



Une signalétique spécifique pour faciliter le partage de la route.

# Plus loin avec la Charte cyclable

*Déjà présentée dans la revue de mars, cette Charte cyclable mérite explications supplémentaires et développement.*

Cette Charte est à destination des élus – les seuls à pouvoir prendre la décision de création ou de modification de voirie –, des techniciens et des aménageurs mais pour tous ces travaux ils font nécessairement appel à des techniciens pour leur soumettre des propositions. Elle est l'outil indispensable des délégués sécurité et présidents lors de leurs rencontres avec les institutionnels, mais elle l'est aussi pour tous les licenciés qui peuvent intervenir à titre individuel. À noter que pour chacun, elle est consultable dans l'espace privé du licencié.

## Explications de texte

Nous sommes la seule fédération à avoir intégré dans nos statuts mais surtout dans la pratique tous les modes de déplacements à vélo.

Trois points forts dans cette version : les aménagements cyclables, les aménagements routiers et les zones particulières en milieu urbain.

## Focus sur les aménagements cyclables

Notre préférence va aux voiries à faible trafic : les « Zones 30 » ainsi que les

« Zones de rencontres » où le cycliste s'accommode très bien de la circulation mixte. Il en est de même pour les couloirs de bus et les doubles sens cyclables.



Zone 30, une zone à faible trafic.

- **En dehors de ces circulations apaisées, les bandes cyclables sont préférables aux pistes cyclables :** en effet, lors d'intersections de pistes cyclables avec les voiries principales, la prise en compte des cyclistes vis-à-vis des usagers motorisés reste toujours problématique car le refus des aménageurs de donner aux cyclistes la priorité qui devrait être de mise dans 90 % des cas ne l'est pas.
- **La sécurité et la continuité des itinéraires sont trop souvent ignorées.** La signalétique directionnelle faite pour les véhicules motorisés oublie qu'elle ne convient pas toujours aux cyclistes. Sans multiplier les panneaux, la qualité du revêtement et un entretien régulier, sont des facteurs garants de l'utilisation des voies cyclables par les cyclistes.
- **Les pistes unidirectionnelles ou bidirectionnelles de longues distances** (de 500 à 1 000 m entre intersections) peuvent répondre à une bonne



Piste unidirectionnelle.

sécurité des cyclistes lorsque les aménagements longent des voies rapides ou à forte densité de circulation à condition qu'elles ne soient pas interrompues par des sorties de propriétés. Trop souvent l'aménageur donne la priorité à celui qui ne l'a pas dans les textes de loi.

- **La discontinuité cyclable** au niveau des carrefours non gérés par feu tricolore pose un problème de gestion. Soit l'aménageur n'a pas prévu une bande cyclable entre les deux pistes et donc le cycliste pour traverser doit prendre le passage piéton donc descendre de son vélo, soit il l'a prévue et là on est confronté au croisement de voiries donc une priorité à droite. C'est pourquoi nous demandons (en attente de réponse) que lorsqu'un aménagement cyclable est parallèle à un passage piéton il doit avoir la même priorité.
- **Les problèmes récurrents des bandes cyclables :** trop étroites, le bord de chaussée pas entretenu (gravats), effet de paroi lié à l'é étroitesse de la bande.
- > **En agglomération :** lorsqu'une bande longe une file de voitures en stationnement, il est important de prévoir un espace de 0,50 m pour permettre aux cyclistes d'éviter les portières. Le Code de la route permet aux cyclistes de s'écarter suffisamment pour sa sécurité mais malheureusement ce n'est pas connu des automobilistes ni enseigné en auto-école d'où encore, une source de conflit.
- > **Sur une bande cyclable :** l'arrêt et le stationnement sont interdits. Cette interdiction n'est que trop rarement appliquée par les forces de l'ordre qui passent sans s'arrêter. (Amende 135 €)



Arrêt et stationnement interdits sur les pistes cyclables.

> **Il est déconseillé de « protéger » une bande cyclable en posant des séparateurs le long de la ligne blanche :** ceux-ci peuvent empêcher les cyclistes de se doubler, sont générateurs de chutes et ne découragent pas le stationnement sauvage.

> **Il est également important de renforcer la signalisation** (revêtement de couleur, flèches et logos au sol, signalisation verticale explicite).

> **Il est impératif de respecter une largeur de 1,50 m** pour une bande ou une piste cyclable surtout depuis l'arrivée des Engins de déplacement personnel (EDP).

> **L'idée de la séparation des vélos avec le trafic motorisé paraît séduisante mais apporte des problèmes de sécurité lors du raccordement au niveau des carrefours et des problèmes liés au nettoyage** (accès des balayeuses principalement sur les pistes unidirectionnelles). Elle pose en ville, au même titre que les Voies vertes urbaines, le problème de la cohabitation avec les piétons et les EDP si sa largeur est insuffisante ou si l'utilisation multi-usagers est importante. En effet, si la piste cyclable est une chaussée réservée aux cycles en agglomération, compte tenu des articles R 412-35, R 412-34, R 412-43-1, elle peut être utilisée par d'autres usagers sous certaines conditions.

