

ANNEXES AU RÈGLEMENT

- **Liste des éléments bâtis remarquables repérés**
- **Notice sur le stationnement des vélos dans les espaces privés** : dimensions et caractéristiques – ministère de l'Égalité des territoires et du logement / Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
- **Recommandations techniques du CEREMA pour les aménagements cyclables / Annexe 3**

COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Agy	AGY1a	château manoir	Château	le Château	XVIIIe-XIXe
	AGY1b	château manoir	Manoir Seigneurial		XVe-XVIIe
	AGY2	château manoir	Villa d'Agy (ou Pavillon de Blazac)	Villa d'Agy	XIXe
	AGY3	Edifice religieux	Eglise		XIXe
	AGY4	Bâti vernaculaire	Moulin d'Agy		
	AGY5	Petit patrimoine	Lavoir		
	AGY6	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	Saint-Léonard	
		Petit patrimoine	Porche		
	AGY7	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	Loisellerie	
Arganchy	ARG1	Edifice religieux	Eglise Sainte-Radegonde	l'Eglise	XIIIe
	ARG2	Bâti vernaculaire	Ferme de la Grande Abbaye	l'Abbaye	XIVe
			Porche		
	ARG3	Bâti vernaculaire	Ferme de la Forte Main	Forte Main	XVIe
	ARG4a	Bâti vernaculaire	Ferme de Saint-Amator	Saint-Amator	
	ARG4b	Petit patrimoine	Colombier		
	ARG5	Bâti vernaculaire	Demeure	la Picoterie	
	ARG6	Bâti vernaculaire	Demeure		
	ARG7	Bâti vernaculaire	Demeure		
	ARG8	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Ribel	
	ARG9	Bâti vernaculaire	Demeure	le Château	
	ARG10	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	la Mare Honoré	
	ARG11	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	les Gardinottes	
	ARG12	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Gourguichon	
	ARG13	Bâti vernaculaire	Demeure	la Petite Flague	
	ARG14	Bâti vernaculaire	Corps de ferme		
	ARG15	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	la Petite Abbaye	
ARG16	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	la Poterie		
ARG17	Petit patrimoine	Lavoir	rivière Gourguichon		
Arromanches-les-Bains	ARR1		Ancienne station radar	Hauteur du Port Artificiel	
	ARR2	Edifice religieux	Eglise Saint-Pierre		XII-XVIII-XIXe
	ARR3	villas/immeubles	Villa le Norval	rue Charles Laurent	XVIII-XIXe
	ARR4	villas/immeubles	Villa d'Arromanches	rue du Maréchal Foch	vers 1860
	ARR5	Bâti vernaculaire	Corps de ferme et demeure	rue de Ryes	
	ARR6	villas/immeubles	Villa Graziella	rue Colonel René Michel	fin XIXe
	ARR7	Edifice public	Mairie, Ecole de garçons	rue Colonel René Michel	fin XIXe
	ARR8	Petit patrimoine	Lavoir	rue de l'Abreuvoir	XIXe
	ARR9	Edifice religieux	Presbytère	avenue de Mountbatten	XIXe
	ARR10	Bâti vernaculaire	Maison de pêcheur	rue du Petit Fontaine	XVIIIe
	ARR11	villas/immeubles	Villa des Embrunts	rue du Général Leclerc	XIXe
	ARR12	villas/immeubles	Maison de Notable dite Villa le Manoir	rue du Maréchal Foch	XIXe
	ARR13	villas/immeubles	Hôtel de Voyageurs dit Grand Hôtel	rue du Maréchal Joffre	XIXe
	ARR14	château manoir	Château du petit Fontaine	le Petit Fontaine	XVIIIe
	ARR15	villas/immeubles	Chalet Maurice	Boulevard Gilbert Longuet	XXe
	ARR16	villas/immeubles	Villa	rue du Petit Fontaine	XIX-XXe
	ARR17	villas/immeubles	Lotissement dit les Trois Chalets	rue du Maréchal Foch	XIXe
	ARR18	villas/immeubles	Chalets sans gêne et bon accueil	rue du Maréchal Foch	XIXe
	ARR19	villas/immeubles	Maison	rue Colonel René Michel	XIXe
	ARR20	villas/immeubles	Manoir	rue Charles Laurent	XIXe
	ARR21	Petit patrimoine	Croix monumentale	rue du Calvaire	XXe
	ARR22	Petit patrimoine	Monument Notre-Dame-des-Flots	rue du Calvaire	XXe
	ARR23	villas/immeubles	Villa les Tourelles	rue Lucien Joly	XIXe
	ARR24	villas/immeubles	Maison de la reconstruction	rue Lucien Joly	XXe
	ARR25	villas/immeubles	Maison	rue de l'Abreuvoir	XIXe
	ARR26	villas/immeubles	Hôtel	place du 6 juin	
	ARR27	villas/immeubles	villa	avenue de Verdun	
		Site	Hauteurs du Port "Winston Churchill"		

COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Barbeville	BAR1	Edifice religieux	Eglise Saint-Martin	Hameau de l'Eglise	XIIIe
	BAR2	château manoir	Château de Barbeville	Château de Barbeville	XVIIIe
	BAR3	château manoir	Château des Monts	Château des Monts	XIXe
	BAR4	Bâti vernaculaire	Demeure	Hameau de l'Eglise	
		Petit patrimoine	Porche		
	BAR5	Bâti vernaculaire	Corps de ferme/Haras	le Haras	
	BAR6	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	la Fosse Bigard	
	BAR7	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	les Castelets	
	BAR8	château manoir	Le manoir de Cambray	le Cambray	1798
	BAR9	Petit patrimoine	Calvaire		
	BAR10	Petit patrimoine	Lavoir		
	BAR11	Corps de ferme	proche de l'Eglise St Martin		
	BAR12	Corps de ferme	Ferme Feugères	La ferme de Feugères	
	BAR13	Corps de ferme	Ferme de Sissonne	Ferme de Sissonne	
	BAR14	Corps de ferme	Ferme des Mares	Hameau des Mares	
	BAR15	Petit patrimoine	station de pompage EP	bourg	début XXe
	BAR16	Petit patrimoine	Pont sur la Drôme D96 (rénové 2015)		XVII
	BAR17	Bâti vernaculaire	Moulin	Le Moulin Morin	XIII
BAR18	Petit patrimoine	Folie	Château des Monts		
Bayeux	BYX1	Edifice religieux	Eglise St Exupère	route de Caen	
	BYX2	Château	Château de Bellefontaine	rue de Bellefontaine	
	BYX3	Bâti vernaculaire	Demeure	rue Montfiquet	
	BYX4	Bâti vernaculaire	Demeure et annexes	rue Montfiquet	
	BYX5	Bâti vernaculaire	Demeure	rue de la Louvière	
	BYX6	Bâti vernaculaire	Demeure	rue de la Louvière	
	BYX7	Bâti vernaculaire	bâtiment public	rue de la Louvière	
	BYX8	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	rue Saint-Quentin	
	BYX9	Bâti vernaculaire	Bâti industriel	rue Saint-Quentin	
	BYX10	Bâti vernaculaire	Demeure	rue Saint-Laurent	
	BYX11	Bâti vernaculaire	Logis des Grands Chapeaux	rue Saint-Laurent	
	BYX12	Bâti vernaculaire	Demeure	rue de Courseulles	
	BYX13	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	rue de Courseulles	
	BYX14	Bâti vernaculaire	Demeure	rue du Moulin Renard	
	BYX15	Bâti vernaculaire	école	rue Saint-Jean	
	BYX16	Bâti vernaculaire	bâtiment public	rue Saint-Exupère	
	BYX17	Bâti vernaculaire	Demeure	rue de Caen	
	BYX18	Bâti vernaculaire	Maison d'habitation	rue Saint-Exupère	
	BYX19	Bâti vernaculaire	Demeure	rue Saint-Georges	
	BYX20	Bâti vernaculaire	-	rue de Bellefontaine	
	BYX21	Bâti vernaculaire	Habitation	rue de Bellefontaine	
	BYX22	Bâti vernaculaire	Demeure	rue du Douet d'Olivet	
	BYX23	Bâti vernaculaire	Demeure	rue de Cremel	
	BYX24	Bâti vernaculaire	Demeure	rue de Saint-Loup	
	BYX25	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	route de Barbeville	
	BYX26	Bâti vernaculaire	Demeure	rue Saint-Patrice	
	BYX27	Bâti vernaculaire	Demeure	rue du Docteur Michel	
	BYX28	Bâti vernaculaire	Demeure	rue du Docteur Michel	
	BYX29	Bâti vernaculaire	Demeure	rue du Docteur Michel	
	BYX30	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	rue Ferdinand Tillard	
	BYX31	Bâti vernaculaire	Demeure	route de Vaux-sur-Aure	

COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Campigny	CAM1	Edifice religieux	Eglise Notre-Dame (A: Tour et tombeau du Seigneur de Campigny dans la chapelle Sud, B: Pignon oriental de la chapelle)	le Vieux Campigny	XIIIe
	CAM2	château manoir	Château des Fresnes	le Château des Fresnes	XVIIIe
		Petit patrimoine	Colombier		XVIIe
		château manoir	Ferme du Vieux château		XVIe
		Petit patrimoine	Portail		XVIe
	CAM3	château manoir	Manoir de Campigny (A: Portail d'entrée et corps de logis avec sa cheminée monumentale au premier étage, B: Façades et toitures du pavillon situé dans la cour)	le Vieux Campigny	
			Corps de ferme du Manoir		XVI-XVIIe
	CAM4	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Champ Gohier	
	CAM5	Edifice religieux	Ancien Presbytère		
	CAM6	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	Bellengreville	
	CAM7	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	rue de la Mare	
CAM8	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Mesnil		
CAM9	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	la Ville		
CAM10	Petit patrimoine	four à chaux	le bosq		
CAM11	Petit patrimoine	lavoir	la ville		
Chouain	CHO1	château manoir	Ancien Château de Belleval	Belleval	XVIIe
		château manoir	Ferme Manoir	Belleval	XVIIIe
	CHO2	Edifice religieux	Eglise Saint-Martin	le Bourg	XIIIe
	CHO3	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Bourg	
		Petit patrimoine	Portail		
	CHO4	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Bourg	
	CHO5	Bâti vernaculaire	Habitat ancien	le Bourg	
	CHO6	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Bourg	
	CHO7	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Bourg	
	CHO8	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	Petit patrimoine	Portail			
CHO9	Bâti vernaculaire	Corps de ferme et Demeure	le Bourg		
CHO10	Bâti vernaculaire	Moulin de Flaye			
Commes	COM1	Edifice religieux	Eglise Notre-Dame	l'Eglise	XIIe
	COM2	Petit patrimoine	Porche de la ferme de l'Eglise		1616
	COM3	château manoir	Château du Bosq		XVIIIe
	COM4	Bâti vernaculaire	Ferme du Château du Bosq		XVIIIe
	COM5	château manoir	Manoir de Commes		
	COM6	château manoir	Château d'Escures et son porche	Escure	XVIIIe
	COM7	château manoir	Château La Chenevière	l'Eglise	
	COM8	Petit patrimoine	Tour et lavoir	l'Eglise	
	COM9	Edifice public	Ancienne école	l'Eglise	
	COM10	Bâti vernaculaire	Demeure	Escure	
	COM11	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	Escure	
	COM12	Bâti vernaculaire	Demeure	Escure	
	COM13	Bâti vernaculaire	Demeure		
	COM14	Bâti vernaculaire	habitation et annexes entre église et lavoir	l'Eglise	
	COM15	Bâti vernaculaire	ensemble agricole de la Banquerie	La Banquerie	
	COM16	Bâti vernaculaire	corps de fermes	Escures	
	COM17	Bâti vernaculaire	corps de fermes	Escures	
	COM18	Bâti vernaculaire	corps de fermes	Escures	
	COM19	Bâti vernaculaire	ancienne gare	Escures	
	COM20	Bâti vernaculaire	corps de ferme	le Mont	
	COM21	Petit patrimoine	porche	l'église	
	COM22	Bâti vernaculaire	presbytère	l'église	
		Falaises du Bouffay			

COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Condé-sur-Seulles	CON1	Edifice religieux	Eglise Notre-Dame	le Bourg	1741
	CON2	château manoir	Château de Condé	le Bourg	XVIIIe
	CON3	Petit patrimoine	Pont Romain	sur la Seulles à l'est du bourg	Gallo-ro
	CON4	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Bourg	
	CON5	Edifice public	Mairie	le Bourg	
	CON6	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Bourg	
	CON7	château manoir	Demeure	le Bourg	
	CON8	Bâti vernaculaire	ancien bat agri atelier machine à traire	le Bourg	
	CON9	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	les Brouaises	
	CON10	Bâti vernaculaire	Corps de ferme		
Cottun	COT1	Edifice religieux	Eglise Saint-André	le Bourg	XIIe
	COT2	château manoir	Château du Bas de Cottun	Bas de Cottun	XIXe
		Petit patrimoine	Colombier		
	COT3	Edifice religieux	Ancien Presbytère	le Presbytère	
	COT4	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Catelet	
	COT5	Petit patrimoine	Lavoir	le Bourg	
	COT6	Edifice religieux	ferme de l'Ancien Prieuré	le Prieuré	
	COT7	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Bourg	
	COT8	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	l'Hôpital	
	COT9	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	les Ruisseaux	
	COT10	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	Suret	
	COT11	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	Bas de Cottun	
COT12	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	Bas de Cottun		
Cussy	CUS1	Edifice religieux	Eglise de la "Léproserie de la Madelaine"	le Bourg	XIIe
	CUS2	Bâti vernaculaire	Ferme de la Mare	la Ferme de la Mare	XVIIe
	CUS3	Edifice public	Ancienne Mairie	le Bourg	XXe
	CUS4	Edifice public	Mairie actuelle	le Bourg	
	CUS5	Bâti vernaculaire	Corps de ferme Vengeon	le Bourg	
	CUS6	Bâti vernaculaire	Ferme Vengeon	la Ferme Vengeon	
	CUS7	Bâti vernaculaire	Manoir de la Madeleine	la Madeleine	
	CUS8	Bâti vernaculaire	Ferme de Saint-Symphorien	Hameau Picot	
	CUS9	Bâti vernaculaire	la Ferme Picot	Hameau Picot	
	CUS10	Bâti vernaculaire	habitation	le hameau Picot	
	CUS11	Bâti vernaculaire	Le château de Rabondange	la ferme de rabondange	
Ellon	ELO1	Edifice religieux	Eglise Saint-Pierre (le clocher)	Hameau de l'Eglise	XIIe
	ELO2	Bâti vernaculaire	Haras d'Ellon	Ferme du clos	
		Petit patrimoine	Portail		
	ELO3	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Haut d'Ellon	
		Petit patrimoine	Porche		
	ELO4	Edifice public	Ecole	Hameau de l'Eglise	
	ELO5	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	Saint-Georges	
		Petit patrimoine	Portail		
	ELO6	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	les Guesdons	
	ELO7	Bâti vernaculaire	Demeure	Héville	
	ELO8	Bâti vernaculaire	Ancien moulin	Héville	
	ELO9	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	Héville	XVIIe-XVIIIe
		Petit patrimoine	Porche		
	ELO10	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Val	
	ELO11	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	Cachy	
	ELO12	Bâti vernaculaire	Demeure	Cachy	
ELO13	Bâti vernaculaire	Demeure	Cachy		
ELO14	Bâti vernaculaire	Corps de ferme			
ELO15	Bâti vernaculaire	Corps de ferme			
ELO16	Edifice Public	Mairie d'Ellon	Hameau de l'Eglise		

COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Esquay-sur-Seulles	ESQ1	château manoir	Château et ses annexes	le Château	
	ESQ2	Edifice religieux	Eglise Saint-Pantaléon	le Bourg	XIIIe
	ESQ3	Edifice public	Mairie	le Bourg	
	ESQ4	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Mont Désert	
	ESQ5	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	ESQ6	Bâti vernaculaire	le Clos d'Esquay		
	ESQ7	Bâti vernaculaire	Demeure	chemin des sables	
	ESQ8	Petit patrimoine	Lavoir	la Tringale	
	ESQ9	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Mont Désert	
	ESQ10	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	Villeneuve	
	ESQ11	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	la Tringale	
	ESQ12	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	la Tringale	
	ESQ13	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	la Tringale	
	ESQ14	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	L'église	
	ESQ15	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	L'église	
	ESQ16	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Mont Désert	
Guéron	GUE1	Edifice religieux	Eglise Saint-Germain (le Chœur)	le Bourg	XIIe
	GUE2	Bâti vernaculaire	Prébende		XVe
	GUE3	château manoir	Château Saint-Gilles	le Bourg	XVe
	GUE4	Bâti vernaculaire	le Grand Mesnil	le Mesnil	XVIIe
	GUE5	Bâti vernaculaire	Montmirel	Mont mirel	XIXe
	GUE6	Bâti vernaculaire	le Moulin de Guéron	le Moulin de Guéron	
	GUE7	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	Mont mirel	
	GUE8	Bâti vernaculaire	Corps de ferme/Demeure	le Petit Mesnil	
	GUE9	Bâti vernaculaire	Manoir	le Bourg	
	GUE10	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	Cauvin	
	GUE11	Bâti vernaculaire	Demeure		
	GUE12	Bâti vernaculaire	la Muloterie	Hameau de Guéron	
	GUE13	Bâti vernaculaire	Demeure	Hameau de Guéron	
	GUE14	Bâti vernaculaire	Corps de ferme		
	GUE15	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	la Bouffardière	
	GUE16	Bâti vernaculaire	Corps de ferme	le Mesnil	

COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Juaye-Mondaye	JUA1	Edifice religieux	Ancienne Eglise Saint-Bazile et ses ifs	Saint-Bazile	XIVe
	JUA2	Edifice religieux	Ancienne Eglise Saint-Vigor	Village de Juaye	XIIe
	JUA3	Edifice religieux	Abbaye Saint-Martin de Mondaye (A: Eglise, bâtiments conventuels formant l'aile est, pavillon d'entrée et les deux ailes qui le flanquent, B: les murs d'enceinte et l'assiette du sol qu'ils déterminent ; les façades et toitures de l'ancienne grange aux dîmes de la grange attenante, C: Aile sud en totalité, D: le reste de l'Abbaye	l'Abbaye	XVIIIe
	JUA4	château manoir	Château de Juaye		XVIIIe
	JUA5	Edifice religieux	Ancienne Eglise Saint-Aubin-de-Bernières	Village de Bernières	XII-XIIIe
	JUA6	Bâti vernaculaire	Ferme d'Asnelles	la Ferme d'Asnelles	
	JUA7	château manoir	Manoir de Jérusalem	Jérusalem	
	JUA8	Bâti vernaculaire	Ferme de la Hautbraye	les Meslinieres	
	JUA9	château manoir	Château de Bernières	Village de Bernières	
	JUA10	Petit patrimoine	lavoir	Village de Bernières	
	JUA11	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	les Fieffes	
	JUA12	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Saint-Bazile	
	JUA13	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bagnieux	
	JUA14	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	ferme Pelcoq	
	JUA15	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	ferme Pelcoq	
	JUA16	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	la Grande ferme	
	JUA17	Bâti vernaculaire	Ancien moulin	l'huilerie	
	JUA18	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	la Roche	
	JUA19	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	les Pallières	
	JUA20	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Couvert	
	JUA21	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Couvert	
	JUA22	Petit patrimoine	Lavoir	Couvert	
	JUA23	Bâti vernaculaire	Ferme de Couvert	Couvert	
	JUA24	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Claironde	
	JUA25	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Jérusalem	
	JUA26	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Jérusalem	
	JUA27	Bâti vernaculaire	Moulin	Moulin de Bernières	
	JUA28	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Village de Bernières	
	JUA29	Bâti vernaculaire	Ancien Presbytère	Village de Bernières	
	JUA30	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Village de Bernières	
	JUA31	Bâti vernaculaire	Moulin de la Haye	Saint-Joseph	
	JUA32	Bâti vernaculaire	Ferme Saint-Joseph + ancien pigeonnier	Saint-Joseph	
	JUA33	Bâti vernaculaire	Corps de ferme et ancienne laiterie	Jérusalem	
	JUA34	Bâti vernaculaire	Mairie et demeures	l'Abbaye	
Le Manoir	MAN1	Edifice religieux	Eglise Saint-Pierre	le Bourg	XIe
	MAN2	château manoir	Manoir (sauf la grille d'entrée)	le Bourg	fin XVIe
	MAN3	château manoir	Château	le Bourg	
	MAN4	Petit patrimoine	Croix de chemin	le Calvaire	XVIIIe
	MAN5	Petit patrimoine	Masse de Pierre Solain	Pierre Solain	XVIIe
	MAN6	Bâti vernaculaire	Ferme de Beaupigny	Beaupigny	XVIIe
	MAN7	Petit patrimoine	Pont	le Bourg	1818
	MAN8	Petit patrimoine	Demeure	le Bourg	
	MAN9	Petit patrimoine	Lavoir	le Bourg	
	MAN10	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Pierre Solain	
	MAN11	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	MAN12	Petit patrimoine	Pont du Bigard	le Bourg	XIX
	MAN13	Petit patrimoine	Borne romaine	le long de la RD12	

COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Longues-sur-Mer	LON1	Edifice religieux	Eglise de Fontenailles	Fontenailles	XIIIe
	LON2	Edifice religieux	Ancienne Abbaye Sainte-Marie (A: ruines de la chapelle, B: en totalité: sols, sous-sols, murs de clôture, vestiges et bâtiments en élévation, y compris l'étang, à l'exception de la chapelle déjà classée)	l'Abbaye	XIIIe
	LON3	Bâti vernaculaire	Ferme de l'ancienne Abbaye Sainte-Marie	l'Abbaye	
	LON4	Edifice religieux	Cimetière de Marigny (Porte)	Marigny	XVIe
	LON5		Batterie de Longues Site des blockhaus	la côte	1943-1944
	LON6		Chaos et falaises de Marigny		
	LON7	Petit patrimoine	Pigeonnier	le Mesnil	
	LON8	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	LON9	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	LON10	château manoir	Manoir de Marigny et ses annexes	Marigny	
	LON11	Edifice religieux	Eglise de Longues	le Bourg	
	LON12	Petit patrimoine	Lavoir	le Bourg	
	LON13	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	LON14	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	LON15	château manoir	Manoir	le Bourg	
	LON16	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Fontenailles	
	LON17	Petit patrimoine	Lavoir	Fontenailles	
	LON18	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Aunay	
	LON19	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Aunay	
	LON20	Bâti vernaculaire	Moulin de la Chaussée	Les vergers	
Magny-en-Bessin	MAG1	château manoir	Château de Magny et son parc	le Bourg	1694-1715
	MAG2	Edifice religieux	Eglise Saint-Malo	le Bourg	XIIIe
	MAG3	Petit patrimoine	Fontaine	le Bourg	1694
	MAG4	Petit patrimoine	Colombier	le Bourg	XVIIIe
	MAG5	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	MAG6	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	MAG7	Bâti vernaculaire	Ferme de la Gronde		
	MAG8	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	MAG9	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	MAG10	Bâti vernaculaire	Ancienne prison seigneuriale	vc n°107	XVIIIe
	MAG11	Edifice public	Ancienne école - mairie	bourg	XIXe
Manvieux	MAV1	Edifice religieux	Eglise Saint-Rémy	le Bourg	XIIe
	MAV2	Edifice public	Mairie	le Bourg	1906
	MAV3	château manoir	Château		
	MAV4	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	MAV5	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	MAV6	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	MAV7	Petit patrimoine	Lavoir		
	MAV8	Edifice religieux	Presbytère		XIXe
	MAV9	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	MAV10	Bâti vernaculaire	Maison de journalier		XVIII-XIXe
Monceaux-en-Bessin	MON1	château manoir	Manoir de Crémel	Hameau de Crémel	XVIIe
	MON2	Edifice religieux	Eglise Saint-Nicolas	le Bourg	XIIIe
	MON3	château manoir	Manoir de Blary	Blary	XVe
	MON4	château manoir	Château et sa ferme	le Château	XVe
	MON5	Edifice public	Mairie	le Poussiard	XXe
	MON6	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Blary	
	MON7	Bâti vernaculaire	Manoir et son corps de Ferme	les Esquerres	
	MON8	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Hameau de Crémel	
	MON9	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Hameau de Crémel	
	MON10	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Hameau de Crémel	
	MON11	Petit patrimoine	aqueduc gallo-romain	les Esquerres	
	MON12	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme et son porche	Bellefontaine	

COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Nonant	NON1	Edifice religieux	Eglise Saint-Martin	le Bourg	XIIe
	NON2	Bâti vernaculaire	Moulin du Coisel	le Coisel	XVIIIe
	NON3	Bâti vernaculaire	Manoir du Chêne	le Bourg	XVIIIe
	NON4	Bâti vernaculaire	Auberge	l'Auberge	
	NON5	Petit patrimoine	Lavoir	le lieu foison	XIXe
	NON6	Bâti vernaculaire	Demeures	le Bourg	
	NON7	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
Port-en-Bessin-Huppain	PBH1	Edifice religieux	Eglise d'Huppain	le Bourg - Huppain	fin XIe
	PBH2	Edifice religieux	Ruine de l'ancienne Eglise Saint-Nicolas de Villiers-sur-Port	la Ferme de Villiers	XII-XIIIe
	PBH3	château manoir	Ancien Château de Villiers-sur-Port	la Ferme de Villiers	XIIIe au XIXe
	PBH4	Petit patrimoine	Tour Vauban	le Port	1694
	PBH5	Edifice religieux	Eglise Saint-André	rue de Bayeux	1880-1898
	PBH6	Bâti vernaculaire	Maison des Evêques ou Maison a Sel	rue Traversière	XVIIe
	PBH7	Bâti vernaculaire	Maison de pêcheur		XVIIIe
	PBH8	Petit patrimoine	Tour du Baron		fin XIXe
	PBH9	Bâti vernaculaire	Maison du Capitaine d'armement	Quai Baron Gérard	1902
	PBH10	Edifice public	Mairie	Huppain	1905
	PBH11	Petit patrimoine	Corne de brume		1927
	PBH12	Bâti vernaculaire	Maisons de la reconstruction	rue du Castel	
	PBH13	Bâti vernaculaire		rue Croiseur Georges Leygues	
	PBH14	Bâti vernaculaire		rue Surcouf	
	PBH15	Edifice public	Ancienne Mairie	rue Nationale	
	PBH16	Edifice public	Mairie	rue de Bayeux	
	PBH17	Bâti vernaculaire	Ferme de Neuville	Ferme de Neuville	
	PBH18	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	ferme du Castel	
	PBH19	Petit patrimoine	Lavoir	rue du nord	
	PBH20	Petit patrimoine	Lavoir	Huppain	
Ranchy	RAN1	Edifice religieux	Eglise Notre-Dame (Clocher)	le Bourg	XIIIe
	RAN2	Bâti vernaculaire	2 Maisons de maître	le Bourg	XVe
	RAN3	Petit patrimoine	Colombier	le Bourg	
	RAN4	Petit patrimoine	Lavoir	Englesqueville	
	RAN5	château manoir	Demeure	le Bourg	
	RAN6	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	la Folie	
	RAN7	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	les Seullles	
	RAN8	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	la Perruque	
	RAN9	château manoir	Ferme Manoir	Englesqueville	
	RAN10	château manoir	Ferme Manoir		
	RAN11	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	RAN12	Bâti vernaculaire	Maison		
	RAN13	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Sud du bourg	
	RAN14	Bâti vernaculaire	Moulin		

COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Ryes	RYE1	Edifice religieux	Eglise Saint-Martin	le Bourg	XIIe
	RYE2	château manoir	Manoir du Pavillon et son portail	le Bourg	XIV-XVIIe
	RYE3	Bâti vernaculaire	Ferme du Clos Neuf	le Clos Neuf	XVIe
	RYE4	Bâti vernaculaire	Ferme de Beauvais	Rue de la Tringale	XVIe
	RYE5	Petit patrimoine	Fontaine Saint-Martin	le pavillon / D87	XVIIe
	RYE6	Edifice public	Mairie/tribunal/école/Poste	Bourg	1883
	RYE7	Edifice public	ancienne gare	Bourg	1899
	RYE8	Petit patrimoine	Lavoir	Bourg	XIX-XXe
	RYE9	Edifice religieux	Presbytère	Rue de la Tringale	
	RYE10	château manoir	Demeure		
	RYE11	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	RYE12	Bâti vernaculaire	Habitat ancien		
	RYE13	château manoir	Les Pelouses	le Bourg	
	RYE14	Bâti vernaculaire	Corps de ferme et son portail	le Bourg	
	RYE15	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	RYE16	château manoir	Demeure	le Bourg	
	RYE17	Bâti vernaculaire	Demeure et son portail	le Bourg	
	RYE18	Bâti vernaculaire	Demeure et son corps de ferme	le Bourg	
	RYE19	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme et son portail	le Bourg	
	RYE20	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	RYE21	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme et son porche	le Bourg	
	RYE22	Bâti vernaculaire	Ferme des près	Ferme des près	
Saint-Côme-de-Fresné			Hauteurs du Port "Winston Churchill"		
	FRE1	Edifice religieux	Eglise Saint-Côme et Saint-Damien	Route de la mer	XIIe / XVe
	FRE2	château manoir	Château	le Carrefour	XVIIIe
	FRE3a	Bâti vernaculaire	Ancien corps de Ferme et son colombier	Route d'Arromanches	
	FRE3b	Bâti vernaculaire	Ancien corps de ferme du château associé à FRE3a	Route d'Arromanches	XVIe
	FRE4a	Petit patrimoine	Bunker	Fontaine Saint-Côme	
	FRE4b	Petit patrimoine	Bunker	Allée des Blockhaus	
	FRE4c	Petit patrimoine	Bunker - poste de commandement	Fontaine Saint-Côme	
	FRE5a	Petit patrimoine	Bunker - casemate	VC du Marais	
	FRE5b	Petit patrimoine	Bunker - tobrouk	VC du Marais	
	FRE6	château manoir	Villa St Côme	Route de la mer	XIXe 2ème partie
	FRE7	Bâti vernaculaire	Maison	Route de la mer	
	FRE8a	Bâti vernaculaire	Maison	Route de la mer	XIXe
	FRE8b	Bâti vernaculaire	Ancien presbytère	Route de la mer	XVIIIe (1712)
	FRE9	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme et son porche	Route d'Arromanches	XVIIe
	FRE10	Bâti vernaculaire	Demeure	le Buhot	
	FRE11	Petit patrimoine	Fontaine Saint-Côme	Fontaine Saint-Côme	
FRE12	Edifice public	Ancienne Mairie	Route de la mer	1867, 1876	
FRE13	Edifice public	Ancienne Ecole	Route de la mer	XIXe	
FRE14	Edifice religieux	Statue de la Vierge et son monument	Route de la mer		
FRE15	Edifice public	Ancienne gare	Route du débarquement	XIXe	
FRE16	Bâti vernaculaire	Moulin turquois	CR de la Masse	XVIe	
FRE17	Petit patrimoine	Lavoir	Route de Bayeux	XVIe	

COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Saint-Loup-Hors	LOU1	Edifice religieux	Eglise Saint-Loup	le Bourg	XIIe
	LOU2	Petit patrimoine	Pigeonnier	La Fosse Bigard	
	LOU3	château manoir	Manoir et ferme du Pont Rouge	le Bourg	XVe
	LOU4	Bâti vernaculaire	Moulin à Huile	le Pont Roch	XIXe
	LOU5	château manoir	Château de Cambre / la Glacière	le Château de Cambre	
	LOU6	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Brunville	
	LOU7	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Brunville	
	LOU8	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme/Manoir	Brunville	
	LOU9	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Brunville	
	LOU10	Bâti vernaculaire	Demeure	Mont-Mirel	
	LOU11	château manoir	Le Petit Château de Mont-Mirel	Mont-Mirel	
	LOU12	Bâti vernaculaire	Demeure et corps de ferme	le Bourg	
	LOU13	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	LOU14	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Clos Bouillon	
	LOU15	château manoir	Le Château de Beauussy		
	LOU16	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	LOU17	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	LOU18	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	La Fosse Bigard	
	LOU19	Petit patrimoine	mur d'enceinte	le Bourg	
Saint-Martin-des-Entrées	MAR1	château manoir	Ferme-Manoir de Bussy dit Manoir Audrieu	Bussy	XVe
	MAR2	château manoir	Château de Damigny	Damigny	XIXe
		Petit patrimoine	Tour de défense		
	MAR3	Edifice religieux	Eglise Saint-Martin	le Bourg	1832
	MAR4	Edifice religieux	Presbytère		
	MAR5	château manoir	Château	Bussy	
	MAR6	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Bussy	
	MAR7 / 8	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Bussy	
	MAR9	Edifice public	Ancienne école	La Quarantaine	
	MAR10	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Bussy	
	MAR11	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Bussy	
	MAR12	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Damigny	
	MAR13	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Damigny	
	MAR14	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Damigny	
	MAR15	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	la Caillerie	
	MAR16	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	MAR17 / 18	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	MAR19 / 20	château manoir	Villas	le Bourg	

COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Saint-Vigor-le-Grand	VIG1	Edifice religieux	Eglise Saint-Sulpice	Saint-Sulpice	XIe
	VIG2	Edifice religieux	Porterie de l'ancien Prieuré		XIIIe
			Ancien Prieuré		
		Edifice religieux	Couvent des sœurs de la Charité		
	VIG3	Edifice religieux	Eglise Saint-Vigor		XVIIIe
	VIG4	Edifice public	Mairie	le Bourg	
	VIG5	château manoir	Château/Demeure	le Bourg	
	VIG6	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	VIG7	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	VIG8a	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	VIG8b	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	VIG9	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	VIG10	Bâti vernaculaire	Haras du Grand Caugy	Caugy	
	VIG11	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	VIG12	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Saint-Sulpice	
	VIG13	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Saint-Sulpice	
	VIG14	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	VIG15	Bâti vernaculaire	Demeure		
	VIG16	Bâti vernaculaire	Ferme de Pouigny	Pouigny	
	VIG17	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Pouigny	
	VIG18	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Pouigny	
	VIG19	Bâti vernaculaire	Ferme des Pérelles		
	VIG20	Bâti vernaculaire	demeure et Corps de Ferme		
	VIG21	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Saint-Jacques	
	VIG22	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Saint-Jacques	
	VIG23	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Saint-Jacques	
	VIG24	Bâti vernaculaire	Demeure	Saint-Jacques	
	VIG25 et 26	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Saint-Jacques	
	VIG27	château manoir	Manoir de Sainte-Croix	le Bourg	
	VIG28	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	VIG29	Bâti vernaculaire		le Bourg	
	VIG30	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	VIG31	Edifice public	école	le Bourg	
VIG32	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg		
VIG33	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg		
Sommervieu	SOM1	Edifice religieux	Eglise	le Bourg	
	SOM2	château manoir	Grand séminaire (son parc , sa chapelle, son portail)	le Bourg	XIXe
	SOM3	château manoir	Château/Demeure	le Bourg	
	SOM4	château manoir	Château/Demeure	le Bourg	
	SOM5	Bâti vernaculaire	Maison de Notable	le Bourg	XVIIIe
	SOM6	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	SOM7	Petit patrimoine	Lavoir	le Bourg	
	SOM8	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	SOM9	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	SOM10	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	SOM11	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	SOM12	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	SOM13	Petit patrimoine		le Bourg	
	SOM14	Bâti vernaculaire	Demeure	l'Hermitage	
	SOM15	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	les Perelles	
	SOM16	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Caugy	
	SOM17	Petit patrimoine	Croix de Caugy	Caugy	1878
	SOM18	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	SOM19	château manoir	Manoir avec chapelle	(rue de Chédeville) le Bourg	
	SOM20	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	la Tringale	
	SOM21	Petit patrimoine	stèle route de la Tringale		
	SOM22	Petit patrimoine	monument aux morts rue du l'église		

COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Subles	SUB1	Edifice religieux	Eglise Saint-Martin	le Bourg	XIVe-XIXe
	SUB2	château manoir	Manoir/Ferme de Pézerolles	la ferme de Pézerolles	XVIIe
	SUB3	Bâti vernaculaire	Maison des Desmant	le Haut de Subles	
	SUB4	Petit patrimoine	Pont		
	SUB5	Bâti vernaculaire	Moulin de Hard	Moulin de Hard	
	SUB6	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	SUB7	Bâti vernaculaire	Ferme du Haut de Subles	le Haut de Subles	
	SUB8	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Jardin du pressoir	
	SUB9	Edifice public	mairie	la grande pièce	
	SUB10	Petit patrimoine	Fours à chaux	Le Four à Chaux	
Sully	SUL1	Edifice religieux	Eglise Notre-Dame (Clocher-arcade)	le Bourg	XIIe
	SUL2	château manoir	Château du Haut-Sully	le Haut Sully	XVIIIe
		Petit patrimoine	Tour occidentale (colombier)		XVe
		Petit patrimoine	Tour orientale		
	SUL3	château manoir	Ancien Manoir de Boissy (le porche et le bâtiment défensif attenant)	le Bourg	
		Petit patrimoine	Portail		vers 1560
	SUL4	château manoir	Manoir des Marronniers	le Bourg	
	SUL5	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	SUL6	château manoir	Le Petit Sully	le Bourg	
	SUL7	Bâti vernaculaire	Ferme de l'Eglise	le Bourg	
	SUL8	Bâti vernaculaire	Moulin		
	SUL9	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	les Hauts Vents	
	SUL10	Bâti vernaculaire	Demeure	le Long Bois	
	SUL11	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	SUL12	Edifice public	Mairie	le Bourg	reconstruction
	SUL13	Bâti vernaculaire	demeure	belzaise	
	SUL14	Bâti vernaculaire	demeure	VC3	
	SUL15	Bâti vernaculaire	demeure	VC3	
	SUL16	Bâti vernaculaire	demeure	VC3	
	SUL17	Bâti vernaculaire	demeure	VC3	
SUL18	Petit patrimoine	blockhaus / casemate	VC3		
SUL19	Bâti vernaculaire	demeure	VC3		
SUL20	Bâti vernaculaire	demeure	VC3		

