

L'interprétation des différentes familles que sont : les signaux de danger, d'intersection, de prescription, d'obligation, d'indication, de position ou de direction ne pose pas de problème majeur pour l'ensemble des cyclistes. À signaler cependant : depuis 1997 les pistes et bandes cyclables ont été classées en deux catégories (obligatoire ou facultative). À ce jour très peu d'aménagements cyclables, antérieurs à cette date d'application, ont fait l'objet d'une vérification par les services des différentes collectivités, afin de s'assurer du bien-fondé ou non, de l'obligation de tous ces aménagements conformes à l'ancienne législation. Outre cette régularisation administrative du statut des bandes et pistes cyclables sur l'ensemble du territoire français, la FFCT demande que soient créés ou officialisés certains types de panneaux tels que décrits dans ce chapitre.

### Application de l'article R 414-4, I à IV du Code de la route

**Extrait :** " Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en rapprocher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et un mètre et demi hors agglomération, s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal ".

Sur certains axes routiers, la largeur de la chaussée ne permet pas le partage de la rue ou de la route dans les conditions de l'article R 414-4 du Code de la route. Le cycliste est un usager " vulnérable " très sensible aux conditions de dépassement des usagers motorisés, liées d'une part à l'amplitude de sa trajectoire et d'autre part au déplacement d'air provoqué par les usagers motorisés qui effectuent leur manœuvre de dépassement.

#### Trois cas de figure sont à retenir.

- A) Le dépassement du cycliste est à proscrire (tunnel étroit et de faible longueur, rétrécissement de chaussée, traversée de pont...).
- B) Le dépassement est possible mais demande de la part de l'automobiliste le respect strict des conditions de dépassement liées à l'article R 414-4.
- C) Les dépassements sont fréquents car l'itinéraire est utilisé par de nombreux cyclistes (circuits touristiques, véloroutes...).

#### ✓ Point A



#### L'AVIS DE LA FFCT

La FFCT demande que soit créée pour les cyclistes, la réciprocité des panneaux d'interdiction B3 et B3a que nous appellerons B3c.

Certaines communes ou communautés de communes, ont d'ores et déjà pris en compte cette problématique et mis en place des panneaux de sensibilisation à ces conditions de circulations.



### ✓ Point B

Dans certaines zones sensibles, le rappel du respect des conditions de dépassement des cyclistes par les automobilistes doit faire partie du paysage routier au même titre que l'on peut trouver sur certaines routes des panneaux type A14 invitant à la prudence, comme par exemple photo 14. Ce qui ne veut pas dire bien sûr, comme nous l'entendons très souvent : " *que cela sous-entend que ces conditions ne concernent que cette ou ces zones-là* ". Dans de nombreux départements, l'utilisation du panneau de type C pour passer ce message sécuritaire tend à se généraliser.

► Photo 4



4



5

### NOTA

Cet aspect est à lier avec la modification de l'article R. 412-19 du Code de la route. Voir annexes " Les lignes de marquage au sol " décret du 2 juillet 2015 (chevauchement de la ligne continue).

### L'AVIS DE LA FFCT

La FFCT recommande l'utilisation de ce type de panneau et de message sécuritaire.

### ✓ Point C

Sur les itinéraires à forte densité de cyclistes (qu'ils soient utilitaires, scolaires ou de loisirs) il est judicieux de rappeler à l'ensemble des usagers les règles fondamentales du respect mutuel et du partage de la rue et de la route. Des initiatives existent, nous demandons qu'elles soient encouragées et officialisées par la création d'un panneau du type C.

► Photos 6 et 7



6



7

Ce type de Tourne-à-gauche peut également être réalisé en urbain ou interurbain.



8

*Cyclistes ou tracteurs agricoles, la présence de véhicule "lent", doit accentuer la vigilance et la prudence de l'ensemble des usagers.*

## Le Tourne-à-droite et le Tourne-à-gauche

Ces deux manœuvres, avec celle du dépassement, sont les trois situations les plus accidentogènes pour l'ensemble des cyclistes. Le respect des dispositions fixées par l'arrêté n° 2008-754 du 30 juillet 2008 n'est pas toujours bien respecté d'une part par les automobilistes (TAG et TAD) et pas toujours sécurisantes pour les cyclistes en ce qui concerne la pratique du TAG en rase campagne.

Là encore, diverses collectivités ont pris des initiatives qui suscitent notre encouragement, sur cet aspect sécuritaire.

► Photos 9, 10 et 11



9

*Prudence pour l'automobiliste avant de tourner à droite.*



10



11

Ce type de TAG peut également être réalisé en agglomération.

