

Rétrécissements, danger !

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 et nous transforme en ralentisseurs humains. Nous avons tous été victimes de dépassements dangereux dans ces « couloirs de la mort ».

La grande majorité des rétrécissements vise à ralentir les véhicules à moteur en créant un « pincement » au moyen d'îlots, de plots ou d'extensions du trottoir. Généralement il n'est plus possible de respecter l'espace de sécurité requis lors du dépassement d'un cycliste comme le stipule l'article R 414-4 I à IV du Code de la Route : 1 m en agglomération et 1,50 m hors agglomération. Or, il faut un espace minimum de 4,50 m pour qu'un poids lourd puisse doubler un cycliste en ville tout en respectant les prescriptions du Code, mais il existe des rétrécissements dont la largeur disponible peut être inférieure à 3 m.

Des aménagements souvent trop longs

Un « pincement » peut s'étaler sur 200 m alors que certaines avenues ont des tourne-à-gauche et des îlots sur toute leur longueur parfois même en côte. C'est ainsi que certains cyclistes se plaignent d'aménagements empêchant le dépassement sur deux kilomètres. Nous avons alors la très désagréable sensation de servir de « ralentisseur humain ».

Or nous savons par expérience qu'au delà de 100 m les chauffeurs de VL et PL ont tendance à « forcer » le passage entre le cycliste et le bord latéral gauche de la chaussée. Dans ce cas, la réduction de vitesse imposée - 50 ou 70 Km/h - n'est d'aucune utilité pour le cycliste et le danger est réel.



Le dépassement est déjà dangereux en voiture... mais impossible en camion



Attention ! une pratique déconseillée

Certains aménageurs nous conseillent de rouler au milieu de la chaussée pour empêcher les dépassements dangereux. Cependant ce comportement n'est pas réglementaire et il est à déconseiller fortement car il est très imprudent, les automobilistes ayant l'impression que nous essayons de les provoquer. Trop souvent, ces conflits tournent au drame. L'analyse du SETRA de janvier 2004 indique que 30,2 % des accidents mortels à vélo concernent un cycliste heurté à l'arrière par un véhicule à moteur allant dans le même sens que lui, et qu'il ne peut éviter puisqu'il ne le voit pas arriver. Ce type de collision est la plus importante cause de décès à vélo. Nous avons remarqué qu'une part significative de ces accidents a lieu dans des « couloirs de la mort ».

Sommes-nous des usagers respectables ?

Pour ce qui concerne les rétrécissements, certains aménageurs font de gros efforts, mais d'autres continuent à multiplier les pincements dangereux. Dans de nombreux départements, il y a des rétrécissements dans chacun des villages que nous traversons. Nous avons besoin de règlements précis qui obligent les décideurs à tenir compte de notre vulnérabilité.

De même, les automobilistes changent leur comportement seulement quand le législateur décide de rappeler et d'appliquer les sanctions prévues par la loi. La récente baisse de la mortalité sur les routes est due uniquement au renforcement des contrôles de vitesse.

Le respect des usagers vulnérables pourra s'améliorer seulement si le conducteur moyen se rend compte que son comportement actuel est souvent critiquable et qu'il peut lui attirer de graves ennuis s'il blesse un cycliste.

