



On désigne ici les aménagements routiers nécessaires pour adapter la vitesse aux risques encourus par les cyclistes et assurer une bonne cohabitation entre les usagers et plus particulièrement les plus vulnérables.

Le graphique ci-contre plaide pour une limitation de vitesse en agglomération à 30 km/h et à 50 km/h lorsque la largeur de la route permet l'installation de bandes latérales ou de pistes cyclables.

Ces aménagements qui n'ont rien de cyclables sont nécessaires pour assurer la mixité des moyens de transport et nous ne sommes pas contre. Cependant pas à l'unique détriment des cyclistes qui ne doivent pas servir de ralentisseurs humains dans les rétrécissements sans aucune protection.

En centre-ville, la vitesse moyenne des véhicules étant inférieure à 15 km/h, avec une vitesse de pointe qui ne doit pas dépasser les 50 km/h, et peut approcher les 30 km/h à certaines heures, le respect des 30 km/h se fait presque naturellement.

Le problème est différent en périphérie où la circulation est plus fluide, les intersections rares, et les arrêts moins fréquents. La vitesse sans aménagement atteindra des valeurs importantes et créera un risque d'insécurité pour les cyclistes.

Le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière a introduit dans la réglementation la nécessité d'une cohérence des aménagements. Elle reconnaît que les outils d'aménagement permettant la maîtrise des vitesses sont variés en fonction des techniques de conception ou d'équipement de la voirie.

Dans le concret force est de constater que dans nombre de régions ces aménagements se limitent à installer un panneau 30 km/h et à implanter quelques obstacles de type îlots, surélévations de chaussée, ou la mise en place de poteaux pour entraver l'accès des voitures sur les pistes cyclables et les Voies vertes. Obstacles efficaces mais qui ne sont pas sans conséquences pour la sécurité des cyclistes. La vigilance reste de mise face à ces aménagements, parfois glissants, placés sur leur trajectoire, aux véhicules qui les frôlent dans les rétrécissements, dont les conducteurs, en cas de dépassement, ne respectent pas de facto la règle de distanciation de 1 m.

Contrairement à la voiture, le cycle est un véhicule conditionnellement stable, lorsqu'il rencontre un obstacle il perd sa stabilité et risque la chute. Toute discontinuité de revêtement est une cause potentielle de déséquilibre donc d'accident.

En agglomération la mise en place de ralentisseurs pour limiter ponctuellement à 30 km/h les véhicules motorisés et protéger les usagers vulnérables, devant les écoles, les centres d'animation est un aménagement logique dans la mesure où ils respectent les normes en vigueur. Il est généralement bien accepté et nous y sommes favorables.

Il n'en est pas de même si la vitesse de 30 km/h doit être maintenue pendant 1 ou 2 km sans autres aménagements qu'un panneau de 30 km/h et quelques ralentisseurs. → **Photo 1**

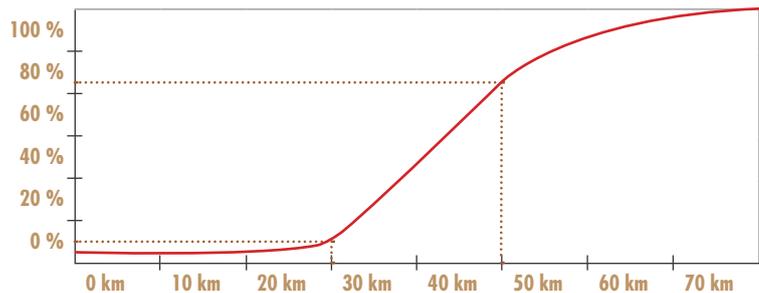
Nous pensons qu'une conduite continue à une vitesse de 30 km/h sur une distance importante n'est pas réaliste si le conducteur le ressent comme une brimade et non une nécessité de conduite, conditionnée par le danger qu'il encourt en roulant au-dessus de cette vitesse.

Un simple panneau 30 km/h et un dos d'âne sont des aménagements insuffisants. La route doit être aménagée de telle sorte que le conducteur prenne conscience qu'il ne roule plus sur une route ordinaire afin qu'il reste en état d'alerte comme s'il roulait à 90 km/h.

Nous savons, par nos statistiques, que la majorité des accidents est due à un manque de vigilance ou d'inattention. N'oublions pas que le ressenti de la durée du temps n'est pas la même pour une personne qui s'ennuie, que pour celle dont l'esprit est occupé.

Cela nous conduit à valider la justesse du décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 sur la nécessité de mettre en place des aménagements cohérents associant plusieurs solutions, comme la route partagée, les écluses, les contrôles automatisés de la vitesse locale ou par moyenne sur tronçon, les feux synchronisés à 30 km/h. L'objectif étant que le conducteur reconnaisse en permanence, par ces aménagements, qu'il est sur une route à circulation douce. Il nous semble possible de l'atteindre si ces routes sont conçues ou reconditionnées pour que le conducteur reste en éveil et soit convaincu du danger de rouler au-dessus de cette vitesse.

L'aménagement sera réussi si le conducteur ne le ressent pas comme une contrainte (physique et pécuniaire) mais comme la seule solution viable.



Source : Interdisciplinary Working Group For Accidents Mechanics (1986) ; Walz et al. (1983) et Vägverket (2002).





Les aménagements pouvant être associés sont connus de tous :

- les ralentisseurs,
- les rétrécissements de chaussée,
- les îlots,
- les écluses,
- les feux synchronisés,
- le contrôle de vitesse,
- les chicanes,
- la route partagée.

LES RALENTISSEURS

✓ RALENTISSEURS DE TYPE DOS D'ÂNE ET TRAPÉZOÏDAL

Ils doivent répondre au terme du décret n°94-447 du 27 mai 1994 modifié 2001 à la norme NF P98-300 - juin 1994 (article 1) et aux exigences de l'annexe dudit décret :

Ils ne peuvent être isolés. Ils doivent être combinés entre eux et être séparés de moins de 150 m. Leur utilisation est limitée aux agglomérations, aux aires de service ou de repos routières et autoroutières, ainsi qu'aux chemins forestiers.

Ils sont implantés sur des sections de voie localement limitées à 30 km/h où dans une " Zone 30 ".

Ils sont interdits :

- sur les voies dont le trafic > à 3 000 véhicules/jour,
- supportant un trafic poids lourds >300 véhicules/jour,
- **de desserte de transport public de personnes,**
- sur les voies dont la déclivité est supérieure à 4 p. 100,
- desservant des centres de secours dont la déclivité est > à 4 %,
- dans les virages d'un rayon < à 200 m,
- et dans leur sortie, à moins de 40 m sur un ouvrage d'art et à moins de 25 m de part et d'autre,
- à moins de 200 m des limites d'une agglomération ou d'une section de route à 70 km/h

L'implantation des ralentisseurs ne doit pas nuire à l'écoulement des eaux.

À proximité des trottoirs ou accotements, les ralentisseurs doivent être conçus de telle sorte qu'ils ne présentent aucun danger tant pour les piétons que pour les véhicules à deux roues

Ralentisseur type dos d'âne

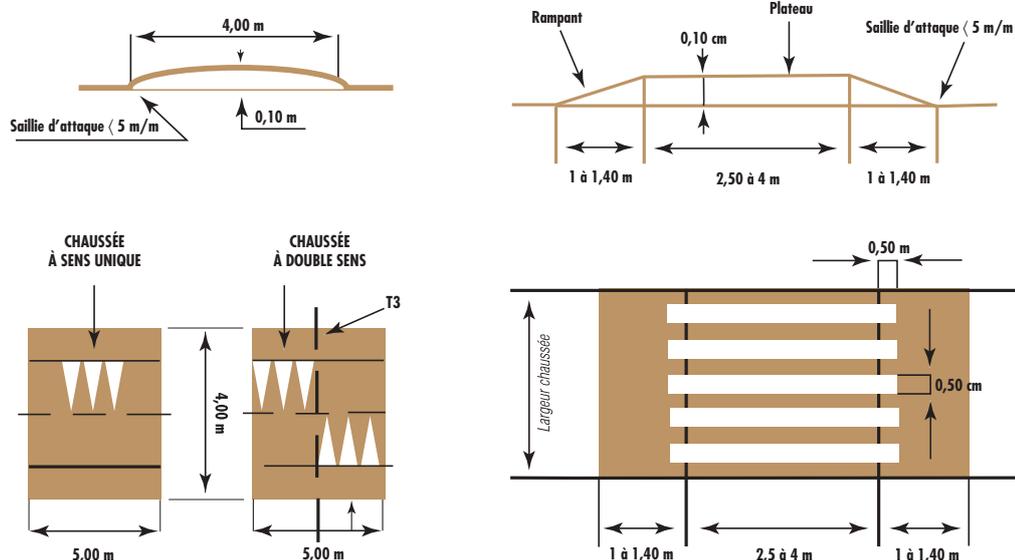
Le profil en long du ralentisseur de type dos d'âne est de forme circulaire. Il ne supporte jamais de passage piéton. Le marquage à prévoir est constitué de trois triangles blancs réalisés sur la partie montante du dos d'âne. De plus, lorsque la chaussée est bidirectionnelle, il convient de matérialiser au droit des dos d'âne une ligne axiale discontinue de type T3 sur au moins une dizaine de mètres de chaque côté.

La hauteur du ralentisseur ne doit pas dépasser 10 cm (norme NF P 98-300 juin 1994)

Ralentisseur type trapézoïdal

Le profil en long du ralentisseur de type trapézoïdal comporte un plateau surélevé et deux parties en pente, dénommées rampants. Il est de forme trapézoïdale. Le marquage à prévoir est constitué de bandes blanches sur le plateau supérieur, elles débordent de 50 cm sur le rampant, de chaque côté. Il ne faut pas, dans ce cas, prévoir le marquage constitué des trois triangles blancs. Ces ralentisseurs supportent obligatoirement un passage zébré pour piétons, aucun motif différent des bandes blanches de 50 cm de largeur ne peut être admis.

La hauteur du ralentisseur ne doit pas dépasser 10 cm (norme NF P 98-300 juin 1994).





Signalisation

Hors d'une " Zone 30 " ou d'une " Zone de rencontre ", la signalisation avancée d'un ralentisseur de type dos d'âne, coussin ou plateau, se fait à l'aide du panneau A2b, complété par un panneau B14 de limitation de vitesse à 30 km/h, implanté de 10 m à 50 m en amont du panneau de position C27 au droit du ralentisseur.

Les ralentisseurs doivent être visibles de jour comme de nuit, il est nécessaire de prévoir une signalisation réglementaire verticale et horizontale. Notons également que le panneau C27 s'intitule " Surélévation de chaussée " et non pas " Ralentisseur de type dos d'âne ou trapézoïdal ", soulignant ainsi la pluralité des possibilités de dispositifs.

Le ralentisseur de type trapézoïdal peut être complété par le panneau C20a (si passage piéton) en dessous du panneau C27.



A2b



B14



C27



C20a

En " Zone 30 " la signalisation avancée d'une surélévation partielle peut se faire avec uniquement le panneau A2b, en cas de surélévations successives la signalisation doit être complétée par un panneau M2



2



3



✓ RALENTISSEURS DE TYPE DOS D'ÂNE OU CASSIS ACCENTUÉS

Ce sont tous les ralentisseurs qui présentent un danger. Ils sont définis par le panneau avancée A2a (article 28 du " Livre X " de l'IIISR) .

Aucune signalisation de position n'est prévue.

Ces ralentisseurs présentent des difficultés de franchissement aux véhicules à faible garde au sol. C'est le cas de certains passages à niveau.

Le panneau A2a doit être complété par panneau M9 portant mention " Véhicules surbaissés attention "



NOTRE AVIS



Nous demandons des saillies d'attaque à seuil zéro et la disparition de ceux qui ne répondent pas aux exigences de la norme NF P 98-300, en particulier tous ceux dont la hauteur dépasse 10 cm.

Nous souhaitons aussi la suppression totale des ralentisseurs accentués.



✓ LES COUSSINS ET LES PLATEAUX

Ces aménagements spécifiques font l'objet d'une recommandation technique du Cerema différente du décret d'application des ralentisseurs de type dos d'âne, tant en matière d'utilisation qu'en matière de dimensionnement. Ces aménagements ne font ni l'objet d'une norme ni l'objet d'une réglementation. Leur implantation, lorsqu'elle ne répond pas aux conditions édictées à l'annexe du décret n°94-447 du 27 mai 1994, est actuellement contestée.

