

Ministère
de l'Aménagement
du Territoire,
de l'Équipement,
et des Transports

INSTRUCTION ET RECOMMANDATIONS

**POUR LA PRISE
EN COMPTE
DES CYCLISTES
DANS LES
AMÉNAGEMENTS
DE VOIRIE**

Novembre 1995

Instruction

Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports

Direction des Routes

Direction de la Sécurité
et de la Circulation Routières

Instruction du 2 novembre 1995

Relative à la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports

à

- Messieurs les Préfets de région,
 - directions régionales de l'équipement
 - centres d'études techniques de l'équipement
- Mesdames et Messieurs les Préfets de département
 - directions départementales de l'équipement
- Messieurs les directeurs généraux des établissements publics d'aménagement de villes nouvelles
- Monsieur le directeur du centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
- Messieurs les ingénieurs généraux spécialisés Routes
- Messieurs les ingénieurs généraux spécialisés Ouvrages d'Art
- Messieurs les ingénieurs généraux spécialisés Aménagement et Urbanisme

Le document "Recommandations pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie" annexé à la présente instruction précise ou confirme les précautions à prendre lors de l'étude et de la réalisation d'infrastructures à l'égard des cyclistes. **Il est désormais nécessaire que toutes les études de voirie prennent en compte la dimension cyclable soit pour l'intégrer, soit pour préserver l'avenir, soit pour y renoncer mais en pleine connaissance de cause.**

En ce qui concerne le milieu urbain le document ci-joint contient les informations générales et les conseils utiles aux services assurant une mission de maîtrise d'ouvrage sur le réseau national ou de maîtrise d'oeuvre pour une collectivité locale. A l'intérieur des limites d'agglomération le pouvoir de police est assuré par le Maire de la commune ; la prise en compte des cyclistes dans l'ensemble de la circulation est en dernier ressort de sa compétence y compris sur les routes nationales. D'ailleurs la prise en compte des cyclistes dans une agglomération donnée ne peut en aucune manière être assurée différemment sur les routes nationales et sur les autres voies.

En milieu urbain, tout aménagement de route nationale qui fait l'objet d'une procédure d'utilité publique doit faire état des dispositions mises en oeuvre pour rétablir ou éventuellement améliorer la sécurité et la circulation des cyclistes, à l'égal de ce qui est fait pour les piétons et, si le projet routier interfère avec un schéma directeur de circulation des cyclistes, intégrer dans l'étude d'impact le résumé des études concernant les cyclistes auxquelles il aura été procédé et justifier les choix retenus.

En ce qui concerne la rase campagne le document ci-joint reprend en les précisant les prescriptions de l'instruction relative à "l'aménagement des routes principales" du 5 août 1994 applicables au réseau routier national. La prise en compte des cyclistes le long des routes principales n'est ni la seule ni nécessairement la meilleure des solutions surtout dans le cas où il existe un réseau viaire ancien passant au coeur des agglomérations. Quand la présence de cyclistes le long de la route principale est à prendre en compte, vous adapterez le profil en travers selon les indications du document annexé ; en règle générale vous adopterez une bande dérasée multifonctionnelle sur 1,25m.

Nous vous engageons, chaque fois que de besoin, à faire appel au correspondant vélo désigné dans chaque Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE).

D'une façon générale, vous veillerez à ce que les cyclistes soient considérés comme une catégorie d'usagers à part entière dont l'importance dans l'ensemble des déplacements est appelée au moins à se maintenir et plus vraisemblablement à croître. Il convient de ne pas confondre à cet égard les cyclistes avec les cyclomotoristes dont l'importance dans l'ensemble des déplacements s'est sensiblement réduite ces années récentes.

Le Directeur de la Sécurité
et de la Circulation Routières



Alain BODON

Le Directeur des Routes



Christian LEYRIT

Recommandations

S O M M A I R E ...

