

Quelle place pour les cyclistes
ou
comment avancer vers la HQC (Haute Qualité Cyclable) ?

Séminaire du Géri Vélo du 5 décembre 2014

Hans Kremers
DEVELOPPEMENT
Consultant en mobilité active

DEUX CONSTATS :

- les recommandations concernant les dimensions des aménagements pour les cyclistes sont plus ou moins précises (*entre m et m / environ / si possible / éviter / minimale / ...*)
- il y a des cartographies qui recommandent aux cyclistes certaines voies plutôt que d'autres, sans prise en compte réelle des espaces que ces voies offrent aux cyclistes

POUR UN OBJECTIF :

Qualifier les dimensions des aménagements sur la base des recommandations afin de créer une cartographie précise pour les collectivités et les cyclistes

Critère cyclabilité	trafic		
	faible	moyen	fort
V ≤ 30 km/h			
- sans aménagement			
- couloir bus vélo => 4.5m (critère = trafic et V bus)			
- bande de largeur conforme /zone 30 conforme			
- piste			
V > 30 km/h			
- sans aménagement			
- couloir bus vélo => 4.5m (critère = trafic et V bus)			
- bande de largeur conforme			
- piste			

Cartographie qui recommande aux cyclistes certaines voies plutôt que d'autres, sans prise en compte réelle des espaces que ces voies offrent aux cyclistes

Cartes de cyclabilité : définition, mode d'emploi

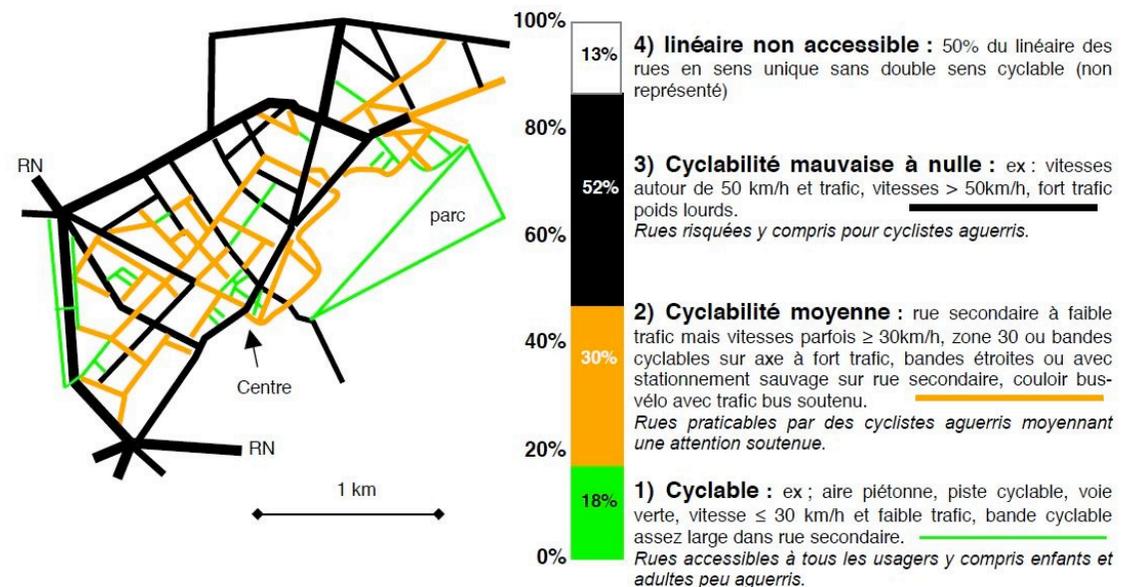


Figure 1 Carte de cyclabilité de Fontainebleau et définition des 3 niveaux de cyclabilité

Cartographie qui recommande aux cyclistes certaines voies plutôt que d'autres, sans prise en compte réelle des espaces que ces voies offrent aux cyclistes