Deux versions s'opposent :

- celle du Cerema qui précise à juste titre que l'article 1 du décret ne concerne que les ralentisseurs trapézoïdaux et les dos d'âne et donc que l'article 2 ne peut concerner les plateaux et coussins,

- ceux qui pensent au contraire que :

- l'absence des plateaux et coussins de l'article 1 s'explique par le fait que leur existence a été reconnue par le premier guide d'aménagements des plateaux et coussins qui est postérieur au décret, mais qu'ils sont bien présents dans l'article 2. (Nota : ces aménagements étaient connus à l'époque du décret et utilisés à l'étranger),
- les articles 28-1 et 72-6 du " Livre X " de l'ISR ne différencient pas les coussins et plateaux des dos d'âne et ne mentionnent pas de dérogations d'utilisation pour les plateaux et les coussins,
- version qui paraît confortée par plusieurs affaires jugées. → Page 60 " Livre blanc "

Les litiges ne portent pas sur la légitimité des plateaux et des coussins berlinois mais sur les règles d'implantation.

En l'absence d'une jurisprudence clairement établie, les conditions d'implantation des plateaux et coussins devraient être celles du guide de recommandations du Cerema.

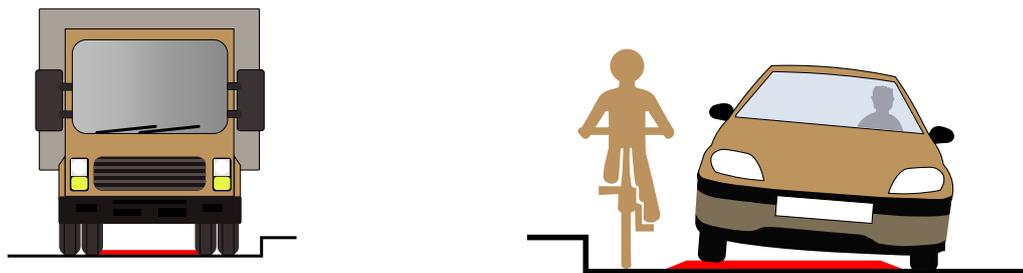
Contrairement aux dos d'âne les plateaux et les coussins sont autorisés sur toutes les voies urbaines.

- Quel que soit le volume du trafic (faire attention cependant au-delà de 10 000 véhicules/jour).
- Quel que soit le volume du trafic poids lourds.
- Sur les dessertes de transport public de personnes.

Les coussins

C'est une surélévation implantée sur la chaussée ; il ne s'étend pas sur toute la largeur de cette dernière. Seuls les véhicules légers sont obligés de rouler sur la partie surélevée.

Sa hauteur est comprise entre 6 et 7 cm.

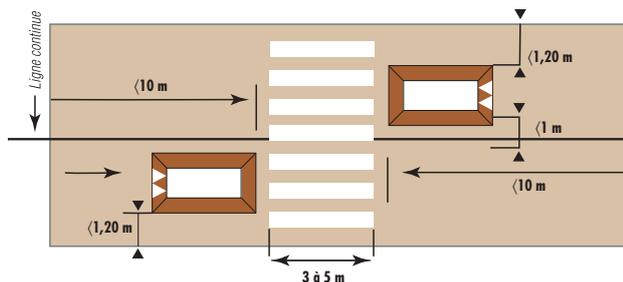


Implantation

Sur les voies à 50 km/h, limitées ponctuellement à 30 km/h, les coussins peuvent être associés à des passages piétons. Les coussins sont placés au contact du passage, de part et d'autre, afin de dissuader les automobilistes de " slalomer ". Ces équipements sont souvent accompagnés d'un séparateur central et/ou de potelets.

La largeur latérale doit respecter 70 cm minimum pour le passage des cyclistes.

Contrairement aux dos d'âne il n'y a aucune consigne concernant la déclivité d'implantation. Ils sont proscrits sur les pistes cyclables, sur les voies desservant des centres de secours, sur un ouvrage d'art ou sortie immédiate d'un giratoire.



Source Guide du Cerema (Centu) - Réf. : 104



Signalisation verticale

En pré-signalisation.

Facultative en " Zone 30 " et en " Zone de rencontre " :

- un panneau A2b placé de 10 à 50 m du coussin, selon la configuration,
- un panneau B14, 30 km/h y est adjoint.

Au droit de l'équipement, un panneau C27 et C20a si passage pour piétons.

Principaux types de coussins

Coussins construits sur place

De type enrobé ou enrobé plus résine, matériaux modulaires, granit.

Leur durabilité dépend de la mise en œuvre qui demande une grande qualité.

Ils demandent une surveillance et de la remise en état.

Ces coussins sont difficiles à mettre en œuvre. Leur durabilité et la solidité dépendent beaucoup de la qualité de la réalisation.

Ils peuvent se dégrader rapidement et ils demandent beaucoup de surveillance et de remises en état.

Notre Fédération n'est pas favorable à ce genre de coussin.

Coussins en caoutchouc vulcanisé préfabriqués

Peu chers et faciles à poser.

Ils sont composés de plusieurs parties indépendantes soumises à de fortes contraintes qui ont tendance dans le temps à se désolidariser. Une surveillance de l'adhérence est recommandée car celle-ci se dégrade dans le temps.

Ils demandent beaucoup d'entretien et de remise en état.

L'utilisation de ce type de coussin est aussi contestée → Page 60 " Livre blanc "

Coussins en béton préfabriqués

La nature du matériau et la construction en un seul bloc contribuent à une résistance importante aux contraintes.

Ce type de coussins demande peu d'entretien.

Ces produits présentent, d'une part, une bonne " accroche " pour les pneus des cycles, même sous la pluie, et d'autre part une pérennité liée à leur structure monolithique. Mais il conviendra pour les services techniques gestionnaires d'en assurer un suivi et un entretien régulier afin de nettoyer les tâches d'huile laissées par certains véhicules. Par temps de pluie, cette huile s'étale rendant les surfaces des coussins glissantes et dangereuses pour l'ensemble des deux roues.



Nous sommes davantage favorables à ce type de coussin qui semble plus robuste dans le temps que celui fabriqué sur place.

→ **Photo 4**

Mais nous ne sommes pas favorables à l'installation d'une bande centrale en relief qui est un risque de chutes supplémentaires pour les cyclistes → **Photo 5**

De plus, souvent mal posés, ils entraînent des risques supplémentaires pour le cycliste → **Photo 6**

La pose doit être conforme au cahier des charges : 0,70 m du bord ou stationnement pour laisser le passage à un cycliste

→ **Photo 7**

Ils nécessitent également une surveillance car ils peuvent se dégrader ou endommager la chaussée sur les bords. → **Photos 8 - 9**

Comme tous les autres ralentisseurs, ils ne sont pas sans risques de chute pour les cyclistes, aussi nous demandons des saillies d'attaque à seuil zéro.



Les coussins en caoutchouc se sont très vite développés car peu onéreux, simple et rapide à installer.

Mais ils présentent de nombreux risques pour les cyclistes, provoquant même nombre d'accidents. Soumis aux sollicitations importantes dues au trafic, les plaques se désolidarisent de la chaussée et des espaces se créent entre les éléments ; ces désordres constituent autant de pièges pour les cyclistes. De plus, le caractère glissant des pneus sur ce type de produit à faible adhérence est accentué en période de pluie occasionnant des chutes avec blessures parfois graves.

→ Photos 10 - 11

Ce type de produit appelle une surveillance et un entretien régulier de la part des services techniques gestionnaires. Sa maintenance est coûteuse.

Nous ne sommes pas favorables à ce type de coussin et demandons son retrait de la voirie publique. → Page 62 " Livre blanc "





NOTRE AVIS

La Fédération est favorable au coussin en béton préfabriqué car il ne pénalise pas le cycliste à condition que soit respectée sa libre circulation sur une largeur minimale de 0,70 m entre le coussin et la bordure du trottoir.

Elle demande la suppression du produit en caoutchouc vulcanisé qui, en vieillissant, apporte une double insécurité pour les cyclistes.

- Désolidarisation des plaques qui augmentent les chutes.
- Diminution dans le temps du coefficient d'adhérence.

Risques qui sont souvent accrus par un mauvais entretien des gestionnaires de la voirie.

Nous souhaiterions aussi que le Cerema, qui reconnaît les problèmes de vieillissement de ce type de produit, donne un avis défavorable à son emploi dans son guide des coussins et plateaux pour se mettre en conformité avec la réponse de la 13^e législature (Question 55273 du 14/07/2009) qui interdit l'utilisation de ce matériau pour les ralentisseurs et dos d'âne.

→ Page 60 " Livre blanc "

Nous souhaitons également :

- que les potelets ou bordurettes latérales sur trottoir soient de hauteur limitée afin de maintenir cette libre circulation des cyclistes,
- la suppression des plots centraux en relief en amont et aval des coussins.

✓ LES PLATEAUX

C'est un dispositif plus long que le coussin ; une surélévation de la chaussée s'étendant sur une certaine longueur et occupant toute la largeur de cette chaussée, d'un trottoir à l'autre. Il participe à la modulation de la vitesse et peut être utilisé pour remplacer les dos d'âne lorsque les conditions d'implantation de ces derniers ne sont pas autorisées.

Caractéristiques géométriques communes aux différentes configurations

La pente relative des rampants est comprise entre 5 % et 10 % (7 % maxi pour les passages de bus > à 10/jour).

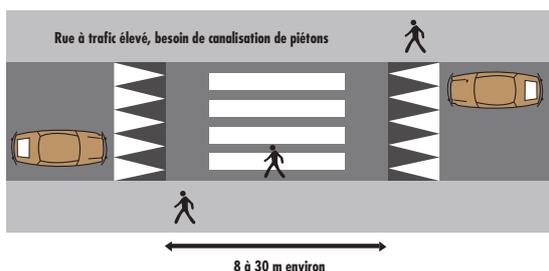
Il n'est pas défini de pente absolue. Comme pour les coussins il n'y a pas de contraintes d'implantation sur des sols en déclivité. Ce qui est important c'est que la pente du plateau soit celle de la route.

La longueur de la rampe dépend de la pente relative désirée et de la hauteur du plateau. La rampe doit être perpendiculaire à la chaussée. La hauteur est celle des trottoirs sans dépasser 15 cm de haut, il convient de procéder à l'abaissement du trottoir au droit du ralentisseur afin de permettre la continuité piétonne et la prise en compte des PMR (personnes à mobilité réduite).

Leur implantation est limitée aux agglomérations telles que définies à l'article R 110-2 du Code de la route, aux voiries internes des aires de service ou de repos routières ou autoroutières ainsi qu'aux voies de lotissement hors agglomération et aux aires de stationnement.

Il est recommandé de réaliser :

- les rampants et si possible l'ensemble du plateau en matériau différent de celui de la chaussée afin de mieux le distinguer,
- d'implanter un avaloir à proximité des rampes d'accès pour éviter l'eau stagnante aux abords des rampes et du plateau.



Lors de dépassement de cycliste, l'eau stagnante peut provoquer un éclaboussement susceptible d'engendrer un déséquilibre.



Signalisation verticale

Quel que soit le lieu d'implantation, l'ensemble des dispositifs de signalisation (horizontale et verticale) doit être implanté de telle sorte que l'utilisateur ne soit pas dangereusement surpris.

Le marquage doit être conforme aux articles 118 et 118-9 du " Livre X " (IISR).

- panneaux A2b et B14 pour la signalisation avancée,
- panneaux C27 et C20a pour la signalisation de position.

Signalisation horizontale

Le marquage est réalisé par des triangles blancs de 70 cm sur les rampes du plateau et ce, sur toute la largeur de la chaussée.