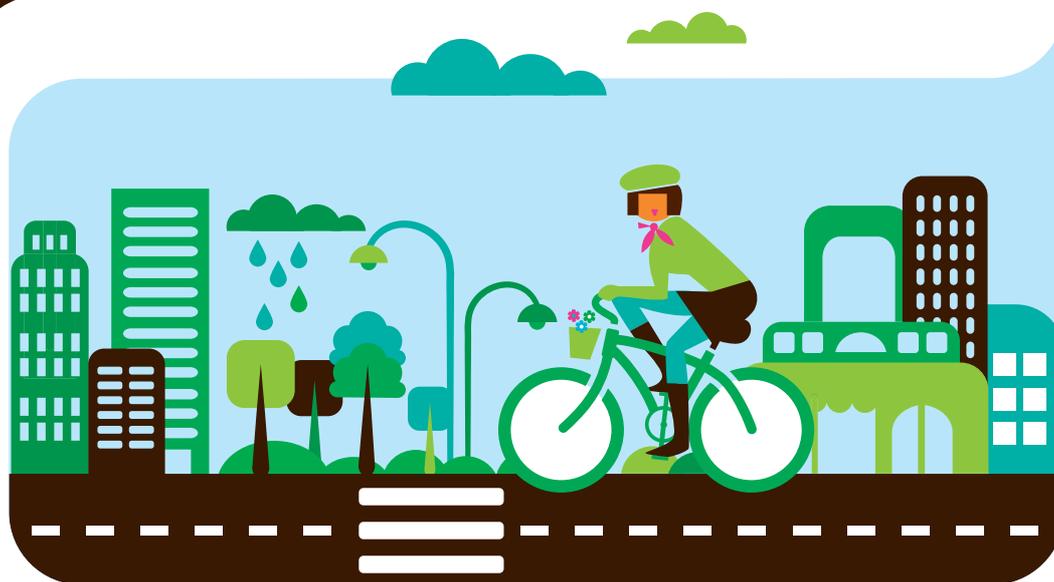
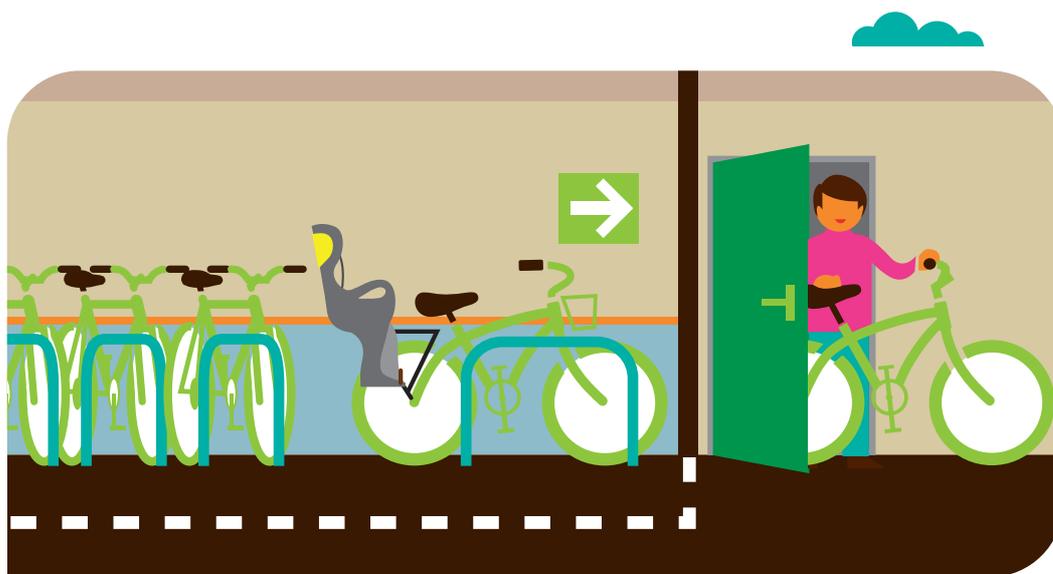
COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Tracy-sur-Mer	TRA1	Edifice religieux	Eglise Saint-Martin	le Bourg	XIIIe
	TRA2	château manoir	Château de la Noé (A: Salon Frémiet, B: Le logis en totalité, y compris son décor intérieur; Façades et toitures des communs du Château ; Façades et toitures des bâtiments ancien de la ferme de la "Grande Noé" ; la grange avec son porche, la maison d'habitation; la charretterie; le parc tel qu'il est délimité sur le plan joint avec sauts de loup et sa douve	la Noé	milieu XVIIIe
	TRA3	Petit patrimoine	Bunker	le Jean	
	TRA4	Edifice public	Actuelle Mairie/ Ancienne Ecole Communale	les Hauts Carreaux	1866-1870
	TRA5	villas/immeubles	Villa l'Estran	la Brèche	1880
	TRA6	Bâti vernaculaire	Epicierie	le Bourg	fin XIXe
	TRA7	Bâti vernaculaire	Maison Villégiature	la Brèche	milieu XXe
	TRA8	Petit patrimoine	Puits	le Bourg	XVIIe
	TRA9	château manoir	Villa	la Brèche	
	TRA10	villas/immeubles	Villas	la Brèche	
	TRA11	Petit patrimoine	maison	le Bourg	
	TRA12	Bâti vernaculaire	Maison Gilbert Jeanne	le Bourg	
	TRA13	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	TRA14	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	TRA15	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	TRA16	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	TRA17	Bâti vernaculaire	Maison Parmentier	le Bourg	
	TRA18	Bâti vernaculaire	Ferme de l'église	le Bourg	
	TRA19	Petit patrimoine	Porche		
	TRA19	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	TRA20	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	la Sente	
	TRA21	Bâti vernaculaire	La musardière	la Sente	
	TRA22	Bâti vernaculaire	Ex Hôtel Victoria	la Noé	
	TRA23	Petit patrimoine	Pompes à incendie	la Noé	
	TRA24	Petit patrimoine	Lavoir	la Noé	
	TRA25	Bâti vernaculaire	Ferme de la Rosière	la Noé	
	TRA26	Bâti vernaculaire	Demeure	la Noé	
	TRA27	Bâti vernaculaire	Club House tennis club		
	TRA28	Petit patrimoine	Fontaine de Vailly	Le Vailly	
TRA29	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg		
			Hauteurs du Port "Winston Churchill"		
Vaucelles	VAC1	Edifice religieux	Eglise Saint-Cyr-et-Sainte-Judith	le Bourg	XIIIe
	VAC2	château manoir	Château (pavillon d'entrée et ses annexes latérales)		XIV-XVIIe
	VAC3	Petit patrimoine	Lavoir	le Bourg	XIX-XXe
	VAC4	Bâti vernaculaire	Ferme du Colombier	le Bourg	
	VAC5	Petit patrimoine	Colombier		XVe
	VAC5	Petit patrimoine	Fontaine + lavoir Saint-Julien	chemin de la fontaine	
	VAC6	Bâti vernaculaire	Moulin Morin	le Moulin de Vaucelles	
	VAC7	Bâti vernaculaire	Ferme de la Ferté	Ferme de la Ferté	
	VAC8	Bâti vernaculaire	Demeure	Nihault	
	VAC9	Bâti vernaculaire	Demeure	Nihault	
	VAC10	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	VAC11	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	VAC12	Bâti vernaculaire	Ferme de la Catterie		
	VAC13	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	la Madelaine	
VAC14	Petit patrimoine	lavoir	impasse du vieux pont		

COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Vaux-sur-Aure	VAA1	Edifice religieux	Eglise Saint-Aubin (Chœur et clocher)	le Bourg	XIIe
	VAA2	château manoir	Manoir d'Argouges	Argouges	XIV-XVe
	VAA3	Edifice religieux	Vestiges de l'Eglise Saint-Pierre		XIIe
	VAA4	Bâti vernaculaire	Ferme de Furmichon	la Ferme de Furmichon	XVIIe
	VAA5	château manoir	Château de la Haizerie	le Bourg	XIXe
	VAA6	château manoir	Château de la Ferrière	le Bourg	vers 1735
	VAA7	Edifice public	Mairie	le Bourg	
	VAA8	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	VAA9	Bâti vernaculaire	Bâti vernaculaire	le Bourg	
	VAA10	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	VAA11	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	VAA12	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	VAA13	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	VAA14	Bâti vernaculaire	maison ancien		
	VAA15	Bâti vernaculaire	Demeure		
	VAA16	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	VAA17	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
	VAA18	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme		
Vaux-sur-Seulles	VAS1	Edifice religieux	Eglise Saint-Pierre (Chœur)	le Bourg	XIIe
	VAS2	château manoir	Château de Vaussieux (Façades et toitures)	Vaussieux	XVII-XVIIIe
	VAS3	château manoir	Manoir Saint-Clair	la Haizerie	1412-XVII-XVIIIe
	VAS4	château manoir	Porche à créneaux		XVe
	VAS5	château manoir	Château de Vaux	la Haizerie	1660
	VAS6	château manoir	Manoir Saint-Gilles	le Bourg	
	VAS7	Petit patrimoine	Station de pompage britannique	les Hauts Vents	2nd GM
	VAS8	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	VAS9	Bâti vernaculaire	Demeure	le Bourg	
	VAS10	Bâti vernaculaire	Moulin	Vieux Pont	
	VAS11	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Vaussieux	
	VAS12	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	Vaussieux	
	VAS13	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	VAS14	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le vieux fourneau	
	VAS15	Bâti vernaculaire	Demeure	la Haizerie	
	VAS16	Bâti vernaculaire	Demeure	la Haizerie	
	VAS17	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg l'Abbé	
	VAS18	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le Bourg	
	VAS19	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	le rue du Pont Floquet	
	VAS20	Bâti vernaculaire	maisons	le rue du Pont Floquet	
	VAS21	Bâti vernaculaire	Bâti vernaculaire	le rue du Pont Floquet	
	VAS22	Petit patrimoine	annexes du château et ancienne chapelle		
	VAS23	Petit patrimoine	lavoir	la Haizerie	
	VAS24	Bâti vernaculaire	maisons	le Mont	
	VAS25	Petit patrimoine	pont romain en pierre	Vaussieux	
	VAS26	Bâti vernaculaire	bâti rural	le bourg	
	VAS27	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	la Haizerie	
VAS28	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	la Haizerie		

COMMUNE	NUM ID	CATÉGORIE	DESCRIPTION	LOCALISATION	ÉPOQUE
Vienne-en-Bessin	VIE1	Edifice religieux	Eglise Saint-Pierre		XI-XVIII-XIXe
	VIE2	château manoir	Ancien Château	rue du Vieux Château	XV-XVIIe
		Petit patrimoine	Portail		fin XVe
	VIE3	château manoir	Château les Capelles	les Capelles	
	VIE4	château manoir	Château les Mesnils	les Mesnils	
	VIE5	Bâti vernaculaire	Moulin de Langonney	ruelle du Moulin de Langonney	XVIIIe
	VIE6	Edifice public	Mairie	rue de la Mairie	
	VIE7	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	rue du Mont Désert	
	VIE8	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	rue de Beauvais	
	VIE9	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	rue de Beauvais	
	VIE10	Bâti vernaculaire	Corps de Ferme	rue Jean de Vienne	
VIE11	Bâti vernaculaire	Moulin de la Chasse	rue du Moulin de la chasse		

STATIONNEMENT DES VÉLOS DANS LES ESPACES PRIVÉS :

dimensions et caractéristiques



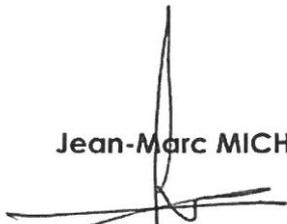
PREFACE

Performant sur le plan environnemental, socialement utile, le vélo présente également un vrai intérêt économique pour la société. Favoriser son utilisation quotidienne s'inscrit parfaitement dans la politique de transition écologique du Gouvernement.

Le vol étant l'un des premiers obstacles au développement de la pratique du vélo il est primordial que les cyclistes puissent disposer d'un garage sécurisé à leur domicile comme dans les entreprises.

De meilleures possibilités de stationnement encourageront le développement de l'usage du vélo, aidant à réduire le recours à la voiture particulière. Elles concourront ainsi à la baisse globale des besoins de stationnement automobile et donc des surfaces construites qui y sont consacrées.

Au-delà des obligations réglementaires nationales ou locales, c'est dans cet esprit que ce guide, élaboré par un groupe comprenant à la fois des usagers et des techniciens, est mis à disposition des professionnels.



Jean-Marc MICHEL

**Directeur général de
l'aménagement, du logement
et de la nature**

SOMMAIRE

Préface	3
Sommaire	4
Préambule.....	6
1.1. Contexte	6
1.2. Précisions de vocabulaire	7
1.3. Champ d'application.....	7
2. Dimensions et caractéristiques.....	9
2.1. Implantation et accessibilité.....	9
2.1.1. Localisation, implantation	9
2.1.2. Accessibilité.....	9
2.2. Circulations (avec vélos)	10
2.2.1. Hauteur	10
2.2.2. Largeur des circulations.....	10
2.2.3. Portes.....	10
2.2.4. Rampes et ressauts.....	12
2.3. Équipement des emplacements.....	13
2.3.1. Emplacements pour cycles à deux roues.....	13
2.3.2. Emplacements pour cycles à 3 roues et remorques	13
2.3.3. Éclairage et alimentation électrique	14
2.4. Dimensions des allées et des emplacements	14
2.4.1. Largeur des allées de circulation interne	15
2.4.2. Rangement perpendiculaire à la circulation	15
2.4.3. Disposition en épi.....	20
2.4.4. Disposition longitudinale.....	21
2.4.5. Mitoyenneté avec un parking autos / motos.....	22
2.4.6. Pente des emplacements.....	22
2.4.7. Hauteurs.....	22
2.4.8. Cycles à 3 roues et remorques	24
3. Nombre de places de stationnement.....	25
3.1. Cas des bâtiments d'habitation	25
3.2. Cas des autres bâtiments.....	26

Table des illustrations

Figure 1 : Passage de porte en accès frontal, en poussant.....	11
Figure 2 : Passage de porte en accès frontal, en tirant.....	11
Figure 3 : Passage de porte en accès latéral, en tirant.....	12
Figure 4 : Passage de porte en accès latéral, en poussant.....	12
Figure 5 : Disposition classique "en bataille".....	16
Figure 6 : Cas d'un emplacement isolé.....	17
Figure 7 : Principe de disposition des vélos avec recouvrement des roues avant.....	17
Figure 8 : Disposition avec recouvrement des roues avant.....	18
Figure 9 : Principe de disposition des vélos avec surélévation alternée de la roue avant.....	19
Figure 10 : Disposition par paires.....	20
Figure 11 : Disposition en épi à 45°.....	21
Figure 12 : Disposition longitudinale.....	21
Figure 13 : Gabarit du fond de l'emplacement (vue en élévation).....	22
Figure 14 : Rangement sur deux niveaux allié à une disposition resserrée.....	23

PREAMBULE

Ce document constitue une aide à la conception de garages privés destinés au stationnement des vélos. Seuls les paragraphes encadrés sont d'application réglementaire pour les bâtiments visés par le décret n°2011-873 du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos.

1.1. Contexte

Élaboré à la demande du Coordonnateur Interministériel pour le Développement de l'Usage du Vélo, le présent document constitue un outil d'aide à la conception sur le thème des dimensions et caractéristiques techniques des garages privés destinés au stationnement des vélos.

Sa réalisation s'inscrit dans un mouvement général de promotion de l'usage du vélo notamment comme mode de transport courant, ainsi que dans le prolongement des dernières évolutions législatives et réglementaires en matière de stationnement privé des vélos :

- l'article 57 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, qui a créé les articles L.111-5-2 et L.111-5-3 du code de la construction et de l'habitation (CCH),
- le décret n° 2011-873 du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos, qui a créé les articles R.111-14-4, R.111-14-5 et R.136-4 du CCH,
- l'arrêté du 20 février 2012, relatif à l'application des articles R.111-14-2 à R.111-14-5 du CCH.
- En complément, il est rappelé que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), peuvent prévoir en leur l'article 12 des dispositions plus exigeantes concernant le stationnement des vélos.

La conception de ce document s'appuie sur des principes qui visent à en faciliter l'application :

- Les dimensions spécifiées font référence aux minimums réglementaires issus des textes en vigueur, ainsi qu'à des valeurs standards déjà utilisées dans le bâtiment. Il s'ensuit pour toute la chaîne d'acteurs de la construction des facilités de conception, d'approvisionnement en matériaux et de réalisation, et donc des coûts maîtrisés.

- Dans le même esprit et pour améliorer le confort de tous, il est fait référence chaque fois que possible à la réglementation technique relative à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées prise en application de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- Enfin, les principes et les valeurs indiqués s'inspirent des pratiques et recommandations des pays où la pratique du vélo est plus développée qu'en France et qui ont donc un retour d'expérience sur les usages.

1.2. Précisions de vocabulaire

Dans ce document :

- Le terme **cycle** désigne indifféremment les cycles et les cycles à pédalage assisté (communément appelés vélos à assistance électrique), tels qu'ils sont définis dans le code de la route¹.
- Le terme **vélo** est utilisé comme synonyme usuel de cycle.
- Le terme **garage** désigne un lieu qui sert d'abri aux cycles en stationnement.

1.3. Champ d'application

Les textes réglementaires en vigueur, dont l'objet est la création d'un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, s'appliquent :

- aux bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements qui comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants de l'immeuble (R. 111-14-4 du CCH) ;
- aux bâtiments neufs à usage principal de bureaux qui comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux salariés (R.111-14-5 du CCH).

Les obligations relatives à ces bâtiments sont repérées dans la suite du texte par un encadré.

Le présent document vise donc directement ces bâtiments, mais aussi de façon plus générale tous les garages à usage privé et ayant vocation à desservir des immeubles d'habitation ou d'activités au sens large, indifféremment situés à l'extérieur ou à l'intérieur des bâtiments principaux. Il ne vise pas, dans cette première version, les lieux recevant du public (gares, commerces, loisirs, etc.).

¹ Article R311-1 :

« 6. 10. Cycle : véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles ;

6. 11. Cycle à pédalage assisté : cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km / h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler. »

S'agissant de lieux privés :

- Les caractéristiques des modes de rangement des vélos et celles des circulations prennent en compte les effets de l'accoutumance aux lieux sur le comportement des usagers. Il sera donc admis que les habitués des lieux ne seront pas notablement gênés par des espaces de taille modeste mais qu'ils connaissent bien.
- Les dimensions des circulations se réfèrent à celles relatives à l'accessibilité des bâtiments d'habitation et des locaux d'activité, et non pas à celles des établissements recevant du public.

Le présent document fournit des dispositions standardisées à l'usage des divers intervenants concernés par la conception des projets de construction. Il aborde notamment :

- les dimensions minimales (dimensions horizontales et hauteurs libres), pour les emplacements et les voies de circulation ;
- la pente des planchers et des rampes.

Il fournit en outre les principes de calcul permettant de définir le nombre de places de stationnement nécessaires en fonction de la destination du bâtiment concerné, pour les cas non visés par la réglementation nationale ou dans le cadre d'une démarche volontaire pour aller au-delà.

Il ne donne aucune indication pour les rangements automatiques, ni pour les ascenseurs. Il ne traite pas des emplacements individuels fermés (consignes, box ou locaux privés).

2. DIMENSIONS ET CARACTERISTIQUES

2.1. Implantation et accessibilité

Il est recommandé que le garage à vélos soit situé à un emplacement facile d'accès :

- depuis la voie publique,
- depuis les bâtiments desservis.

Il doit permettre l'accès des personnes à mobilité réduite.

2.1.1. Localisation, implantation

L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévu aux articles R. 111-14-4 et R. 111-14-5 du CCH doit être couvert et éclairé, se situer de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou à défaut au premier sous-sol et accessible facilement depuis le(s) point(s) d'entrée du bâtiment.

Si le garage est situé à l'extérieur du bâtiment qu'il dessert, il est recommandé de le placer à moins de 50 m d'une entrée piétonne du bâtiment (distance de marche à pied), de préférence sur le chemin naturel suivi par les cyclistes qui se rendent dans ce bâtiment.

Le garage est réalisé de préférence en rez-de-chaussée. Si les circonstances l'exigent, il pourra être réalisé en totalité ou en partie en sous-sol ou en étage.

Dans tous les cas, son positionnement par rapport à l'ensemble bâti sera choisi de manière à limiter le nombre de portes à franchir pour accéder au garage avec son vélo. Un maximum de 3 portes à ouverture manuelle est recommandé.

En conséquence, son implantation sera prévue de préférence à l'interface entre l'intérieur et l'extérieur du bâtiment.

2.1.2. Accessibilité

Le cas échéant, le garage peut avoir des accès distincts pour les piétons seuls et pour les usagers accompagnés de leurs cycles.

Quoiqu'il en soit, il est entièrement accessible aux personnes handicapées, quel que soit leur handicap². Ainsi, il doit exister au moins un cheminement accessible, dans le respect des textes réglementaires relatifs à l'accessibilité, entre le garage et les espaces liés aux bâtiments qu'il dessert.

² Il faut en effet permettre, notamment, aux personnes handicapées l'usage de cycles adaptés ou l'accompagnement d'un usager (un enfant par exemple.)

À contrario, les éventuels cheminements supplémentaires destinés aux cycles n'ont pas vocation à avoir obligatoirement le même niveau d'accessibilité : ils sont destinés aux circulations des cyclistes et de leur cycle. Leurs caractéristiques, pour de bonnes conditions d'usage, sont précisées ci-dessous.

Enfin, à défaut d'accès distincts pour les cycles, les cheminements respectent à la fois les textes réglementaires relatifs à l'accessibilité aux personnes handicapées et les caractéristiques précisées ci-dessous.

2.2. Circulations (avec vélos)

Les caractéristiques ci-dessous sont celles destinées à la circulation entre la voie publique et chaque emplacement de stationnement, par tous les types de cycles dont les dimensions sont inférieures à 0,80 m de large et 2,40 m de long.

Ces dimensions englobent tous les vélos classiques avec des accessoires courants. Toutefois, il est recommandé de prévoir des aménagements pour les cycles plus grands (triporteurs par exemple) chaque fois que possible : jusqu'à 1,20 m de large et 2,60 m de long. En revanche, les remorques trop longues pourront être dételées et déplacées à la main jusqu'à leur emplacement de stationnement.

