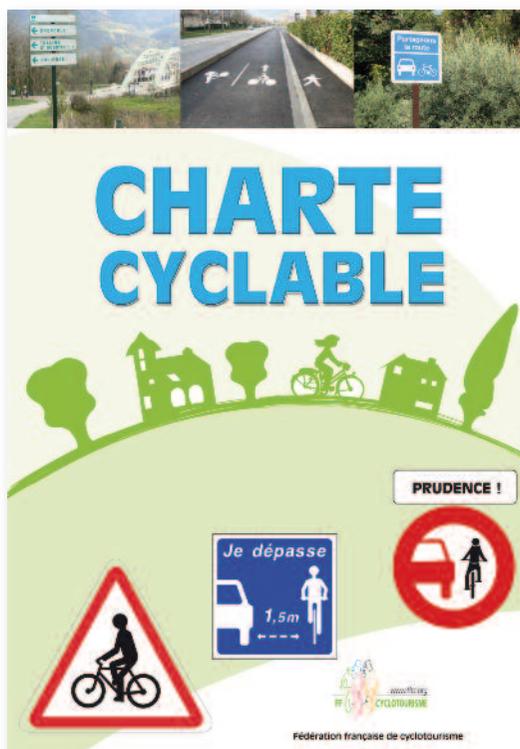


Synthèse des différentes applications de la Charte cyclable



Partageons et faisons la route ensemble

La sécurité dite "Active" :

Celle-ci consiste à respecter le Code de la route, avoir un comportement responsable, à n'utiliser qu'une bicyclette en parfait état de fonctionnement, et conforme à la réglementation.

La sécurité dite "Passive" :

Celle-ci en revanche est mise en œuvre par les pouvoirs publics au moyen de deux éléments majeurs :

- les aménagements cyclables,
- le Code de la route.

La FFCT n'a pas de prise directe. Elle agit donc par une action publique d'information sur les contraintes et les dangers rencontrés par les cyclistes.

Elle a donc décidé, dès 2003, de se doter de La Charte Cyclable et d'y formuler ses attentes. Sa mise à jour fin 2010 a repris notamment l'ensemble des dernières directives du Code de la rue.



Les bandes et pistes cyclables

1. Les aménagements type bandes :

a) L'accotement revêtu

L'accotement revêtu est une bande dite de refuge ou de récupération. Partie intégrante de la chaussée, de part et d'autre des voies de circulation (Largeur 1,25 à 1,75 m) il offre un espace "sécurisé" momentanément aux usagers en difficultés, principalement les véhicules à moteur. Il peut être utilisé par les cyclistes (décret n° 2003-283 du 27 mars 2003. Art 3.) et à ce titre aura une qualité de revêtement identique à l'ensemble de la chaussée. Un accotement mal revêtu ne sera pas utilisé par les cyclistes (insécurité et manque de confort).



▲ Les demandes de la FFCT :

Pour tout projet routier en rase campagne (création ou modification de l'existant) la FFCT demande la réalisation systématique 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.



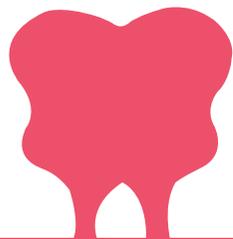
Les bandes et pistes cyclables



b) La bande cyclable (en ville ou en rase campagne)

La bande cyclable est une voie sur la chaussée principale qui est réservée exclusivement aux cycles. Elle est délimitée par une ligne de peinture, discontinue ou continue si nécessaire (points particuliers, virage ou mauvaise visibilité). La bande cyclable doit être à usage conseillé, signalée en entrée par le panneau C113 et en sortie par le panneau C114. Elle offre une plus grande souplesse d'utilisation que les bandes à usage obligatoire signalées par le panneau B 22a en entrée et B40 en sortie. La largeur préconisée est de 1,5 m, avec un maximum de 2 m.