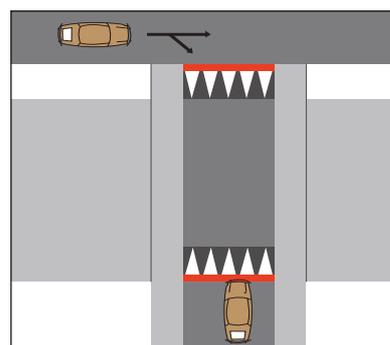
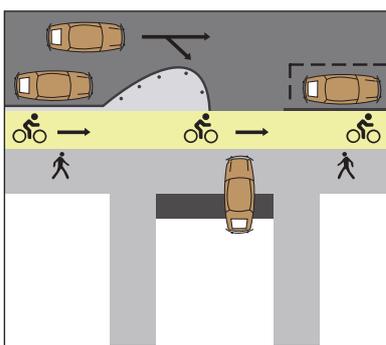
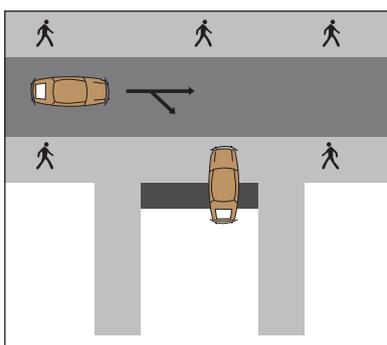
Ce marquage ne sera pas nécessaire en " Zone 30 " si le plateau est fabriqué dans un matériau différent de celui de la chaussée et si celui-ci se démarque correctement au niveau de la visibilité de l'aménagement.

Les plateaux peuvent être implantés dans de nombreuses situations : en section courante, en prolongement de trottoir, à l'entrée d'une commune, en carrefour ou sur une branche de giratoire. → **Photos 13 - 14**

L'objectif est d'assurer le ralentissement des automobiles et de rendre bien lisibles ces zones spécifiques. Dans le cas spécifique du prolongement du trottoir, cette application prend le nom de " Trottoir traversant ". Il est implanté à l'intérieur d'une " Zone 30 " ou à l'entrée de celle-ci et également de l'entrée d'une " Zone de rencontre ". Dans le cas de trottoir traversant, il y a perte de priorité pour les véhicules s'apprêtant à le franchir.



Les trottoirs traversants



NOTRE AVIS



Nous lui préférons le coussin en béton préfabriqué.

Pour le confort et la sécurité des cyclistes nous demandons, pour ce type d'équipement, des saillies d'attaque à seuil zéro.



✓ LA SURÉLÉVATION PARTIELLE AU CENTRE D'UN CARREFOUR

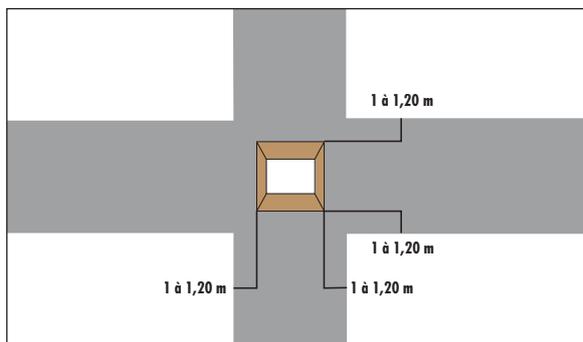
Cette conception s'apparente à une formule intermédiaire entre le coussin et le plateau, implantée au centre d'une intersection. Cet équipement ressemble à un plateau en carrefour, mais comme un coussin, il n'occupe pas l'ensemble de l'espace de la chaussée. Il laisse une distance de 1 m à 1,20 m par rapport aux bords du trottoir. Son implantation est adaptée aux voies de desserte à faible trafic, dans une " Zone 30 " et de préférence sur des intersections où les axes se croisent perpendiculairement.

Pour ne pas créer d'insécurité, il est recommandé par le Cerema de ne pas l'implanter : en section courante, sur des carrefours supportant une ligne de transport public, proche d'un centre de secours.

Signalisation verticale :

- panneau A2b en pré signalisation,
- panneau C27 en signalisation de position est facultatif.

Cet aménagement ne comprend pas de signalisation horizontale (marquage au sol).



NOTRE AVIS



Si ce type de ralentisseur venait à se développer, nous demandons à ce que soit maintenue pour l'usage des cyclistes, la continuité de circulation à plat de la bande de roulement à la droite des chaussées, dans la traversée.

✓ LE RALENTISSEUR PAVÉ

Nous rencontrons aussi parfois un ralentisseur dont le revêtement est autorisé mais qui ne correspond à aucune réglementation.

La plupart des routes pavées sont des voies où la vitesse maximale autorisée est de 50 km/heure. De plus, ces espaces de circulation doivent être rarement utilisés par des véhicules lourds. En effet, ces derniers ont tendance à dégrader rapidement la qualité du revêtement routier. Aussi, lorsqu'il s'agit de routes pavées, il est primordial que les pavés et les couches sous-jacentes soient adaptés à l'intensité du trafic et au tonnage des véhicules.

De plus en plus de municipalités choisissent les routes pavées pour accueillir les zones de rencontre, abaissant ainsi la vitesse autorisée à 30 km/h, ce qui a l'effet de ralentir l'apparition de pavés cassés, détachés ou encore d'affaissements.

Les routes pavées sont aujourd'hui pointées du doigt par les riverains mais aussi par les cyclistes. Destinés à ralentir les voitures, ces pavés sont très bruyants, inconfortables et dangereux car souvent disjoints.





✓ LES RALENTISSEURS UTILISÉS SUR LES DOMAINES PRIVÉS

Nous identifierons ici les dispositifs de ralentissement mis en œuvre sur les parkings, dans les centres commerciaux, dans les entreprises... non destinés à une mise en œuvre en zone urbaine (vitesse limitée à 20 km/h maximum).

Comme les objectifs recherchés sont de réduire les vitesses à 20 km/h, voire à 10 km/h, les produits utilisés sont généralement très agressifs vis-à-vis des roues et des pneumatiques.

Réalisés en matériaux de synthèse, fixés au sol par boulonnage ou scellement, on distinguera plusieurs formes comme l'a fait le Cerema Normandie-Centre dans son étude de 2009 sur les ralentisseurs.

- Les ralentisseurs type " dos d'âne courts ".
- Les ralentisseurs type " trapézoïdal courts ".
- Les ralentisseurs type " coussins ".

Dans les deux premiers cas, toutes les variétés proposées présentent des saillies d'attaque importantes, des largeurs faibles pour des hauteurs proches des ralentisseurs routiers décrits précédemment. Le cas des coussins composés de plaques en caoutchouc est géométriquement plus acceptable mais les désordres signalés sur les coussins en matériaux de synthèse en feront des équipements à risques pour les cyclistes.

Malheureusement nous rencontrons trop souvent sur des voiries communales. → Page 60 " Livre blanc "



NOTRE AVIS



La Fédération n'est pas favorable à la mise en place de ce type d'équipement en quelque lieu que ce soit, pouvant admettre la circulation de cyclistes. En revanche, ce type de ralentisseur est utilisé parfois efficacement pour " sécuriser " des cheminements piétonniers et cyclistes par rapport aux entrées et sorties de véhicules motorisés à la hauteur d'établissements commerciaux ou industriels.

✓ LES BANDES RUGUEUSES

Le dispositif à bandes rugueuses est un dispositif d'alerte statique. Il est composé de bandes d'enduit en relief disposées transversalement à la chaussée induisant des secousses dans les véhicules. L'ensemble du dispositif comprend 11 bandes, larges de 0,50 m. Le rôle des bandes rugueuses est d'attirer l'attention du conducteur afin que celui-ci visualise la signalisation et le danger, et d'adapter sa vitesse à la configuration du site.

Les procédés techniques mis en œuvre présentent une grande variété dans la composition des matériaux utilisés. Leur " agressivité " très souvent liée à la hauteur des bandes réalisées (> à 20 mm) génère de véritables zones d'insécurité pour les cyclistes. → **Photos 18 - 19 - 20 (page suivante)**

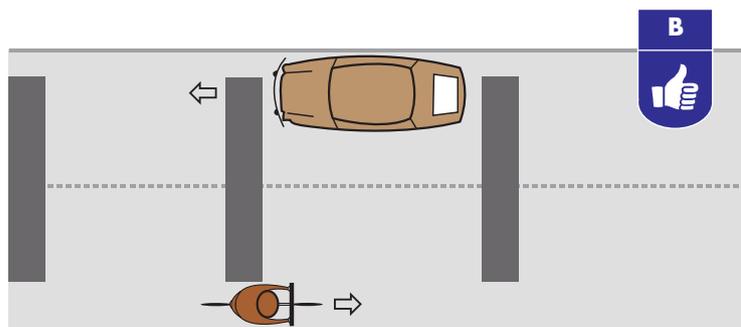
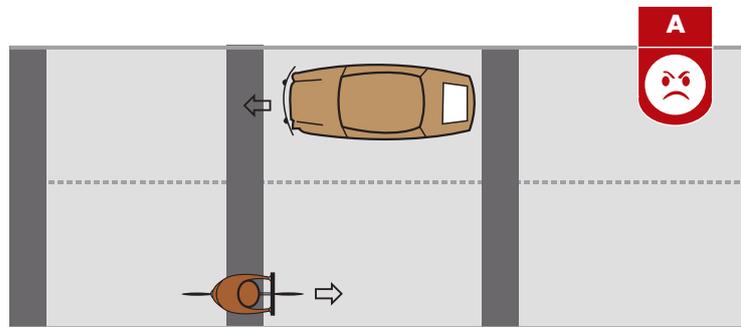
Lorsque les bandes rugueuses sont réalisées en rase campagne, de nombreux automobilistes essayent de les éviter. L'absence de trottoir favorise leur passage sur les bas-côtés, ceux-ci provoquant souvent des dégradations importantes (différence de niveau, ornières, fissures...) très dangereuses pour les cyclistes. → **Page 42 - Schéma A**



LES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS (SUITE)



Un morceau de bande rugueuse très fréquemment utilisé.





NOTRE AVIS



La Fédération n'est pas favorable à ce type d'aménagement et demande qu'une standardisation soit mise en place quant aux deux critères suivants :

- la rugosité, → **Photo 24**
- la hauteur et le bord d'attaque, inférieur à 15 mm. → **Photo 25**

Il est impératif que soit laissé, à chaque extrémité des bandes, un " passage " de 0,50 m pour les cyclistes. Ce " passage " pourra également être réalisé en alternat. → **Photos 22 - 23 / Page 42 - Schéma B**

Les bandes rugueuses ne sont pas des " dos d'âne ", ni des plateaux pour ralentir les véhicules motorisés mais des dispositifs d'alerte très sonores situés en amont de zones " particulières " nécessitant une approche à vitesse limitée et sont rarement dissuasifs.



LES RÉTRÉCISSEMENTS DE CHAUSSÉE

Par rétrécissements de chaussée nous entendons :

- les îlots,
- les écluses,
- les chicanes,
- la chaussée centrale banalisée.

Loi LAURE – Article 20, Code de l'environnement article 228-2, Instruction ministérielle du 31/12/2002 : la Fédération française de cyclotourisme rappelle que tous les îlots, écluses et chicanes installés après cette date auraient dû faire l'objet d'un aménagement cyclable afin de prendre en compte les cyclistes.

✓ LES ÎLOTS

Lorsque les cyclistes parlent de sécurité, il y a toujours débat concernant les rétrécissements de la chaussée. Trop souvent, ce type d'aménagement ne tient pas compte des besoins des usagers à vélo.

Les rétrécissements sont réalisés essentiellement pour entraîner une réduction de la vitesse des véhicules à moteur, soit pour :

1. protéger un " Tourne-à-gauche ",
2. rompre l'alignement de la chaussée (création de chicanes, écluses ou créer un simple " pincement "),
3. accéder à un giratoire.

Dans les trois cas, les moyens utilisés sont plus ou moins les mêmes : extensions de trottoir, plots en " dur ", dans l'axe ou sur le bord de la voirie, îlots, terre-pleins centraux (empêchant les automobilistes de se doubler et de percuter les véhicules qui attendent en voie centrale avant de tourner à gauche) lignes blanches continues, mise en courbe de la route...

Dans tous les cas, des obstacles physiques ou des marquages au sol limitent la place réservée aux véhicules motorisés. Généralement il n'est plus possible pour eux de respecter l'espace de sécurité requis lors du dépassement d'un cycliste (1 m en agglomération et 1,50 m hors agglomération / Articles : R 414-4 I à IV du Code de la route). ➔ **Photos 26 - 27**



Certaines avenues sont parfois dotées de " Tourne-à-gauche " avec des îlots sur toute leur longueur. Dans certains cas de chaussée à forte pente, des plots sont parfois disposés dans l'axe de la chaussée. Le cycliste passe de longs moments pour franchir ces aménagements, source de conflits permanents avec les automobilistes et de risques d'accidents. ➔ **Photo 28**





LES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS (SUITE)

Si la largeur de la voirie est limitée, il n'est pas souhaitable de créer des îlots continus qui occupent toute la largeur de la voie centrale sur des distances importantes et empêchent les automobilistes de se déporter sur leur gauche pour dépasser les cyclistes. Ils accentuent les risques de chocs latéraux et les chutes des cyclistes. → **Photos 29 - 30**



Un usager motorisé n'accepte pas de rester derrière un cycliste sur plus de 25 m en moyenne. Lorsqu'un cycliste est heurté à 70 km/h, il est tué 8 fois sur 10. Le taux de mortalité reste élevé à 50 km/h (50 %) et se situe à 5 % à 30 km/h ; il n'est pas acceptable d'enfermer les cyclistes dans un espace clos où le dépassement ne peut être effectué par les usagers motorisés sans enfreindre le Code de la route (article R 414-4).

