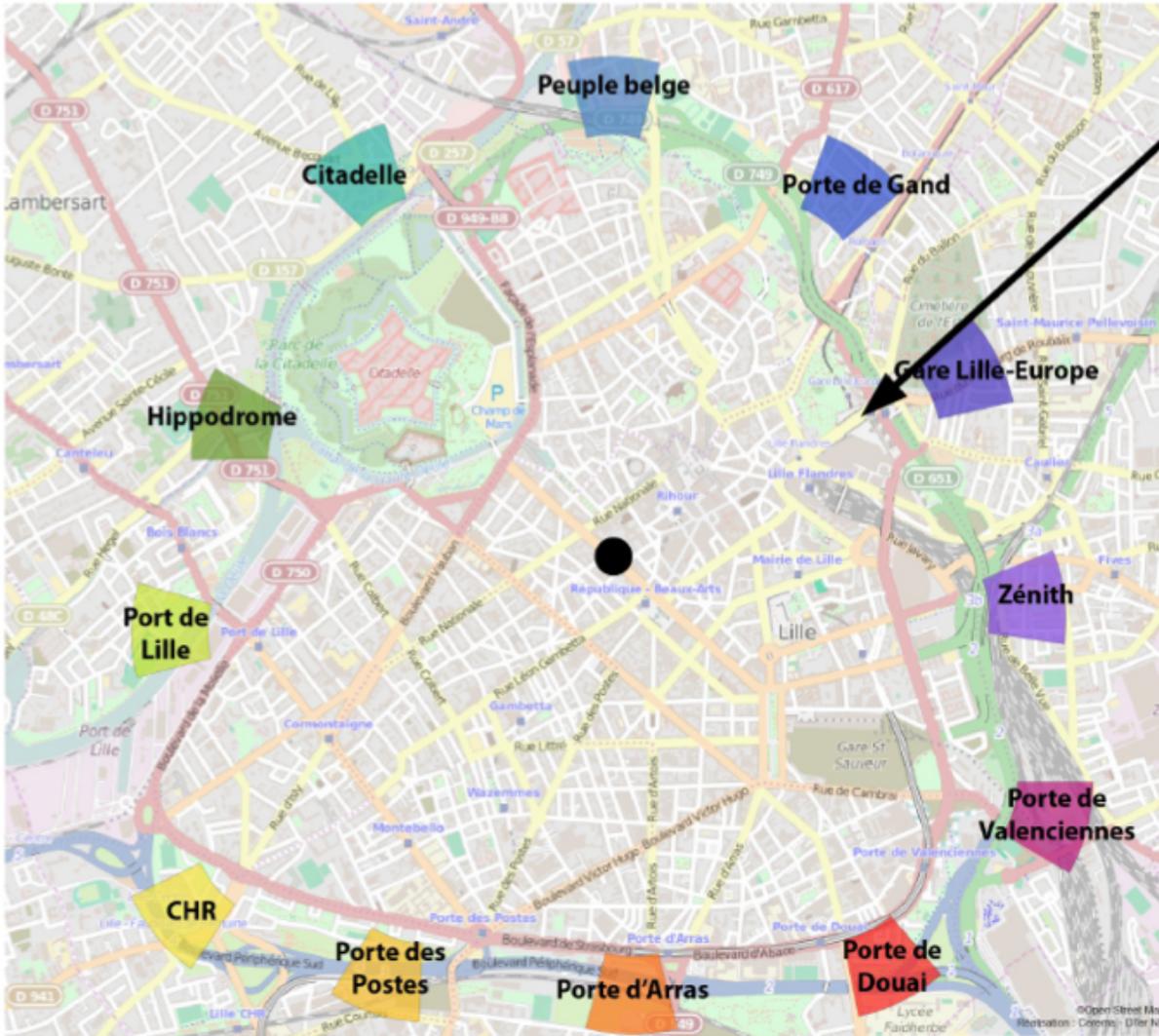
Champs sur Marne – 4 décembre 2015



Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

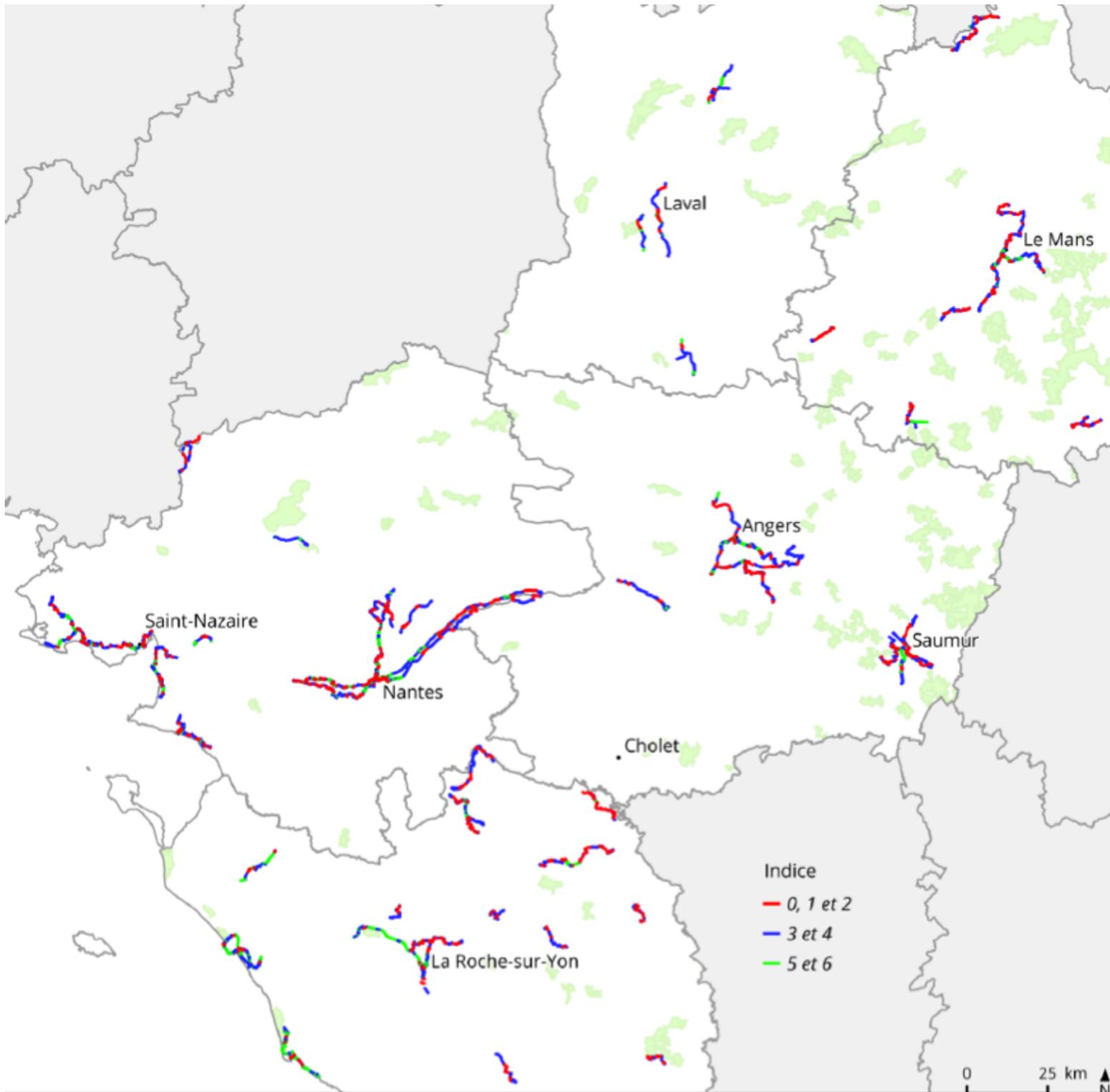
lon: 3.07577 lat: 50.63958
"11 Boulevard de Turin 59777 Lille"



Chromorientation :
le cas de Lille

Joël Meissonnier (Cerema/DterNP)
Chromorientation : vers un dispositif
de jalonnement complémentaire à
destination des piétons et cyclistes ?

