

# Méthodologie

## Évaluation de la qualité des aménagements cyclables existants



## Quels sont les aménagements pris en compte ?

On peut classer les aménagements recensés en 3 catégories principales :

- Les aménagements dédiés ou, qui matérialisent une place dédiée aux vélos (ou aux modes actifs) : bande cyclable, piste cyclable, double sens cyclable, voie verte, chaussée à voie centrale banalisée, couloir de bus partagé
- Les zones de circulation apaisée ne nécessitant pas la matérialisation de la place du vélo sur la chaussée : zone 30, zone de rencontre
- Sont également recensés, les cheminements qui ne sont pas officiellement des aménagements cyclables mais dont un usage est constaté ou jugé potentiel

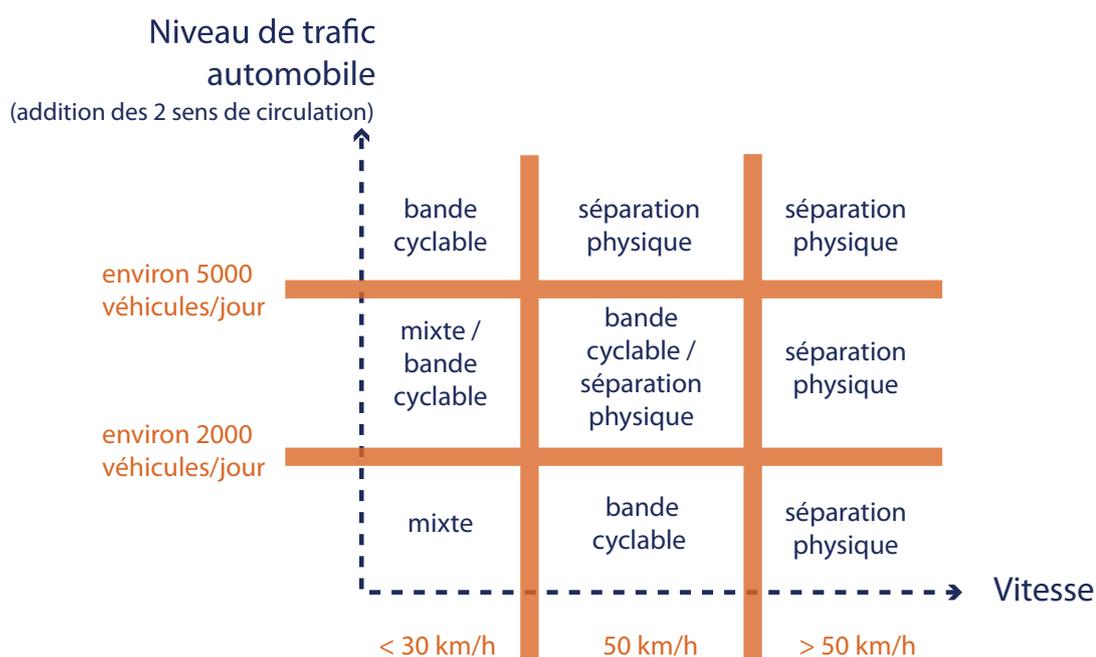
## Quels sont les critères d'évaluation ?

### Cohérence entre le contexte et la nature de l'aménagement

*Est-ce que la nature de l'aménagement est adaptée au contexte dans lequel il s'inscrit ?*

→ Le niveau et la vitesse du trafic automobile

### TYPOLOGIE D'AMENAGEMENT PRECONISE AU REGARD DU TRAFIC AUTOMOBILE

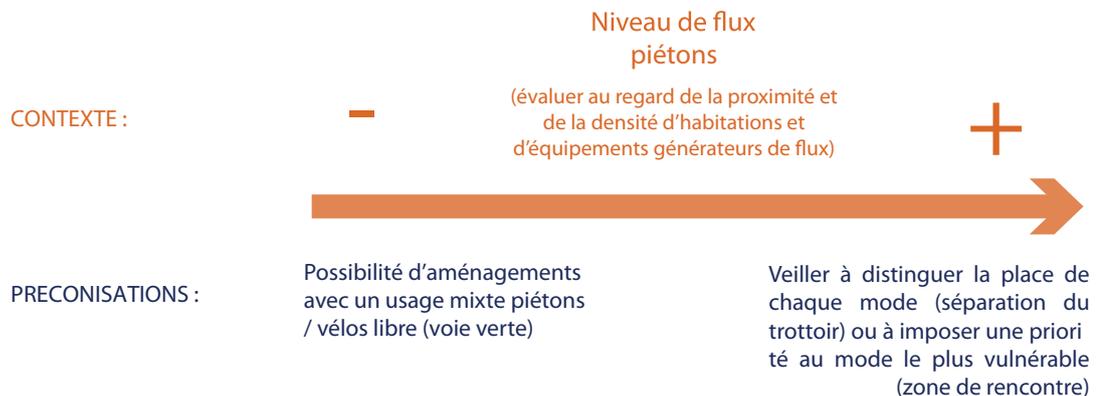


Réalisation : AULA  
Source : CEREMA / Paris en Selle

## → Le contexte urbain

Le contexte urbain dans lequel se situe l'aménagement va permettre d'apprécier la nature du trafic automobile mais également les autres conflits d'usage potentiels au sein de l'espace public. L'un de ces conflits potentiels est lié au niveau de flux de piétons.