- **1. LE MILIEU URBAIN**

- 1.1. LE CONTEXTE

- 1.1.1. Evolution de l'usage des deux roues légers
 - 1.1.2. Tendances récentes concernant les aménagements pour les deux roues légers
 - 1.1.3. Les enjeux sécurité
 - 1.1.4. Le vélo "vert"

- 1.2. LES ORIENTATIONS

- 1.3. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

- 1.3.1. Principes généraux d'aménagement
 - 1.3.2. Traitement des cas les plus courants
 - 1.3.3. Sorties de ville

- 1.4. LES ETUDES D'IMPACT

- **2. LA RASE CAMPAGNE**

- 2.1. LE CONTEXTE

- 2.2. LES DIFFERENTS TYPES DE ROUTES DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

- 2.3. LES DISPOSITIONS EN FAVEUR DES CYCLISTES

- **REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES**

- **ANNEXE RELATIVE AUX ACCIDENTS**



1. LE MILIEU URBAIN

1.1. LE CONTEXTE

1.1.1. EVOLUTION DE L'USAGE DES DEUX ROUES LEGERS

La part des déplacements des deux roues légers (vélos + cyclomoteurs) dans leur ensemble est relativement faible ; sa baisse a été très rapide dans les dernières décennies (sauf à Strasbourg), elle est passée en dessous de la barre des 5 %. Ce résultat global mérite toutefois quelques ajustements :

- la chute spectaculaire de l'usage des deux roues légers a concerné surtout celle des cyclomoteurs. C'est aujourd'hui les vélos qui dans la catégorie des deux roues occupent la place principale.
- une analyse plus fine de l'enquête ménage faite à Grenoble en 1985, a montré des disparités considérables dans l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail et domicile-école selon les zones.
- quelques indices récents (observations, enquêtes) indiquent une stabilisation, voire dans le cas de Grenoble, une très légère remontée de l'usage du vélo. Beaucoup d'habitants des villes n'utilisent leur vélo que le week-end sur des petites routes en rase campagne, mais ne l'utilisent pas dans la semaine en raison des vols de vélos très dissuasifs, de l'absence d'aménagements continus suffisamment sécurisants mais surtout du désagrément de circuler à vélo dans un environnement motorisé trop dominant. On ne peut que souhaiter voir nos villes favoriser une évolution positive de l'usage du vélo comme c'est déjà le cas depuis des années dans de nombreuses villes européennes (en

Suisse, Allemagne, Danemark, Belgique, Pays-Bas, Italie du Nord, ...)

1.2.2. TENDANCES RECENTES CONCERNANT LES AMENAGEMENTS POUR LES DEUX ROUES LEGERS

Pendant longtemps, dans tous les milieux (politiques, techniques et même associatifs), on a cru que la prise en compte des deux roues légers (cyclistes et cyclomoteuristes n'étaient pas dissociés dans les aménagements à cette époque), impliquait le développement de pistes cyclables (comme en Hollande); cette politique allait dans le sens de la ségrégation des «deux roues légers» et des autres modes.

Les recommandations actuelles -qui visent en priorité, comme par le passé, à améliorer la sécurité des cyclistes- sont toutefois beaucoup plus souples et diversifiées ; les points caractéristiques en sont les suivants :

- en agglomération, ces recommandations visent, selon les cas, à l'intégration totale des cyclistes dans la circulation générale (en particulier dans les "zones 30"), au partage bimodal de certains aménagements (trottoirs, couloirs bus, etc.), à l'usage des bandes cyclables (dans le sens de la circulation ou à contresens), ou à des pistes cyclables, (mono ou bidirectionnelles) surtout le long d'axes péricentraux à fort trafic.
- le long d'itinéraires continus entre la rase campagne et le milieu urbain, on pourra adopter successivement la réalisation de piste cyclable, de bande cyclable, enfin, en coeur de ville, d'une circulation modérée partagée,

- d'une façon générale, les actions de modération de la circulation iront toujours dans le sens d'une meilleure et plus facile prise en compte des cyclistes.