Les caractéristiques ci-dessous visent à assurer dans de bonnes conditions le cheminement à pied de l'utilisateur poussant son vélo à la main, à l'intérieur du domaine privé. Toutefois, il est recommandé de prendre par ailleurs toutes les précautions nécessaires pour faciliter la circulation des personnes handicapées sur leur cycle (souvent à trois roues), notamment en termes d'implantation du garage et de largeur des circulations.

2.2.1. Hauteur

Pour être fonctionnelles, les circulations (avec vélos) offrent un passage libre de tout obstacle d'une hauteur minimale de 2,00 m sur l'ensemble des espaces accessibles aux vélos. Cette hauteur est mesurée perpendiculairement en tout point du sol.

2.2.2. Largeur des circulations

Pour un bon usage, la largeur des circulations (avec vélos), libre de tout obstacle, est au moins de 1,20 m.

2.2.3. Portes

Il est recommandé que chaque porte possède une largeur minimale de 0,90 m, avec une largeur de passage minimale de 0,83 m lorsque le ventail est ouvert à 90°. Dans le cas de portes à plusieurs vantaux, il faut prendre en compte le ventail couramment utilisé.

Remarque : l'emploi de portes à plusieurs vantaux est une solution convenable pour améliorer l'accessibilité des cycles à trois roues et des vélos avec remorque.

Les dégagements suivants permettent de faciliter le passage des portes :

- Porte battante : il est recommandé d'aménager une surface libre de tout obstacle ; ses dimensions minimales sont de 1,20 x 2,80 m du côté où le vantail s'ouvre, et de 1,20 x 2,40 m de l'autre côté.
- Porte coulissante : cette surface libre est d'au moins 1,20 x 2,40 m de part et d'autre de la porte. (Une porte coulissante est considérée comme une porte poussée.)

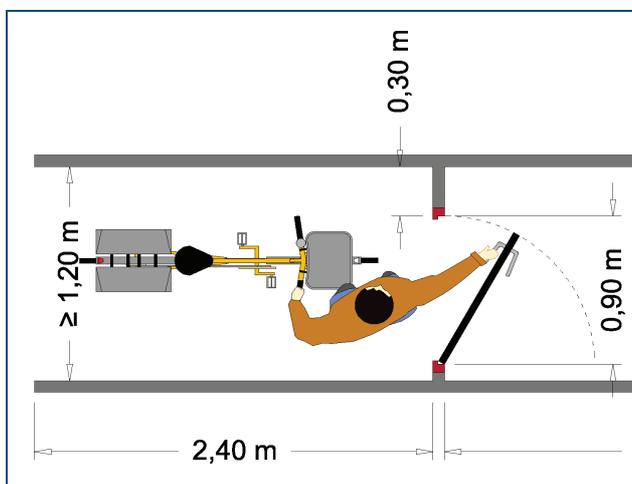


Figure 1 : Passage de porte en accès frontal, en poussant

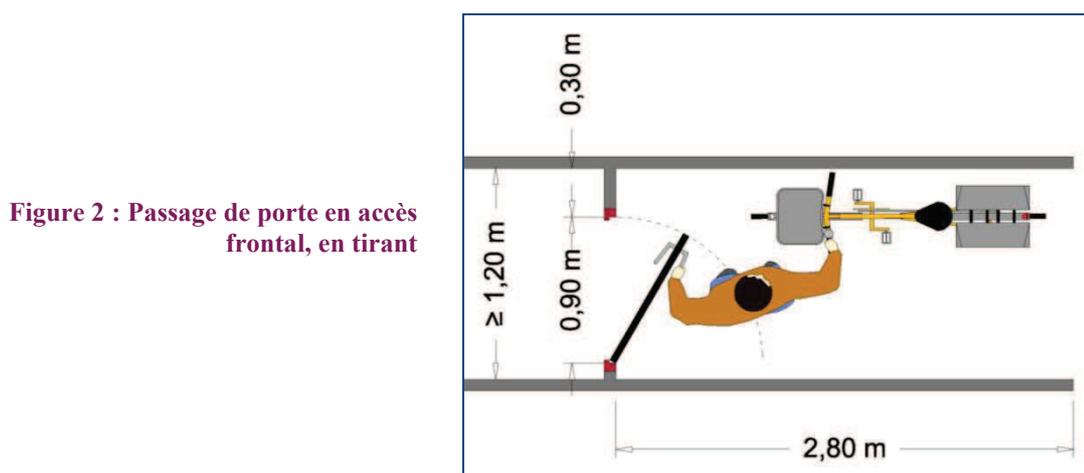


Figure 2 : Passage de porte en accès frontal, en tirant

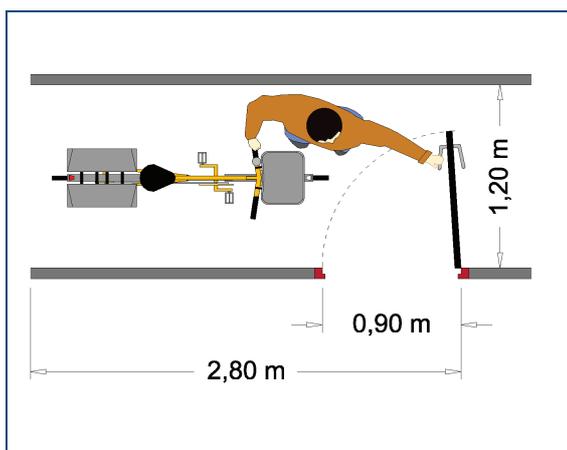


Figure 3 : Passage de porte en accès latéral, en tirant

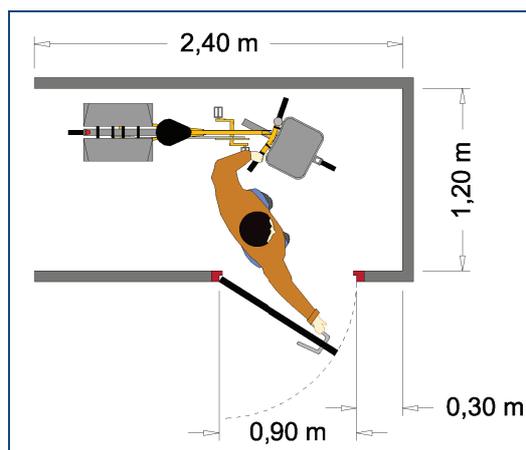


Figure 4 : Passage de porte en accès latéral, en poussant

2.2.4. Rampes et ressauts

Les valeurs définies ci-dessous prennent en compte l'éventualité d'un chargement standard des vélos, inférieur à 20 kilogrammes (par exemple : des bagages, des courses ou un enfant dans un siège adapté).

A. Rampes

Pour qu'un cheminement soit praticable aisément par un usager accompagné de son cycle, lorsqu'une dénivellation ne peut être évitée (accès au sous-sol ou au premier étage par exemple), il est recommandé d'aménager un plan incliné (rampe) de pente égale ou inférieure à 12 % afin de la franchir.

Quand la longueur de la pente est supérieure à 2 m, la largeur du cheminement, libre de tout obstacle, est de préférence d'au moins 1,40 m.

Les valeurs de pentes suivantes sont acceptables occasionnellement :

- jusqu'à 16 % sur une longueur inférieure ou égale à 4 m ;
- jusqu'à 20 % sur une longueur inférieure ou égale à 1 m.

B. Ressauts

Le recours à des ressauts doit être exceptionnel. Un ressaut dont la hauteur est supérieure à 2 cm se traite comme une dénivellation, y compris au niveau du passage des portes. Cette hauteur maximale peut toutefois être portée à 8 cm si le ressaut comporte sur toute sa hauteur une pente ne dépassant pas 33 %.

2.3. Équipement des emplacements

L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévus aux articles R.111-14-4 et R.11-14-5 du CCH doit comporter un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre ou au moins une roue.

Les dispositifs de stationnement doivent être adaptés à la plus large part de la population et donc à la plus large variété des morphologies, des âges et des conditions physiques. En particulier, le vélo pourra être amené sur le lieu de stationnement et y être rangé sans avoir à être porté.

Les systèmes permettant d'attacher les cycles seront conçus pour offrir une bonne résistance à l'effraction (le matériel par lui-même et sa fixation au bâti).

2.3.1. Emplacements pour cycles à deux roues

Un mobilier adapté équipe les espaces de stationnement pour vélos standard. Ces dispositifs permettent pour chaque vélo :

- de stabiliser fermement le vélo par appui ou maintien du cadre, afin par exemple de pouvoir le charger ou le décharger sans risque ;
- d'attacher le vélo à un point fixe solidaire du bâti : ils offrent la possibilité d'y attacher le cadre et chaque roue³, à l'aide d'antivols en U. À cette fin et de manière à être compatible avec toutes les tailles courantes des vélos pour adultes et pour enfants, au moins un point d'accrochage sera disponible pour chaque emplacement à une hauteur comprise entre 0,50 m et 0,80 m.

Point de repère : Le matériel de base satisfaisant à ces conditions est par exemple un arceau de type U inversé, d'une longueur comprise entre 65 cm et 1 m, d'une hauteur de 80 cm, comportant une entretoise horizontale à une hauteur de 60 cm.



Pour être opérationnels, les dispositifs ne laissant pas le vélo au niveau du sol (hauteurs décalées, mobilier pour rangement sur deux étages...) doivent pouvoir être actionnés sans demander un effort de plus de 100 N.⁴

2.3.2. Emplacements pour cycles à 3 roues et remorques

Des aires libres de tout mobilier au sol peuvent être organisées pour le stationnement des cycles à 3 roues et des remorques. Elles comportent en

³ Ce type de mobilier est aussi recommandé pour l'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévus aux articles R.111-14-4 et R.11-14-5 du CCH.

⁴ Communément, une force de 100 newtons permet de lever une charge de 10 kg.

périphérie des dispositifs fixes permettant l'attache à une hauteur comprise entre 0,30 m et 1 m du sol (barres, anneaux...)

2.3.3. Éclairage et alimentation électrique

Le garage doit comporter un éclairage suffisant. À cette fin, il est recommandé que le dispositif d'éclairage artificiel permette, lorsque l'éclairage naturel n'est pas suffisant, d'assurer une valeur d'éclairage mesurée au sol d'au moins 100 lux en tout point du garage.

Une alimentation électrique peut être pré-installée en vue de la recharge des cycles à pédalage assisté (vélos à assistance électrique).

2.4. **Dimensions des allées et des emplacements**

L'agencement du garage a pour objectif de permettre un rangement ordonné et ergonomique des cycles. Diverses organisations sont possibles :

- rangement perpendiculaire à l'allée de desserte (stationnement dit « en bataille »),
- rangement en diagonale (stationnement dit « en épi »),
- rangement le long de l'allée de desserte (stationnement longitudinal).

En outre, le matériel de maintien des cycles peut permettre plusieurs dispositions déterminant les espacements entre cycles, comme détaillé et illustré dans les pages suivantes. Les principales valeurs sont résumées dans le tableau simplifié ci-dessous, sachant que pour les emplacements :

- la largeur est mesurée parallèlement à l'allée de desserte,
- la profondeur est mesurée perpendiculairement à l'allée de desserte,
- ces dimensions sont comptées à partir du nu des parois ou des protections périmétriques.

Mode de rangement	Emplacement vélo		Allée
	Largeur	Profondeur	Largeur
perpendiculaire	0,60 m	2 m	1,80 m
en épi à 45°	0,80 m*	1,40 m	1,20 m
longitudinal	2 m	0,60 m	0,90 m

* 1,40 m pour le 1^{er} vélo

2.4.1. Largeur des allées de circulation interne

Pour être fonctionnelles, les allées de desserte des places de stationnement ont une largeur d'au moins :

- Pour un rangement au sol :
 - * 1,80 m pour des stationnements perpendiculaires,
 - * 1,20 m pour des stationnements en épi à 45°,
 - * 0,90 m pour des stationnements longitudinaux.
- Pour un stationnement sur 2 niveaux : 2,00 m en face des matériels concernés. (cf. § 2.4.7)

Ces largeurs prennent en compte la circulation dans l'allée et l'espace nécessaire au dégagement des cycles.

Une allée peut desservir des stationnements situés sur ses deux côtés. Si les vélos ne sont pas disposés sur le même mode de rangement de chaque côté, la largeur minimale de l'allée sera celle de la plus grande largeur demandée pour chacun de ces modes.

2.4.2. Rangement perpendiculaire à la circulation

Pour qu'un rangement perpendiculaire à la circulation soit opérationnel, la profondeur pour une rangée de vélos doit être d'au moins 2 m, quelle que soit la disposition choisie.

A. *Disposition classique des cycles*

Pour la fonctionnalité de cette disposition, l'entraxe entre deux vélos disposés côte à côte doit être au moins de 60 cm. Il est toutefois recommandé d'adopter si possible un entraxe d'au moins 65 cm car les vélos « de ville » ont généralement un guidon de plus de 60 cm de large.

De même, la distance entre l'axe de chaque vélo et un obstacle latéral (mur, poteau, garde-corps...) doit être au moins de 30 cm.

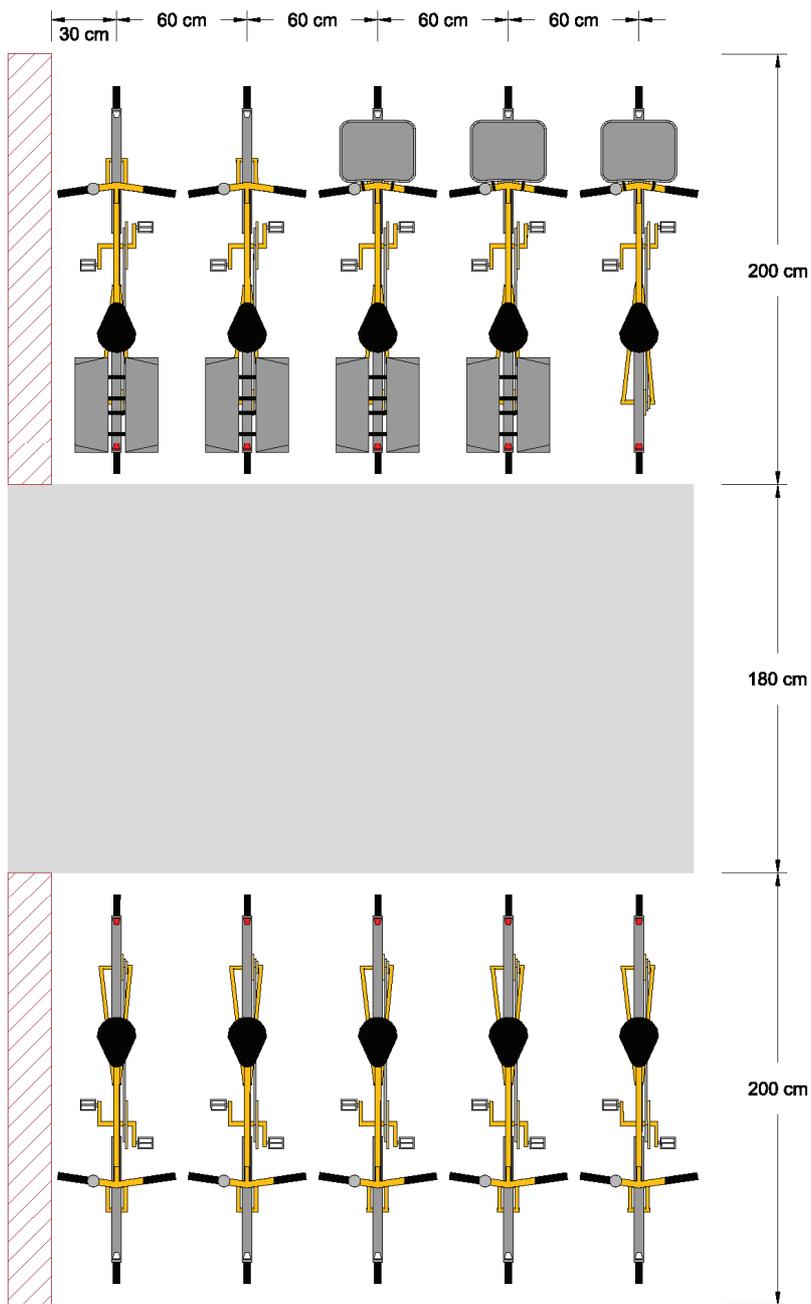


Figure 5 : Disposition classique "en bataille"

Pour être fonctionnel, un emplacement pour un vélo seul disposé entre deux obstacles (murs, poteaux, garde-corps...) respecte un minimum de 90 cm de large et 2 m de profondeur.

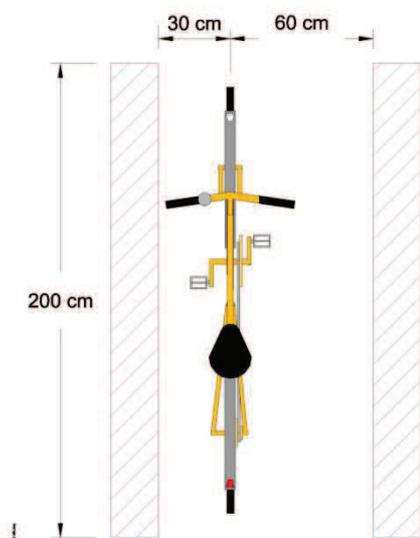


Figure 6 : Cas d'un emplacement isolé

B. Disposition avec recouvrement des roues avant

Dans le cas où deux rangées de cycles sont comprises entre deux allées de circulation, avec l'emploi de supports spécifiques adaptés à cette disposition, les cycles peuvent être rangés selon la disposition illustrée par les deux schémas suivants.



Figure 7 : Principe de disposition des vélos avec recouvrement des roues avant

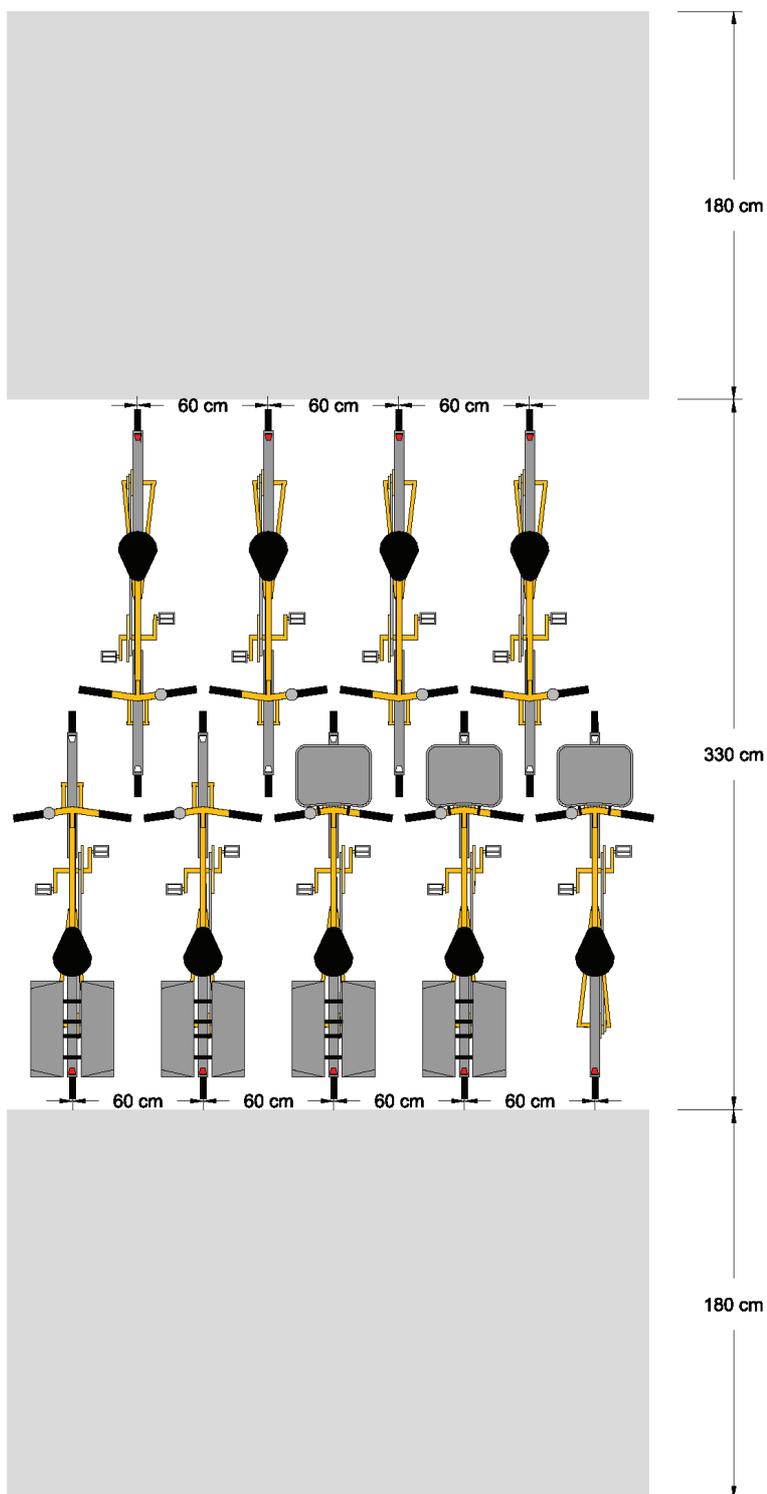


Figure 8 : Disposition avec recouvrement des roues avant

C. Dispositions resserrées

Une diminution de l'écartement entre deux cycles est acceptable avec l'emploi de dispositifs resserrés tels que ceux qui sont présentés ci-dessous.