La Fédération est favorable aux principaux objectifs de sécurité routière visant à réduire la vitesse des usagers motorisés, mais pas aux dépens de la sécurité des autres usagers : les cyclistes et les piétons.

Les rétrécissements par îlot créent des couloirs clos dans lesquels les cyclistes sont utilisés comme des " ralentisseurs humains ", ils sont souvent obligés de rouler au milieu de la chaussée pour empêcher les dépassements dangereux ce qui provoque des conflits avec les automobilistes. Ces aménagements sont souvent très longs, le " pincement " peut s'étendre sur plusieurs centaines de mètres.

Lorsqu'il n'est pas possible de maintenir la distanciation de 1 m, nous demandons une réduction à 30 km/h de la vitesse dans ces secteurs et la mise en place de figurines matérialisant la place du cycliste sur la chaussée - avec si possible un panneau d'interdiction de doubler les cyclistes → **Photo 31 (photo montage)**

Nous souhaitons donc la création du panneau interdiction de doubler les cyclistes.



Des solutions existent, et pour chaque cas, celles-ci doivent être étudiées en fonction des lieux, des populations d'usagers concernées et du trafic de chacune d'elle. La création de voies d'évitement ou de pistes cyclables doit être recherchée.

Afin d'éviter le phénomène de cisaillement et les chocs par l'arrière, un " Bypass " (cas des écluses) ou une simple continuité de bande cyclable apportera la sécurité nécessaire au cycliste et la largeur de la voirie à l'automobiliste pour ce type d'aménagement routier. → **Photos 32 - 33 (page suivante)**



NOS DEMANDES



1. Tous les rétrécissements de chaussée en rase campagne (avec des îlots centraux ou avec une ligne centrale continue) devraient obligatoirement être pourvus de contournement, appelés aussi " Bypass " ou de bandes cyclables pour les cyclistes.
2. Réaliser les îlots en relief virtuel et bandes vibrantes plutôt qu'en dur comme les passages protégés.



3. La vitesse devrait être la vitesse limitée à 30 km/h partout où il est impossible à un conducteur automobile de respecter la distanciation d'un mètre en agglomération pour dépasser un cycliste. Vitesse qui devrait être obligatoire pour les îlots dont la dimension excède les 15 m.
4. Dans les cas où il n'est pas possible de créer une bande ou " Bypass ", la Fédération demande une signalisation qui interdit le dépassement des cyclistes et l'obligation d'un jalonnement de la position du cycliste sur la chaussée par des figurines au centre de la chaussée rétrécie.
5. La taille des terre-pleins et îlots centraux doit être réduite ou aménagée pour empêcher le stationnement sauvage, et permettre la réorganisation de l'espace en faveur des cyclistes.

UNE DEMANDE DE LA FÉDÉRATION ENFIN ACCEPTÉE !

La ligne longitudinale continue devenue franchissable pour dépasser un cycliste.

Le respect du non-franchissement de la ligne axiale continue répond sans contestation à un souci fort de sécurité routière pour l'ensemble des usagers motorisés. Il est cependant dans une grande majorité de cas un facteur accidentogène important vis-à-vis des deux roues non motorisés appelés à être dépassés.

La différence de vitesse importante entre un cycliste et un usager motorisé est à l'origine entre ces deux types d'usagers d'accidents parfois mortels. Choc avec le cycliste par l'arrière, ou coupure de trajectoire du cycliste par le véhicule motorisé lors du dépassement effectué sans franchissement de la ligne axiale continue et le non-respect de l'article R 414-4-IV du Code de la route (lors





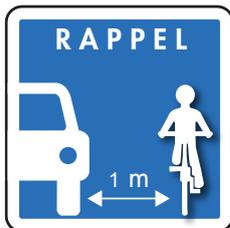
LES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS (SUITE)

d'un dépassement de cyclistes, on doit laisser une distance de sécurité de 1 m en agglomération et 1,50 m hors agglomération entre le véhicule motorisé et les cyclistes).

La demande de la Fédération d'autoriser le chevauchement de la ligne continue a été actée par le décret n° 2015-08 du 2 juillet 2015 qui modifie l'article R 412-19 comme suit :
" Toutefois, leur chevauchement est autorisé pour le dépassement d'un cycle dans les conditions prévues par l'article R.414-4 du Code de la route ".



Nous demandons la modification de l'arrêté du 24 novembre 1967 sur la signalisation routière et sur la normalisation des panneaux : " 1,50 m avec rappel " ainsi que celui avec " 1 m " comme ci-dessous.



LES ÉCLUSES

L'écluse est un concept qui définit un lien entre la limitation de vitesse, l'aménagement de la voirie et la fonction sociale de la rue, dans un objectif de sécurité pour tous les modes de déplacement.



Les écluses sont des rétrécissements de chaussée qui imposent une circulation alternée sur des chaussées montantes et descendantes pour assurer une réduction de vitesse des véhicules. Elles sont contraignantes en obligeant un des deux véhicules qui se présentent à s'arrêter. L'écluse a l'avantage d'élargir ponctuellement les espaces latéraux ce qui permet de créer plus facilement un passage cyclable. Leur efficacité dépend de la densité du trafic. On distingue :

- les écluses simples,
- les écluses doubles.

Elles doivent être implantées en section courante. En dehors de la signalisation il n'existe pas de réglementation de type décret, arrêté ou instruction, ni norme technique.

Elles doivent être réalisées selon les règles de conception de la voirie urbaine (Code de la route, voirie routière et environnement).

Lors de l'implantation sur chaussée inclinée, l'article R 414-3 est trop souvent oublié : lorsque sur les routes de montagne et sur les routes à forte déclivité le croisement se révèle difficile, le véhicule descendant doit s'arrêter à temps le premier. Pour un cycliste une pente de 5 % peut être une forte déclivité, c'est pourquoi nous demandons la priorité dès la présence d'un sens montant.





Signalisation

Panneau C18.
Priorité par rapport à la circulation venant en sens inverse.
C18 est placé à droite de l'écluse.



Panneau B21 a1 et B21 a2.
Pour tête d'îlot (écluse latérale).
En entrée d'agglomération il est recommandé d'implanter une pré-signalisation de 10 à 50 m avant l'aménagement.



NOTRE AVIS



Nous sommes favorables à la mise en place systématique de ces panneaux.

Nota : l'IISR ne précise pas que les limitations de vitesse à 30 km/h s'appliquent aux écluses.

Capacité d'une écluse

Réduire la chaussée de deux voies à une voie a un impact sur la capacité du trafic.

Sans écluse la capacité d'une voie normale est d'environ 1 800 véhicules/heure, avec une écluse sa diminution est fonction de la longueur de l'écluse.

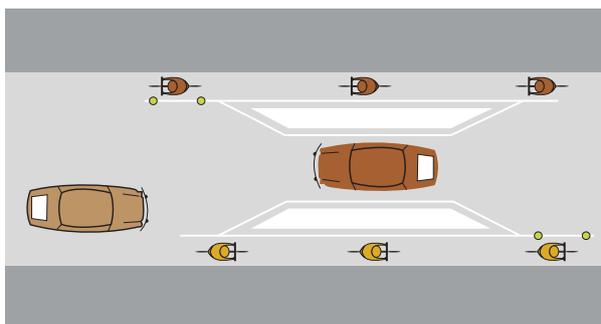
Exemple : pour un trafic 2/3 voie prioritaire et 1/3 non prioritaire, les débits après aménagement ne perturbent pas le trafic si les dimensions ci-dessous sont respectées. Ces chiffres seraient différents pour une autre configuration mais l'exemple ci-après donne un ordre de grandeur des dimensions à retenir.

En revanche, une écluse ne fait ralentir les véhicules à moteur que s'il y a un autre véhicule en face, **dans le cas contraire sans "Bypass" le cycliste est mis en danger.**

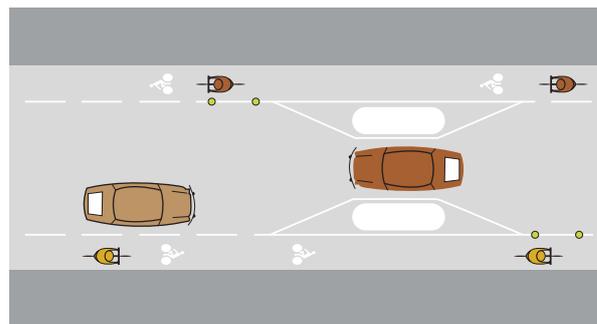
Débit D dans les deux sens confondus (en UVP/h)	Aménagements ne perturbant pas les conditions de circulation (longueur des îlots comprise pour les écluses doubles)
$D < 600$	- Écluses simples inférieures à 60 m - Écluses doubles inférieures à 60 m
$600 < D < 700$	- Écluses simples inférieures à 30 m - Écluses doubles inférieures à 30 m
$700 < D < 900$	- Écluses simples inférieures à 15 m
$D < 1\ 000$	- Écluses simples inférieures à 10 m

✓ L'ÉCLUSE SIMPLE CENTRALE

Son efficacité dépend de la densité du trafic.



Cas d'aménagement d'un "Bypass" pour cyclistes.



Cas de prolongement de la bande en piste autour de l'écluse.

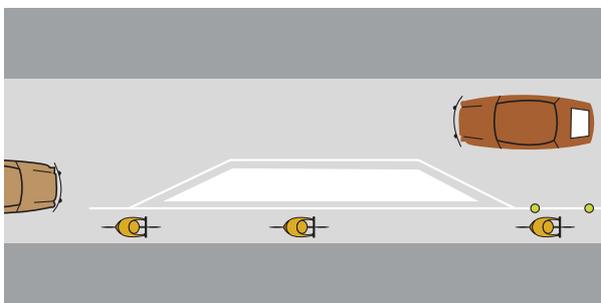
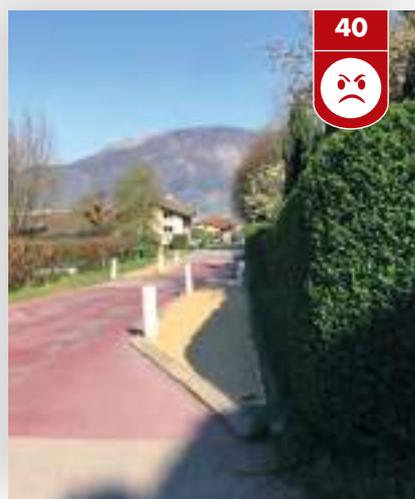


NOTRE AVIS

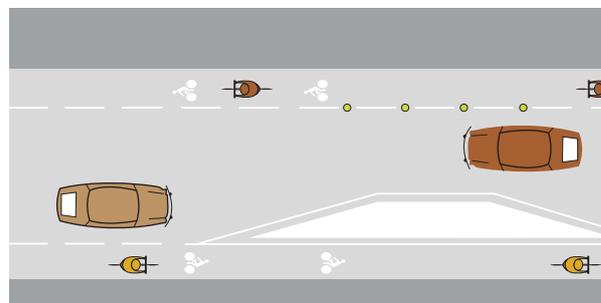


Nous sommes favorables à ces aménagements lorsqu'un " Bypass " est présent.

✓ L'ÉCLUSE SIMPLE LATÉRALE



Cas d'aménagement d'un " Bypass " pour cyclistes.



Cas de prolongement de la bande en piste le long de l'écluse.