1.1.3. LES ENJEUX SECURITE

La circulation à vélo n'est certes pas sans danger, mais certaines idées inexactes sur ce sujet sont souvent émises et il convient de donner quelques précisions :

- l'insécurité des déplacements en deux roues concerne surtout ceux qui sont motorisés ; en effet le «risque»* encouru par un usager de la voirie d'être tué ou gravement blessé peut s'exprimer conformément à l'échelle suivante :

voiture :	1
cycliste :	2
cyclomoteuriste :	15
motocycliste :	25 à 50

- une large majorité des accidents graves des cyclistes impliquent une voiture (dont les conducteurs sont responsables pour plus de la moitié des cas). Ces accidents, et leur gravité, sont étroitement liés à la vitesse pratiquée par les automobilistes (exploitation des enquêtes REAGIR).

1.1.4. LE VELO VERT

Le cyclisme est aussi un sport et une pratique touristique très populaires en France, cette forme de loisir s'étant particulièrement développée avec l'apparition - encore récente - du VTT (vélo tous terrains). Raison de plus pour que cette activité soit sérieusement prise en compte, non seulement en créant des itinéraires en site propre dans la campagne, mais aussi en permettant d'exercer cette activité dans de bonnes conditions de sécurité et de guidage sur des itinéraires routiers. A cet égard, la continuité d'itinéraires de la ville au milieu interurbain en traversant les zones périurbaines manque en général terriblement encore aujourd'hui.

* ce risque est obtenu, pour chaque mode, en divisant le nombre des accidents (tués + blessés graves) par le nombre des déplacements effectués journalièrement, fournis par l'enquête ménage.

1.2. LES ORIENTATIONS

La prise en compte des cyclistes en milieu urbain repose sur deux concepts de base : la liberté pour chaque usager de choisir son mode de déplacement et le devoir, pour l'autorité investie du pouvoir de police de son réseau de voirie, d'y assurer la sécurité de ces usagers.

La loi d'orientation des Transports intérieurs du 30 décembre 82 (LOTI) stipule en effet que «le système de transports doit satisfaire les besoins des usagers (...) (et) rendre effectif le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens».

La sécurité des usagers de la voirie, en particulier les plus «fragiles» - les piétons et les deux roues légers - a été par ailleurs un objectif constant de l'Etat depuis de nombreuses années ; l'action la plus récente concerne la limitation de vitesse en agglomération (décret du 29 novembre 90). Les nouvelles dispositions de ce décret favorisent l'usage des vélos sur une plus grande partie du réseau viaire («Zones 30», rues piétonnes, etc.). Cependant, ces seules dispositions ne suffisent pas pour assurer la sécurité des cyclistes, des aménagements spécifiques sont souvent nécessaires.

Il convient donc que toutes les réalisations de voirie du réseau national prennent en compte les besoins des cyclistes soit pour les intégrer, soit pour préserver l'avenir, soit pour renoncer mais en pleine connaissance de cause.

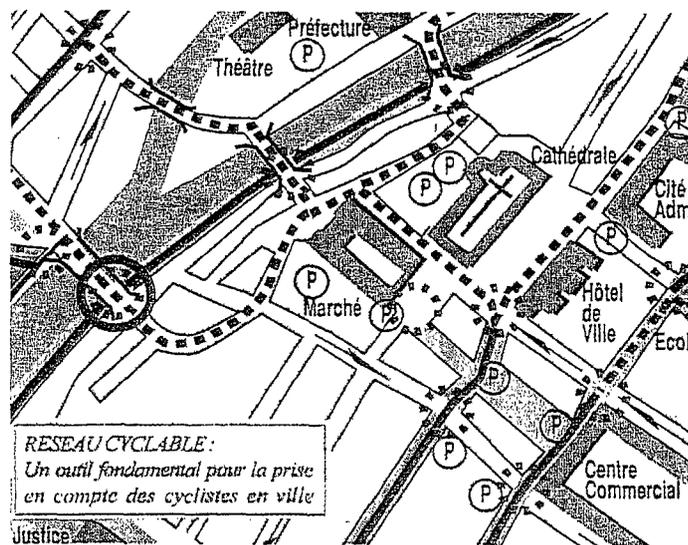
1.3. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

1.3.1. PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

La prise en compte de la circulation cyclable s'imposera d'autant plus et plus facilement si l'agglomération dispose d'un document public faisant état d'une politique en faveur des cyclistes.