Les bandes cyclables permettent, de bien canaliser la circulation automobile, de maintenir le cycliste dans l'environnement routier et de mieux faire accepter la cohabitation entre tous les usagers. Elles sont particulièrement utiles et appréciées sur les grandes avenues et aux points stratégiques en ville.



Les bandes et pistes cyclables

2. Les aménagements type "Piste"

L'idée de la séparation des vélos avec le trafic motorisé paraît séduisante, mais elle comporte de graves inconvénients de cohabitation (avec les piétons), des problèmes de sécurité lors du raccordement au niveau des carrefours et enfin des problèmes liés au nettoyage (accès des balayeuses). Il est donc nécessaire de bien définir la finalité de chaque projet, de savoir à quels utilisateurs il est destiné. La mise en concurrence de la bande et de la piste cyclable est souvent utile à ce stade de la réflexion.

a) La piste urbaine unidirectionnelle

Une piste unidirectionnelle suit la chaussée. La largeur préconisée est de 2 m, en dessous, les cyclistes ne peuvent pas se dépasser.

Comme pour les bandes cyclables, elles sont très souvent mal ou non utilisées par les cyclistes car le revêtement n'est pas toujours de bonne qualité, ou dégradé et leur nettoyage régulier pas très bien respecté.

Même s'il conserve sa priorité à chaque intersection, le cycliste doit s'arrêter souvent, tout en ayant l'oeil attentif à chaque sortie de propriété. Il est moins visible que sur une bande cyclable.

Quant aux retours sur la chaussée, ils sont souvent générateurs d'accidents. Pour que les cyclistes soient plus visibles aux intersections il est recommandé de transformer la piste en bande cyclable juste avant la traversée des carrefours afin qu'elle accède tangentiellement à la chaussée générale.



Les bandes et pistes cyclables

b) La piste urbaine bidirectionnelle

Il est généralement préférable d'éviter les pistes bidirectionnelles en ville, leur raccordement aux carrefours est compliqué, et chaque traversée engendre des conflits avec les voitures.



Par contre, la piste bidirectionnelle est intéressante pour les itinéraires de moyenne distance (= ou > à 500 m) où les intersections sont peu fréquentes, par exemple le long d'un fleuve ou d'une rocade.

Les rares points de conflits seront traités avec un soin particulier. La largeur recommandée est de 3 m. (2,5 m. minimum).

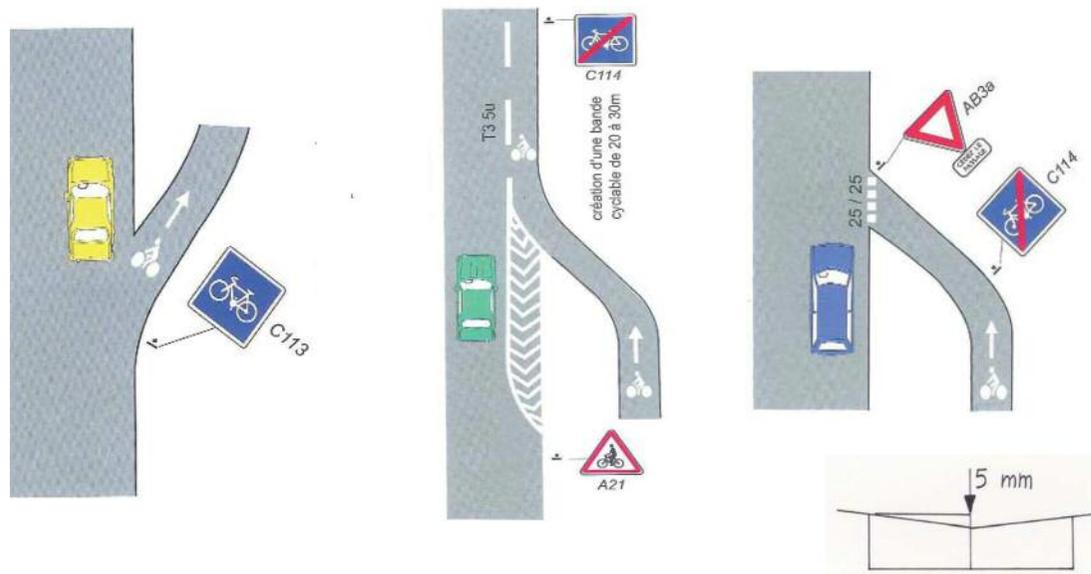


Les bandes et pistes cyclables

▲ Les demandes de la FFCT :