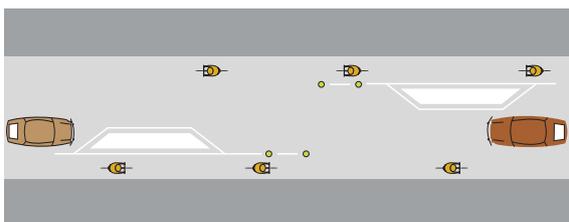
NOTRE AVIS



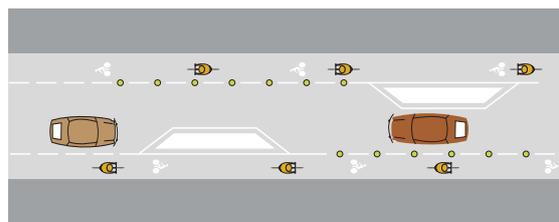
Nous sommes favorables à ces aménagements lorsqu'un Bypass est présent.



✓ L'ÉCLUSE SIMPLE DOUBLE



Cas d'aménagement d'un "Bypass" pour cyclistes.



Cas de prolongement de la bande en piste autour de l'écluse.

NOTRE AVIS



Nous sommes favorables à ces aménagements lorsqu'un "Bypass" cycliste est présent pendant toute la traversée de l'écluse.

LES CHICANES

Les chicanes ont pour but de ralentir la vitesse des véhicules. Pour être efficaces les chicanes doivent générer une contrainte de conduite sans pour autant constituer un danger.

Les chicanes consistent à un décalage de la chaussée avec une déflexion fonction de la vitesse à obtenir. Elles nécessitent un déport supérieur à 2 m.

À ce jour en dehors de la signalisation il n'existe pas de réglementation de type décret, arrêté ou instruction, ni de normes techniques. Cependant l'aménagement doit être conçu selon les règles de l'aménagement urbain.

Signalisation

L'IISR ne précise pas que les limitations de vitesse à 30 km/h s'appliquent aux chicanes.

En agglomération la chicane ne bénéficie réglementairement pas de signalisation verticale spécifique.



L'implantation d'une balise J5 ou panneau B21a1 en tête d'îlot est possible.

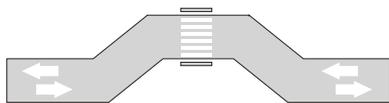
Nota : si une balise J5 est mise en place elle doit être obligatoirement précédée d'une ligne continue.



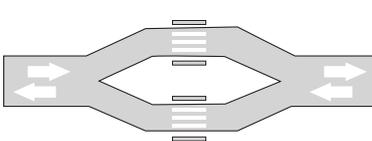
LES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS (SUITE)

Trois cas sont à distinguer.

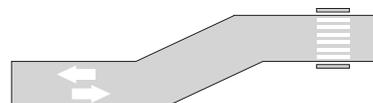
Chicane par îlot central.



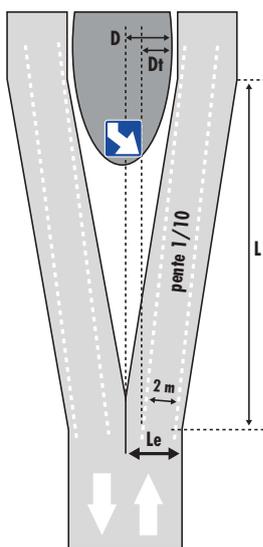
Chicane double.



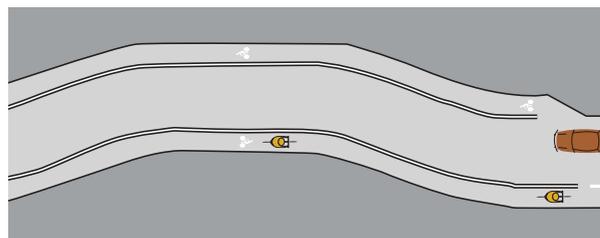
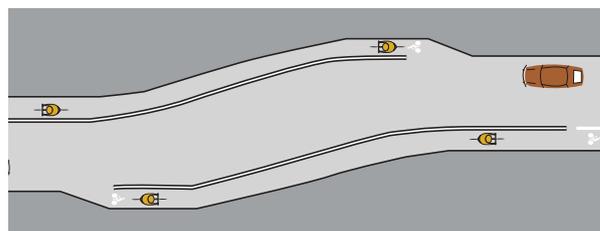
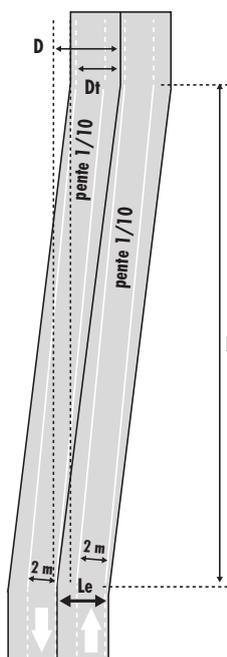
Chicane latérale.
Le passage piéton doit être toujours en amont ou aval de la chicane.



La vitesse maximum à laquelle la chicane peut être franchie dépend à la fois de la largeur de la voie et de la longueur de la chicane comme l'indique le schéma ci-dessous.



$Dt = D - Le + 2$
pour 50 km/h : $L = 10 \times (D - Le + 2)$
pour 30 km/h : $L = 07 \times (D - Le + 2)$



NOTRE AVIS



Nous sommes favorables à la mise en place des chicanes dans la mesure où il y a un cheminement cyclable protégé pendant son passage.



LA CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BANALISÉE (CVCB)

Depuis 2005 (décret n° 2015-808), la chaussée à voie centrale banalisée est légalisée en milieu urbain depuis modifiant l'article R 431-9 du Code de la route qui supprime " hors agglomération ".

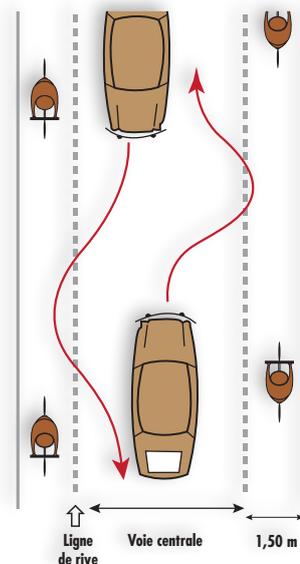
Cette chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe (voir schéma de principe), vise avant tout à la redistribution de l'espace de la voirie au bénéfice des cyclistes par le marquage au sol. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les accotements revêtus appelés rives (1,5 m de large environ). La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés étant insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent ponctuellement la rive lorsqu'ils se croisent.

La CVCB a pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes dans des situations contraintes ou les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser. Il s'agit d'un outil complémentaire dont le domaine d'emploi s'inscrit entre les aménagements séparatifs et les principes de cohabitation des cyclistes avec les autres usagers. Son utilisation est généralement réservée pour une application à une vitesse comprise entre 50 et 70 km/h.

Il ne semble pas interdit de l'installer sur des routes limitées à 30 km/h conjointement avec les ralentisseurs, les écluses et les chicanes, à condition que le cycliste continue à aller tout droit. Elle constitue un élément visuel important de reconnaissance que l'on circule sur une route à vitesse apaisée.

Ce dispositif se révèle particulièrement intéressant lorsque la longueur des secteurs limités à 30 km/h est importante pour garder en éveil les conducteurs des véhicules à moteur (il ne s'agit pas d'un emploi en " Zone 30 " mais de routes limitées à 30 km/h).

Malgré les conditions de confort proposées par la CVCB, a priori inférieures à celles offertes par les aménagements cyclables tels que les bandes ou pistes cyclables, cette configuration est favorable lorsque la largeur de la route ne permet pas la mise en place d'autres aménagements. En effet, les véhicules sont par défaut autorisés à circuler, s'arrêter et stationner sur la rive, ce qui n'est pas le cas avec les pistes et bandes cyclables. Nous préconisons dans le cas d'une utilisation pour réduire à 30 km/h la vitesse la suppression du stationnement.



La première CVCB en France.



NOTRE AVIS

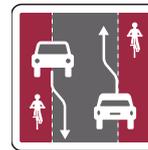


La voie centrale banalisée sur les routes limitées à 30 km/h est un aménagement qui :

- pourrait être une aide utile en lui associant des chicanes et des écluses pour réguler le trafic à 30 km/h sur des distances importantes,
- remplacerait avantageusement sur les longs parcours les dos d'âne et plateaux.

Nous souhaiterions que le stationnement soit interdit dans ce type de configuration.

Nous demandons un nouvel article dans le Code de la route et son panneau spécifique.



LES FEUX TRICOLORES INTELLIGENTS

Publié le 16 avril dernier, l'arrêté du 9 avril 2021 relatif à la modification de la signalisation routière légalise enfin l'implantation de certains feux tricolores dits "comportementaux" ou "intelligents" qui changent de couleur selon la vitesse des usagers en approche. Après avoir été expérimentés, puis interdits, les feux "intelligents" sont désormais strictement encadrés.

Une autre manière d'assurer et de contrôler la vitesse des véhicules dans une "Zone 30" urbaine est la mise en place de feux synchronisés sur chaque voie de circulation. Le principe consiste à bloquer aux feux suivants tous conducteurs qui dépassent la vitesse et cela dans les deux sens de circulation.

Comme pour les dos d'âne ou écluses ce dispositif nécessite une succession de feux si la zone à faire respecter est importante. L'avantage de ce dispositif est qu'il est indépendant de la densité de circulation.

CONTRÔLE DE VITESSE MOYENNE DES VÉHICULES

On peut aussi ne pas faire d'aménagement. Malheureusement sans contrainte physique d'obligation de ralentir comme les dos d'âne, les chicanes ou les écluses, la limitation de vitesse ne sera effective qu'avec une contrainte financière. C'est-à-dire un contrôle de la vitesse permanent sur l'ensemble du parcours qui conduira les conducteurs à s'auto-responsabiliser.

Contrôle de la limitation de vitesse.

- Par feux synchronisés. On peut penser aux radars de feux.
- Par une mesure de la vitesse en calculant le temps mis pour rejoindre deux points précis (entre deux écluses ou dos d'âne par exemple).

Pour cela il existe des caméras de type ANPR ((Automatic number plate recognition) qui photographient les plaques de la voiture. Solution très utilisée en Belgique. Le principe est simple. Il est basé sur le contrôle de trajectoire sur une période déterminée. Lorsque la voiture franchit une écluse, une photo de sa plaque est prise, une seconde à l'écluse suivante. Si le temps écoulé entre les 2 photos est inférieur à celui nécessaire pour parcourir la distance à la vitesse autorisée le système déclenche une contravention d'excès de vitesse. Généralement ces systèmes utilisent une boucle magnétique pour déclencher la photo.



NOTRE AVIS



Ces dispositifs paraissent aussi intéressants en complémentarité des écluses et chicanes lorsque la densité du trafic est insuffisante. Nous nous étonnons du peu d'usage de ces dispositifs non accidentogènes.



L'ACCOTEMENT REVÊTU

L'accotement est disposé de part et d'autre des voies de circulation (largeur 1,25 à 1,75 m). Il ne fait pas partie de la chaussée contrairement à la bande cyclable. Les cyclistes sont autorisés à utiliser l'accotement revêtu (article R 431-9 CR).

Les aménageurs ont tendance à favoriser cet aménagement plutôt que la bande cyclable plus contraignante.

Nous lui préférons cependant la bande cyclable plus spécifique à la circulation des cycles.

À ce titre il doit avoir une qualité de revêtement identique, voire meilleure que l'ensemble de la chaussée. Un accotement mal revêtu ne sera pas utilisé par les cyclistes (insécurité et manque de confort).

L'accotement revêtu tout en assurant une bonne sécurité des cyclistes permet une utilisation multiutilisateur. Il limite les coûts de peinture (pas de logos). Il offre un espace " sécurisé " momentané aux usagers en difficultés, principalement les véhicules à moteur.

Point important : assurer la continuité des accotements revêtus aux intersections. → **Photo 48**



NOTRE AVIS



Pour tout projet routier en rase campagne (création ou modification de l'existant) la Fédération demande la réalisation systématique, comme le prévoit l'article L 228-2 du Code de l'environnement, d'accotements revêtus sur l'ensemble des routes ayant un flux de circulation supérieur à 1 500 véhicules/ jour. Une signalisation de type C et des figurines au sol pourront rappeler la présence de cyclistes, tout en pérennisant ces axes routiers dans les schémas directeurs cyclables concernés. → **Photos 50 - 51**





LA VÉLORUE

Expérimentée pour la première fois en France à Strasbourg en 2017 sur la rue de la Division Leclerc, la Vélorue remet littéralement le vélo au centre de la mobilité en ville, puisque les cyclistes n'ont plus à se serrer à droite pour circuler.