### PRINCIPES D'AMENAGEMENT EN FONCTION DU NIVEAU DE FLUX PIETONS



Réalisation : AULA

## Caractéristiques physiques de l'aménagement

*La conception de l'aménagement respecte-t-elle les principes essentiels garantissant son bon fonctionnement et la sécurité des usagers ?*

Pour chaque aménagement, certains critères communs doivent être respectés :

- Un revêtement de qualité, permettant l'usage utilitaire du vélo en toute saison
- Une signalétique et une lisibilité qui permet d'identifier naturellement la présence et la nature de l'aménagement
- Des points de connexion et entrées/sorties de qualité permettant un accès et une transition simple et sécurisé entre les aménagements

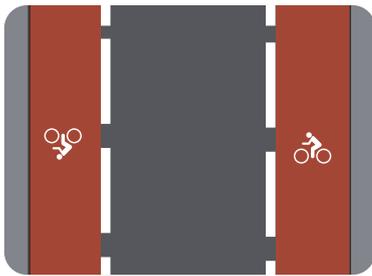
D'autres principes, propres à chaque aménagement, sont également à respecter :

### BANDE CYCLABLE



La largeur minimale recommandée est de 1,50 m hors marquage. En cas de présence de stationnement longitudinal, il est recommandé de créer une surlargeur de 0,5 m pour diminuer le risque d'emportierage.

## CHAUSSÉE A VOIE CENTRALE BANALISÉE



La suppression du marquage axial indique que les voitures doivent rouler au milieu de la chaussée et se déporter sur les bandes cyclables en cas de croisement avec un autre véhicule. La matérialisation des bandes latérales peut être renforcée par un enrobé de couleur. Le critère important dans l'évaluation de cet aménagement réside dans la nature de l'axe routier en question : il se doit de permettre une bonne visibilité (axe rectiligne) et ne doit pas supporter un trafic trop important.

## PISTE CYCLABLE

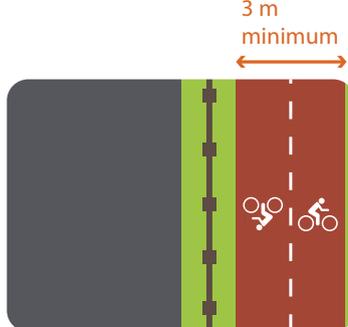


séparation physique

La largeur minimale recommandée pour une piste cyclable unidirectionnelle est de 2 m. Pour une piste directionnelle la recommandation est de 3 m.

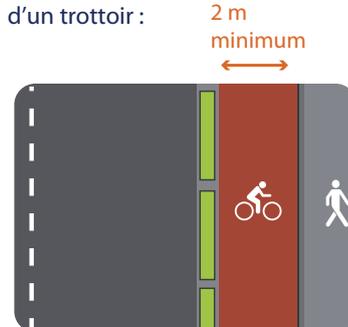
En présence d'un trottoir, il est recommandé de marquer clairement la différenciation des deux espaces par la biais d'une séparation physique (dénivelé entre la piste et la trottoir par exemple).

piste bidirectionnelle :



séparation physique

en cas de présence  
d'un trottoir :



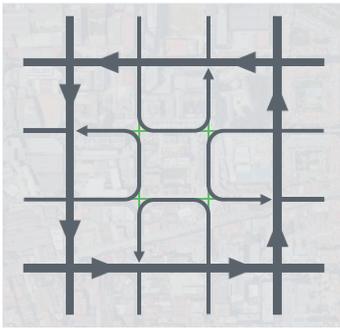
séparation physique

## VOIE VERTE



La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. La notion de "route" indique que cet aménagement doit être considéré comme une emprise indépendante en site propre et non comme une dépendance d'une voie existante.

## ZONE 30



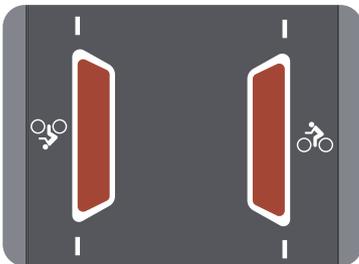
SOURCE : Paris en selle

Le concept de zone 30 repose sur l'apaisement de la circulation automobile permettant aux cyclistes d'évoluer en sécurité sur la voirie, sans aménagement distinctif.

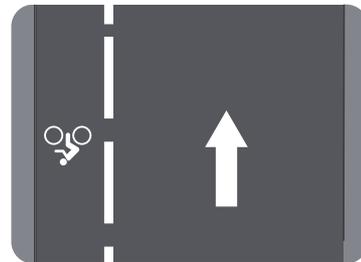
Le premier critère à observer pour évaluer la qualité d'une zone 30 est donc le contexte urbain dans lequel s'inscrit l'aménagement ainsi que la nature du plan de circulation. Parfois, la hiérarchisation du réseau routier permet à elle seul d'empêcher le trafic de transit et de garantir la sécurité des cyclistes.

En fonction du contexte, des aménagements spécifiques sont parfois nécessaires pour garantir un trafic apaisé et pour favoriser et affirmer la place du vélo. Deux exemples ci-après :

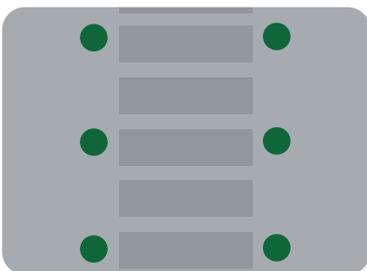
écluse avec by-pass pour les vélos :



double-sens cyclable dans les rues à sens unique :



## ZONE DE RENCONTRE



La place des véhicules peut être suggérée, mais le principe d'une zone de rencontre est d'avoir un espace public sur plan unique, affirmant la priorité du piéton sur les autres modes. Cet aménagement doit également favoriser la sécurité des cyclistes.