Géri vélo 14 octobre 2016



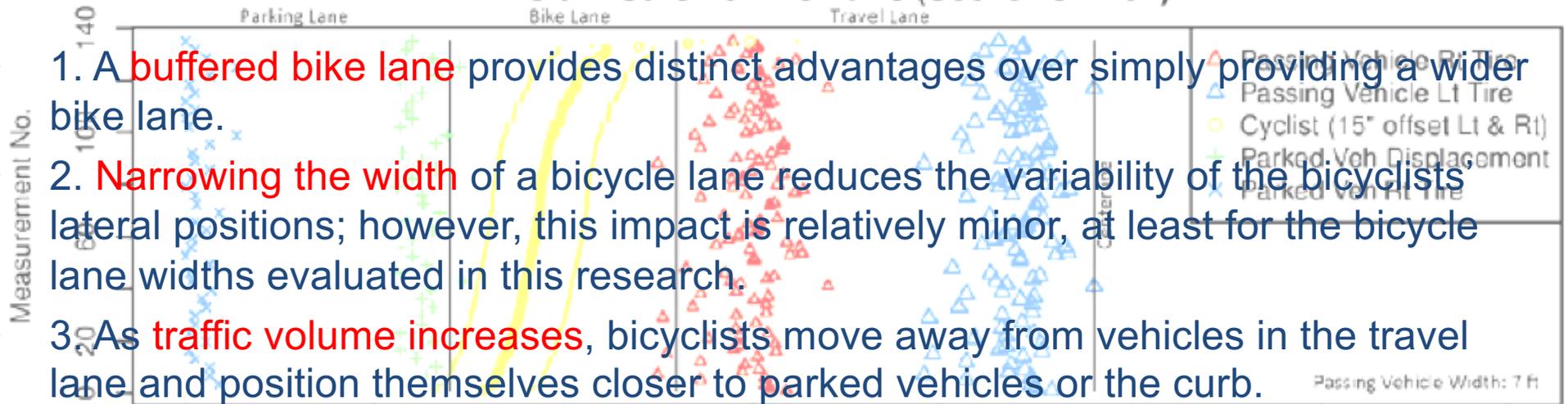
**Corentin Lemaitre
(Consultant)
Qualification de la
cyclabilité des
véloroutes et voies
vertes de
Pays de la Loire
grâce à
OpenStreetMap et
à l'Open-data
Géri vélo 9 octobre
2017**



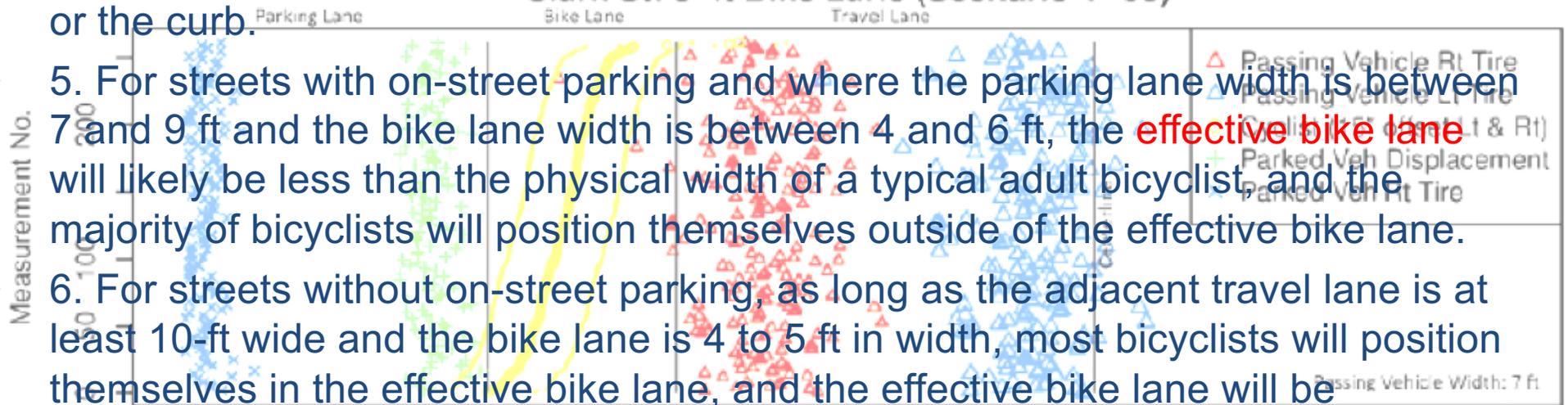
NHRP (2014) Recommended Bicycle Lane Widths for Various Roadway Characteristics

