

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) elle offre un espace "sécurisé" momentané 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).

Il est important d'assurer la continuité des accotements revêtus aux intersections (photos 1 et 2).



↳ 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 1500 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 3 et 4).



Département de la Drôme



Département du Vaucluse

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. (Voir annexes).

Les bandes cyclables permettent, de bien canaliser la circulation automobile, de maintenir le cycliste dans l'environnement routier de et 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 (photo 5).



Avec ce type d'aménagement, les itinéraires sont directs, et il est relativement facile d'assurer leur continuité. Le revêtement doit être de bonne qualité et libre de tout obstacle. La bande doit être nettoyée régulièrement, repeinte et entretenue au même titre que le reste de la chaussée.

Sur la photo n° 6, un exemple de bande trop étroite, ou le bord de chaussée n'est pas entretenu (gravats et végétation), ajouté à cela un effet de paroi lié à l'étroitesse de la bande et la présence de la barrière ; le tout engendrant un risque important de chute pour le cycliste, auquel il faut y ajouter le risque inhérent à l'extrémité saillante de chaque piquet.

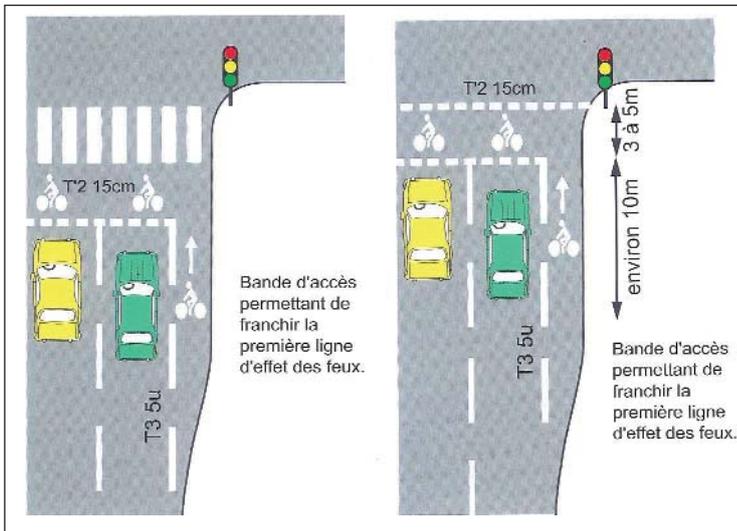
Elles doivent également avoir la même structure que les voies centrales. Si n'est pas le cas, la structure utilisée doit avoir une résistance et une qualité de roulement égale ou supérieure à celle de la chaussée principale.

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 (photos 7 et 8).

Sur une bande, le stationnement sauvage est dangereux et gênant pour le cycliste, il doit être découragé. Lorsque la chaussée est étroite, il est parfois très utile de créer une bande d'un seul côté.



Aux carrefours à feux, il est important de créer des "sas" (voir schémas ci-dessous). La ligne d'effet des feux est reculée de 5 m (3 m minimum) afin de permettre aux cyclistes de se placer devant les véhicules motorisés, notamment les poids lourds. Ils évitent ainsi le phénomène de l'angle mort. Cet aménagement est très apprécié, même s'il n'y a pas de bande cyclable à l'approche du carrefour. La FFCT demande que ce système soit généralisé et accompagné systématiquement d'une bande cyclable d'accès à la première ligne d'effet des feux sur une longueur entre 10 et 20 mètres.



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, et sont générateurs de chutes. D'autre part, ils ne découragent pas le stationnement sauvage (photo 9).



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 (photo 10).

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'œil 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.



