



**Partie basse = 150 m :**

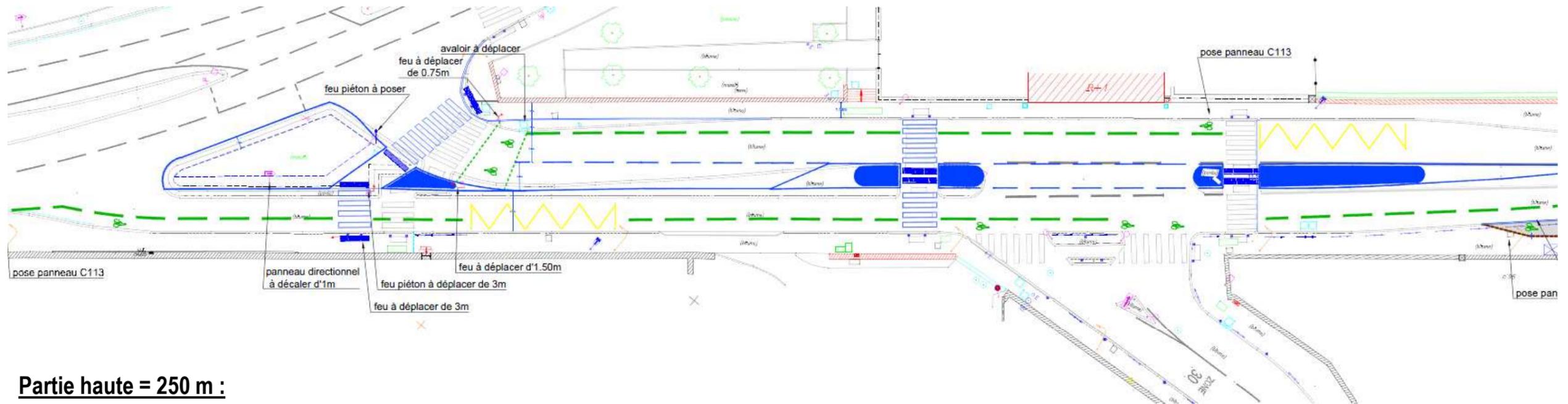
**Largeur de chaussée disponible pour insérer un aménagement cyclable bilatéral**

**Le choix des bandes cyclables s'explique par - la présence des arrêts de bus (moins de conflit avec les piétons)**

**- l'intersection avec rue H. Andrée (cyclistes plus visibles en circulant dans une bande**

**cyclable sur chaussée et moins de risque de conflit lors des tourne-à-droite)**

**- l'aspect financier**



**Partie haute = 250 m :**

**Largeur de chaussée + réduite disponible pour insérer un aménagement cyclable unilatéral**

**Le choix du sens montant car sens de la montée, là où le différentiel de vitesses est le plus important et où les cyclistes sont les plus pénalisés.**

**Le choix de la piste cyclable s'explique par :**

**- Protection des cyclistes du flux motorisé en accélération avec des vitesses relevées parfois supérieures à 50 km/h**

**- Risque minimum de conflit piéton/cycliste car largeur aisée des espaces et flux piéton faible (accès riverains, accès au Parc de Picardie et aux sentiers de la forêt de Fausse Repose.)**

**- Signalisation renforcée au niveau des entrées charretières pour avertir de la présence potentielle de cyclistes.**

**- A coût moindre car il s'agit que d'une réaffectation des espaces en faisant descendre le stationnement sur la chaussée.**