Soin particulier à la réalisation des entrées et sorties de piste cyclable en ville, en s'assurant que les angles d'entrée et de sortie ne soient pas trop ouverts (inférieur à 30°) tout en supprimant les obstacles dangereux.

La moindre marche pouvant provoquer des chutes, nous demandons également des "bateaux à zéro" abaissés au fil d'eau (voir schémas ci-dessous).

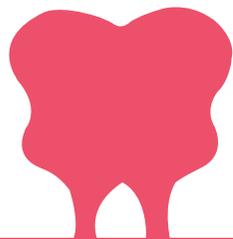


Les bandes et pistes cyclables

c) La piste (ou bande) sur le trottoir

Rappel : les trottoirs sont réservés exclusivement aux piétons et assimilés (personne à mobilité réduite en fauteuil, les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur, les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou tout autre véhicule de petite dimension). Seuls les enfants de moins de 8 ans peuvent y circuler à vélo (sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police) à la condition de conserver l'allure du pas et ne pas occasionner de gêne aux piétons. Article R.412-34 du Code de la route.

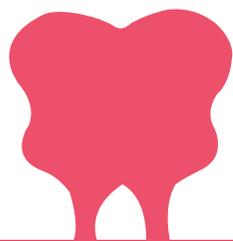
Un trottoir doit être "repérable" et "détectable" pour répondre aux besoins des piétons non ou mal voyants, et des personnes malentendantes.



Les bandes et pistes cyclables

Une simple ligne blanche de peinture ne suffit pas

Une piste cyclable en parallèle et au niveau du trottoir est une piste qui fait partie de la chaussée. Elle doit être séparée physiquement et plus ou moins éloignée du trottoir en fonction de l'emprise disponible, soit par une bordure, un muret, une partie végétalisée, des arbustes...

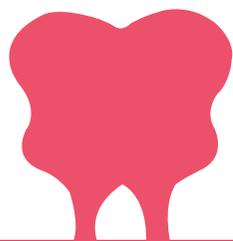


Les bandes et pistes cyclables

Autre solution :

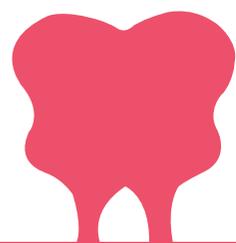
La piste cyclable à hauteur intermédiaire entre trottoir et chaussée, dite de Copenhague.

Cette solution peut être utilisée dans tous les secteurs, urbains et interurbains, la largeur recommandée de la piste cyclable bidirectionnelle est de 1,70 m minimum pour permettre aux cyclistes de se doubler sans difficulté majeure (ce qui n'est pas le cas sur l'exemple de la photo qui représente une piste unidirectionnelle).



Voies vertes

Aménagement en site propre, réservé aux déplacements non motorisés. Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et dans certains cas, aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. La Voie Verte doit être sécurisée, jalonnée et accessible au plus grand nombre, sans exigence physique particulière. Elle a été reconnue dans le Code de la route par décret en date du 16 septembre 2004 et le nouveau panneau "Voie verte" instauré par arrêté du 11 juin 2008.

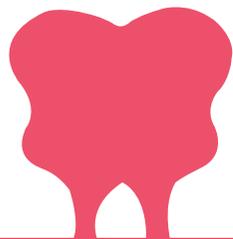


Véloroutes

Itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions.