Néanmoins, ces modes de rangement sont essentiellement destinés aux vélos sans accessoires encombrants (sièges pour enfants, paniers, sacoques latérales, etc.) ou aux cycles les moins fréquemment utilisés.

L'emploi de dispositifs resserrés sera donc limité à moins de 60 % des places de stationnement pour cycles à deux roues dans un garage.

- Dispositions avec surélévation alternée de la roue avant

Il s'agit de dispositifs permettant un décalage en hauteur de la roue avant, alternativement d'un cycle sur deux. Ce mode de rangement permet le passage du guidon au-dessus ou en dessous de ceux des cycles contigus.

Pour que ce mode de rangement soit opérationnel, l'entraxe de deux vélos doit être d'au moins 50 cm.

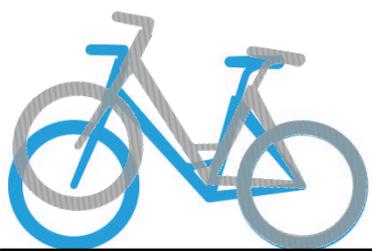


Figure 9 : Principe de disposition des vélos avec surélévation alternée de la roue avant

- Disposition en rapprochant les vélos par paires

Il s'agit d'une disposition réservée au cas d'une rangée de vélos comprise entre deux allées de circulation. Elle se caractérise par des intervalles alternés 30 cm / 70 cm entre cycles :

- * Les vélos sont rapprochés par paire, à priori tête-bêche comme sur le schéma ci-dessous. Le cycliste n'accède plus à son vélo que d'un côté.
- * Pour que ce mode de rangement soit opérationnel, l'intervalle entre les deux vélos d'une paire est d'au moins 30 cm, et un vélo d'une paire est espacé d'au moins 70 cm du vélo d'une autre paire ou d'une cloison.

Le maintien des cycles peut être réalisé par des supports conçus pour recevoir un cycle de chaque côté et dont l'épaisseur assure l'écartement des vélos, ou par deux supports individuels rapprochés.

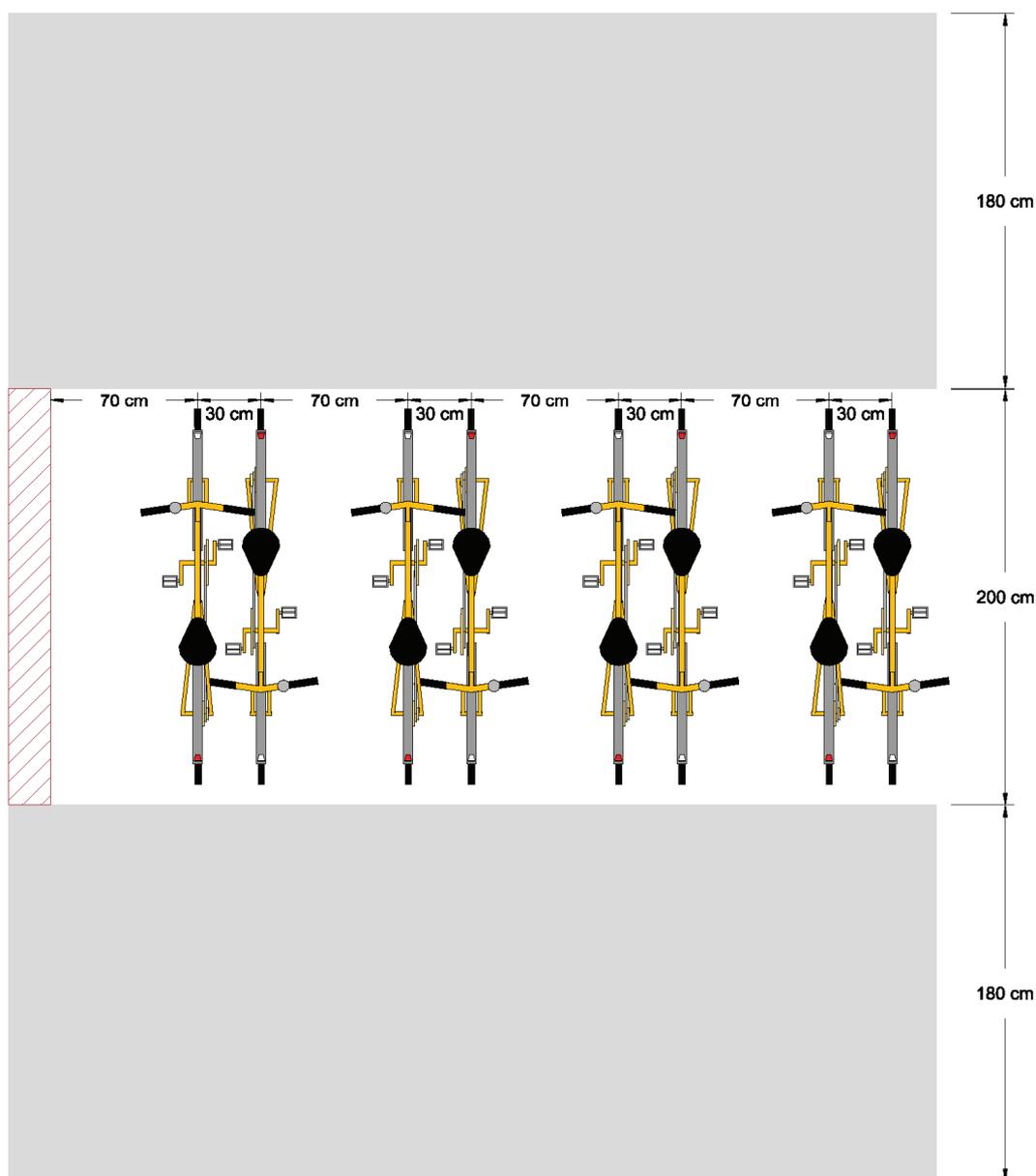


Figure 10 : Disposition par paires

2.4.3. Disposition en épi

Pour qu'un rangement en épi à 45° soit opérationnel, la profondeur des emplacements est d'au moins 1,40 m. En largeur, il est prévu les dimensions minimales suivantes (mesurées sur le bord de l'allée) :

- pour le premier vélo : 1,40 m,
- pour chaque vélo suivant : 0,80 m,
- pour le dernier vélo, s'il est configu à une paroi : 0,90 m.

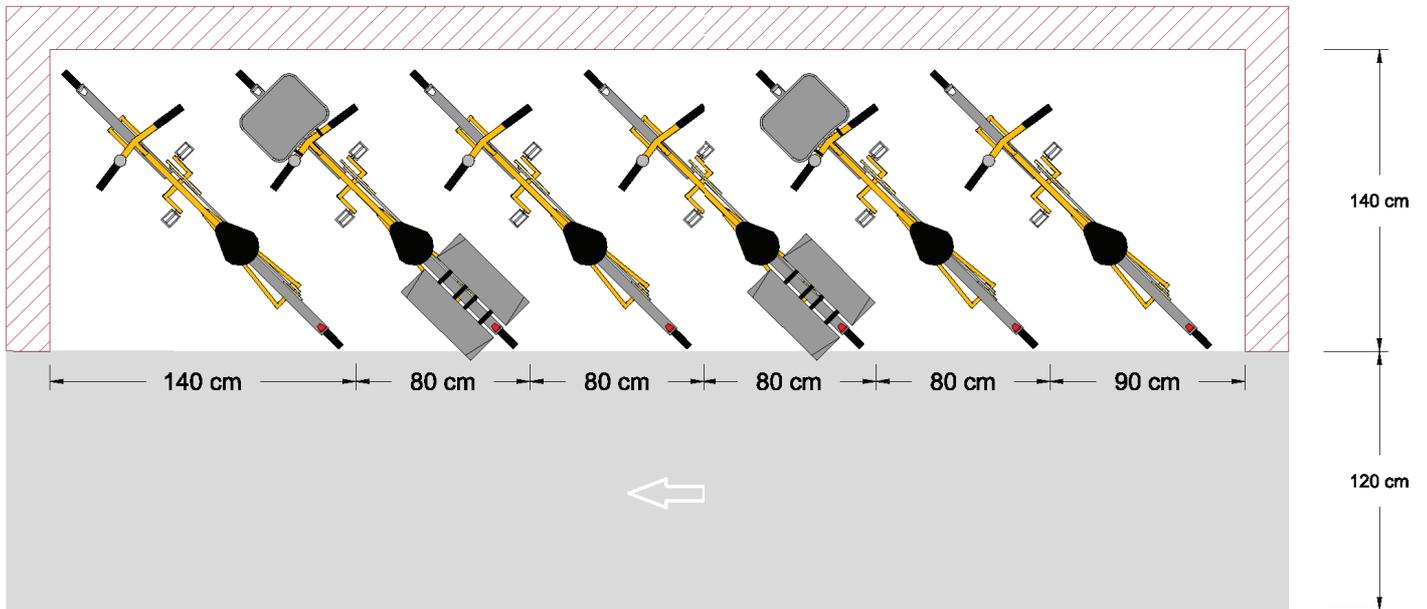


Figure 11 : Disposition en épi à 45°

2.4.4. Disposition longitudinale

Pour une disposition longitudinale, le long d'une voie de circulation, un espace d'au moins 2 m de long et 60 cm de large est à prévoir.

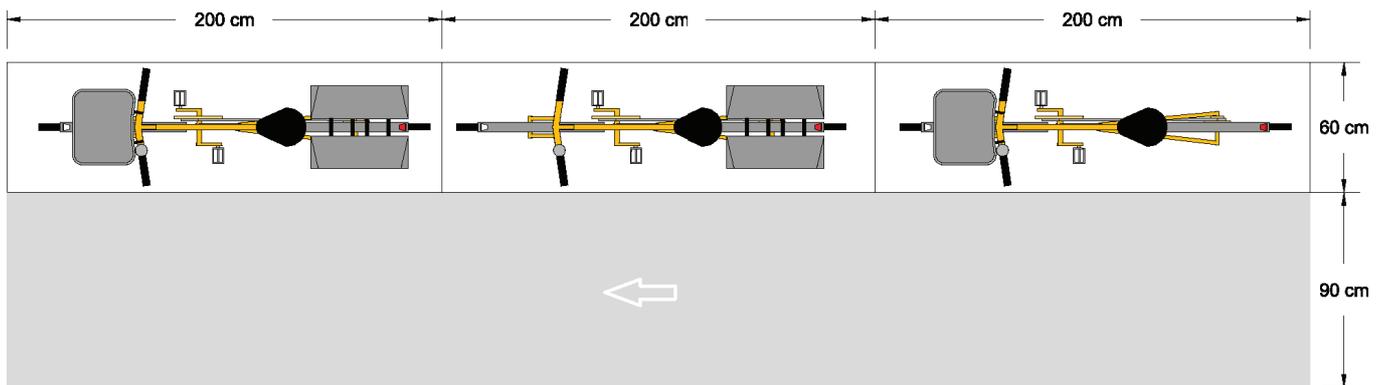


Figure 12 : Disposition longitudinale

2.4.5. Mitoyenneté avec un parking autos / motos

L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévus aux articles R.111-14-4 et R.11-14-5 du CCH est un espace réservé et couvert, qui comporte un système de fermeture sécurisé.

L'espace de stationnement des vélos est protégé de tout espace accessible aux véhicules motorisés :

- par une paroi ou un garde-corps d'au moins un mètre de haut,
- ou bien par un recul supplémentaire d'au moins 90 cm.

2.4.6. Pente des emplacements

Il est recommandé que la pente du sol d'un emplacement n'excède pas :

- 5 % selon son axe longitudinal. La disposition et les aménagements des lieux sont conçus, de préférence, pour recevoir le vélo avec la roue avant vers le haut de la pente afin de permettre la mise sur béquille des cycles qui en sont équipés.
- 2 % selon l'axe perpendiculaire.

2.4.7. Hauteurs

Il est recommandé que la hauteur libre de tout obstacle dans les allées de circulation et dans les emplacements de stationnement soit d'au moins 2,00 m.

Néanmoins, le fond des emplacements de stationnement peut s'en affranchir s'il maintient dégagé le gabarit défini par la figure ci-dessous :

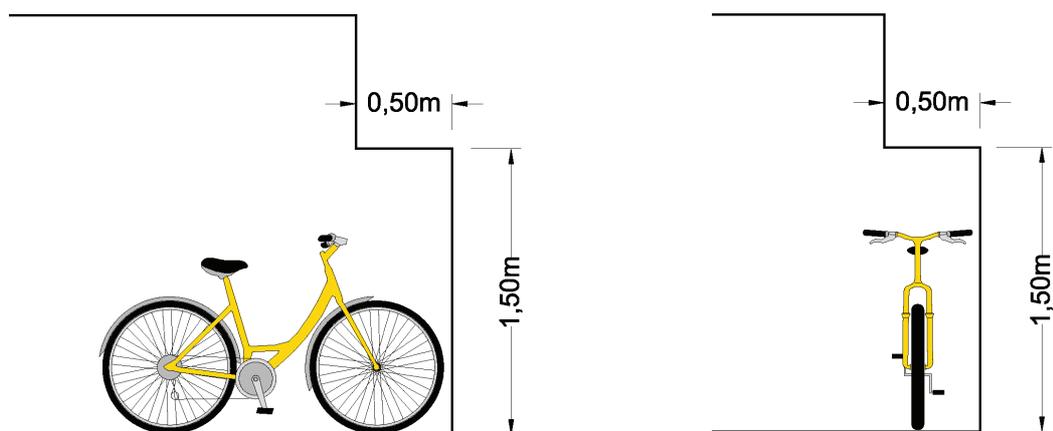


Figure 13 : Gabarit du fond de l'emplacement (vue en élévation)

Il est recommandé que la hauteur libre pour l'installation de matériels permettant le stationnement des vélos sur 2 étages soit au moins de 2,80 m.

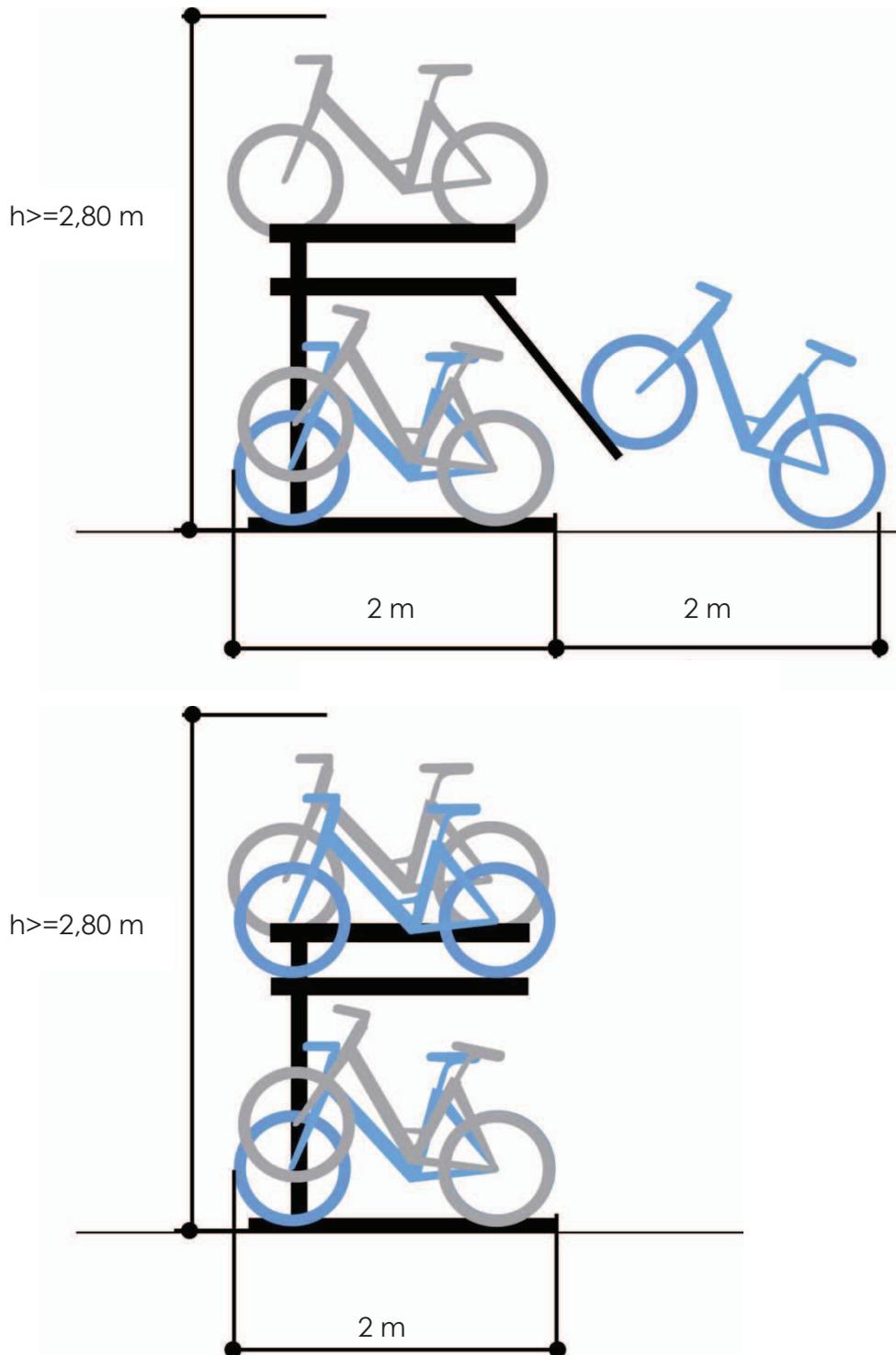


Figure 14 : Rangement sur deux niveaux allié à une disposition resserrée

Remarque : Dans l'exemple illustré ci-dessus, l'entraxe entre vélos est ramené à 50 cm par surélévation alternée des vélos. En rappel du 2.4.2.C, l'ensemble des

dispositifs resserrés resteront, de préférence, dans la limite de 60 % des places de stationnement pour cycles à deux roues dans un garage.

2.4.8. Cycles à 3 roues et remorques

Pour être opérationnel, chaque emplacement destiné au stationnement des cycles à 3 roues et des remorques mesure au moins :

- Cas de plusieurs emplacements côte à côte, sans séparateur :
 - * longueur : 2,50 m,
 - * largeur : 1,00 m.
- Cas d'un emplacement isolé :
 - * longueur : 2,50 m,
 - * largeur : 1,20 m.

3. NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT

Le nombre de places de stationnement à prévoir est déterminé en fonction de la vocation de l'immeuble. Les encadrés ci-dessous rappellent les minimums nationaux réglementaires ; cependant, les documents de planification et notamment les plans locaux d'urbanisme peuvent exiger des quantités supérieures à ces valeurs, compléter ces dispositions et les étendre à d'autres catégories de bâtiments.