En effet, grâce à la Vélorue les cyclistes peuvent circuler au milieu de la route, comme l'indiquent les marquages au sol. Lorsqu'on souhaite créer des itinéraires cyclables, il arrive que l'on ne puisse pas toujours réaliser les aménagements nécessaires.

Il peut alors être intéressant d'utiliser des rues à faible trafic local pour créer des liaisons entre ces aménagements cyclables. Il s'agit, dans une rue où la vitesse est limitée, de donner une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé.

Ce concept de Vélorue existe notamment aux Pays-Bas, en Allemagne ainsi qu'au Danemark et en Belgique.

Depuis le décret du 2 juillet 2015 grâce à l'évolution du Code de la route : " les cyclistes peuvent s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une signalisation spécifique matérialise une trajectoire différente " (article R 412-9).

Ainsi, dans ce type de voie, les cyclistes ne sont pas tenus de serrer à droite et peuvent rouler au milieu de la chaussée. Les automobilistes doivent alors circuler derrière eux à la même allure sans chercher à les dépasser.

La position du cycliste sur la chaussée est matérialisée par le dessin d'un vélo et une série de chevrons placés au centre de la chaussée. La métropole grenobloise, elle, a choisi de mettre un marquage au sol différent.

Un panneau d'information est placé à l'extrémité de la rue pour informer cyclistes et conducteurs de véhicules motorisés. Les véhicules sont autorisés, particulièrement pour la desserte locale des riverains.

Une des conditions de réalisation est la faible intensité du trafic motorisé.

En bref : une Vélorue est une rue transformée en piste cyclable où les voitures sont tolérées. Elle peut être à double-sens ou à sens unique pour les automobilistes mais toujours à double-sens vélo.

La mise en place de Vélorues rend plus sûrs les déplacements de cyclistes en interdisant les dépassements parfois rasants et dangereux. Si celles-ci sont limitées à 20 ou 30 km/h, le dépassement sera autorisé si la largeur le permet

Les principaux objectifs de la Vélorue sont :

- fluidifier le trafic,
- encourager l'éco-mobilité.

La Vélorue est une manière de réguler la cohabitation dans les rues en imaginant une nouvelle façon de partager la voirie pour l'adapter à tous les usages de mobilité. C'est aussi une façon d'inciter les usagers à passer de la voiture au vélo. De plus en plus d'initiatives voient le jour dans les villes pour favoriser la place du vélo



52



53



NOTRE AVIS



Nous sommes très favorables à ce type d'aménagement et nous demandons sa reconnaissance via un nouvel article dans le Code de la route et un panneau spécifique.



54





LA TRAJECTOIRE CYCLABLE

Le concept de trajectoire matérialisée pour les cycles a été introduit dans le Code de la route par le décret du 2 juillet 2015. Il donne la possibilité aux gestionnaires de voirie d'indiquer au sol une trajectoire conseillée au cycliste. Dans la très grande majorité des cas, la présence de cette trajectoire ne signifie aucune contrainte supplémentaire pour les usagers.

L'introduction de ce concept se traduit par des nouvelles possibilités de marquage au sol listées dans l'arrêté du 23 septembre. Le recours à un tel marquage vise à faciliter le repérage des cyclistes et à attirer l'attention des autres conducteurs sur la présence potentielle d'un nombre élevé de cyclistes sur cette trajectoire.

Ce marquage est possible soit à l'aide de doubles chevrons, soit à l'aide de doubles chevrons complété de figurines vélos.

Toutefois il est important que la trajectoire cyclable ait un sens pour le cycliste.



Trajectoire coupant une ligne blanche infranchissable qui dirige le cycliste dans une rue en impasse.

Il suffisait d'une trajectoire cyclable en biais pour le guider (particulièrement s'il ne connaît pas l'endroit) sur la bonne route.

LA SIGNALISATION CHANTIER

La continuité des aménagements cyclables dans le cadre des travaux constitue un élément essentiel dans la sécurité des aménagements.

Il convient, autant que faire se peut, de maintenir la continuité des voies cyclables dans les deux sens de circulation, en procédant le cas échéant à la suppression provisoire du stationnement. Les solutions à envisager sont dans l'ordre :

- reconstitution de la bande ou de la piste cyclable,
- réinsertion des cyclistes dans la circulation générale, organisée en amont de la zone de chantier, sous réserve de débits et de vitesses automobiles compatibles,
- déviation vers des aménagements cyclables existants.

La mise en place de ces différentes solutions doit s'apprécier au vu de l'importance de la circulation des cyclistes, mais aussi de la durée des emprises.

Ce n'est qu'en dernier recours que l'obligation de mettre pied à terre pour les cyclistes peut être mise en place pour des durées très courtes (inférieures à une journée).

L'information est donnée dans ce cas en amont pour permettre une éventuelle déviation du vélo.

Un marquage provisoire spécifique doit être envisagée à partir d'une semaine environ ; la reconstitution d'aménagements, à partir d'un mois ou plus.

Dans le cas d'emprises de chantier au sein d'un carrefour géré par feux, il est important de maintenir autant que faire se peut les doubles-sens cyclables qui constituent un élément de maillage essentiel ainsi que les sas cyclables. Dans le cas d'une déviation de la circulation générale, une signalisation provisoire dédiée aux cyclistes peut utilement être installée. Certains itinéraires de déviation plus pertinents (tranquillité, temps de parcours) pouvant être uniquement accessibles aux vélos. On veillera dans ce cas à ce qu'aucune confusion (nature du message et positionnement) n'existe entre les deux signalisations.

Trop souvent, les cyclistes sont oubliés lors de l'ouverture d'un chantier : les bandes et pistes cyclables servent de parking pour les engins et le passage est bloqué par des panneaux mobiles.



NOTRE AVIS



Nous demandons qu'un itinéraire de substitution soit mis en place chaque fois qu'une voie cyclable est coupée par un chantier. Si ceci n'est pas possible, nous demandons une signalisation temporaire qui rappelle la présence des cyclistes.

Pour le balisage d'un chantier, il est important d'éviter l'emploi de tout matériel qui pourrait blesser un cycliste en cas de chute (piquets réfléchissants ou rubalise). La Fédération préfère les barrières en tubes ou en plastique. Si la rubalise est la seule solution disponible, il est important de prévoir des capuchons de protection en plastique sur les extrémités des piquets de fixation. → **Photos 59 à 63**





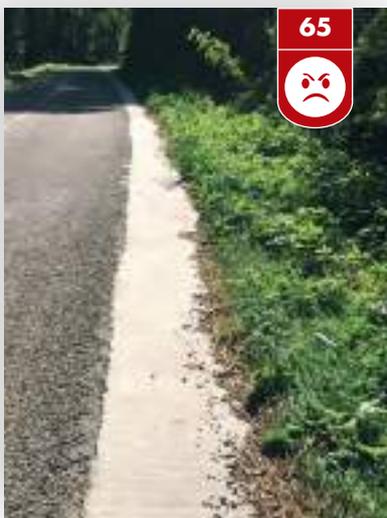
✓ LA RÉFECTION DE LA CHAUSSÉE APRÈS TRAVAUX

C'est également un élément de sécurité pour les cyclistes. Trop souvent la tranchée est réalisée sur le côté droit de la chaussée, donc sur la trajectoire cyclable et sa réfection n'est, ni à niveau, ni bien compactée, quand elle n'est pas réalisée avec un autre matériau. Tout cela oblige le cycliste à rouler sur une surface non plane et dangereuse.

NOTRE AVIS



Nous demandons que les tranchées soient réalisées au-delà de 80 cm du bord de la chaussée, que le rebouchage soit réalisé à l'identique de l'existant et si c'est sur une bande ou une piste cyclable, c'est toute la voie qui doit être surfacée.



✓ LA CIRCULATION PAR ALTERNAT

La traversée de chantier routier se fait souvent par alternat. Le temps de passage des usagers pour chaque sens de circulation se calcule sur le temps moyen d'un usager motorisé (entre 30 et 50 km/h). Ce qui a pour effet de "piéger" les derniers usagers cyclistes engagés avant le changement d'ordre de passage, en moyenne à mi-parcours de la déviation. Ce qui met le cycliste en insécurité vis à vis des usagers arrivant à nouveau à contresens.

Sur demande de la Fédération, la prise en compte de ce paramètre dans le temps dévolu au feu vert est devenue effective dans l'édition 2011 du "Manuel du chef de chantier" édité par le Cerema. Cet aspect est trop rarement respecté car méconnu.





✓ LE GRAVILLONAGE

Chaque année une partie des routes est gravillonnée. Une opération qui prolonge de 10 ans environ la durée de vie d'une chaussée. Mal aimé des conducteurs, des motards et des cyclistes, le gravillonnage est la solution la plus économique et la plus efficace pour entretenir les routes.

Il existe quatre phases.

- 1 - La projection d'une émulsion eau-bitume, collante et étanchéifiante, aussitôt suivie d'une projection de gravillons.
- 2 - Compactage des gravillons par les véhicules qui empruntent la route. Cette étape dure de 24 à 48 h selon le trafic.
- 3 - Aspiration des gravillons qui n'ont pas adhéré à l'émulsion.
- 4 - Balayage de finition.

Ce que l'on peut constater : les points 3 et 4 ne sont que rarement respectés ainsi que la signalisation. Et il n'y a pas de cahier des charges de pose, ainsi chaque département crée le sien avec des délais d'aspiration allant jusqu'à un mois et surtout sans vérification. Parfois les gravillons sur la trajectoire cyclable restent plus d'un an.

Notre Fédération, et plus particulièrement nos clubs, sont confrontés aux problèmes induits par le gravillonnage. Pour nos randonnées et manifestations, les parcours sont communiqués en préfecture, et donc aux communes traversées. Malgré cela, les cyclistes se retrouvent parfois en plein dans une campagne de gravillonnage, source d'accidents potentiels. Dernier exemple lors de la " Semaine fédérale de cyclotourisme " 2021 : les organisateurs ont découvert des routes en travaux le matin-même alors que les communes concernées connaissaient l'itinéraire et la date de passage depuis plus d'un an.



La Fédération n'est pas contre le gravillonnage, quand il est bien signalé mais surtout quand le nettoyage est respecté.

LES AMÉNAGEMENTS DANGEREUX

LES ÎLOTS
LES COUSSINS BERLINOIS

LES RALENTISSEURS
ET AUTRES PROBLÈMES

Ce chapitre est le constat d'un malaise. Celui d'un partage de la route raté. Dans le but unique de ralentir la vitesse des conducteurs de véhicules à moteur, beaucoup trop d'aménagements routier sont installés sans se soucier de la sécurité des autres usagers et particulièrement les cyclistes.

Des routes conçues à l'origine pour rouler rapidement sont modifiées de façon contraignante par une multitude d'obstacles tels que : rigoles, îlots, passage piétons surélevés, bornes, piquets, chicanes, rétrécissements, dos d'âne, coussins, plateaux, giratoires, plaques d'égout, trous etc. Ces nouvelles caractéristiques entraînent certes une réduction drastique de la vitesse mais ne tiennent pas compte de l'insécurité que cela génère pour les usagers vulnérables comme les cyclistes.

Les cyclistes sont alors considérés par les conducteurs de véhicules à moteur comme des gêneurs, principalement dans les rétrécissements. L'automobiliste a tendance à ne voir dans le cycliste que le responsable qui l'empêche de progresser, alors qu'il subit les conséquences d'aménagements qu'il utilise contre son gré. Mais le cycliste, sans protection, ne doit en aucun cas être considéré comme un ralentisseur humain. Tous ces aménagements dont l'idée est louable au départ créent des zones accidentogènes et parfois mortelles pour les cyclistes.

La solution ne se trouverait-elle pas dans la simplicité des aménagements et la civilité de tous ?

LES ÎLOTS

Notre pays est le champion du monde des îlots et des rétrécissements. Ce témoignage, fort bien documenté, rappelle une fois de plus que ces aménagements sont souvent très dangereux pour les cyclistes alors qu'ils sont censés améliorer la sécurité routière de tous les usagers.

Pensez à nos enfants, ralentissez !