Elle emprunte tous types de voies adaptées, notamment les Voies Vertes (aménagements en site propre - chemins de halage, chemins forestiers, voies ferrées désaffectées-) et les routes à faible trafic (recommandé sur des trafics < à 1000 v/jour).

Les Véloroutes constituent des itinéraires calmes, agréables, le plus souvent ombragés, évitant les dénivelés excessifs. Elles peuvent utiliser des bandes et des pistes cyclables, et particulièrement pour les traversées d'agglomérations, des couloir bus ouverts aux cyclistes, ou des zones piétonnes. Un cahier des charges national adopté en 2001 précise leurs caractéristiques.



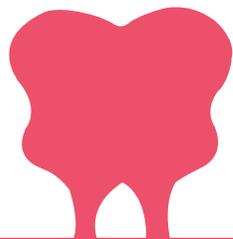
Véloroutes et Voies vertes

Caractéristiques géométriques et techniques

Ces itinéraires, d'une largeur de l'ordre de 3 mètres, génèrent très peu d'accident en section courante. Par contre, à l'approche d'agglomération, lorsque le trafic mixte -piétons, cycles et rollers- devient plus dense, ou dans certaines zones à risques (manque de visibilité) la cohabitation favorise parfois les conflits.

Il devient essentiel dans ce contexte, de modifier l'emprise et de réajuster l'espace : accroître celui-ci, entre 4 et 5 m, prévoir un accotement de 0,50 à 1 m, ajouter un marquage au sol séparant les cheminements piétons/cycles ou les sens de circulation.

Lorsqu'ils sont autorisés par l'autorité chargée du pouvoir de police, la présence ponctuelle de cavaliers nécessitera généralement un cheminement séparé et des revêtements différents.



Les rétrécissements de chaussée

Trop souvent, ce type d'aménagement ne tient pas compte des besoins des usagers à vélo.

Les rétrécissements sont réalisés pour deux raisons. Ils sont destinés à :

1. Protéger un tourne-à-gauche

Moyens utilisés : îlots ou terre-pleins centraux (qui empêchent les automobiles de se doubler et de percuter les véhicules qui attendent dans la voie centrale avant de tourner à gauche)

2. Créer un "pincement" pour ralentir les véhicules

Moyens utilisés : extensions de trottoir, plots en "dur" (dans l'axe ou sur le bord de la route), îlots, terre-pleins, lignes blanches continues, mise en courbe de la route...

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



Les rétrécissements de chaussée



Un usager motorisé n'accepte pas de rester derrière un cycliste sur plus de 25 mètres en moyenne. Lorsqu'un cycliste est heurté à 70km/h, il est tué 9 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 où le Code de la route est rarement appliqué par les usagers motorisés.
(R 414-4)



Des solutions existent et pour chaque cas, celles-ci doivent être étudiées en fonction des lieux, des populations d'utilisateurs concernées et du trafic de chacune d'elles.



Les revêtements

Le revêtement doit être de bonne qualité, il aura la même structure que les voies centrales. Si n'est pas le cas, la structure utilisée aura une résistance et une qualité de roulement et donc de "confort" égale ou supérieure à celle de la chaussée principale.

Pour toutes les réalisations en site propre, la FFCT porte donc sa préférence aux revêtements en enrobé ou en béton à condition que ces derniers présentent un état de surface soigné et des joints de dilatations bien traités.



Les revêtements

Sur certaines voies vertes, pour des raisons économiques, le choix se porte souvent sur des sols stabilisés ou compactés (sable, grave, craie,...).