Les opérations stratégiques lourdes - par exemple une voie rapide urbaine - ne doivent pas introduire de forte coupure dans la

circulation cyclable. Au contraire, la réalisation d'un nouvel ouvrage peut être l'occasion de créer un raccourcissement de l'itinéraire existant ou d'en créer un nouveau. On s'efforcera dans le cadre de la concertation avec nos partenaires financiers (Régions, Collectivités locales) d'aller au-delà du simple rétablissement des itinéraires existants.



Dans ce contexte, on se souciera en priorité du traitement des points particuliers dangereux pour les cyclistes que peuvent représenter les raccordements de ces ouvrages au reste du réseau viaire (bretelles, extrémités des pistes cyclables, etc.).

La plupart des aménagements ont déjà été présentés et recommandés dans différents documents publiés par le CETUR (devenu CERTU en 1994) et cités plus loin dans les références bibliographiques ; les quelques principes généraux qu'il faut retenir sont les suivants :

- toujours rechercher les aménagements les plus simples à comprendre et à utiliser pour les cyclistes,
- maintenir la même qualité d'un itinéraire du début jusqu'à la fin, sachant que cette qualité se situe autant au niveau du détail de la réalisation qu'à celui du choix et de la conception de l'aménagement,
- garantir une excellente visibilité réciproque vélos/véhicules motorisés dans les plus petites intersections,
- rechercher l'orthogonalité dans tous les croisements de trajectoires entre vélos et véhicules motorisés,
- concrétiser un espace de protection latéral de part et d'autre des cyclistes constamment suffisant pour leur garantir une bonne sécurité,
- assurer aux cyclistes des surfaces lisses,

sans ondulation, sans le moindre ressaut, et éviter toute source de déstabilisation et de chute (émergences ou objets fixés sur la chaussée, mauvais entretien, rigoles ou dénivelé en bordure de chaussée, etc.),

- ne jamais oublier l'importance, pour les cyclistes, de pouvoir disposer d'un jalonnement très soigneusement étudié et savoir que pour eux, en matière de réglementation, le marquage au sol est souvent plus perceptible et donc plus efficace que les panneaux de police.

1.3.2. TRAITEMENT DES CAS LES PLUS COURANTS

Il n'existe jamais de solution type à appliquer telle quelle ; c'est pourquoi les cas d'intervention visés dans ce qui suit sont présentés

sous la forme d'une simple liste.

• Aménagements à forte incidence de sécurité

Ces aménagements ne correspondent pas nécessairement à de très grosses opérations d'infrastructures mais peuvent avoir un impact important sur la sécurité des cyclistes ; ainsi :

- l'aménagement des traversées par les cyclistes de «bretelles» ou de voie de décélération ou d'insertion, pour éviter les cisaillement auto/vélo,
- l'aménagement des points de conflit potentiels entre une voie artérielle à vitesse élevée (70 km/h), et une piste cyclable qui la longe : extrémité de la piste et réinsertion sur la chaussée, franchissement d'une voie transversale, changement de côté de la chaussée par la piste,
- aménagement de voie d'évitement «parallèle» ou plus courte, en substitution d'un cheminement sur voie artérielle très circulée (par exemple : succession de rues calmes, couloir bus partagé, bande cyclable à contre sens ou à sens alternés itinéraire en zone «30», etc.),
- aménagement de carrefour à feux permettant en particulier la prise en compte de changements de direction,
- prise en compte des cyclistes dans les carrefours giratoires.



