



Continuité des cheminements cyclables

POURQUOI ?

- Maintenir le cheminement des cyclistes dans les conditions de sécurité équivalentes avant travaux.

COMMENT ?

Maintenir un cheminement continu et sécurisé

- Conserver une largeur libre de tout obstacle d'au moins 1,60 m le long des emprises pour une piste unidirectionnelle et 2,5m pour une piste bidirectionnelle.
- Laisser le cheminement libre de tout obstacle.
- Si des platelages sont présents sur le cheminement, veiller à l'emploi de platelages non glissants car pour les cyclistes, la glissance est exacerbée par la vitesse et la précarité de l'équilibre.

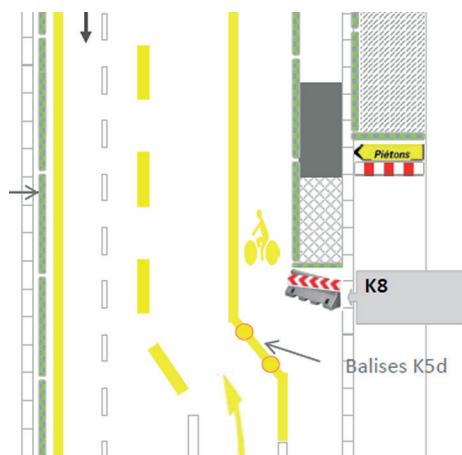
Organiser la déviation cycliste

- Anticiper le cheminement avec des trajectoires fluides et lisibles ;
- L'utilisation du panneau « cyclistes pied à terre » est à proscrire, car l'objectif est la continuité du cheminement cyclable, avec éventuellement une modération des vitesses.
- Éviter autant que possible des zones mixtes piéton/vélo.
- Un panneau de déviation spécifique pourra être mis en place sur la GBA en amont du chantier.



- Prendre en compte le flux et la configuration du cheminement cyclable (uni ou bidirectionnel)
- Protéger l'amont et l'aval de la déviation avec des blocs GBA ou des balisettes K5

- La section courante du chantier sera protégée selon le flux de circulation et la largeur de voie par des balisettes K5 ou un simple marquage au sol si la largeur de chaussée disponible est $> 4\text{m}$



- Si la largeur de chaussée disponible est inférieure à 4m et que les cyclistes circulent dans le même sens que la circulation générale, les cyclistes seront intégrés dans la circulation sans marquage spécifique.

BONNES PRATIQUES

- Orienter les plots des barrières vers l'intérieur des emprises afin de ne pas obstruer le passage des vélos ;
- Marquer clairement au sol les zones d'entrée-sortie des camions quand un itinéraire cyclable longe l'emprise ;
- Installer les emprises avec des barrières en biais aux angles pour canaliser de façon fluide les usagers, en évitant les rayons de giration inférieurs à 3 mètres ;
- Réaliser des abaissés provisoires conformément aux règles de l'art (Voir si c'est décrit dans une autre fiche)=> voir prescription de la ROC.

CAS PARTICULIER DES DOUBLES SENS CYCLABLES

Toutes les solutions sont à étudier pour le maintien des doubles sens cyclables.

- Dans une rue à faible trafic, l'important est de dégager les visibilitées quelle que soit la largeur de voie subsistante, en marquant le double sens cyclable par des logos vélo au sol ;
- Dans une rue à trafic automobile supérieur à 5000 véhicules/jour, si la largeur résiduelle le long de l'emprise chantier est inférieure à 4 mètres, il peut être envisagé la mise en place d'un alternat géré par feu.

POINTS DE VIGILANCE

- Vérifier la continuité et la sécurité du cheminement cyclable ; la SLT doit rester visible ;
- Vérifier la largeur du cheminement ;
- Signaler les déviations.

RÉFÉRENCES

- 7^e chapitre du règlement de voirie ;
- Article H.4 du 8^e protocole de bonne tenue des chantiers ;
- Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics parisiens.