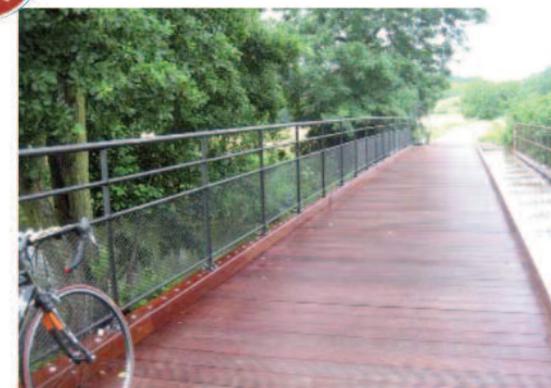
Cette solution ne convient pas aux cycles à pneus de faible section, aux rollers et aux PMR ; elle est même parfois dangereuse. Leur surface peu roulante est très sensible aux intempéries et aux passages de véhicules d'entretien. Elle demande une maintenance lourde et donc onéreuse. Cet aspect financier est rarement pris en compte lors de la conception des projets, il se répercute alors négativement et très rapidement sur l'entretien des voies concernées .



Les revêtements

Localement, des revêtements en pavés ou en dalles sont utilisés par souci d'esthétique; ils posent souvent des problèmes de glissements par temps de pluie et des contraintes d'entretien élevées (rejointement de pavés).

Pour les mêmes raisons, le bois est utilisé sur des passerelles. Outre son intégration évidente dans l'environnement, ce revêtement doit impérativement être recouvert d'un produit antidérapant afin d'éviter tout effet de glissements sous la pluie ou en période de gel.



Utilisation de la couleur sur la chaussée

(Circulaire du 15 mai 1996 – Circulaire N° 88-78 du 1^{er} septembre 1988)

(Extrait) La couleur constitue un moyen de communication entre les usagers : piétons, cyclistes, automobilistes. Son emploi doit par conséquent contribuer à rendre l'aménagement de l'espace plus lisible.

Affectation de l'espace :

La possibilité est donnée de différencier par la coloration, les espaces non affectés à l'ensemble de la circulation motorisée (autrement dit les espaces réservés à des usages particuliers), et les espaces sur lesquels on ne circule qu'à titre exceptionnel (îlots, terre-pleins centraux, bandes centrales neutralisées, accotements...).

En matière d'usage réservé, on distingue celui des cycles. L'attribution, à l'échelle nationale, d'une couleur unique à leur usage exclusif est une nécessité qui s'impose d'elle même.

La couleur choisie est le vert.

Quels que soient sa teinte précise, la technique et les matériaux utilisés, la coloration peut être en surface ou dans la masse. Il n'y a néanmoins aucune obligation de coloration systématique. L'utilisation de la couleur verte ne doit s'appliquer que pour mettre en évidence des zones particulières et améliorer la lisibilité d'un cheminement cyclable par les usagers motorisés. En outre, la couleur ne peut être employée qu'en renfort de la signalisation réglementaire.



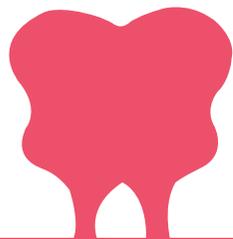
Utilisation de la couleur sur la chaussée



Piste cyclable désaxée
+
Marquage au sol
=
meilleure visibilité angulaire et
meilleure perception du cycliste par
l'automobiliste et "soutien" du logo
cycliste



Pour une meilleure perception et pérennité des marquages en vert, la FFCT recommande l'utilisation de produits type résine (en opposition à la peinture, peu résistante dans le temps) ainsi que le choix d'une teinte fluorescente. Trop de zones à risques peintes en vert foncé, sont pratiquement invisibles par temps pluvieux. Elle évite également le phénomène de glisse, préjudiciable aux deux roues motorisés.



Les chantiers

La signalisation temporaire

Les besoins en signalétique directionnelle sont encore plus importants pour les cyclistes lorsque les itinéraires qui leur sont spécifiques sont modifiés lors de travaux routiers. La signalisation des risques potentiels est bien sûr primordiale mais prévoir un itinéraire éventuel de déviation l'est tout autant.

