


Recommandations de l'association Véli-Vélo sur la mise en œuvre des aménagements cyclables

Ce document, non exhaustif et évolutif, a pour but d'illustrer les principaux écueils dans les aménagements cyclables et d'y apporter des solutions argumentées.

Ne pas faire	Recommandé
<p>Aménagements cyclables sur les trottoirs. <i>Non réglementaires, pénalisants pour les piétons qui n'ont déjà pas beaucoup d'espace, présence d'obstacles inadaptés à la vitesse d'un vélo (bouches en fonte, mobilier urbain, poteaux)</i></p> <p>Ex : ESTER</p> 	<p>Aménagement sur ou à la place de la voirie automobile. <i>L'objectif à long terme étant de réduire la circulation automobile, c'est sur son espace que l'on doit créer de nouveaux aménagements et non sur celui des autres usagers.</i> <i>L'aménagement sur les trottoirs ne doit être envisagé que dans des cas exceptionnels où la largeur est importante laissant au minimum 1,5 m de largeur pour chaque usager dans chaque sens de circulation.</i> <i>Dans tous les cas une séparation physique (dénivelé, barrière, ...) doit délimiter clairement l'espace vélo et l'espace piétons, puisque leurs vitesses de déplacement sont très différents (un cycliste se déplace environ 4 fois plus vite qu'un piéton)</i></p>

Ne pas faire	Recommandé
<p>Pictogrammes hors des aménagements cyclables. <i>Non réglementaires, mal compris, souvent mal positionnés, effacés par le roulement des voitures et n'indiquant pas la direction vers laquelle ils mènent, ils ne font qu'apporter de la confusion, aussi bien pour les usagers cyclistes qu'automobilistes.</i> <i>En ville, la place du vélo peut être partout et pas uniquement là où il y a des pictogrammes.</i></p> <p>Ex: bas de la rue Théodore Bac</p> 	<p>Panonceaux indiquant les directions importantes. <i>Uniquement si l'itinéraire présente une valeur ajoutée pour les cyclistes.</i></p> <p>Ex: fléchage d'itinéraire Uzurat-St Pardoux</p> 

Ne pas faire

Marquages non réglementaires

Mal compris, source de conflits et de danger.

Par exemple :

- Lignes vertes, est-ce une indication de trajectoire ou une délimitation ?
- Bandes vertes sur les passages piétons : trop étroites et glissantes.

Ex: carrefour des Arcades



Recommandé


Limitation aux marquages réglementaires

Hors des aménagements, des balisages très visibles peuvent être utiles pour faire la jonction entre 2 aménagements.



Ex: marquage parisien



Ne pas faire	Recommandé
<p>Bandes trop étroites <i>Risque de choc avec les bordures ou les portières, incitation des automobilistes à dépasser même si l'espace est insuffisant.</i></p> <p>Ex: Av Jean Monnet (devant parking Zénith)</p> 	<p>Bandes de largeur 1,50m minimum (hors marquage)</p> <p>Ex: avenue Aristide Briand:</p> 
<p>Fin de bande cyclable matérialisée par un rétrécissement. <i>Ressemble à un cédez-le-passage et incite les automobilistes à couper la route aux cyclistes.</i></p> <p>Ex: rue Aristide Briand</p> 	<p>Fin de bande cyclable ouverte <i>Permet de se réinsérer dans la circulation sans se faire couper la route.</i></p> <p>Ex : Panazol</p> 

Ne pas faire	Recommandé
<p>Discontinuité des bandes cyclables <i>Le danger réside dans la réinsertion dans la circulation automobile.</i></p> <p><i>Ex: Av du Gal Leclerc</i></p> 	<p>Bande continue sinon rien <i>L'absence de bande présente moins de danger qu'une bande discontinue.</i></p>

Ne pas faire	Recommandé
<p>Trajectoire inadaptée <i>Un vélo ne peut pas suivre des trajectoires à angle droit, sauf à poser pied à terre.</i></p> <p>Ex : Intersection av Albert Thomas – rue Gallieni</p>  <p>Ex: av Ernest Rubens</p> 	<p>Itinéraire suivant les mêmes trajectoires que les automobiles. <i>Il ne faut pas perdre de vue qu'un vélo en ville roule à 20 km/h environ, vitesse plus proche de celle d'une automobile que de celle d'un piéton.</i></p>

Ne pas faire	Recommandé
<p>Obstacles divers <i>Bordures, bouches d'égout, potelets métalliques, poteaux, mobilier urbain, etc.</i></p> <p>Ex: Entrée du bd des Arcades</p> 	<p>Même qualités de circulation que pour les autres véhicules <i>Un vélo n'est pas mieux suspendu et amorti qu'une automobile, et il est instable à basse vitesse.</i></p>
<p>Ex : Av. Jean Monnet</p> 	

Ne pas faire	Recommandé
<p>Pertes de priorité aux intersections <i>Traitement de défaveur injustement réservé aux cyclistes.</i></p> <p>Ex: Bd du Vignal</p> 	<p>Mêmes priorités que les automobiles ou que les piétons circulant dans le même sens <i>Au besoin, marquage au sol, panneau ou signal clignotant pour rappeler aux véhicules automobiles qui tournent qu'ils ne sont pas prioritaires.</i></p>
<p>Panneaux d'obligation sur bandes cyclables <i>Non réglementaire. Dangereux si le cyclistes veut tourner à gauche sans s'être déporté auparavant. Laisse croire aux automobilistes qu'ils n'y aura pas de cyclistes sur leur trajectoire.</i></p> <p>Ex: av Ernest Rubens</p> 	<p>Panneau carré d'indication ou absence de panneau. <i>L'absence de panneau est la meilleure solution car beaucoup d'automobilistes pensent à tort que les cyclistes ne doivent pas se trouver hors des aménagements cyclables. Si l'aménagement est de bonne qualité et clairement marqué au sol, il sera naturellement emprunté par les cyclistes.</i></p>

Ne pas faire	Recommandé
<p>Itinéraire "imposé" par l'aménagement cyclable. <i>Automobilistes surpris lorsqu'un vélo sort de la bande pour emprunter une autre direction.</i></p> <p>Ex: Virage rue Théodore Bac -> rue Hoche</p> 	<p>Marquage amorçant les différents itinéraires possibles</p>

De manière générale, une absence d'aménagement est préférable à un mauvais aménagement.