



55

*Reconquérir les territoires du piéton et du cycliste en ville, c'est réorganiser l'espace au profit d'une cohabitation pacifique entre les différents modes de déplacements. Les mesures de modération de la place et de la vitesse de l'automobile sont favorables à un rééquilibrage des modes au profit de la marche, des transports publics et du vélo. Le vélo ne requiert donc pas toujours ni partout un traitement spécifique.*

### Itinéraires cyclables et zones 30

Solution la plus efficace en centre-ville, quartiers résidentiels, zones scolaires, la zone 30 permet un parfait équilibre de l'espace entre les différents usagers et une parfaite prise en compte des piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite. Elle offre des itinéraires plus tranquilles pour les déplacements de proximité, les trajets des cyclistes plus jeunes ou plus âgés et pour ceux qui sont désireux de flâner. Des aménagements cyclables

particuliers, hormis des contresens, si la vitesse est bien matériellement limitée à 30 km/h. L'instauration d'une zone 30 ne doit jamais être réduite à la mise en place de la seule signalisation verticale\*.

### "Contresens" ou rue dont un sens est réservé aux cycles

Pour éviter des détours pénalisants, dans les rues à trafic local faible, les cyclistes peuvent être autorisés à emprunter la rue à contresens sans aménagement spécifique autre que la signalisation verticale réglementaire et éventuellement un marquage au sol. En entrée de voie, le cas échéant, il sera bon de renforcer la protection des cyclistes par un îlot séparateur.\*\*

### Contre-allées et parcs

Lorsqu'elles existent, on peut utiliser les contre-allées pour la desserte locale, l'accès ou les activités riveraines et y faire passer un itinéraire cyclable. Cette option ne nécessite que des aménagements mineurs mais afin que ces allées soient réellement sécurisantes et attractives, elles ne doivent pas constituer une voirie parallèle pour automobilistes pressés. Il convient aussi de jalonner et signaler cet itinéraire et de prévoir la réinsertion des cyclistes en fin de contre-allée. Les contre-allées peuvent également être à double sens pour les cycles afin de faciliter la desserte locale des commerces de proximité. Les parcs constituent une zone de coupure importante en ville et représentent, notamment pour les enfants, un des seuls endroits où ils peuvent circuler et jouer ensemble à vélo en toute sécurité. On peut donc assouplir les arrêtés municipaux qui interdisent la circulation cycliste dans les parcs.

### Logo vélo

En l'absence d'espace suffisant pour matérialiser une bande ou une piste cyclable à contresens, on peut rappeler la présence des cyclistes par le logo vélo peint sur la chaussée. Il est à répéter régulièrement tous les 25 m environ et à intervalles plus rapprochés en traversée de carrefour\*\*\*. Le logo peut également être utilisé pour guider le cycliste entre deux tronçons d'itinéraire.

### Coussins berlinois

Les ralentisseurs de type dos d'âne non conformes à la norme (P98 - 300 de 1994) sont pénalisants pour tous les usagers. Les ralentisseurs conformes obligent les automobilistes à respecter la limitation de vitesse à 30km/h sans gêner les cyclistes. Les ralen-

# Fiche Technique Vélo et partage de l'espace

# 3



fisseurs échancrés dits "coussins berlinois" permettent aux cyclistes de circuler encore plus confortablement et ne gênent pas les transports en commun.

## Bandes multifonctionnelles

Il s'agit, par un revêtement différent, d'aménager une sorte de bande à droite de la bande de roulement automobile. Cette bande ou "surlargeur" est bien respectée par les automobilistes et poids lourds. Bien qu'elle ne soit pas réservée aux cyclistes, elle donne à ces derniers une liberté de manœuvre plus grande.

## Aire piétonne

La circulation des cyclistes est autorisée par l'article R 431-9 du Code de la route, sauf disposition différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de circuler à l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

## Couloirs bus ouverts aux cyclistes

L'accès des couloirs bus aux cyclistes permet d'optimiser l'espace public et assure la continuité et la lisibilité du réseau cyclable\*\*\*\*.

## Trottoirs

Conformément à l'arrêté du 31/08/99, les trottoirs doivent faire une largeur minimale de 1,40 m. Dans certains cas, notamment lorsque la largeur du trottoir est supérieure à 2,50 m et le trafic cycliste et piéton faible, on peut envisager d'y faire circuler les vélos. L'article R412-34 dispose que seuls les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs, sauf

disposition contraire de l'autorité investie des pouvoirs de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas gêner les piétons. La mixité piétons-cyclistes est donc exclue sur le trottoir. Un espace peut en revanche être réservé pour les vélos avec un marquage au sol : ligne peinte et logos vélo et piéton de part et d'autre à intervalles réguliers. Sur les trottoirs, comme sur l'ensemble des aménagements cyclables, il est indispensable de contrôler et réprimer le stationnement automobile illicite.

## Accès aux ouvrages piétons

Il convient de faciliter la circulation des cyclistes :

- dans les escaliers par des rampes ou des rails, ou encore des escalators et ascenseurs accessibles aux cycles.
- sur les ponts, les passerelles, dans les tunnels en distinguant l'espace piéton de l'espace cycliste au moyen d'une ligne blanche et du logo vélo.
- par des dispositifs dissuasifs en entrée d'aménagement pour cyclomoteurs et voitures (barrières, plots...)

Ces aménagements ne doivent toutefois pas entraver la circulation des piétons et notamment des personnes à mobilité réduite.

## Raccourcis

Pour éviter que certaines configurations ou mesures de circulation de centres anciens ou de lotissements (sens unique, impasses, rues barrées, ruelles...) réservées aux piétons n'obligent les cyclistes à faire des détours, une solution, simple et peu coûteuse, consiste à les ouvrir à la circulation des cyclistes. Il est possible de pratiquer des ouvertures accessibles seulement aux piétons et aux cyclistes par des bornes, plots, etc. En ce qui concerne les opérations nouvelles, il convient de concevoir les cheminements cyclistes et piétons nécessaires.

### Fiche Certu/Club des villes cyclables – avril 2002 Experts vélos des CETE

\* voir fiche zone 30 sur <http://www.certu.fr>

\*\* voir fiche Contresens Certu/Club à paraître

\*\*\* voir aussi fiche carrefour à paraître

\*\*\*\* voir fiche Certu/Club n°9 "Vélo et transport public", décembre 2002

#### Pour en savoir plus :

- RAC : Recommandations pour les aménagements cyclables, Certu, avril 2002
- [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)
- [www.Certu.fr](http://www.Certu.fr)