Les approches proposées ci-dessous visent à aider l'ensemble des acteurs concernés (collectivité territoriale qui rédige les prescriptions réglementaires, maître d'ouvrage qui spécifie ses exigences et ses souhaits, architecte qui dessine le projet, etc.) à déterminer les valeurs qui conviennent à leur territoire et à leur projet immobilier.

3.1. Cas des bâtiments d'habitation

L'espace réservé au stationnement sécurisé des vélos prévu à l'article R.111-14-4 du CCH, doit avoir une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m². Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

Le nombre de places de stationnement est calculé pour l'habitat en fonction de la prévision du nombre moyen de vélos à disposition des résidents à terme : 1 vélo = 1 place de stationnement.

Point de repère : la moyenne nationale française observée était proche de 0,5 vélo par personne en 2008. Elle dépasse 1 vélo par personne aux Pays-Bas.

Pour répondre efficacement à la demande, le stationnement dans l'habitat a vocation à tenir compte de tous les types de cycles. Il s'ensuit que les espaces supplémentaires pour cycles à 3 roues et pour remorques seront relativement généreux. On peut prévoir un emplacement supplémentaire pour cycle à 3 roues ou remorque à partir de 10 emplacements de vélos simples, plus un emplacement par tranche de 20 emplacements de vélos simples au-delà.

Point de repère : il est recommandé de prévoir en général un garage dont la surface représente au moins 3% de la surface de plancher de l'immeuble d'habitation.

3.2. Cas des autres bâtiments

L'espace réservé au stationnement sécurisé des vélos prévu à l'article R.111-14-5 du CCH doit avoir une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher. Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

Dans le cas général, en dehors de l'habitat, les besoins de stationnement sont fonction de l'importance l'usage du vélo pour se rendre sur le site concerné. Le nombre de places de vélos standard sera calculé en fonction de la part modale ciblée :

$$N = E \times PV \times CF$$

Avec :

N : Nombre de places de stationnement vélos

E : nombre d'emplois ou de personnes fréquentant quotidiennement le site

PV : part modale vélo ciblée

CF : coefficient de foisonnement⁵ (En première approximation, il pourra être retenu une valeur provisoire de 80 %, à préciser par enquêtes)

Point de repère : de grandes villes françaises visent pour 2020 des objectifs de parts modales vélos de 15 à 20 %.

Pour répondre efficacement à la demande, le stationnement non résidentiel à vocation à tenir essentiellement compte du type de cycles adapté à la destination. Il s'ensuit que les espaces supplémentaires pour cycles à 3 roues et pour remorques seront moins nombreux que dans l'habitat. On peut par exemple prévoir un emplacement supplémentaire pour cycle à 3 roues ou remorque à partir de 20 emplacements de vélos simples, plus un emplacement par tranche de 30 emplacements de vélos simples au-delà.

Exemple : pour une part modale vélo de 15 %, un immeuble de bureaux pour 200 employés (soit généralement près de 4 000 m² surface de plancher) accueille 30 cyclistes. Si leur coefficient de foisonnement est de 80 %, les besoins sont de 24 places pour des vélos ordinaires plus un emplacement pour cycle à 3 roues ou remorque.

⁵ Foisonnement : Phénomène selon lequel tous les titulaires d'un accès dans un parc de stationnement ne sont pas présents simultanément. Le « coefficient de foisonnement » d'un garage est égal au rapport entre la valeur maximale du nombre de vélos présents simultanément et le nombre total de cyclistes ayant accès à ce garage.



*Garage de la Communauté Urbaine de Strasbourg
Photo: Jérôme Dorkel / Ville de Strasbourg*

Document réalisé à la demande de la **Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo** et sur la base des contributions d'un groupe de travail composé de :

- Frédéric HERAN IFRESI-CNRS
- Thomas JOUANNOT CERTU
- Isabelle LESENS Journaliste spécialisée
- Claude LIEVENS FUB
- Dominique RIOU IAURIF FNAU
- François TIROT Architecte EPA Sénart
- Corinne VERDIER Altinova

Par : **Thierry DELVAUX**
SARECO - 221 rue La Fayette - 75010 PARIS

Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex

Tél. 01 40 81 27 07

www.territoires.gouv.fr – www.developpement-durable.gouv.fr

Annexe 3

Note de recommandations techniques du Cerema

Nota : cette annexe des « recommandations techniques du Cerema » a été mise à jour par rapport à l'édition du 6^e appel à projets « fonds mobilités actives aménagements cyclables ». Des travaux de la DGITM ont permis de l'enrichir pour les aménagements cyclables hors agglomération.

La présente note liste les principaux types d'aménagements cyclables et de zones de circulation apaisée ainsi que les recommandations essentielles associées.

Ces aménagements ont vocation à être mise en œuvre de manière cohérente pour élaborer des itinéraires cyclables continus et sécurisés. Pour cela une attention particulière sera portée au traitement des interfaces entre l'itinéraire cyclable mis en place et les infrastructures existantes : début et fin de l'itinéraire cyclable créée, carrefours rencontrés, etc.

Table des matières

A	vélos / voitures : quels critères pour choisir entre séparation et mixité ?	3
	Le volume de trafic motorisé	3
	La vitesse réellement pratiquée par les automobilistes	4
	Le trafic cycliste	4
	La largeur de la chaussée	4
B	Les aménagements cyclables	6
	La piste cyclable.....	6
	Une largeur qui répond aux exigences de capacité et de confort	7
	Une séparation de la piste franche, lisible, qui pardonne	9
	Des rayons de courbures qui optimisent les déplacements à vélo.....	11
	Quelles solutions pour franchir les seuils ?.....	12
	La voie verte, maillon indispensable pour la périphérie et les secteurs ruraux.....	14
	La bande cyclable, pour des trafics cyclistes et motorisés modérés.....	15
	La bande multifonctionnelle	17
	La chaussée à voie centrale banalisée.....	18
	Dispositif anti accès motorisé : à utiliser en dernier recours.....	18
	L'entretien	19
C	Les zones de circulation apaisée	19
	La zone 30 à faible trafic motorisé	19

La zone de rencontre à faible trafic motorisé	20
La vélorue	21
L'aire piétonne.....	21
D Aménagements cyclables en carrefour.....	23
Intersections entre voies principales et voies secondaires : exemples.....	23
Carrefours à fort trafic : exemples	26
E ouvrages de franchissement pour les modes actifs.....	28
Pentes.....	28
Gabarits	28
Hauteurs de garde-corps sur passerelle.....	28

A VELOS / VOITURES : QUELS CRITERES POUR CHOISIR ENTRE SEPARATION ET MIXITE ?

Le choix entre mixité et séparation des modes est fondamental lorsque l'on cherche à construire un espace public accueillant et inclusif pour l'ensemble des modes actifs. Ce choix s'appuie nécessairement sur une hiérarchisation préalable du réseau viaire ou à défaut une réflexion locale sur la vocation des aménagements mis en place.

4 critères principaux sont à considérer conjointement avant de choisir de faire cohabiter ou non les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace : le volume de trafic motorisé, la vitesse réelle pratiquée par les usagers et le trafic cycliste souhaité.

Le volume de trafic motorisé



La proximité avec les usagers motorisés est souvent facteur de stress, d'inconfort et de sentiment d'insécurité pour les cyclistes, même si elle ne s'avère pas rédhibitoire pour certains d'entre eux. Le volume de trafic est un indicateur qui permet d'apprécier si cette proximité s'avère fréquente ou non, et donc si une mixité d'usage de la chaussée est envisageable.

Ainsi, les différents retours des gestionnaires de voirie en France et à l'international montrent qu'au-delà de **4000 uvp¹/jour**, la cohabitation entre les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace s'avère très souvent problématique.

Face à des situations où ce seuil est dépassé, deux options principales s'offrent à l'aménageur pour garantir la cyclabilité de la solution technique retenue :

- **créer des aménagements cyclables séparatifs** : cette option suppose de créer des aménagements suffisamment qualitatifs pour être plus attractifs que la chaussée générale. Ils devront être dimensionnés de manière adéquate et bénéficier d'un traitement particulièrement favorable dans les carrefours.
- **prévoir un usage mixte de l'espace mais agir sur le plan de circulation pour faire baisser le trafic motorisé** en dessous des seuils précités : c'est souvent la solution qui s'impose dans les rues étroites où la création d'aménagements séparatifs conformes aux standards de largeur n'est pas possible. Pour autant, on veillera à conserver autant que possible une largeur

¹ uvp : unité de véhicule particulier - cette unité de mesure du trafic tient compte de l'impact plus important de certains véhicules, en particulier les poids lourds en leur affectant un coefficient multiplicateur de deux.

favorisant une bonne cohabitation entre cyclistes et automobilistes, notamment en situation de dépassement.

La vitesse réellement pratiquée par les automobilistes

La modération de la vitesse en ville est une nécessité tant pour la sécurité routière que pour la qualité de vie et la convivialité. C'est une condition nécessaire (**mais non suffisante**) pour envisager de faire circuler les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace. Ce sont les **vitesse**s **réelles** des véhicules motorisés et non la vitesse limite autorisée qui conditionnent la sécurité et le ressenti de sécurité vécu par les cyclistes. Pour mesurer la vitesse pratiquée, on utilise couramment le V85 : c'est la



vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules libres (non contraints par la circulation des autres véhicules). Mais plus encore, c'est la **distribution** des vitesses individuelles des véhicules qui reflète le ressenti des usagers.

Le trafic cycliste



Le trafic cycliste, constaté ou désiré, est également à prendre en considération, de même que le **niveau de service visé pour les cyclistes**. Par exemple, si une zone 30 à faible trafic motorisé (<4000 uvp/jour) peut parfaitement admettre la mixité pour un trafic cycliste jusqu'à 750 cyclistes / jour, cette mixité peut se révéler problématique si le trafic cycliste atteint plusieurs milliers de passages par jour, *a fortiori* sur un réseau cyclable à haut niveau de service.

La largeur de la chaussée

À trafics et vitesse égaux, la largeur circulaire fait varier sensiblement le niveau de service offert aux cyclistes. Par exemple, même avec un faible trafic motorisé, une chaussée unidirectionnelle étroite avec bordures infranchissables est souvent très inconfortable pour les cyclistes qui ne peuvent ni dépasser ni se faire dépasser dans de bonnes conditions ;

Hors agglomération, l'élargissement d'une route de moins de 6 m de large pour réaliser une bande cyclable ou une bande dérasée peut se traduire par une augmentation non souhaitée de la vitesse des véhicules motorisés.

Voici un tableau d'aide à la décision qui propose, en fonction de ces critères, le type d'aménagement cyclable à envisager :

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

L'examen de ce tableau donne en général une idée assez précise du choix à opérer entre mixité et séparation des modes. Pour autant, d'autres paramètres pourront être également examinés :

- Présence éventuelle de **dispositifs de modération de la vitesse** pour les véhicules motorisés ;
- **voirie en pente** générant, dans le sens de la montée, une augmentation du différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures ;

- **étalement ou resserrement de l'heure de pointe** : des dispositions spécifiques peuvent être envisagés pour des axes dont les trafics motorisés et cyclables se trouveraient particulièrement étalés dans la journée ou au contraire concentrés sur les heures de pointes (trafics pendulaires) ;
- **la part de trafic poids lourd** dans le trafic mesuré ;
- **l'importance du flux de piétons**: le croisement du niveau de service recherché pour les piétons et les cyclistes avec les volumes en présence est également à prendre en considération dans le choix de l'aménagement.
- **Pour des vitesses (V85 ou VMA) supérieures ou égales à 70 km/h** :
 - **conditions de visibilité** à vérifier pour un trafic mixte : un véhicule doit pouvoir ralentir derrière un cycliste lent qui le précède
 - **bandes multifonctionnelles ou bandes cyclables** à réserver à des chaussées où la largeur des voies ouvertes à la circulation générale est d'au moins 6 m pour des routes bidirectionnelles ou 3 m si sens unique pour le trafic motorisé.
 - **sur les routes à trois voies ou plus et les créneaux de dépassement, seuls une piste cyclable ou un itinéraire alternatif proche sont adaptés.**

Références :

Dossier Vélos et voitures : [séparation ou mixité, les clés pour choisir](#)

[Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement](#)

B LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

La piste cyclable

Un réseau continu et maillé de pistes cyclables efficaces est une des composantes essentielles d'un territoire cyclable.

La piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, aux engins de déplacement personnel motorisés et aux cyclomobiles légers. Elle est **séparée** de la chaussée générale par un élément physique dont les dimensions varient en fonction du contexte, ce qui en fait un aménagement plébiscité par les usagers pour lesquels la proximité avec le trafic motorisé est un frein.

En agglomération, les pistes cyclables sont situées majoritairement le long des axes principaux du réseau viaire où une mixité des modes n'est généralement pas recommandée. En dehors des agglomérations, elles peuvent aussi venir en accompagnement de routes secondaires lorsque le niveau de trafic et la largeur réduite de la chaussée ne permettent pas une utilisation mixte. Elles contribuent au développement de la pratique du vélo à condition de garantir un haut niveau de service à tous les usagers.

Un cheminement séparé des piétons sur l'accotement hors agglomération ou sous forme de trottoir en agglomération doit être disponible.

Une largeur qui répond aux exigences de capacité et de confort

Il est essentiel de proposer des infrastructures dont la capacité est cohérente avec les ambitions de part modale du territoire concerné.

Les largeurs des pistes cyclables doivent rendre possible :

- le dépassement des cycles, dont les cycles à gros gabarit (vélos cargos, vélos avec remorque, etc.) ;
- la circulation à deux de front pour générer une convivialité et rendre possible l'accompagnement des enfants ;
- l'écoulement du trafic en section courante et l'éventuelle accumulation des vélos aux intersections.

C'est pourquoi la largeur souhaitable d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 2,5 m (2 m minimum). La largeur souhaitable d'une piste bidirectionnelle est de 3,5 m (3 m minimum). Si un flux cycliste très important est attendu, il est souhaitable de porter la largeur de piste cyclable bidirectionnelle à 4 m : cette largeur rend possible la circulation à deux de front dans chaque sens. Dans les cas où le trafic cycliste attendu est très faible (quelques centaines de cyclistes par jour), notamment en milieu interurbain, il peut être envisagé d'abaisser la largeur à 2,5 m, à condition que l'accotement de la piste cyclable soit circulable et pardonne les écarts de trajectoires.

PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE	
Débit cycliste souhaité (par jour dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	3 m
1500 - 3000	3,5 m
> 3000	4 m

PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE	
Débit cycliste souhaité (par jour et par sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	2 m
>1500	2,5 m



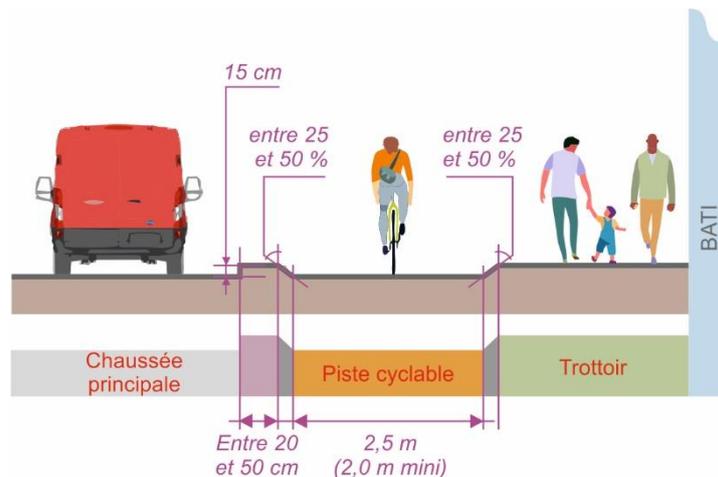
Nantes: piste cyclable bidirectionnelle bordant la chaussée générale

Une séparation de la piste franche, lisible, qui pardonne

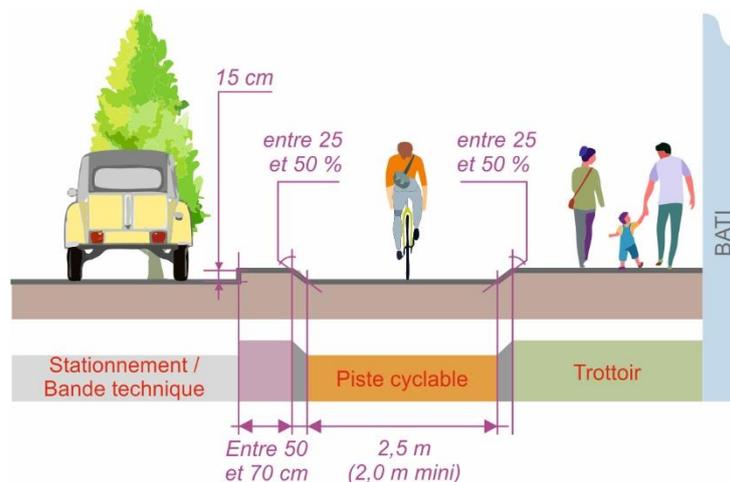
Séparation entre la piste cyclable et la chaussée en agglomération

La piste cyclable est séparée de la chaussée générale par un élément physique dont la nature et les dimensions varient en fonction du contexte. Cette séparation améliore la sécurité ressentie des cyclistes, ce qui renforce l'attractivité du réseau cyclable.

Ce séparateur peut être sans autre fonction que celle d'empêcher physiquement la circulation, l'arrêt ou le stationnement motorisé sur la piste cyclable. Une bordure de 15 cm de haut par rapport à la chaussée générale et de largeur comprise entre 20 et 50 cm sera efficace dans la plupart des cas. Il est recommandé de chanfreiner cette bordure du côté de la piste. On veillera à ce que cette séparation soit clairement perceptible par tous les usagers et ne dégrade pas la sécurité des cyclistes.



D'autres fonctions peuvent être affectées au dispositif de séparation entre la chaussée générale et la piste cyclable, appelé alors bande technique : signalisation verticale, mobilier urbain, végétalisation, arrêt de bus, stationnement motorisé longitudinal... Dans le cas du stationnement motorisé longitudinal, on s'assurera que le séparateur marque un espace tampon de 50 cm minimum pour limiter le risque d'emportierage.





La bande technique peut accueillir : (1) Un espace de stockage pour la traversée piétonne (2) Un espace enherbé (3) Un arrêt TC (4) Du stationnement vélos

Séparation entre la piste cyclable et les cheminements piétons

La piste cyclable peut être positionnée à hauteur de chaussée, à hauteur intermédiaire de trottoir ou à hauteur de trottoir. Dans les deux premiers cas, une différence de niveau existe entre le trottoir et la piste. Cette différence assure un bon repérage des piétons (notamment malvoyants) et limite les conflits piétons cycles. Il est alors recommandé de chanfreiner cette bordure (avec une pente comprise en 25 et 50 %) afin qu'elle puisse pardonner des écarts de trajectoire et n'entraîne pas de chute. Cette bordure chanfreinée augmente également la « largeur utile » de la piste cyclable.



Si la piste est à hauteur de trottoir, une bordure émergente doublement chanfreinée peut être envisagée pour mieux délimiter les espaces.

En plus de la séparation, un contraste visuel entre revêtement de la piste cyclable et revêtement du trottoir garantit une meilleure lisibilité de l'aménagement pour tous. Différence de contraste ne veut pas dire différence de confort de roulement ; il faudra veiller à maintenir le confort de circulation, pour les cyclistes comme pour les piétons.

Séparation entre la piste cyclable et la chaussée hors agglomération

Hors agglomération les vitesses plus élevées des automobiles et les nuisances liées à leur circulation conduisent à rechercher un écart plus important entre la piste cyclable et la chaussée ainsi que l'absence d'obstacles dans l'intervalle.

Un éloignement de 4 m avec le bord de la voie de droite permet un fonctionnement en sécurité tout en implantant dans l'intervalle l'assainissement et la signalisation.

Sur les routes secondaires, cet éloignement peut être réduit à 2 m tout en assurant un masque visuel non agressif en cas de piste bidirectionnelle pour éviter la confusion entre les éclairages des cyclistes et des automobilistes en sens opposés.