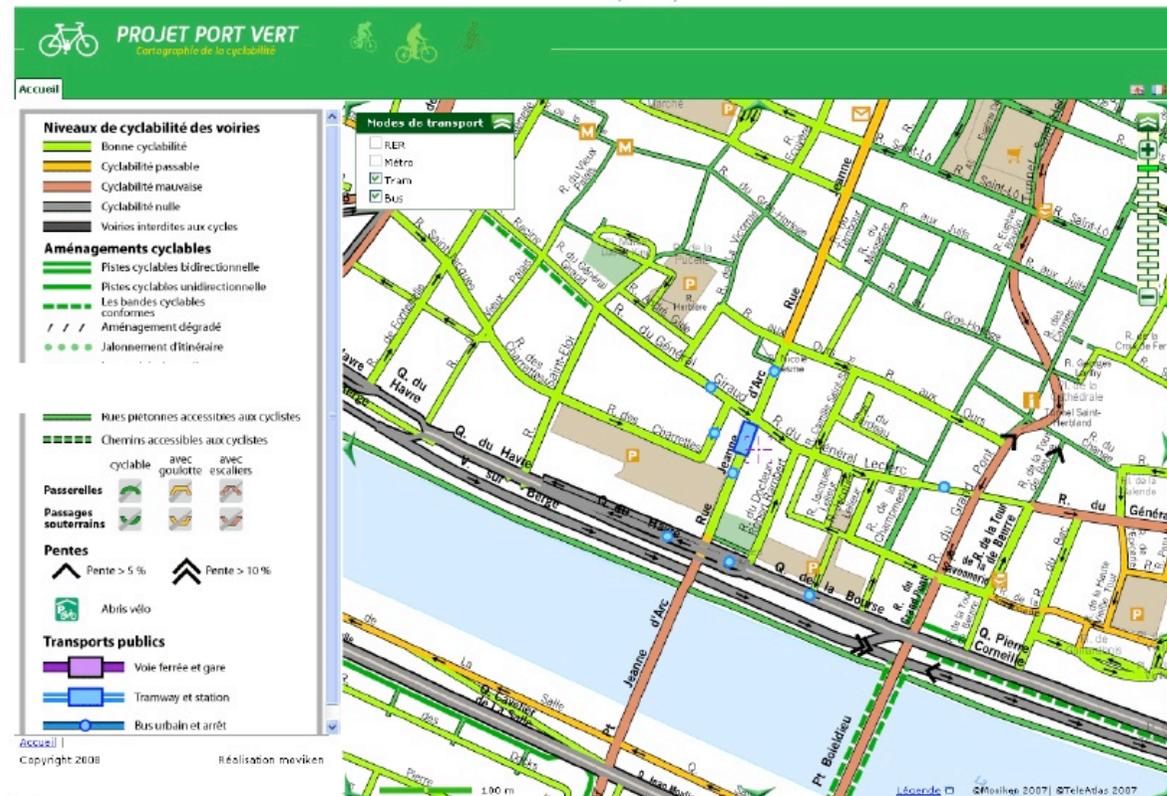
Classement des voiries selon leur cyclabilité en fonction des trois critères retenus

1. Vitesse limite	2. Aménagements cyclables	3. Débit : faible trafic ou fort trafic*	Cyclabilité : bonne (A) passable (B) mauvaise (C) ou nulle (D)
sans objet	aménagements cyclables hors voirie	sans objet	A
30 km/h	aménagements cyclables le long de la voirie	sans objet	A
		faible trafic	A
	aucun	fort trafic	B

50 km/h	bandes cyclables utilisables, pistes cyclables ou couloir bus-vélos	faible trafic	A
		fort trafic	B
	aucun	faible trafic	B
		fort trafic	C
70 km/h ou plus	piste cyclable ou contre-allée	sans objet	A
		faible trafic	B
	bandes cyclables ou surlargeurs latéraux ou couloir bus-vélos	faible trafic	C
		fort trafic	C
	aucun	faible trafic	C
		fort trafic	D

* Un fort trafic correspond à plus de 6000 véh/jour ou plus de 200 poids lourds par jour ou plusieurs lignes de bus.

ROUEN - niveau 1 (rue) - Extrait 2



Les cyclistes ont besoin d'espace pour se déplacer, comme tous les autres usagers de la voirie.



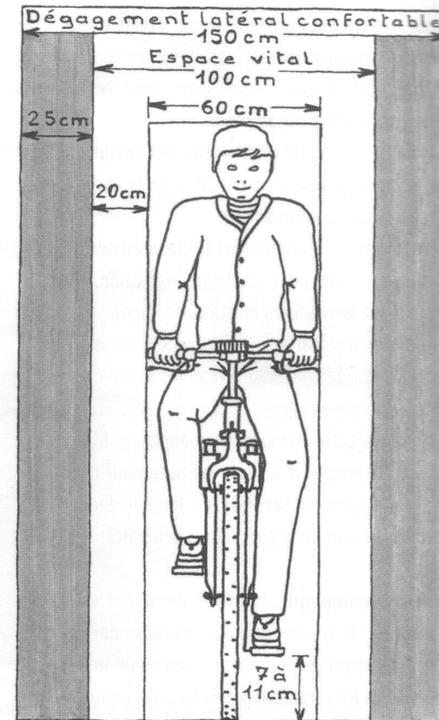
Riga (Lettonie). Let's Bike It. 22.9.14

Mais de quel(s) espace(s) s'agit-il ?