•Prise en compte des vélos dans le cadre d'actions de modération

Un certain nombre d'actions de modération de la circulation peuvent être favorables à la circulation cyclable dans la mesure où les dispositions spécifiques y sont -au cas par cas- bien adaptées :

- rétrécissement de chaussée sur une courte distance,
- ralentisseurs de type trapézoïdal, dos d'âne, "coussins berlinois", chicanes,
- îlots ou terre-pleins centraux...

1.3.3. SORTIES DE VILLE (ZONES DE TRANSITION)

Les sorties de moyennes ou grandes villes correspondent souvent à de grands axes de pénétration dont la circulation est organisée pour faciliter l'usage des voitures et des poids lourds ; ils traversent des espaces urbains lâches et une trame viaire difficilement repérable ; la circulation des cyclistes sur ces axes y est le plus souvent dangereuse ; par ailleurs, se repérer à vélo, dès qu'on quitte ces axes, est aussi beaucoup plus malaisé qu'en ville ; aussi la prise en compte des cyclistes dans ce contexte, implique, plus qu'en milieu urbain dense, la recherche d'itinéraires d'évitement plus paisibles et en tout cas plus sûrs, ainsi qu'un bon guidage, s'appuyant sur une étude préalable de jalonnement.



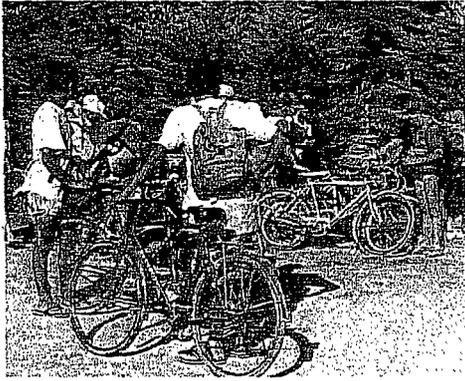
1.4. LES ETUDES D'IMPACT

En milieu urbain, tout aménagement de route nationale qui fait l'objet d'une procédure d'utilité publique doit faire état des dispositions mises en oeuvre pour rétablir ou éventuellement améliorer la sécurité et la circulation des cyclistes, à l'égal de ce qui est fait pour les piétons et, si le projet routier interfère avec un schéma directeur de circulation des cyclistes, intégrer dans l'étude d'impact le résumé des études concernant les cyclistes auxquelles il aura été procédé et justifier les choix retenus.



- 1 Exemple de franchissement d'une bretelle d'accès à une voie rapide
- 2 Exemple d'aménagement urbain : valorisation de l'environnement / modération de la circulation / prise en compte des cyclistes et des piétons
- 3 Exemple de sécurisation et continuité d'itinéraire cyclable dans un giratoire

2. LA RASE CAMPAGNE



2.1. LE CONTEXTE

Une approche fonctionnelle comme celle qui préside au choix des types de routes, de leur statut, ou de leur mode d'exploitation, n'est pas satisfaisante pour répondre à la problématique de la circulation des vélos. En effet, pour les routes principales, la fonction cyclable apparaît le plus souvent mineure par rapport aux autres fonctions assumées par une voie sauf dans un contexte spécifique (parexemplesecteur touristiques).

C'est à partir d'un examen rigoureux et complet des demandes en matière de déplacements à bicyclette qu'il devient possible de répondre rationnellement à l'attente des usagers. La dimension du territoire géographique la plus pertinente pour réaliser cette étude des besoins est celle du département.

- la taille des territoires géographiques recouvre bien la majorité des déplacements (toutes pratiques du vélo confondues),

- un grand nombre d'équipements et de projets de nature à générer des trafics de cyclistes - constructions scolaires, équipements touristiques, pôles d'échanges périphériques des réseaux de transport collectif - sont essentiellement de la compétence des autorités locales,

- l'établissement des politiques locales en matière de transports interurbains, y compris scolaire est de la compétence du conseil général,

- enfin, le réseau des routes départementales est souvent le plus adapté aux

déplacements interurbains ou périurbains des usagers cyclistes.