Lorsque le trafic automobile est élevé, au-delà de 10 000 véhicules ou de 500 poids-lourds par jour, l'éloignement recommandé est de l'ordre de 8 à 10 m pour éviter que les cyclistes ne respirent un air trop pollué. Un itinéraire alternatif proche assurant la même liaison avec peu ou pas d'allongement de parcours apportera souvent un meilleur confort aux cyclistes.

Dans le cas de contraintes physiques fortes, il n'est pas toujours possible de mettre en œuvre ces recommandations et des compromis peuvent être nécessaires, par exemple avec la mise en place des séparateurs. On cherchera alors à assurer au mieux la sécurité à la fois des cyclistes et des automobilistes.

Des rayons de courbures qui optimisent les déplacements à vélo

Prêter une attention particulière aux rayons de courbure des infrastructures est essentiel car ceux-ci ont un impact important sur les pratiques de circulation.

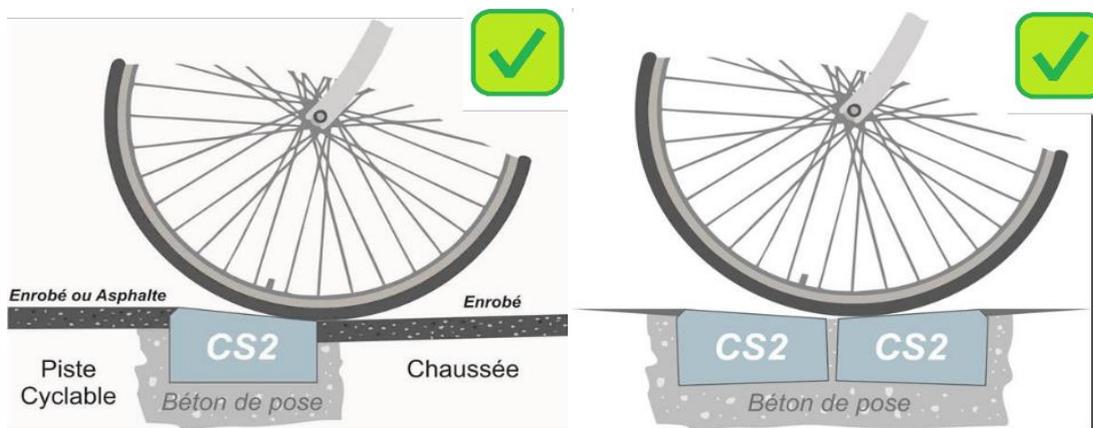
Pour les aménagements cyclables, notamment structurants, il est nécessaire de proposer des rayons de courbure importants, ne contraignant pas les cyclistes à ralentir pour aborder les girations. Le rayon de courbure affecte la vitesse à laquelle un cycliste peut rouler comme le décrit le tableau suivant. Plus l'aménageur veut garantir un niveau de service élevé, plus le rayon de courbure devra être grand.

Vitesse de référence	Rayon de courbure	Domaine d'utilisation
10 à 12 km/h	5 m	rayon minimal en carrefour ou pour un changement de direction
20 km/h	10 m	itinéraire secondaire en agglomération
30 km/h	22 m	itinéraire hors agglomération itinéraire principal ou à haut niveau de service en agglomération
40 km/h	40 m	descente de pente supérieure à 5 % avec une dénivellation de plus de 6 m forte fréquentation de cyclistes sportifs

Pour les circulations motorisées qui croisent des itinéraires cyclables, des formes compactes d'aménagement favorisant une maîtrise des vitesses des véhicules motorisés et une meilleure sécurité sont à privilégier.

Quelles solutions pour franchir les seuils ?

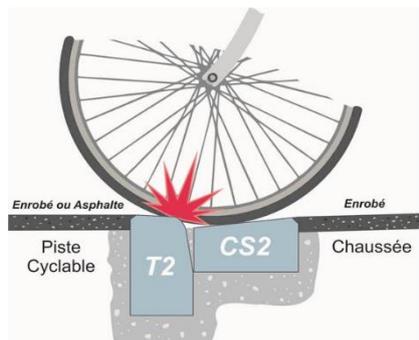
Un ressaut est inconfortable, jusqu'à constituer parfois un danger pour un cycliste, en particulier s'il faut l'aborder de biais (risque de chute, voilement de roues). Le problème se pose lorsqu'il s'agit de raccorder une piste cyclable à hauteur de chaussée jusqu'au niveau du trottoir, et réciproquement.



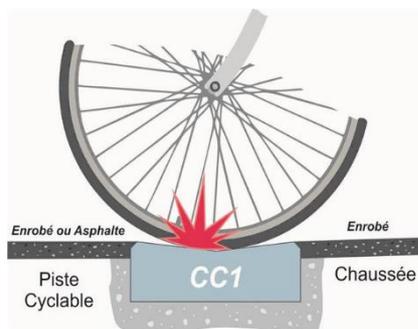
On privilégiera le raccordement « à 0 » avec une continuité de matériau. Une autre solution consiste à associer deux éléments modulaires de type caniveau CS1 ou CS2 pour obtenir un franchissement de la jonction sans à-coup.

Il convient de proscrire le franchissement de bordures, ressauts par les cyclistes. On évitera les dispositifs suivants qui peuvent entraîner des chocs non souhaitables lors du franchissement.





L'utilisation du caniveau CS2 couplée au ressaut de 2 cm de la bordure T2 entraîne des chocs non souhaitables lors du franchissement de la



Le module type CC1 est déconseillé car constituant un piège épousant partiellement la forme de la roue.



Le module type CC2 est déconseillé car constituant un piège épousant partiellement la forme de la roue.

Références :

- [8 recommandations pour réussir votre piste cyclable.](#)
- [Ceremaweb https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable](https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable)
- [Fiche Vélo N°35 « Réseau cyclable à haut niveau de service, objectifs et principes d'aménagement »](#)
- [aménagement détectables et réparables : https://www.cerema.fr/fr/actualites/actes-seconds-ateliers-techniques-annuels-cerema?folder=906](https://www.cerema.fr/fr/actualites/actes-seconds-ateliers-techniques-annuels-cerema?folder=906)

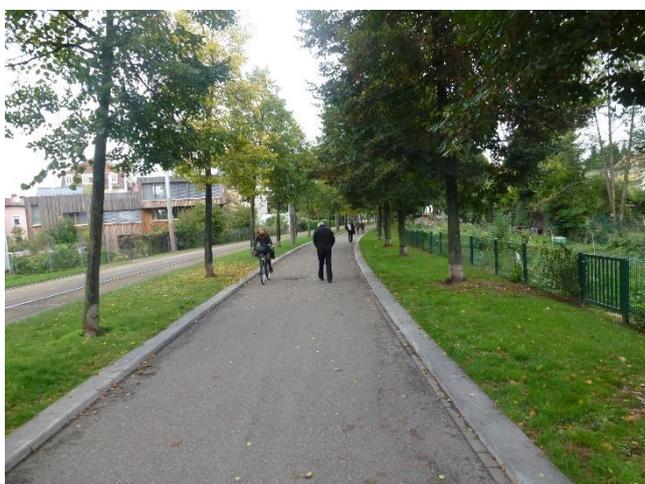
La voie verte, maillon indispensable pour la périphérie et les secteurs ruraux

La voie verte est une **route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés** à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, **des piétons** et des cavaliers.

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

La notion de « route » confirme d'ores et déjà que la voie verte doit être considérée comme une emprise indépendante en site propre et non comme une dépendance d'une voie existante : par exemple, **un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte.**

Lorsqu'une voie verte est ouverte à la circulation des cavaliers, des espaces séparés sont généralement délimités avec des revêtements de sol adaptés à chaque mode.



Elle est à réserver aux cas où les **densités d'usages cyclistes et/ou piétons envisagés sur l'axe à aménager sont modérées à faibles**. Elle peut être également utilisée s'il est décidé d'abaisser ponctuellement le niveau service offert aux cyclistes et aux piétons, par exemple dans le cas d'un ouvrage de franchissement que l'on prévoit d'usage mixte piétons cyclistes afin d'en réduire les coûts.

Pour autant, les voies vertes peuvent s'intégrer dans l'armature **d'un réseau cyclable principal et contribuer à la mobilité à vélo du quotidien**, particulièrement pour les cyclistes de **la périphérie des agglomérations et des secteurs ruraux.**

La possibilité de desservir les terrains riverains permet d'utiliser plus facilement des voies vertes en secteur agricole, forestier, dans des stations de ski, le long de canaux ou d'approvisionner des services installés le long de la voie. L'autorité détentrice du pouvoir de police définit les conditions de la desserte de ces terrains et équipements. Cette autorité peut imposer des restrictions pour éviter des

trafics excessifs, moduler les limitations de vitesse ou les horaires d'accès en fonction des périodes de fréquentation par les piétons.

Outre la définition figurant au code de la route, il conviendra de rechercher les caractéristiques suivantes :

- séparation physique avec le réseau routier ;
- faible nombre d'accès et faible trafic lié aux activités riveraines,
- nombre réduit de croisements avec le réseau routier ;
- confort de roulement, l'enrobé étant le revêtement le plus favorable aux cyclistes.

Trafic cumulé piétons + cyclistes (nombres de passages par jour)	Largeur minimum de voie verte (en m)
1000 et moins	3 m
1 300	3,5 m
1 600	4,0 m

Tableau d'aide à la décision issu des recommandations allemandes (source : ERA)

Si la fréquentation dépasse ces valeurs, on peut organiser l'espace de manière à séparer les flux piétons et cyclistes/motorisés.

Pour aller plus loin : CEREMA, [La voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton](#). 2013

La bande cyclable, pour des trafics cyclistes et motorisés modérés



Bande cyclable avec espace tampon de 0,5 m

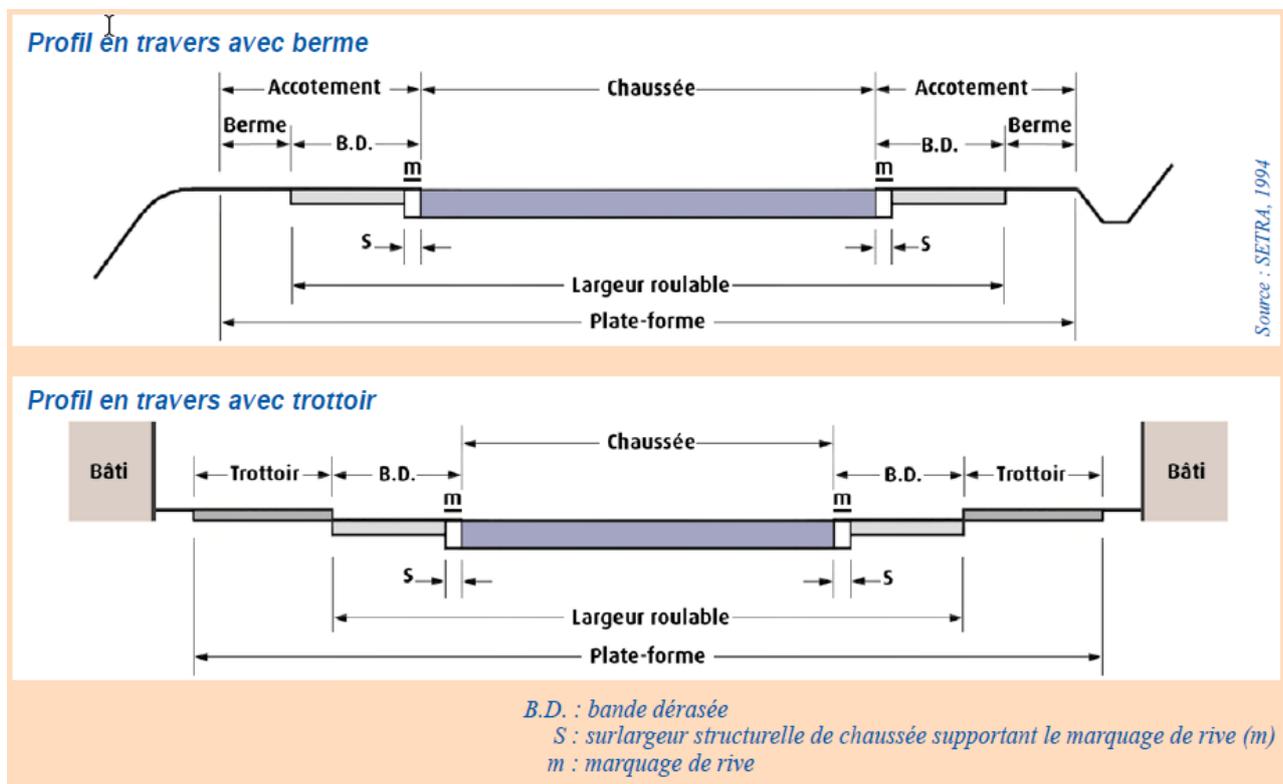
La largeur minimale d'une bande cyclable est de 1,50 m hors marquage. Une largeur de 2 m est préférable pour permettre le dépassement si le flux de cyclistes est significatif ou en dehors des agglomérations.

En cas de stationnement longitudinal, il est indispensable d'y ajouter un espace tampon de 0,50 m pour rendre moins dangereuse l'ouverture de portières et les manœuvres des automobilistes.

Hors agglomération, la bande cyclable est généralement réservée à des voiries en périphérie d'agglomération, qui tiennent compte de l'éventuel besoin d'aménagement complémentaire à destination des piétons. Le long de chaussées de largeur initiale inférieure à 6 m, elles pourraient provoquer une augmentation indésirable de la vitesse du trafic motorisé. Il est alors préférable d'aménager une piste cyclable bidirectionnelle d'un seul côté de la route.

Pour aller plus loin : [Cerema. Les bandes cyclables \(fiche\). 2015](#)

La bande multifonctionnelle



La bande dérasée de droite est une bande contiguë à la chaussée, dégagée de tout obstacle, comprenant une surlargeur de chaussée supportant le marquage, complétée d'un espace stabilisé, revêtu ou non.

Elle est bordée d'une berme engazonnée ou d'un trottoir et assure différentes fonctions :

- des fonctions de sécurité, en permettant la récupération de véhicules déviant de leur trajectoire normale ou encore l'évitement de collisions par déport latéral ;
- la facilitation de l'arrêt d'un véhicule, ce que n'autorise pas la bande cyclable ;
- la circulation des piétons
- la facilitation des opérations d'entretiens de la route et ses dépendances

Quand elle est entièrement revêtu, la bande dérasée de droite peut aussi être utilisé par les cyclistes ([article R.431-9 du code de la route](#)).

Son utilisation comme solution cyclable est à réserver aux voiries où le volume de trafic motorisé est **inférieur à 4 000 uvp/jour** et avec une largeur roulable de **2 m** Elle peut alors être qualifiée de **bande multifonctionnelle**.

La chaussée à voie centrale banalisée



La chaussée à voie centrale banalisée est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement

appelée **rive**. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes. La largeur roulable totale est de 5,80 m à 6,50 m.

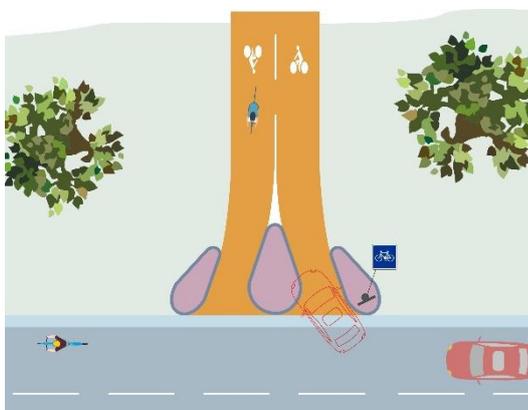
Le niveau de service proposé aux cyclistes par la chaussée à voie centrale banalisée est supérieur à celui d'un trafic mixte lorsque les trafics motorisés sont faibles mais *a priori* inférieur à celui offert par les pistes et bandes cyclables. En effet, les véhicules motorisés sont par défaut autorisés à circuler (pour se croiser), s'arrêter et stationner sur la rive. Les piétons peuvent également l'emprunter mais il est préférable qu'ils disposent d'un espace praticable séparé.

Des études sont en cours pour mieux définir le domaine d'emploi de ce type d'aménagement en terme de vitesse maximale autorisée et de trafic automobile.

La visibilité entre les véhicules venant en sens opposés doit leur permettre de s'arrêter avec un freinage normal à la vitesse maximale autorisée.

Pour aller plus loin : [Cerema. La chaussée à voie centrale banalisée \(fiche\). 2017](#)

Dispositif anti accès motorisé : à utiliser en dernier recours



Le recours à un dispositif anti-accès motorisé à l'entrée des voies vertes et des pistes cyclables permet de limiter l'accès des véhicules motorisés à l'aménagement cyclable dont ils sont exclus.

Cependant, l'intrusion d'utilisateurs non autorisés sur les voies vertes et pistes cyclables est en général surestimée.

La mise en place de tels dispositifs dès la conception des aménagements ne doit donc pas être systématique. Elle ne s'envisage qu'après avoir constaté des usages non

autorisés, et comparé l'acceptabilité sociale de ces usages avec la contrainte d'un dispositif physique potentiellement pénalisant pour les cyclistes.

Outre le caractère dangereux de certaines installations et la gêne procurée aux piétons et cyclistes, leur mise en œuvre représente un coût important pour la collectivité tant en investissement initial qu'en entretien (entretien d'usure classique, dégradation...).

Pour aller plus loin : [fiche vélos N°37 : les dispositifs anti accès motorisés](#)

L'entretien

Il est indispensable, sous peine de voir les aménagements cyclables délaissés par les cyclistes, de maintenir le niveau de service des aménagements par un entretien régulier:

- passage fréquent d'une brigade d'agents de surveillance ;
- utilisation d'outils de signalement des défauts d'entretien par les usagers ;
- interventions mécanisées (balayeuse, laveuse) avec du matériel adapté à la largeur des pistes ;
- opérations d'élagage et de fauchage ;
- interventions ponctuelles d'urgence après de fortes intempéries.

Pour ces raisons, les conditions de l'entretien futur d'un aménagement doivent être clairement définies dès sa réalisation.

C LES ZONES DE CIRCULATION APAISEE

Les zones de circulation apaisée sont des rues ou des ensembles de rues où le faible volume de trafic motorisé et la vitesse réduite des véhicules ne nécessite en général pas d'aménagements cyclables.

La zone 30 à faible trafic motorisé



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

Dans les zones 30 à **faible trafic** (<4000 upv/jour), il n'est en général pas nécessaire de prévoir des aménagements séparatifs de type bande ou piste sauf circonstances particulières telles que :

- présence de dispositifs de modération de la vitesse pour le trafic motorisé ;
- réseau cyclable à haut niveau de service ;
- voirie en pente générant, dans le sens de la montée, une augmentation du différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures.

Quand le trafic dépasse 4000 upv/jour, il convient généralement de séparer le trafic cycliste du trafic motorisé ou d'agir sur le plan de circulation pour rendre la circulation motorisée moins attractive dans la rue à aménager.

Pour aller plus loin : [Cerema. Aménager des rues apaisées.](#) Collection : Connaissances. 2020

La zone de rencontre à faible trafic motorisé

La zone de rencontre est **une rue ou un ensemble de rues limitées à 20 km/h**. Dans ces rues, **les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée** sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. Dans ces zones, les cyclistes adaptent donc leur vitesse à la circulation des piétons prioritaires.

Toutes les rues en zone de rencontre sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception dûment justifiée par le gestionnaire. La zone doit être aménagée de manière cohérente avec la vitesse limite applicable.

Pour qu'une zone de rencontre soit attractive pour les piétons et les cyclistes, il est souhaitable que le volume de trafic motorisé soit maîtrisé (<4000 upv/jour).

Pour aller plus loin : [Cerema. Aménager des rues apaisées.](#) Collection : Connaissances. 2020



La vélorue



La vélorue est une section ou un ensemble de sections de voie appartenant au réseau cyclable structurant et accueillant un trafic motorisé exclusivement de desserte. Un nécessaire travail sur le plan de circulation des véhicules motorisés y garantit la suppression du trafic de transit et un trafic motorisé de desserte significativement faible.