b) La piste urbaine bidirectionnelle

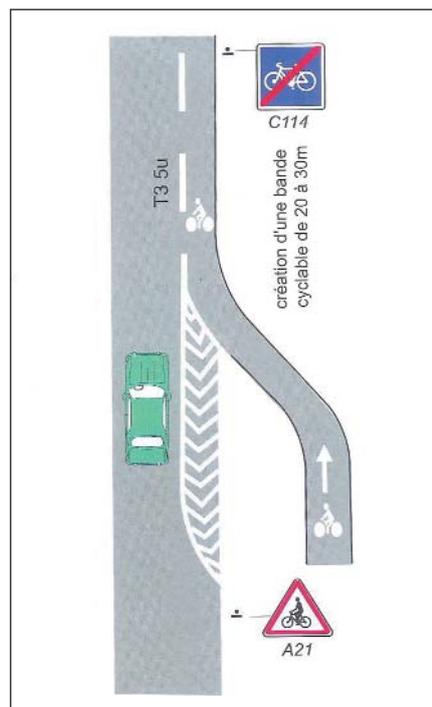
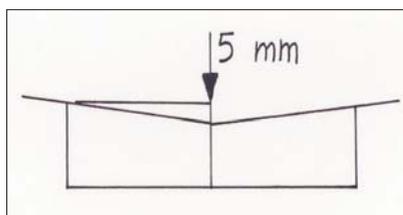
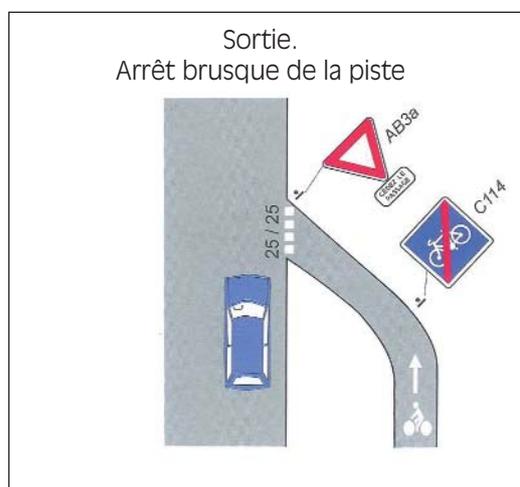
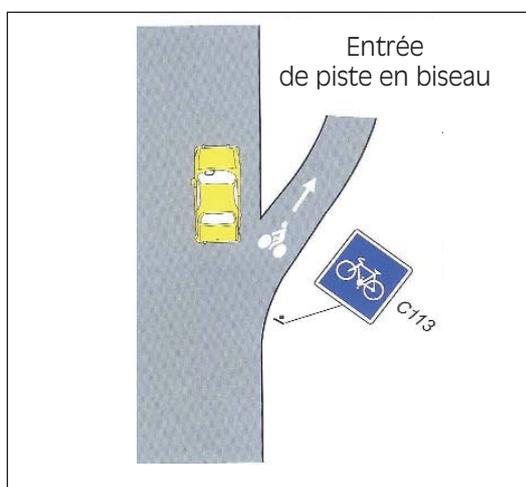
Il est généralement préférable d'éviter les pistes bidirectionnelles en ville, leur raccordement aux carrefours est compliqué, et chaque traversée engendre des conflits avec les voitures.

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

En terme de priorité, nous rappelons que la piste ou la bande cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe. A ce titre elle bénéficie des mêmes priorités, sauf disposition contraire prise par l'autorité investie du pouvoir de police (exemple : absence ou mauvaise visibilité).

La FFCT demande que l'on porte un 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).

Nous demandons également que, sauf cas extrême d'insécurité, toutes ces pistes soient classées «non obligatoires», et identifiées en tant que telle à l'aide d'une signalisation verticale prévue par le Code de la route.



Les schémas des page 10 et 11 sont issus de "La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables" du Certu réf. 46

Sortie. La piste se transforme en bande

c) La piste en rase campagne

Pour les mêmes raisons que pour les aménagements urbains en ce qui concerne des distances courtes, la FFCT 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 cependant faire l'objet d'une attention particulière en ce qui concerne l'entretien, afin de ne pas devenir, à court terme, inutilisable par les cyclistes. Elle devra également répondre au minimum recommandé en ce qui concerne les largeurs (2 m pour une piste unidirectionnelle, 2,50 m pour une piste bidirectionnelle) (photo 11).



d) 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 mais aussi "détectable" pour répondre aux besoins des piétons non ou mal voyants, et des personnes malentendantes.

Une simple ligne blanche de peinture ne suffit pas (photo 12).

Une bande cyclable sur un trottoir ne peut pas être considérée comme un aménagement cyclable. Les bandes cyclables doivent être uniquement réalisées sur la chaussée.

Une piste cyclable en parallèle et au niveau du trottoir sera une piste cyclable qui fait partie de la chaussée et qui 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...

Une simple ligne blanche de peinture ne suffit pas (photo 12). Cet exemple spécifique est également "repris" dans le chapitre des "Cheminements mixtes", où il est primordial de prendre en compte les besoins partagés des piétons et des cyclistes. Dans ce cas précis, l'aménageur avait (sans coût supplémentaire) la possibilité de répondre à ces attentes en inversant la position du cheminement cyclable et la partie végétalisée.





Les dimensions minimum requises seront de 1,50 m pour les cyclistes (hors marquage ou séparation) et 1,40 m libre de tout obstacle pour les piétons et les personnes à mobilité réduite (PMR). La partie piste cyclable sera réalisée du côté de la chaussée principale, pour permettre aux cyclistes de voir et d'éviter les personnes qui sortent des propriétés le long du trottoir. Il est également important de réduire la profondeur des bateaux devant les accès riverains, source de danger pour les cyclistes (effet déstabilisant) (photos 13 et 14).

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 n'est pas le cas sur l'exemple de la photo 15 qui représente une piste unidirectionnelle).