Petit rappel des éléments fondamentaux du cycliste

3.2.1 Le gabarit d'un cycliste

Dans les manuels étrangers de conception d'aménagements cyclables figure le schéma ci-dessous.



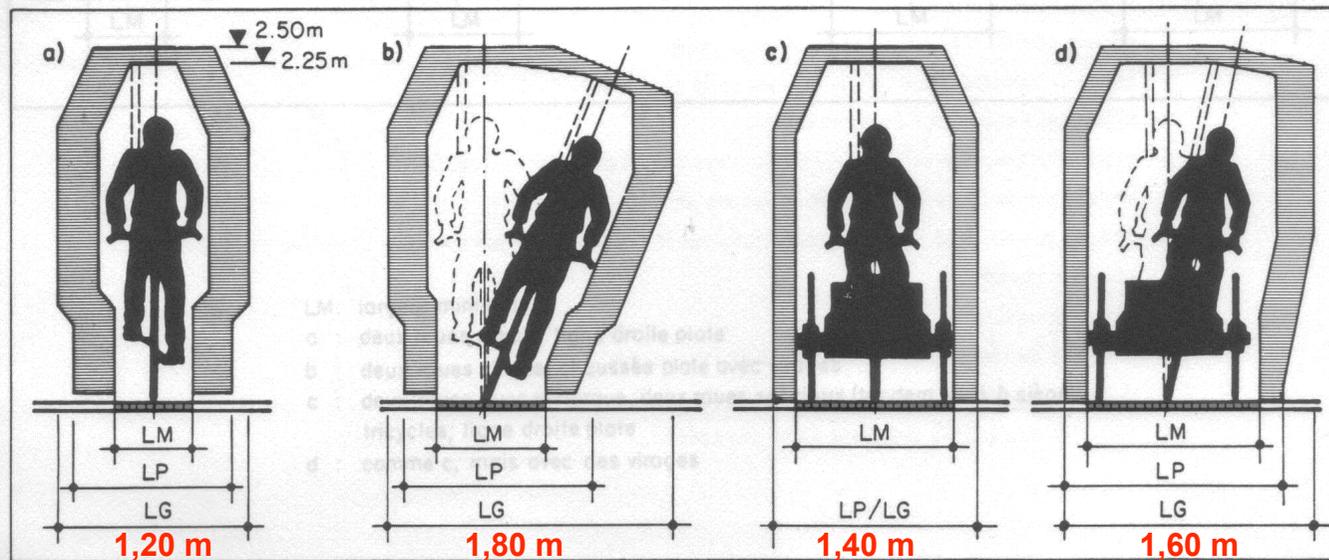
À ces dimensions s'ajoute un dégagement vertical de 2,50 m sous ouvrage.