## Les cheminements mixtes

► Voir chapitre 4 page 14

Le problème majeur d'insécurité sur ces aménagements, est essentiellement lié à la densité des utilisateurs, et à leur indiscipline quant au " Partage de l'espace ", et ceci, qu'ils soient piétons ou bien cyclistes. Pour les passages " contraints " ponts, tunnels, ou par manque d'emprise, pour de très courtes distances (environ 150 mètres), le partage de cet espace peut être réalisé par la présence d'une simple bande de peinture. Nous demandons alors qu'en complément soient officialisés les deux types de panneaux indiquant clairement à chaque usager concerné où se trouve la partie de l'espace qui lui est accordée. ► Photos 12 et 13



12



13



14

## Les accotements revêtus

Décret n° 2003-283 du 27 mars 2003 . Art 3. A l'article R 431-9 du Code de la route : " Hors agglomération, les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier " .

Le département de la Drôme a mis en place une sensibilisation et un rappel de cette possibilité conforme au Code de la route. Nous ne pouvons qu'encourager de telles démarches. ► Photo 15



15

## La signalisation directionnelle et le jalonnement cyclable

Référence : l'arrêté du 31 juillet 2002 portant modification sur l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes.

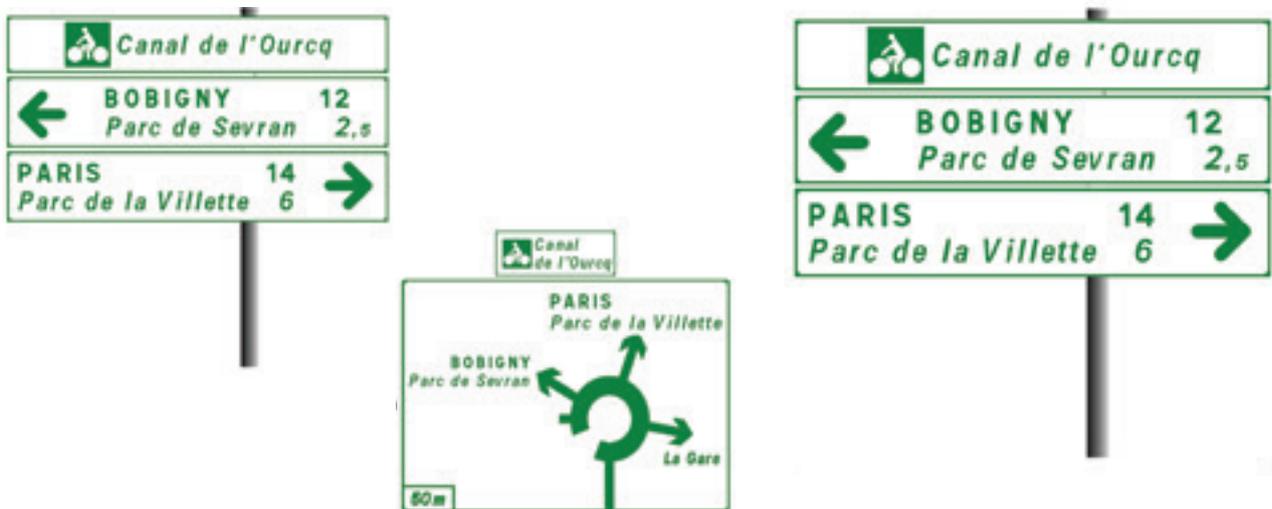
Les articles de ce texte répondent, en tous points, aux demandes de la FFCT et des cyclistes en général dans ce domaine (standardisation de l'ensemble des panneaux, guidage à moyenne distance grâce aux indications de rabattement, de pré signalisation, et de confirmation).



### L'AVIS DE LA FFCT

La FFCT demande que ces directives soient appliquées sur l'ensemble du territoire français (ce qui n'est toujours pas le cas à ce jour) à la fois sur les cheminements cyclables existants et à venir. Ceci sous-entend également le remplacement des anciens panneaux.

**N'oublions pas qu'un bon jalonnement est aussi un facteur de lutte contre l'insécurité routière.**



### ✓ La continuité des itinéraires

Comme pour les aménagements cyclables, celle-ci doit être assurée que ce soit en agglomération ou rase campagne. Le cycliste a les mêmes besoins en termes de position ou de direction qu'un usager motorisé. Les distances, les contournements à effectuer et le type d'itinéraire sécurisé à utiliser sont autant de facteurs importants que l'on doit porter à sa connaissance.



## 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.



### ✓ 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.

**Sur demande de la FFCT la prise en compte de ce paramètre dans le temps dévolu au feu vert a été pris en compte dans l'édition 2011 du " Manuel du chef de chantier " édité par le Cerema.**