Tel est le message que l'on trouve à l'entrée de nombreux villages. Dans le cadre de notre passe-temps favori, nous parcourons les villages de France et les habitants sont très probablement plus heureux de voir des touristes circuler à vélo plutôt qu'en voiture. Cependant, depuis déjà plusieurs années, on voit de plus en plus d'aménagements destinés à canaliser les automobiles. C'est notamment le cas des terre-pleins centraux qui génèrent des risques importants pour les cyclistes. Pour convaincre ceux qui ne le seraient pas encore voici le récit d'une expérience qui s'est heureusement bien terminée.

Témoignage

Daniel Jousselin, moniteur de la Fédération française de cyclotourisme, responsable Challenge jeunes - Comité départemental 94

" Un camion peut-il doubler un cycliste à cet endroit ?

Toute personne sensée répondrait évidemment "non !" Et pourtant c'est ce qui est arrivé le 5 juillet 2005.

Les faits

Un camion semi-remorque a doublé le moniteur situé 20 m à l'arrière d'un groupe de jeunes et s'est rabattu à la hauteur du terre-plein central coinçant ainsi un jeune cycliste de 15 ans entre le trottoir et le milieu de la remorque. Le jeune a freiné sans pour autant toucher la remorque avec son guidon ou le trottoir avec sa chaus-sure, et sans être déstabilisé par les turbulences ou par les buissons. Le camion a poursuivi sa manœuvre pour finir de doubler environ 40 m plus loin. Il a été arrêté à la hauteur de la gare de Bugeat par la gendarmerie présente à proximité.



Un examen des lieux du "quasi accident" a été fait. Il ressort que la route fait 3,20 m de large à cet endroit. Compte tenu de la largeur des camions (2,50 m) et de la chaussée, il reste 55 cm entre la remorque et le trottoir (à noter la présence de buissons débordant du trottoir d'environ 20 cm dont il n'est pas tenu compte). Le vélo est équipé d'un cintre de 45 cm et la largeur au niveau des pieds est de 34 cm, le "couloir" restant pour ne pas "toucher" est large de ... 16 cm !

La sécurité et les bonnes pratiques

Quelques conclusions de ce qui ne restera heureusement qu'un incident.

- Les organisateurs de la "Semaine nationale du jeune cyclotouriste" avaient parfaitement signalé le rassemblement avec des panneaux à toutes les entrées de Bugeat et dans la ville. L'un d'eux était situé 300 m en amont du lieu de l'incident.
- Il y a des conducteurs inconscients, même quand ce sont de "soi-disant" professionnels, il faut donc en tenir compte dans l'encadrement des groupes de jeunes. À noter que la société "D", propriétaire du camion, possède plus de 12 000 collaborateurs dans le monde et se vante d'avoir 200 instructeurs et moniteurs. Cependant, certains de ses chauffeurs semblent encore ignorer qu'il est interdit de doubler un cycliste en ville à moins de 1 m (articles R 414-4 I et IV du Code de la route).
- La maniabilité est essentielle pour la sécurité de nos jeunes cyclistes car elle contribue très efficacement à leur sécurité dans des situations critiques. Dans l'exemple qui vient d'être décrit, cette maîtrise de la trajectoire du vélo a très probablement permis d'éviter le pire. À noter que le jeune en question avait obtenu 38 points sur 40 à l'épreuve de maniabilité du critérium national de Madine. Nul ne peut dire ce qui se serait passé avec un jeune moins expérimenté.

LES AMÉNAGEMENTS DANGEREUX

LES ÎLOTS
LES COUSSINS BERLINOIS

LES RALENTISSEURS
ET AUTRES PROBLÈMES

- Certains aménagements routiers sont très dangereux pour les cyclistes. L'exemple présenté est particulièrement démonstratif. Il aurait été très simple et peu cher par rapport à l'investissement du terre-plein et des trottoirs de faire une piste cyclable de 40 m de long à l'intérieur du virage.

Pour que cet article puisse modestement contribuer à limiter la construction d'aménagements faisant courir des risques aux cyclistes et à corriger les aménagements déjà construits, nous lançons un nouvel appel en faveur des cyclotouristes : "**Messieurs les maires et ingénieurs de la voirie, lorsque vous faites de nouveaux aménagements routiers, "Pensez à nos enfants cyclistes".**"



Ce qui s'est passé ce jour de 2005 se reproduit quotidiennement depuis, sans que les aménageurs en aient tiré une leçon !

COUSSINS BERLINOIS PRÉFABRIQUÉS EN CAOUTCHOUC VULCANISÉ

Des dispositifs ne sont pas pris en compte par la normalisation, Ce matériau est interdit depuis 2009 et pourtant ... on le trouve encore en 2021 au mépris des décisions ministérielles.

Les coussins Berlinoises en caoutchouc vulcanisé sont la cause de nombreux accidents de cyclistes. Depuis des années la Fédération s'oppose pour leur utilisation, en vain... leur nombre croît d'année en année.

Ces coussins composés de plusieurs parties indépendantes soumises à de fortes sollicitations se désolidarisent dans le temps. Ce phénomène est connu, expliqué par le Cerema, mais les aménageurs continuent de les installer en priorité car leur coût est relativement faible, oubliant d'y ajouter celui de l'entretien qui est élevé.

Question 55273 de M. Bouchet au Secrétaire d'État chargé des transports 08/12/2009.

Monsieur Jean-Claude Bouchet attire l'attention de monsieur le secrétaire d'État chargé des Transports sur les ralentisseurs de nouvelle génération en caoutchouc vulcanisé. Ces ralentisseurs présentent des avantages, tant au niveau de leur installation (pose par vis) que de leur prix (quelques dizaines d'euros par mètre). En outre, ils sont de dimension réduite et non dangereux en raison d'une hauteur de 5 à 7 cm réalisée en matière antidérapante vulcanisée. Nombreux sont les maires qui souhaitent utiliser ces ralentisseurs nouvelle génération. Or, le décret n° 94-447 et la norme NF P98-300 ne prennent pas en compte ce type de nouveaux ralentisseurs. Aussi il lui demande de bien vouloir lui indiquer ses intentions en la matière.

Réponse : " Les ralentisseurs de type dos-d'âne ou de type trapézoïdal sont des dispositifs de surélévation de chaussée destinés à modérer la vitesse des véhicules en agglomération, dans un but de protection des usagers vulnérables vis-à-vis des véhicules motorisés. Les caractéristiques techniques des ralentisseurs sont définies par la norme NF P 98-300, et leurs conditions d'implantation sont stipulées dans le décret n° 94-447 du 27 mai 1994. Le paragraphe 5.3 de la norme NF P 98-300 précise que le matériau dont est constitué le ralentisseur doit permettre la tenue de l'ouvrage dans le temps et avoir une adhérence compatible avec les vitesses pratiquées. De plus, les techniques de mise en œuvre des ralentisseurs doivent assurer une parfaite solidarité de l'ouvrage avec la chaussée. Or, les tests effectués en laboratoire ont montré que le caoutchouc vulcanisé ne répond pas à ces conditions, en particulier car son coefficient d'adhérence est inférieur à la valeur seuil minimale définie par la norme NF P 98-300. Lorsque le coefficient d'adhérence d'un matériau est faible, les véhicules peuvent glisser sur la surface constituée par le matériau et, par conséquent, le risque d'accident augmente. Ainsi, le caoutchouc vulcanisé ne répond pas aux exigences de la norme relative aux ralentisseurs, **c'est pourquoi ce matériau n'est pas autorisé pour la conception de ces dispositifs** ".

Les accidents sur les ouvrages mal entretenus se succèdent, les cyclistes protestent mais rien ne change.



LES AMÉNAGEMENTS DANGEREUX

LES ÎLOTS
LES COUSSINS BERLINOIS

LES RALENTISSEURS
ET AUTRES PROBLÈMES



2006-2009 l'État se désengage / La dangereuse dégradation du réseau routier français

Jean Hédou, secrétaire général de la Fédération de l'équipement, de l'environnement, des transports et des services prévient : " Mais le danger vient d'ailleurs ". "Le cas du patrimoine routier des communes et des EPCI est beaucoup plus inquiétant. En effet, il n'existe pas de « culture » de l'entretien des ouvrages dans les petites collectivités."

Notamment depuis la fin de l'assistance technique des services de l'État vers les communes et les petites collectivités (Atesat). Ces dernières sont aujourd'hui livrées à elles-mêmes et manquent d'information, de moyens humains et financiers. Difficile pour elles de faire face à l'entretien courant et à la surveillance des infrastructures, notamment avec près de 100 000 ponts dans leur giron.

Jean Hédou poursuit : " Bien souvent, les communes interviennent quand des éléments visibles de dégradation surviennent, mettant en péril la sécurité des usagers. Certains conseils départementaux pallient ce défaut d'assistance de l'État, mais ces mesures ne sont pas systématiques et semblent souvent peu organisées notamment en ce qui concerne la surveillance des ouvrages."

Quant à l'ingénierie publique qui serait à même de conseiller ces collectivités, elle est une des victimes des restrictions budgétaires. Le Cerema en sait quelque chose. Cet établissement public propose des expertises notamment en matière de prévention des risques et d'infrastructures de transport. Après avoir amputé son budget, le gouvernement a décidé de supprimer plus de 500 postes d'ici 2022. Le Cerema risque d'être divisé au sein de deux futures agences : l'Agence nationale de cohésion des territoires et l'Agence des routes.

Aujourd'hui les aménagements routiers dépendent des communes, des communautés de communes, des conseils départementaux. Chacun applique sa loi à sa façon, sans beaucoup de cohérence nationale, mais toujours avec de bonnes intentions. Les décrets sont plus ou moins appliqués et les recommandations du Cerema prises en compte que lorsque cela présente des avantages. Il en résulte pour l'usager une incompréhension totale qui renforce l'insécurité.

LES RALENTISSEURS

2021 : le réveil des élus

Pour répondre aux municipalités qui trouvaient trop contraignant le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 qui limitait trop l'implantation des dos d'âne le Cerema a recommandé en 2010 un autre type de ralentisseurs présentés comme des surélévations de type plateaux et coussins. Aménagements connus et utilisés dans d'autres pays.

Bien que le Cerema les présentait comme de simples recommandations qui ne font l'objet d'aucune norme ni d'une réglementation, ils ont été immédiatement adoptés par les aménageurs.

Il a fallu attendre 2021, soit onze ans, pour entendre une députée poser la question au gouvernement : " Savoir juridiquement si ils sont oui ou non en contradiction avec la loi ? ». Question écrite à monsieur le ministre délégué chargé des Transports - Question 38400 : " Mme Alexandra Valetta Ardisson attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur les ralentisseurs de vitesse qui ont fait l'objet de récentes décisions de justice et condamnations. Saisie par des élus de sa circonscription inquiets par la décision rendue par la cour d'appel de Lyon le 11 février 2021 qui a ordonné la démolition d'un ralentisseur de vitesse de type « trapézoïdal », mais également par des associations d'usagers qui l'ont alertée sur les différentes nuisances et dangers que les ralentisseurs de vitesse peuvent générer, Mme la députée souhaiterait connaître la position de M. le ministre suite aux dernières évolutions jurisprudentielles et condamnations récentes. À l'heure actuelle, les caractéristiques géométriques et techniques des ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdale sont décrites dans la norme française NF P98-300 et leurs caractéristiques et conditions d'installations sont définies par le

décret n° 94-447 du 27 mai 1994. En 2000, en plus de ces dispositions réglementaires le CEREMA (ancien CERTU) a publié un guide non réglementaire intitulé « coussins et plateaux » mis à jour en 2010. Aujourd'hui le CEREMA indique que le dispositif de modération de la vitesse incriminé par la cour d'appel de Lyon était un ralentisseur de type trapézoïdal et non un coussin ou un plateau et se trouverait donc hors du champ d'application de son guide de recommandations. Or il apparaît dans toutes les constatations et informations recueillies que lesdits « plateaux », « plateaux traversant » ou « plateaux surélevés » ont la forme géométrique d'un trapèze, forme identique à celle utilisée dans la définition du décret 94-447 et de sa norme NF 98-300, une telle forme géométrique ne changeant pas, même si on en modifie ses dimensions de hauteur et de longueur, il semblerait que les ralentisseurs tels que définis par le CEREMA tombent sans exception sous le coup dudit décret et de sa norme. Toutes les spécifications techniques décrites dans la norme et le décret ont pour objectif de garantir l'efficacité du dispositif tout en assurant que le ralentisseur ne constitue pas une gêne ou un danger lorsque l'usager le franchit à vitesse réduite de 30 km/h. Au regard des différentes interprétations de la jurisprudence récente et de ces constatations, un éclaircissement de la situation devient nécessaire et urgent, notamment concernant les affirmations, les interprétations géométriques et les conseils prodigués par le CEREMA au travers de son guide. C'est pourquoi elle souhaiterait avoir la position du ministère sur les règles devant être respectées par les ralentisseurs en place et à venir, et notamment sur le caractère légal ou non des coussins berlinois."