Si les collectivités locales responsables ont fait connaître la politique qu'elles veulent mettre en oeuvre, il convient de s'y référer. A défaut, dans le cadre de la concertation préalable aux différentes phases de mise au point des projets, on dégagera les besoins existants ou potentiels de circulation des cyclistes - et, en toute hypothèse, ne pas créer par avance à ces derniers toute difficulté -, sachant néanmoins que la prise en compte des cyclistes le long des routes principales n'est ni la seule ni nécessairement la meilleure des solutions.

2.2. LES DIFFERENTS TYPES DE ROUTES DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

En rase campagne, les routes sont classées suivant l'un des trois types suivants :

- le type L lorsqu'il s'agit de routes à deux chaussées, isolées de leur environnement et avec carrefours dénivelés,
- le type T pour les routes à une seule chaussée, isolées de leur environnement et avec carrefours dénivelés,
- et le type R pour les routes multifonctionnelles à une ou deux chaussées.

La nature des fonctions auxquelles répondent les deux premiers types de routes (L et T), et le statut qui leur est normalement associé (statut autoroutier ou statut de route express) exclut la possibilité de circulation des deux-roues non motorisés.

On distinguera donc les cas suivant :

- les routes de type L ou T (création d'infrastructure nouvelle appartenant à un

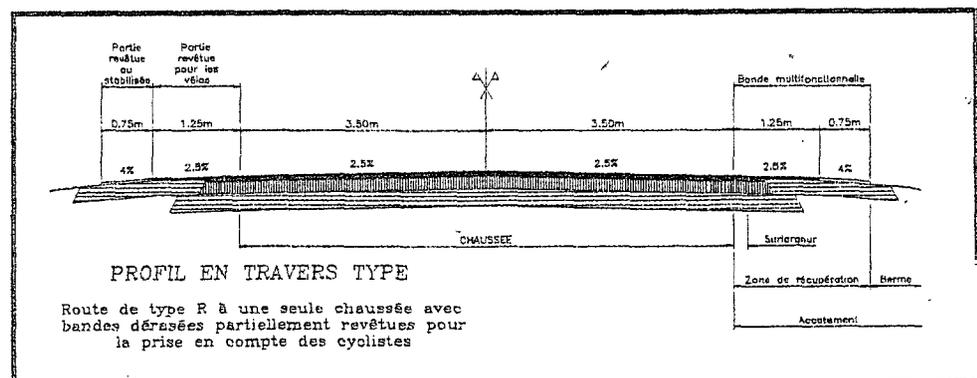
de ces types, ou aménagement de route existante tendant à le lui conférer) qui nécessitent un examen des liaisons cyclables susceptibles d'être interrompues ou modifiées,

- les routes de type R, qui par nature sont aptes à recevoir la circulation des vélos, doivent être conçues pour répondre à l'exigence particulière de sécurité que suppose la prise en compte des usagers cyclistes.

Rappelons que l'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des routes nationales (circulaire du 5 août 1994), conférant au document « Aménagement des routes principales » (ARP) valeur d'instruction pour les projets dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'Etat, a introduit de nouvelles dispositions techniques relatives aux profils en travers des routes de rase campagne qui ouvrent la possibilité d'offrir de meilleures conditions de circulation aux usagers cyclistes. En effet, le traitement des accotements des routes interurbaines doit désormais prévoir une zone de récupération, constituée d'une surface traitée de telle façon que les usagers puissent y engager facilement une manoeuvre dite de « récupération » (redirection ou freinage).

Pour assurer la fonction principale qui lui est assignée, la zone de récupération n'est pas nécessairement revêtue. Mais dans le cas où cette partie de l'accotement doit permettre aux cyclistes de circuler en toute sécurité, le revêtement d'une partie de la bande dérasée devient impératif.