La vélorue est aménagée de façon cohérente avec une vitesse maximale autorisée inférieure ou égale à 30 km/h. Les cyclistes de tous types y circulent en nombre et confortablement: ils peuvent se doubler, se croiser, et rouler à deux de front, y compris dans les rares cas où ils se trouvent en interaction avec des véhicules motorisés (croisements, dépassements).

Références : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/concevoir-sa-velorue-cyclistes-nombre-circulation-apaisee>

L'aire piétonne



L'aire piétonne est une rue ou un ensemble de rues affecté à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. Elle n'a donc le plus souvent pas vocation à faire partie d'un réseau

cyclable structurant.

Pour aller plus loin : [Cerema. Aménager des rues apaisées. Collection : Connaissances. 2020](#)

Encart sur le couloir vélo-bus

Le couloir vélo-bus est un espace partagé par les cyclistes et les bus. Il offre une largeur importante pour circuler. C'est une solution qui peut offrir un certain confort pour les cyclistes, à condition que la fréquence et la vitesse des bus soient faibles.

La largeur minimale pour ouvrir des couloirs bus aux vélos et de :

- 3,2 m à 3,5 m pour un couloir bus ouvert (le minimum admissible étant 3 m) ;
- 4.50 m pour un couloir bus fermé unidirectionnel ;
- 6,30 m pour un couloir bus fermé bidirectionnel.



Le couloir vélo-bus : un aménagement cyclable de compromis... sous conditions

En agglomération, l'obligation pour les gestionnaires de la voirie de mettre en place des aménagements cyclables lors des rénovations de voie prévue par la loi peut être satisfaite par l'ouverture d'un couloir de bus aux cyclistes, **uniquement si l'emprise disponible pour faire des aménagements cyclables est insuffisante, et à condition que la largeur du couloir bus permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité, c'est-à-dire avec une distance latérale de dépassement de 1 m.**

Référence : [Article L. 228-2 du code de l'environnement](#)

Pour aller plus loin : [Certu. Vélos et transports publics, partage de la voirie \(fiche\). 2012](#)

D AMENAGEMENTS CYCLABLES EN CARREFOUR

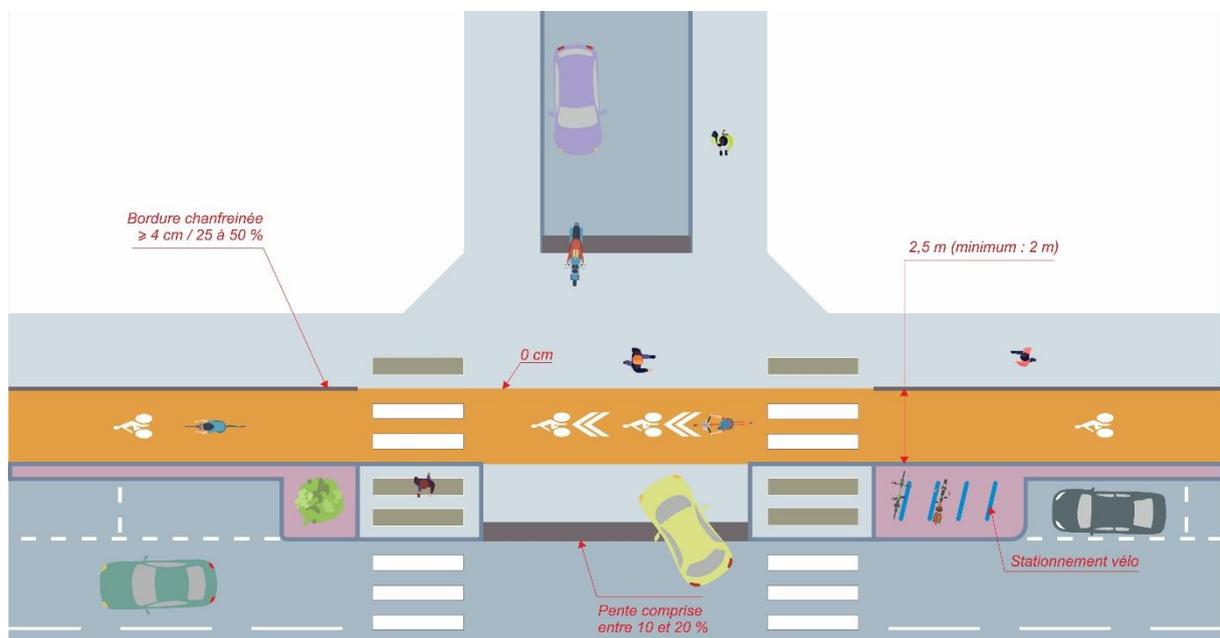
Les intersections sont les lieux où se concentrent les interactions et les conflits potentiels. La conception des carrefours devra autant que possible respecter les principes suivants:

- assurer la **visibilité** réciproque des usagers, notamment en neutralisant les espaces de stationnement motorisés 5m en amont des passages piétons (cf. encadré) ;
- **réduire la vitesse** des véhicules ;
- rendre le carrefour **lisible** ;
- préserver la **continuité de l'itinéraire** ;
- offrir des trajectoires les plus **efficaces** possibles aux cyclistes ;
- réduire le nombre et de la surface des **zones d'interaction** ;
- choisir un **régime de priorité adapté** qui ne pénalise pas les cyclistes.

Sans prétendre à l'exhaustivité, le présent chapitre propose à titre d'illustration quelques exemples de traitements possibles de carrefours conformes à ces principes.

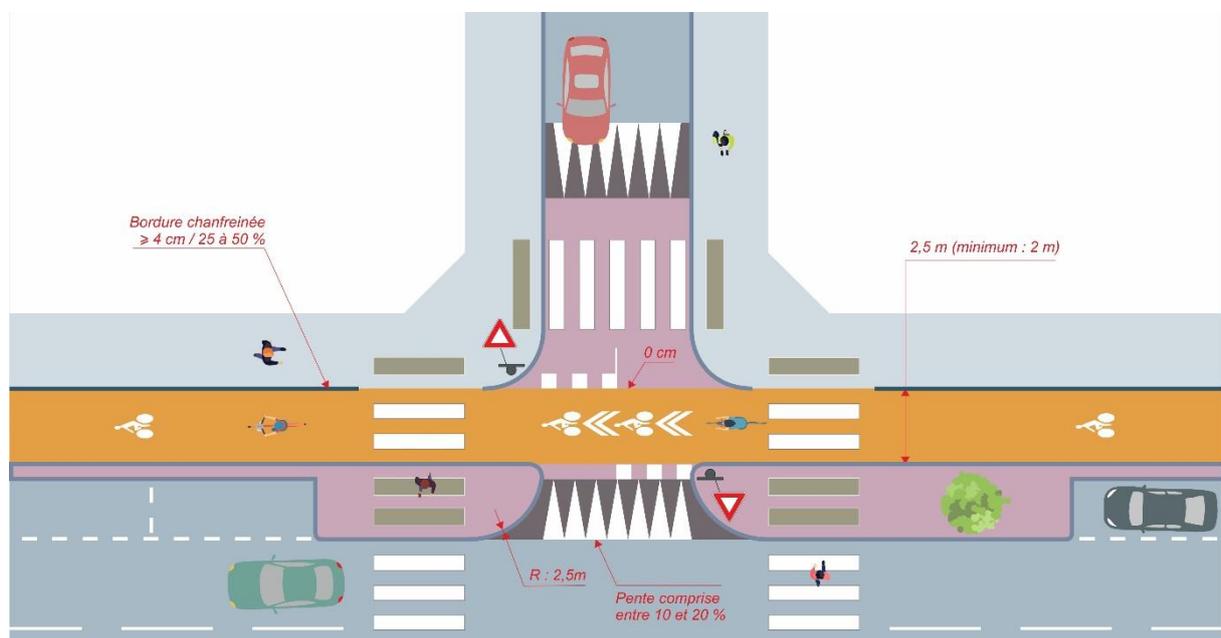
Intersections entre voies principales et voies secondaires : exemples

Trottoir-piste traversant



Le trottoir traversant est un prolongement du trottoir interrompant la chaussée d'une rue au niveau d'une intersection. Cette solution consiste à assurer la continuité de la piste cyclable en l'adossant à ce trottoir traversant. Par comparaison avec le passage piétons, le trottoir traversant donne au piéton une vraie continuité de cheminement sans rupture de niveau. C'est le trottoir qui interrompt la chaussée, et impose physiquement aux usagers qui le franchissent de laisser la priorité aux piétons. La logique « routière » est ainsi inversée. Cette solution garantit de la même manière au cycliste la priorité de la piste cyclable sans rupture de niveau et sans qu'il y ait besoin de signalisation particulière. Comme pour le trottoir, la hauteur la piste adjacente est maintenue dans le franchissement de la voie non prioritaire. Quand la piste cyclable est à hauteur de chaussée, il est possible de la surélever pour la positionner à niveau de trottoir au droit de l'intersection, en prenant soin que cette surélévation soit progressive et ne constitue pas un ralentisseur pour cyclistes.

Plateau

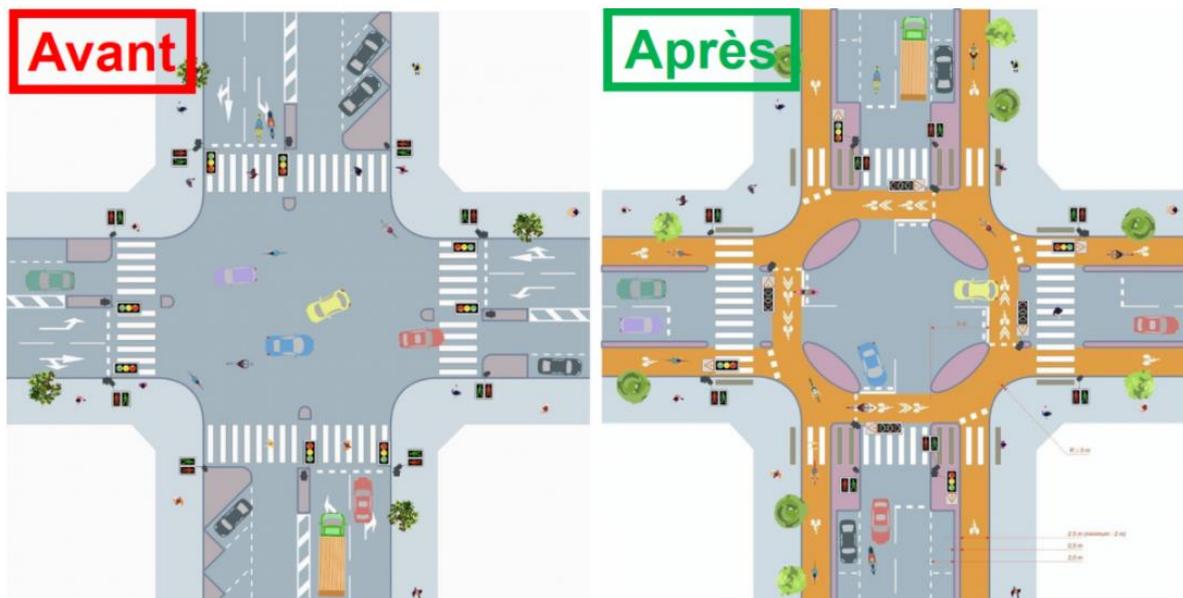


La piste traverse le carrefour au niveau d'un plateau. De ce fait, la voiture qui accède ou sort de la voie secondaire est fortement ralentie, ce qui est en cohérence avec sa perte de priorité.

- d'assurer une meilleure visibilité réciproque, c'est en effet sous un angle à 90° que l'on voit le mieux, à sa droite et à sa gauche, les autres usagers,
- de réduire la vitesse des véhicules tournant à gauche ou à droite en « cassant » les girations trop grandes,
- de créer un espace de stockage pour les véhicules motorisés quittant la voie principale d'environ 5 m si possible entre la chaussée (route principale) et la piste cyclable.

Carrefours à fort trafic : exemples

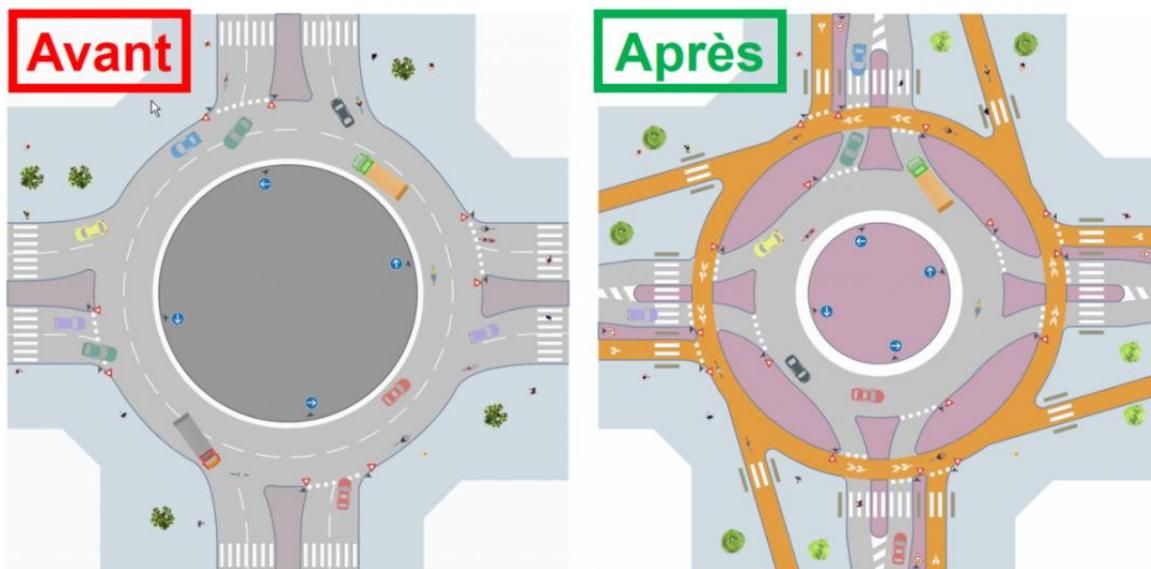
Carrefour à feux à îlots-amandes



Le fonctionnement de ce carrefour repose sur les principes suivants :

- Le tourne à droite des cyclistes est physiquement isolé du trafic motorisé par l'îlot-amande
- L'îlot-amande modère la vitesse des mouvements tournants des véhicules qui doivent céder le passage aux cyclistes
- Un feu vélo avancé améliore la visibilité des cyclistes et offre un espace de stockage confortable tout en raccourcissant leur traversée
- Le tourne à gauche des cyclistes s'effectue soit en un temps (utilisation du M12) soit en deux temps
- Les cyclistes débouchant dans l'anneau doivent laisser la priorité aux cyclistes circulant sur l'anneau
- Le dévoiement de la piste cyclable contribue à orthogonaliser les voies, et assure une meilleure visibilité réciproque : c'est en effet sous un angle à 90° que l'on voit le mieux, à sa droite et à sa gauche, les autres usagers.
- Un espace de stockage d'environ 5 m si possible est créé entre la chaussée (route principale) et la piste cyclable, ce qui favorise l'écoulement des véhicules allant tout droit
- Les traversées cyclables sont matérialisées à l'aide de figurines cyclistes et de doubles chevrons.

Giratoire à îlots intra-annulaires



Quand le volume de trafic justifie d'avoir équipé les branches d'un giratoire de pistes cyclables aux abords d'un giratoire, c'est qu'il est également nécessaire de maintenir la continuité de ces pistes pour franchir le carrefour. Il est alors recommandé de créer un giratoire cyclable à îlots intra-annulaires, préférentiellement en réaffectant une partie de la chaussée annulaire à la piste cyclable et aux îlots.

Les principes de fonctionnement sont les suivants :

- le giratoire est ceinturé par une piste cyclable unidirectionnelle ou bidirectionnelle prioritaire sur les flux motorisés,
- les îlots à l'intérieur de l'anneau permettent le stockage d'un véhicule en cas de passage d'un cycliste. Ils favorisent également un apaisement des vitesses des trafics motorisés et une orthogonalité des trajectoires,
- les rayons de girations pour les véhicules motorisés sont de 12 m en entrée de giratoire et de 15 mètres en sortie.

Références :

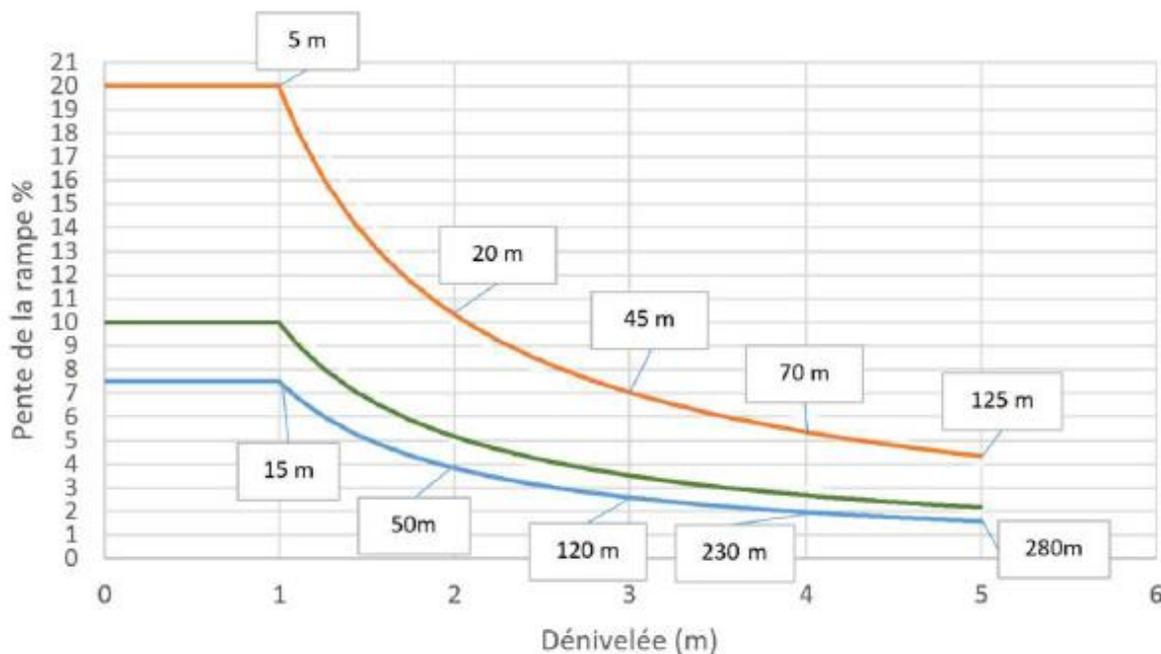
- [Fiche vélo N°10 : « Vélos et giratoires »](#)
- [Fiche vélo N°14 : « Véloroutes et intersections : quel régime de priorité ? quel aménagement ? »](#)
- [8 recommandations pour réussir votre piste cyclable](#)

E OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT POUR LES MODES ACTIFS

Pentes

Il est souhaitable que les ouvrages de franchissement accueillant uniquement les cyclistes aient une pente inférieure à 6 %. S'ils accueillent également les piétons, et donc les personnes à mobilité réduite, ils auront une pente inférieure à 5%, avec un pallier de repos tous les dix mètres si la pente est supérieure à 4%. Le tracé de ces ouvrages

Le graphique ci-dessous donne les valeurs limites de pentes en fonction de la hauteur du dénivelé à franchir, suivant le niveau de confort recherché pour le cycliste.



- Faible niveau de confort
- Niveau de confort standard
- Niveau de confort optimal

Gabarits

Pour les tunnels, la largeur de circulation minimum recommandée est de 3,5 m, la hauteur recommandée est de 2,75 m.

Pour les passerelles, la largeur minimum recommandée est de 3,5 m, pouvant être portée à 4,5 m, voire plus, en fonction de la densité d'usage souhaitée et du niveau de service recherché.

Hauteurs de garde-corps sur passerelle

Une hauteur de 1 m est suffisante dans la plupart des cas. Elle peut être portée à 1,20 m, voire 1,4 m si l'ouvrage est de grande hauteur.



Figure 1 Nimègue, Pays bas: le garde-corps épouse la silhouette du cycliste et augmente ainsi la largeur roulable de la piste cyclable

Références :

Recommandations pour les aménagements cyclables, Certu, 2008

Dépliant Cerema « une voirie accessible »

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voirie-accessible-depliant>