

Cahier des charges des aménagements cyclables sur l'agglomération de Limoges

Il s'agit, pour chaque type d'aménagement cyclable, au-delà des considérations réglementaires, de formuler des préconisations issues des pratiques des usagers de l'association Véli-Vélo, dans le but d'améliorer la sécurité et le confort des modes actifs.

1. Piste cyclable

- Voie cyclable matériellement séparé des piétons.
- Éviter de canaliser les cyclistes (prévoir des entrées et sorties fréquentes).
- Conserver les mêmes priorités entre route et piste cyclable lorsqu'elles sont parallèles (pas de cédez le passage à chaque arrivée de route secondaire sur la piste cyclable).
- Garantir une largeur suffisante (1,5 m minimum par sens de circulation).

2. Voie verte

- Composée d'un revêtement roulant de 3 m de largeur minimum et d'une bande en stabilisé de largeur suffisante pour la cohabitation avec les piétons.
- Éviter les obstacles contraignants aux intersections (penser aux sacoches, remorques, vélos cargo, fauteuils roulants, etc.)

3. Couloir de bus

- Sauf exception, tous les couloirs bus doivent devenir des couloirs autorisés aux vélos.
- Éviter les bordures qui empêchent les bus de doubler les vélos en sécurité.

4. Double sens cyclable (DSC)

- Sauf exception, permettre les doubles sens cyclables dans les rues à sens unique.
- Le jalonnement au sol n'est pas nécessaire, les automobilistes étant à présent habitués à croiser des cyclistes. En revanche la signalisation par panneaux doit être visible.

5. Bande cyclable

- Largeur de 1,5 m minimum hors marquage.
- En cas de stationnement, prévoir un espace supplémentaire de 50 cm de largeur.
- En cas d'accotement constitué d'obstacles (poteau, clôture, barrière, bordure haute,...) prévoir un espace supplémentaire.
- Assurer la continuité de la bande. L'absence de bande est préférable à une bande discontinue.
- Dans le cas de voies en pente, prévoir une bande plus large en montée. En revanche une bande en descente est inutile voir dangereuse au regard de la vitesse des vélos.
- Les bandes ne doivent pas se terminer par un rétrécissement en biseau, mais rester ouvertes.
- Dans le cas de bandes non respectées par les voitures, prévoir des balises en plastiques auto-relevables pour éviter le franchissement intempestif des marquages.
- Ne pas imposer des changements de directions trop brusques, utiliser les mêmes rayons de courbure que pour les trajectoires automobiles.

6. Jalonnement sur trottoir

- Il doit demeurer exceptionnel dans le cas de trottoirs dont la largeur est suffisante pour garantir la sécurité et le confort des piétons et cyclistes (1,5 m de largeur pour chaque sens de circulation et pour chaque usager).
- Séparation physique entre les piétons et les cyclistes.

- Éviter les obstacles sur le jalonnement (poteaux, panneaux, bancs, potelets, etc.)
- Les retours sur la chaussée doivent se faire sans dénivelé (doucine ou plateau surélevé).

7. Zone de rencontre

- Utiliser des revêtements qualitatifs pour rappeler la spécificité de l'aménagement ou disposer des panneaux de rappel.

8. Zone 30

- Généraliser dans toutes les rues hors axe principaux (bénéfiques pour toutes les catégories d'usagers).
- Dans la mise en place de dispositif de ralentissement automobile, prévoir des passages libres pour les vélos.

9. Sas à vélo

- Appliquer à tous les carrefours à feux.
- Dans le cas de feux avec plusieurs files de véhicules, augmenter la profondeur du sas pour permettre au cycliste de se positionner à gauche.
- Supprimer les feux de rappel au bas du poteau pour inciter naturellement les automobilistes à respecter le sas s'ils veulent voir le feu.
- Si la largeur le permet, ménager une voie d'accès au sas de 15m de long minimum.

10. Détection des vélos aux feux

- Améliorer la sensibilité des capteurs pour détecter un vélo au feu.
- Éviter la solution par bouton poussoir qui oblige le cycliste à serrer à droite alors qu'il est susceptible de tourner à gauche.
- Prévoir un cadencement des feux pour pallier à l'absence de détection.

11. Tourne à droite et va tout droit

- Sauf exception, généraliser cet aménagement à tous les carrefours à feux.

12. Stationnement

- Créer des stationnements de type arceau permettant d'attacher à la fois le cadre et les roues du vélo.
- Positionner les stationnements de manière visible, au plus près des centres d'intérêt.
- Prévoir des stationnements couverts près des pôles d'échange modaux (gares, terminus de bus, parcs relais, aires de covoiturage, etc.)
- Privilégier l'installation à la place des stationnements automobiles.
- Ne pas encombrer les espaces piétons.

13. Synchronisation des feux en faveur des vélos

- Privilégier la synchronisation des feux sur la vitesse des vélos, plutôt que sur celle des automobiles.

14. Fléchage d'itinéraires

- Panonceaux spécifiques vélo indiquant les directions importantes, uniquement si l'itinéraire présente une valeur ajoutée pour les cyclistes.
- Éviter les fléchages au sol.

15. Marquages au sol spécifiques

Ne pas réaliser de marquages non réglementaires hors des aménagements cyclables.