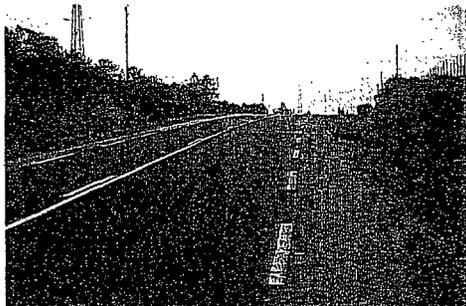
En ce sens, on peut dire que les routes principales de rase campagne (les routes nationales sont toutes des routes principales) conçues ou réaménagées conformément à l'ARP, présentent une potentialité de prise en compte de la circulation des vélos.



2.3. LES DISPOSITIONS EN FAVEUR DES CYCLISTES

Les principaux types d'aménagements en faveur de la circulation des cyclistes en rase campagne sont :

- les bandes dérasées multifonctionnelles revêtues (partiellement ou complètement),
- les bandes cyclables,
- les pistes cyclables.



Exemple de surlargeur de chaussée assurant la prise en compte des cyclistes

La largeur préconisée des bandes dérasées multifonctionnelles revêtues est de 1,25 m, (largeur du marquage de rive incluse) dans le cas des routes nationales bidirectionnelles de type R. Le revêtement est en principe de même nature que celui de la chaussée. Le reste de la bande dérasée de 2 m, donc en principe 0,75 m, est à prévoir en matériaux stabilisés (ou éventuellement revêtu). La largeur du marquage séparant la chaussée de la bande dérasée est de 3u .

La bande cyclable est identique à la bande dérasée multifonctionnelle mais l'espace présente alors un caractère exclusif marqué par une signalétique assez lourde (signalisation horizontale, signalisation verticale, pictogrammes). La largeur du marquage séparant la chaussée de la bande cyclable est 5u. Ce type d'aménagement ne présente pas d'intérêt en rase campagne.

Les pistes cyclables, plutôt mieux adaptées à l'environnement des routes de type R à chaussées séparées, seront de préférence unidirectionnelles, affectées à la seule circulation des cyclistes, et présenteront une largeur de 2 m minimum. Exceptionnellement, lorsque le trafic et le contexte général le justifient on pourra envisager la réalisation de pistes cyclables bidirectionnelles dont la largeur minimum est fixée à 2,50 m ; ces pistes sont plutôt réservées au "doublement"

des routes dont le statut interdit la circulation des deux-roues non motorisés.

Les cyclistes étant particulièrement sensibles à l'état de surface des chaussées construites à leur usage, on préférera les dispositions constructives qui limitent les interventions d'entretien, (bandes dérasées) à celles qui nécessitent des interventions difficiles (pistes cyclables).

Dans tous les cas le traitement des points de raccordement aux voies principales de circulation, et le franchissement des carrefours plans nécessitent une attention particulière. De ce point de vue, les bandes dérasées multifonctionnelles facilitent le traitement de la "réinsertion" des cyclistes dans la circulation générale, disposition presque toujours préférable aux aménagements plus complexes.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

SETRA - 1994 - **Aménagement des Routes Principales (ARP)** (Ch. I -p.38)
Diffusion : SETRA - Prix 100 F

CETUR/CETE/ADEUS/Amarcande, 1993 - 1994 - **Fiches thématiques** (6 pages) :

- **Les Bandes cyclables**
- **Le Réseau cyclable**
- **Vélos et Carrefours**
- **Vélos et Stationnement**
- **Vélo et partage de l'espace**
- **Faciliter la circulation des cyclistes**
- **Vélos et giratoires (à paraître)**

Diffusion (gratuite) : CERTU et CLUB DES VILLES CYCLABLES

CETUR, 1994 - **Les enjeux des politiques de déplacement dans une stratégie urbaine**
- Ch.3.7. : Les deux roues légers
Diffusion : CERTU - Prix : 280 F

CETUR/CETE/INRETS/ADEUS, 1992 - **La Ville, solution vélo** - DSCR
Diffusion gratuite : CERTU (à rééditer)

SETRA/CETUR, 1992 - **Sécurité des routes et des rues** (Ch. 11 : Les deux roues légers)
Diffusion : SETRA ou CERTU - Prix : 350 F