Malheureusement les comportements des autres utilisateurs (EDP et piétons) conduisent souvent les municipalités et départements à les transformer en Voies Vertes censées permettre une meilleure mixité. Ces changements créent d'autres problèmes sans résoudre pour autant celui de la cohabitation. Comme le rejet sur la chaussée des EDP puisque l'article R 412-43-1 ne les autorise pas à utiliser les Voies vertes en agglomération. C'est pourquoi nous demandons une législation sur la définition du cheminement mixte qui n'existe pas à ce jour.

• **À noter que si la définition du trottoir** dans le Code de la route n'existe pas, un récent jugement du 8 mars 2022 par la Chambre criminelle de la Cour de cassation, donne une définition précise des trottoirs : « Il en résulte que constitue un trottoir, au sens des textes sus-visés, la partie d'une voie urbaine qui longe la chaussée et qui, surélevée ou non, mais distinguée de celle-ci par une bordure ou tout autre marquage ou dispositif, est réservée à la circulation des piétons. »

Cette décision vient donc compléter le Code de la route qui utilise, aux articles R. 412-7 et R. 412-34, puis R. 417-1 à R. 417-7, le terme « trottoir » pour ➡



Les Sas cyclables permettent aux cyclistes d'être plus visibles.

définir une zone principalement affectée aux piétons et, à l'inverse des aires piétonnières, longeant une voie affectée à la circulation des véhicules. Ce qui va faire jurisprudence.

- **Il est important aussi de faire mettre en place les « Sas cyclables »** qui permettent aux cyclistes d'être plus visibles et de démarrer avant les véhicules à moteur.

- **Sur les petites routes tranquilles (moins de 1 000 véhicules/jour)** où aucun aménagement n'est nécessaire, la Fédération conseille la mixité (partage de la route), qui pourra être soutenue par une signalétique spécifique que nous demandons depuis plus de dix ans : Panneau type C « Respect du 1,50 m » avec le mot rappel dessus pour justement rappeler aux conducteurs de véhicules motorisés que c'est la règle partout et non pas juste à cet endroit, le même avec 1 m pourrait aussi voir le jour pour les entrées d'agglomérations (article R 414-4 1 à IV).

- **De 1 000 à 8 000 véhicules/jour, en fonction du profil et d'une insécurité avérée, vis-à-vis des cyclistes,** nous demandons que tous ces axes routiers soient pourvus de bandes cyclables ou d'accotements revêtus dans chaque sens de circulation. Pour des pentes égales ou supérieures à 2,5 %, nous demandons d'opter pour des bandes cyclables. La réalisation d'accotements revêtus occulte bien souvent la pérennisation de tout cheminement cyclable et sa perception par les autres

usagers, cette dernière étant liée au fait du manque de signalisation verticale et horizontale. De plus, lors de la réfection de l'enrobé la bande d'accotement est souvent oubliée.

- **Au-delà de 8 000 véhicules/jour,** la réalisation de pistes cyclables unidirectionnelles, l'utilisation de Voies vertes et de véloroutes utilisant des axes secondaires seront privilégiées comme parcours de substitution. La réussite de ces parcours reposant sur deux facteurs primordiaux : ne pas trop augmenter la distance du parcours et la difficulté liée au dénivelé, la mise en place d'une signalétique directionnelle spécifique aux cyclistes. Il est enfin temps de penser autrement les déplacements, de modifier les plans de circulation afin de mettre les cyclistes en sécurité sur des parcours plus plats et plus courts et de diriger les véhicules motorisés sur un parcours un peu plus long et plus pentu par exemple.

- **Toute emprise de chaussée doit permettre la prise en compte de l'utilisateur cycliste** (pistes, bandes cyclables ou « Bypass »). C'est ce que demande la loi LOM (Loi d'orientation des mobilités). Si celle-ci ne le permet pas, des mesures de compensation doivent être prévues afin d'accéder à la pratique cycliste en toute sécurité. La limitation de la vitesse couplée à la création du panneau d'interdiction de doubler un cycliste, font partie de nos demandes. Il existe à titre expérimental depuis 2010 une possibilité de créer un



Chaussée à voie centrale banalisée.

aménagement quand la largeur de la voirie n'est pas suffisante : la chaussée à voie centrale banalisée pour créer un aménagement cyclable. Nous encourageons les aménageurs à l'utiliser et espérons la voir rentrer dans le Code de la route ce qui permettra de l'intégrer dans l'article L 228-2 de la LOM.

- **En campagne pour les mêmes raisons que pour les aménagements urbains en ce qui concerne des distances courtes,** la Fédération préfère les bandes cyclables ou accotements revêtus, aux pistes cyclables parallèles à la route (bidirectionnelles ou unidirectionnelles). Cependant, pour de longues distances (plusieurs kilomètres) et en fonction du profil de la route, du taux de circulation ou de l'emprise de la chaussée, la piste peut être la solution. Elle devra avoir une largeur supérieure au minimum recommandé en ce qui concerne les largeurs (2 m pour une piste unidirectionnelle - 3 m pour une piste bidirectionnelle), sur la majorité de sa longueur et particulièrement lorsque la visibilité est réduite. ■

> Denis Vituel, président de la commission Sécurité

Retrouvez la Charte cyclable  
le Mémoire sécurité  
et toutes les éditions Sécurité  
de la Fédération  
sur le site [ffvelo.fr](http://ffvelo.fr)