1,50 m

FRANCE

Petit rappel des éléments fondamentaux du cycliste

Fig. 4

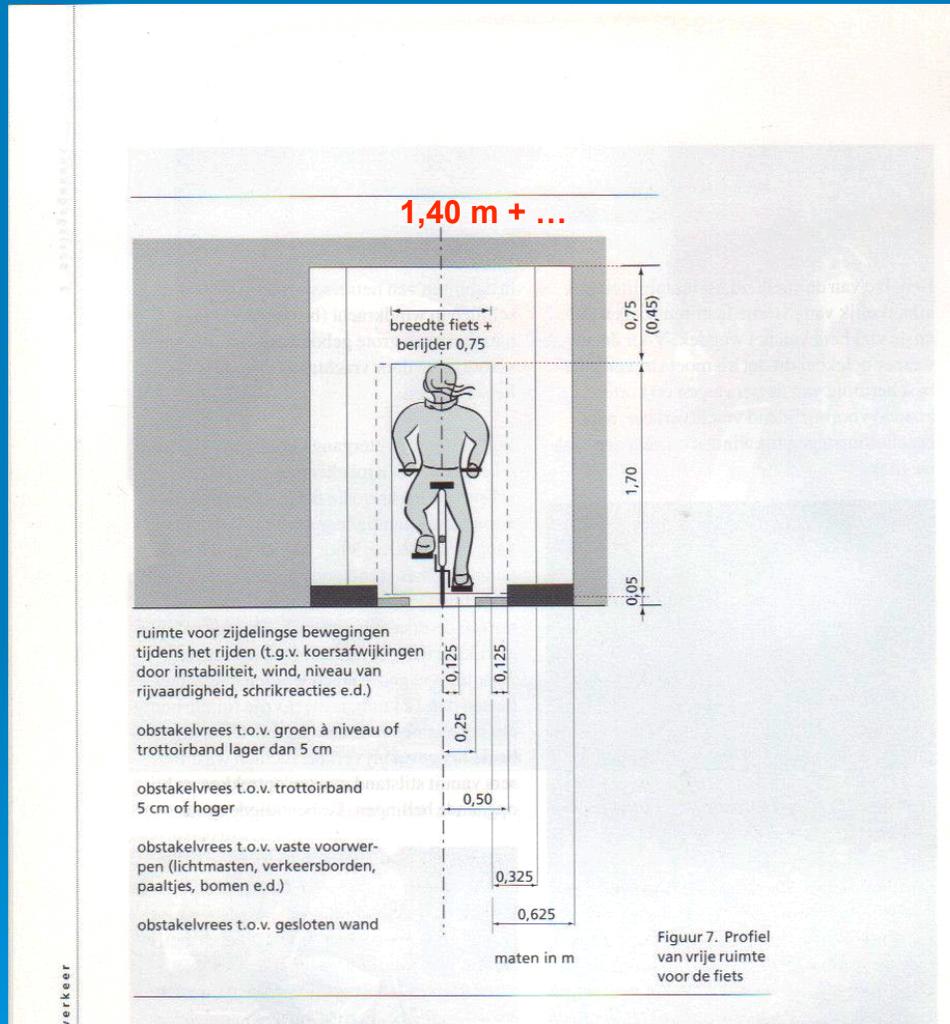


Direction des travaux publics
du canton de Berne
Aménagements à l'usage des deux roues
Recommandations

Première édition 1989
Modifications

SUISSE – Canton de Berne

Petit rappel des éléments fondamentaux du cycliste



PAYS-BAS



Ces éléments fondamentaux tiennent-ils compte de la diversité des cyclistes et de leurs besoins ?

Le besoin d'apprendre



Ces éléments fondamentaux tiennent-ils compte de la diversité des cyclistes et de leurs besoins ?



Le besoin de devenir autonome



Ces éléments fondamentaux tiennent-ils compte de la diversité des cyclistes et de leurs besoins ?



Le besoin de pédaler à tout âge



Ces éléments fondamentaux tiennent-ils compte de la diversité des cyclistes et de leurs besoins ?



Le besoin de (trans)porter



© Caters News Agency





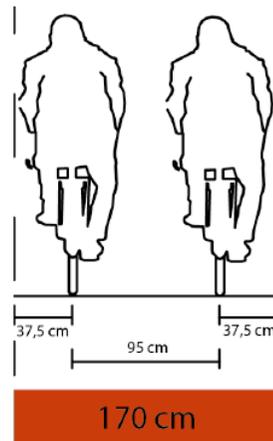
Ces éléments fondamentaux tiennent-ils compte de la diversité des cyclistes et de leurs besoins ?



Le besoin de doubler

Proposition pour tenir compte de la diversité des cyclistes et de leurs besoins :
pour une largeur minimale absolue des bandes cyclables de 1,7 m (hors marquage, entre 0,1 m et 0,5 m)

Concreet betekent bovenstaande uitgangspunt dat een fietsstrook bij voorkeur 2 tot 2,5 meter breed is. Het absolute minimum is 1,7 meter (uitgaande van minimaal 0,5 meter vrije ruimte aan de rechterzijde van de strook).



Alle stroken met een breedte tussen 0,25 meter en 1,7 meter gaan wat ons betreft in de ban. Alleen zo kunnen we op den duur duidelijkheid krijgen in strokenland. En nog belangrijker: alleen zo kunnen we het gewenste (inhaal-)gedrag bevorderen.