Le cycliste ne se déplace que par sa force musculaire et les allongements de trajets pénalisent ses déplacements. Il faut aussi avoir à l'esprit que tout trajet de substitution s'adresse aussi à des usagers cyclistes qui ne sont pas forcément habitants des lieux. Les informations à courte et moyenne distance seront d'autant plus précieuses pour son cheminement.

Exemple de signalisation temporaire :

à l'aide du panneau KD 21 où la seule indication de la Ville de Metz ne sera peut-être pas suffisante en fonction de la situation géographique du chantier routier.



Les chantiers

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.

Cela 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.

Cela met le cycliste en insécurité vis-à-vis des usagers arrivant à nouveau à contre-sens.



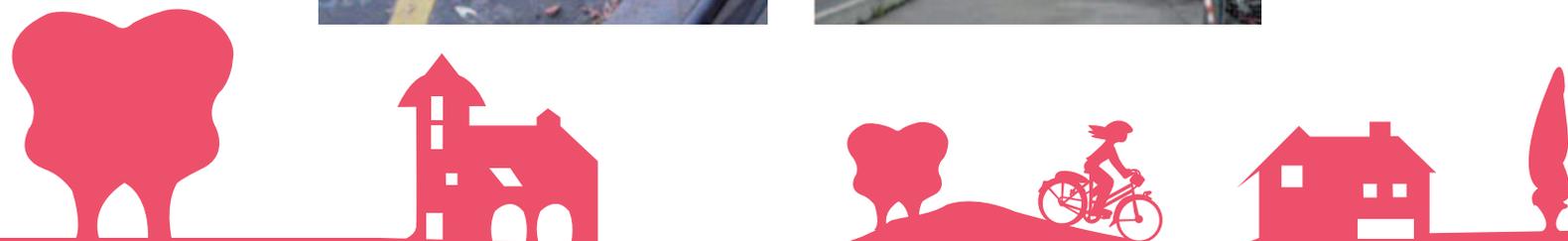
Les chantiers

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 bloqué par des panneaux mobiles.

La FFCT demande 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.

La piste cyclable est temporairement annulée, et le cheminement piétons/cycles est maintenu sous certaines conditions.

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").



Les chantiers

La FFCT 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.



Les avaloirs

Le cycliste se méfie de tout ce qui peut le déséquilibrer. Il n'aime pas les grilles d'avaloirs, surtout si les rainures sont parallèles au sens de circulation, et permettant ainsi aux roues de s'y coincer. Il existe désormais de nombreux modèles qui répondent mieux à leurs demandes.

Les trottoirs hauts sont également dangereux pour les cyclistes (possibilité d'accrocher une pédale, surtout à l'intérieur d'un virage).

La FFCT demande la généralisation des trottoirs avec des bordures basses de type A1 (en biseau), des avaloirs intégrés au trottoir (de préférence sans grille et sans entonnoir) et de bons raccordements entre la chaussée et le caniveau.



Quelques défauts de conception

Le cycliste n'est pas un équilibriste. Aucun obstacle ne doit se trouver sur l'emprise qui lui est dédiée. Ce réverbère installé dans un by-pass qui longe un rétrécissement, montre une certaine incompetence en matière d'aménagement cyclable.

Les obstacles implantés sur les parcours cyclables sont nombreux (murettes, potelets, bornes à incendie etc..) sont autant de pièges à cyclistes qu'il faut prendre en compte systématiquement.

Il en va de même avec les barrières de protection où la "lisse" est fixée sur un côté de la barrière, laissant les extrémités des poteaux de fixation se transformer en véritable "tranchants".



Charte cyclable : votre outil

La Charte cyclable est disponible sur demande au siège de la Fédération :
Tél. : 01 56 20 88 88 - E-mail : info@ffct.org

Votre contact sécurité :
Jacques Fournas, Délégué général sécurité routière
j.fournas@ffct.org

Vous pouvez également consulter la Charte cyclable sur :
www.ffct.org - rubrique pratiquer / La sécurité / La Charte cyclable

