

Dans tous les cas, il nous paraît urgent de recenser et d'améliorer les rétrécissements existants, et de mieux régler la création des aménagements futurs.

Le panneau que nous demandons aurait eu l'énorme mérite de rappeler que nous sommes des usagers respectables. Il pourrait ainsi combler, en partie, le manque de « réflexe vélo » chez certains décideurs, aménageurs et acteurs de la sécurité routière.  
Ce panneau est donc nécessaire.

## Que dit notre charte cyclable ?\*

Un grand chapitre est consacré aux rétrécissements et les demandes suivantes ont été faites :

1. Que tous les rétrécissements de chaussée en rase campagne - avec obstacles ou avec ligne centrale continue - soient mis en conformité avec les prescriptions du Code de la Route (article R414-4, I à IV) afin que des by-pass ou des bandes cyclables soient réalisés pour les cyclistes.
2. Que les rétrécissements en ville soient accompagnés d'aménagements (revêtements spéciaux, coussins...) réduisant la vitesse moyenne à 30 Km/h maximum.
3. Que l'efficacité de toute « zone 30 » soit systématiquement liée à la mise en place d'aménagements complémentaires (exemple : les coussins) limitant réellement dans les faits la vitesse.
4. Que la taille des terre-pleins urbains soit réduite pour empêcher le stationnement sauvage et permettre la réorganisation de l'espace en faveur des cyclistes.
5. Dans les cas où il n'est pas possible de créer une bande ou un by-pass, nous demandons une signalisation interdisant le dépassement des cyclistes et la prescription de rétrécissements de plus de 100 m.

\* Charte cyclable de la FFCT



Ilot franchissable : un aménageur qui fait des des efforts

## Comment interdire les dépassements dangereux ?

..... Panneau demandé par la FFCT :  
Interdiction de doubler les cyclistes  
Créer un nouveau panneau

En février 2004, Jacques Fournia a écrit au ministère de l'Équipement, au nom de la commission nationale de sécurité FFCT :

> pour demander officiellement la création d'un panneau routier interdisant aux véhicules motorisés de doubler les cyclistes et ceci afin de sécuriser les rétrécissements. Cette action a été soutenue par nos amis de la FUBicy et de l'AF3V.

> pour faire remarquer qu'une ligne continue peut présenter un danger sur les routes départementales et nationales car la limitation de vitesse à 90 Km/h ne laisse aucune chance en cas de choc par l'arrière. Sur ce type de route et pour certaines conditions de circulation, il a demandé que l'on étudie la possibilité de remplacer la ligne axiale continue par une ligne à marquage Type T3 rapproché, permettant de doubler des véhicules lents.



Vélocité N° 81 - mai / juin 2005 17