CETUR/IVF, 1988 - **Guide Général de la Voirie Urbaine** (Ch. 5 : Les deux roues légers)
Diffusion : CERTU - Prix : 180 F

CETUR, 1987 - **Pistes cyclables : conception des structures**
Diffusion : CERTU - Prix : 40 F

CETUR 1985 - Fiche 07 - **Les deux roues légers : aménagements simples et sécurité en milieu urbain**
Diffusion : CERTU - Prix : 10 F

Pour vous procurer les documents indiqués ci-dessus, adressez-vous au :

SETRA : 46 av. A. Briand - 92220 BAGNEUX
Téléphone : 16/1/46 11 31 31 Télécopie : 16/1/46 11 31 69

CERTU : 9 rue Juliette Récamier - 69456 LYON Cedex 06
Téléphone : 72 74 58 00 Télécopie : 72 74 59 00

Secrétariat du CLUB des VILLES CYCLABLES :
Communauté Urbaine de Strasbourg,
BP 1049/1050 67070 STRASBOURG Cedex
Téléphone : 88 60 94 84 Télécopie : 88 60 93 83

CORRESPONDANTS VELO

CETE d'AIX : M. Gilbert LIEUTIER	Téléphone: 42 24 77 66 Télécopie : 42 24 77 85
CETE de BORDEAUX : M. André SCHOELL	Téléphone: 56 70,66 33 Télécopie : 56 70 67 33
CETE de LILLE : M. Jean-Jacques LAINE	Téléphone : 20 49 61 09 Télécopie : 20 53 15 25
CETE de LYON : Mme Edith METZGER	Téléphone: 78 41 81 25 Télécopie : 78 26 40 39
CETE de l'Est : M. François TORTEL	Téléphone: 87 20 43 00 Télécopie : 87 20 46 99
CETE de l'Ouest : Mme Claudine GUEGUEN	Téléphone : 40 12 84 71 Télécopie : 40 12 84 44
CETE de Normandie-Centre Agence de BLOIS : M. Alex PRUVOST	Téléphone: 54 55 49 89 Télécopie : 54 74 20 18

ANNEXE

NOMBRE DE CYCLISTES VICTIMES D'ACCIDENTS MORTELS

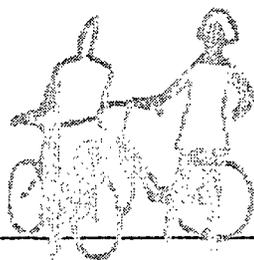
Année	1992	1993	1994
Rase campagne	198	193	182
Milieu urbain	150	136	139
Total	348	329	321

EVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES ENTRE 1993 ET 1994

	Tués	Blessés Graves	Blessés Légers	Total Blessés	Gravité (tués/100 victimes)	
CYCLISTES	Année 1994	321	1992	5507	7429	4,14
	Année 1993	329	1897	5209	7106	4,43
	Différence	-8	+25	+298	+323	-0,29
	Evolution	-2,4 %	+1,3 %	+5,7 %	+4,5 %	-6,5 %

REPARTITION DU NOMBRE DE TUES PAR CLASSES D'AGES EN 1994

Classes d'âges	Cyclistes	
	Tués	%
De 0 à 14 ans	65	20,25
De 15 à 24 ans	39	12,15
De 25 à 44 ans	66	20,56
De 45 à 64 ans	78	24,30
65 ans et plus	73	22,74
Ensemble	321	100,00



Illustrations :

Crédit photos : C.E.T.E. Nord-Picardie (page7, photos 1 et 2 page 9) / C.E.T.E. de l'Ouest (page 9) / CERTU (page 11) / M.G.E.T. (page10)

Cartographie : Groupe expert vélo/Gannet (page 8) / SETRA (profil en travers, page 10)

Réalisation :

Mise en page : C.E.T.E. Nord -Picardie Imprimerie *ARTESIENNE*