Cette question est à ce jour sans réponse.

Le citoyen accepte difficilement de payer installation puis démolition d'un dispositif dont on aurait pu faire l'économie avec une meilleure étude préalable.

Pendant ce temps, les communes continuent leur implantation. Parfois elles sont condamnées à les retirer. Par exemple : Saint-Jean-le-Vieux, une commune du Bugey a été contrainte par le tribunal administratif de Lyon à détruire un ralentisseur non-conforme. C'est un automobiliste, dont le carter d'huile de la voiture s'était fendu, qui a saisi la justice. On peut noter également une commune du Var condamnée pour un ralentisseur non conforme devant le tribunal administratif de Toulon contre la commune de Lorgues, qui n'a pas respecté la législation en vigueur. On note le même cas de figure à Nans-les-Pins.

Autres exemples de ralentisseurs non conformes

Depuis 2008 l'implantation de ralentisseurs de type plateaux sur des routes où circulent des transports publics est autorisée, malgré cela certaines communes continuent à implanter des dos d'âne sans prendre en compte l'écoulement des eaux.

De toute évidence un aménageur peut faire ce qu'il veut. Le commanditaire ne vérifie pas les installations et l'État est absent. Rien n'empêche les forces de l'ordre de dresser un procès-verbal pour mise en danger de la vie d'autrui ou pour non-conformité.



Dans l'Aube, une conductrice de bus de la société Transports en commun de l'agglomération troyenne (TCAT) est en arrêt depuis plus d'un an à cause d'un... dos-d'âne !

Un nouveau ralentisseur, non signalé, lui cause de terribles douleurs au dos dans l'exercice de sa fonction. « Arrivée au terminus, elle avait si mal aux lombaires que les pompiers ont dû intervenir pour l'emmener aux urgences de l'hôpital de Troyes. Elle a été opérée il y a un mois. Il n'est pas certain qu'elle puisse reprendre son poste un jour. »



LES AMÉNAGEMENTS DANGEREUX

LES ÎLOTS
LES COUSSINS BERLINOIS

LES RALENTISSEURS
ET AUTRES PROBLÈMES

AUTRES PROBLÈMES

Ralentisseur non autorisé

En 2018 nous avons signalé un ralentisseur non autorisé sur la voie publique au gestionnaire de la voirie.

Il nous a été répondu que cet aménagement a été réalisé par la commune avant transfert de compétence. La Commune nous fait part qu'elle n'est plus gestionnaire de la voirie !

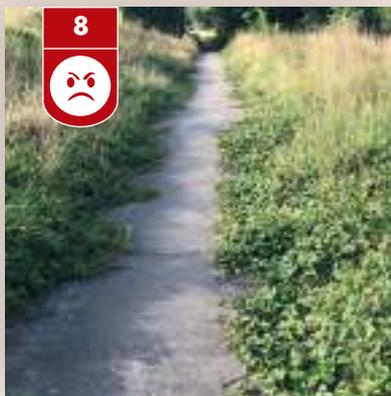
Conclusion : en 2021 le ralentisseur est toujours en place et il est devenu très dangereux sans que cela n'inquiète personne !



Voie verte interrompue et non entretenue

Pourquoi rendre la visibilité inexistante à l'approche d'un carrefour et obliger l'automobiliste à s'arrêter sur un aménagement cyclable alors qu'il suffit de mettre le Cédez le passage 2m en amont et de couper les herbes hautes pour une co-visibilité.

Comment en 2021 peuton interrompre une Voie verte pour mettre des "Cédez-le-passage" aux cyclistes alors qu'un déplacement du "Cédez-le-passage voiture" et une continuité de la Voie verte n'apporteraient aucun changement pour les automobilistes, les piétons étant toujours prioritaires et la visibilité maintenue ?



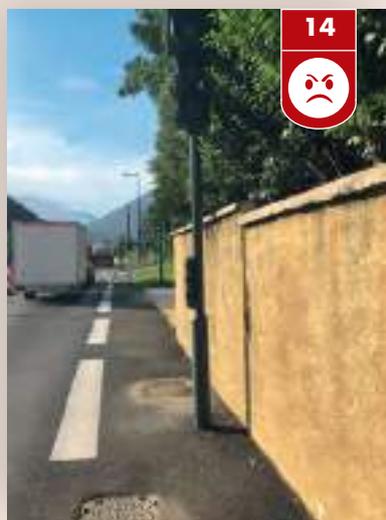
LES AMÉNAGEMENTS DANGEREUX

LES ÎLOTS
LES COUSSINS BERLINOIS

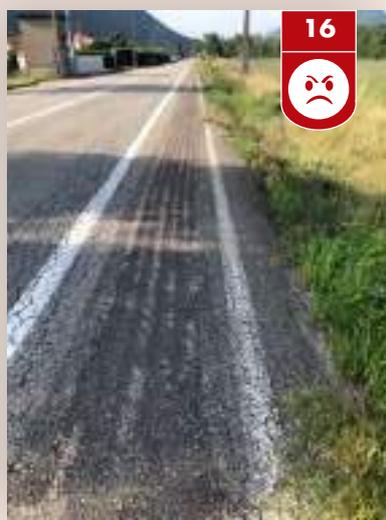
LES RALENTISSEURS
ET AUTRES PROBLÈMES

Bande cyclable non conforme et non entretenue

Comment en 2021 peut-on modifier un carrefour créant une bande cyclable de moins d'un mètre non conforme, diminuée par des panneaux qui débordent largement, et par l'implantation d'un mat de feu tricolores ? L'îlot central en dur, quant à lui, fait 3,50 m de large...



Comment en 2021 peut-on faire des travaux sur une bande cyclable obligatoire, sans refaire l'enrobé en totalité ? Ceci éviterait aux cyclistes de rouler sur de la "tôle ondulée" impraticable, et de fait, les inciter à rouler en infraction.



LES AMÉNAGEMENTS DANGEREUX

LES ÎLOTS
LES COUSSINS BERLINOIS

LES RALENTISSEURS
ET AUTRES PROBLÈMES

Manque de visibilité sur les giratoires

Nous avons en 2019 démontré devant les caméras de France 2 le problème de ce type d'aménagement. Par manque de visibilité et en raison de la vitesse des véhicules motorisés un groupe de trois cyclistes avaient mis plus d'un quart d'heure avant de s'engager dans le carrefour giratoire. Il n'y a aucune possibilité d'anticiper du fait de ce manque de visibilité.



NOTRE AVIS



Nous sommes favorables à la réduction de la vitesse dans les agglomérations mais sommes inquiets de la multiplication des aménagements qui ne répondent à aucune réglementation et devraient, à minima, tenir compte des recommandations du Cerema.

Ces aménagements souvent en contradiction avec les textes en vigueur, installés sans tenir compte de l'avis des cyclistes.

Ils ne prennent pas en compte que très partiellement la fragilité des cyclistes et deviennent dangereux pour eux. Toutes ces dérives sont inacceptables pour notre Fédération et l'ensemble des cyclistes que nous représentons.

Il en est de même pour les aménagements sur le réseau routier hors agglomération.

Concrètement nous ne pouvons plus assurer correctement notre rôle de formateur sans être contredits par des aménagements qui nous mettent en défaut.

Nous préconisons une autorisation indispensable pour la réalisation et la mise en service des aménagements cyclables et routiers au même titre que celle demandée à un particulier pour modifier son habitation. Nous souhaitons que cette autorisation préalable soit délivrée par une commission au niveau de chaque département composée par des membres des fédérations sportives concernées (Fédération française de cyclotourisme / Fédération française de cyclisme / Fédération de triathlon / Fédération sportive et gymnique du travail / Ufolep).



LES ZONES DE CIRCULATION PARTICULIÈRE EN MILIEU URBAIN

L'introduction de la " Zone de rencontre " et la précision des règles, relatives à la " Zone 30 " et à l' " Aire piétonne ", ont été introduites par le décret 2008-754 du 30/07/2008. La généralisation des doubles-sens cyclables dans les rues à sens unique, pour les véhicules motorisés des " Zones de rencontre " et " Zones 30 ", entraîne un principe de prudence par ceux-ci ; trois critères principaux permettent de différencier les zones de circulation apaisées entre elles par rapport aux autres voiries.

Zone de circulation apaisée en milieu urbain	Aire piétonne	Zone de rencontre	Zone 30
Usagers	Piétons et cyclistes. Véhicules liés à la desserte suivant les règles de circulation.	Tous	
Lieux concernés	Lieux dédiés aux piétons, pour lesquels on peut réduire à quelques véhicules autorisés la circulation motorisée : <ul style="list-style-type: none"> ■ rue, ensemble de rues, ■ grande place, ■ grand parvis. Axes à grande circulation exclus.	Lieux où l'on souhaite privilégier la vie locale en donnant la priorité aux piétons sur la circulation des véhicules motorisés, celle-ci restant possible à vitesse réduite : <ul style="list-style-type: none"> ■ concentration de commerces, services publics,... ■ correspondance de transport en commun, ■ quartier touristique, historique, ■ rue résidentielle ou de lotissement peu perméable au transit motorisé, ■ rue étroite, etc... 	Lieux où l'on souhaite maintenir la circulation et la vie locale en trouvant un compromis et en modérant la vitesse. <ul style="list-style-type: none"> ■ Ensemble de rues résidentielles, de lotissements. ■ Ensemble de rues commerciales pouvant comprendre des sections avec de nombreuses traversées piétonnes, des sections de rue de distribution du quartier, des sections d'axe de transit. À terme, la Zone 30 devrait s'étendre sur plus de 70 % de la voirie en milieu urbain. Elle peut contenir des zones de rencontre et des aires piétonnes.
Statut permanent ou temporaire	Permanent ou temporaire.	Permanent	
Type de priorité	Piéton prioritaire sur tous les véhicules sauf les transports guidés de manière permanente.	Régime général de priorité, rien de spécifique y compris pour les piétons.	
Limitation de vitesse pour les véhicules	Allure du pas.	20 km/h	30 km/h
Transports publics	Admis		
Transports publics à guidage permanent	Limitation de vitesse définie dans le règlement d'exploitation		
Signalisation entrée	 Panneau B54 complété par des règles de fonctionnement + aménagement pour augmenter la lisibilité et au besoin réduire les vitesses dès l'entrée.	 Panneau B52 + aménagement si besoin pour augmenter la lisibilité et réduire les vitesses dès l'entrée.	 Panneau B30 + aménagement si besoin pour augmenter la lisibilité et réduire les vitesses dès l'entrée.
Signalisation à l'intérieur de la zone	Le moins possible		
Aménagement à l'intérieur de la zone	Aménagement cohérent pour que la priorité piétonne et l'allure du pas soient respectées.	Aménagement cohérent avec la limitation de vitesse applicable.	
Aménagement cyclable à l'intérieur de la zone	Sans aménagement particulier.	Sans aménagement, excepté si nécessaire pour le double sens cyclable dans les rues à sens unique.	Sans aménagement, excepté si nécessaire pour le double sens cyclable dans les rues à sens unique et des cas particuliers (Bypass, forte pente).
Stationnement pour les vélos	Stationnement spécifique aux vélos fortement recommandé		
Stationnement des véhicules motorisés	Tout stationnement est gênant donc verbalisable. Possibilité d'organiser l'arrêt des véhicules.	Tout arrêt ou stationnement en dehors des emplacements aménagés est gênant, donc verbalisable.	Comme dans les axes limités à 50 km/h.
Personne à mobilité réduite	Application des principaux textes législatifs et réglementaires concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées.		
	Veiller à garder des cheminements piétons repérables dégagés de tout obstacle, en privilégiant les trajets les plus directs et simples possibles.	En dehors des rues trop étroites, il est nécessaire de conserver un espace continu dédié aux piétons et de garder des cheminements dans cet espace qui soient dégagés de tout obstacle et repérables en privilégiant les trajets les plus directs et simples possibles.	Il est nécessaire de conserver un trottoir et de sanctuariser sur ces trottoirs des cheminements dégagés de tout obstacle en privilégiant les trajets les plus directs et simples possibles.