PAYS-BAS. CROW-Fietsberaad février 2014

Rappel :

En France la largeur recommandée pour une bande cyclable: 1,50 m hors marquage, soit 1,75 m à 1,80 m avec marquage

Comment avancer vers la HQC (Haute Qualité Cyclable) ?

La qualité pour les cyclistes est là où ils peuvent se déplacer chacun(e) à son rythme, dans des conditions relativement sûres, lisibles, confortables et sans détours.

Parmi ces critères il y en a deux qui sont essentiels pour les cyclistes : pouvoir se déplacer chacun(e) à son rythme et dans des conditions relativement sûres. L'espace disponible est déterminant pour ces deux critères.

Il est proposé pour définir la qualité des aménagements linéaires :

- d'utiliser ces deux critères
- de s'appuyer sur les recommandations de largeur

	largeur recommandée	largeur minimale
bande cyclable (marquage compris : 0,25 à 0,30 m selon l'importance de la voie)	1,75 m à 1,80 m	1,25 m à 1,30 m (seulement pour des passages ponctuels)
piste cyclable unidirectionnelle	2,00 m	1,50 m (pour l'entretien mécanisé)
piste cyclable bidirectionnelle	3,00 m	2,50 m
couloir vélos-bus fermé	4,50 m	

Source : CERTU 2008 ET 2010

Des qualités de déplacement très variables



Des qualités de déplacement très variables



Des qualités de déplacement très variables



Des qualités de déplacement très variables



Des qualités de déplacement très variables



Comment avancer vers la HQC (Haute Qualité Cyclable) ?

Il est possible de distinguer un niveau de qualité pour chaque composante d'un réseau cyclable (pistes cyclables, zones 30, bandes cyclables,...). Cinq niveaux sont proposés, allant de « très bonne » à « très faible » à l'aide des deux critères: vitesse de déplacement et la sécurité ressentie.

Type d'aménagement et configuration	Vitesse du déplacement en fonction du contexte: <i>3 critères</i>	Situation de sécurité ressentie : <i>3 critères</i>	Qualité du déplacement à vélo					
			Très bonne	Bonne	Moyenne	Faible	Très faible	
Pistes cyclables								
Piste cyclable bidirectionnelle entre m et m	ooo	+	x					
.....								
Bandes cyclables								
Bande cyclable entre m et m sans stationnement latéral	oo	+		x				
.....								
Couloirs bus								
Couloir bus mixte bus et vélos entre m et m, trafic bus fort et sans stationnement latéral	oo	±			x			
.....								
Les espaces partagés aux vitesses modérées								
.....								
Les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB)								
.....								
Les voies sans aménagements spécifiques								
.....								

Le réseau d'une commune dispose d'une Haute Qualité Cyclable (HQC) sur les tronçons qui offrent aux cyclistes des conditions de déplacement de très bonne ou de bonne qualité.

Comment avancer vers la HQC (Haute Qualité Cyclable) ?



Pourquoi ? Quelle utilité ?

La qualification des qualités des déplacements en fonction des types d'aménagements linéaires rencontrés permet plusieurs applications :

- Une collectivité qui a déjà réalisé un réseau cyclable conséquent peut, à l'aide de cette qualification, obtenir rapidement une vue d'ensemble de la qualité de son réseau cyclable. Ce bilan permet de décider des nouvelles orientations pour l'amélioration du réseau.
- Une collectivité qui souhaite créer un réseau cyclable peut à l'aide de cette qualification choisir ses objectifs de qualité pour son futur réseau.

Type d'aménagement et configuration	Vitesse du déplacement en fonction du contexte: 3 critères	Situation de sécurité ressentie : 3 critères	Qualité du déplacement à vélo				
			Très bonne	Bonne	Moyenne	Faible	Très faible
Pistes cyclables							
Piste cyclable bidirectionnelle entre m et m	ooo	+	x				
Bandes cyclables							
Bande cyclable entre m et m sans stationnement latéral	oo	+		x			
Couloirs bus							
Couloir bus mixte bus et vélos entre m et m, trafic bus fort et sans stationnement latéral	oo	±			x		
Les espaces partagés aux vitesses modérées							
Les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB)							
Les voies sans aménagements spécifiques							

Pourquoi tout cela ???

Parmi les différents volets complémentaires d'une politique cyclable c'est bien la qualité du réseau cyclable qui constitue le levier principal pour obtenir une part modale vélo significative par rapport aux autres modes de déplacement.

MERCI DE VOTRE ATTENTION

h.kremers@free.fr