- 1. A **buffered bike lane** provides distinct advantages over simply providing a wider bike lane.
- 2. **Narrowing the width** of a bicycle lane reduces the variability of the bicyclists' lateral positions; however, this impact is relatively minor, at least for the bicycle lane widths evaluated in this research.
- 3. As **traffic volume increases**, bicyclists move away from vehicles in the travel lane and position themselves closer to parked vehicles or the curb.
- 4. As **truck percentage** within the vehicle mix increases, bicyclists move away from vehicles in the travel lane and position themselves closer to parked vehicles or the curb.
- 5. For streets with on-street parking and where the parking lane width is between 7 and 9 ft and the bike lane width is between 4 and 6 ft, the **effective bike lane** will likely be less than the physical width of a typical adult bicyclist, and the majority of bicyclists will position themselves outside of the effective bike lane.
- 6. For streets without on-street parking, as long as the adjacent travel lane is at least 10-ft wide and the bike lane is 4 to 5 ft in width, most bicyclists will position themselves in the effective bike lane, and the effective bike lane will be equivalent to the width of the marked bike lane.

Clark St: 6-ft Bike Lane (Scenario Y-04)

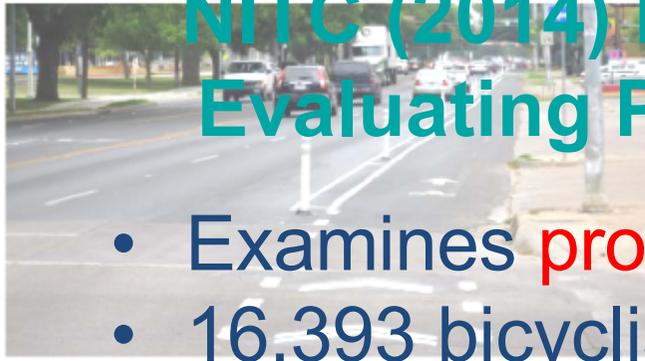


Clark St: 5-ft Bike Lane (Scenario Y-05)



Austin, TX: Barton Springs Road

One-way protected bike lane on the south side of the road



Bluebonnet Lane

Two-way protected bike lane on a two-way street



Rio Grande Street

Two-way protected bike lane on one-way street



NITC (2014) Lessons from the Green Lanes: Evaluating Protected Bike Lanes in the U.S

- Examines **protected bicycle lanes** in five cities
- 16,393 bicyclists and 19,724 turning and merging vehicles were observed

Chicago, IL: N/S Dearborn Street

Two-way protected bike lane on one-way street



N Milwaukee Avenue

Pair of one-way protected bike lanes on a two-way street



Portland, OR: NE Multnomah Street

Pair of one-way protected bike lanes on a two-way street



- Resident survey (n=2,283)
- Bicyclist intercept survey (n= 1,111)
- Residents and bicyclists indicated that any type of **buffer** shows a considerable increase in self-reported comfort levels over a striped bike lane

San Francisco, CA: Oak Street

One-way right-side buffered bike lane on one-way street



Fell Street

One-way left-side buffered bike lane on one-way street



Washington, DC: L Street NW

One-way protected bike lane on a one-way street



- **Flexpost** buffers got very high ratings
- **Support** for the protected lanes among residents was generally strong



Merci de votre attention

Ifsttar

14-20 Bld. Newton

Cité Descartes

Champs sur Marne

77447 Marne-la-Vallée Cedex 2

France

Tél. +33 (0)1 81 66 80 00

www.ifsttar.fr

francis.papon@ifsttar.fr

