

Faciliter la circulation des cyclistes

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Rétablissement d'une continuité cyclable, élimination de la « marche » en entrée de piste cyclable, entretien régulier... autant de mesures simples à mettre en œuvre qui assurent confort et sécurité aux cyclistes.

Cette fiche à destination des gestionnaires de voirie a pour objet de présenter plusieurs de ces mesures légères et souvent peu coûteuses qui facilitent considérablement les conditions de circulation des cyclistes.

Faciliter la circulation des vélos : une obligation

La prise en compte des vélos est une obligation réglementaire.

L'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) codifiée sous

l'article L228-2 du code de l'Environnement stipule : « ... à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables... ».

Assurer le confort des cyclistes

Sur tout itinéraire ou réseau cyclable, il s'agit d'apporter le plus grand soin au choix du revêtement des infrastructures et à l'entretien des aménagements cyclables.

«marche» entre caniveau et chaussée et l'apparition de «creux» autour des grilles d'avaloir qui obligent les cyclistes à faire des écarts.

Le revêtement

Le revêtement de chaussée a un effet déterminant sur la sécurité et le confort des cyclistes. Ceux-ci sont en effet très sensibles à leur stabilité, aux fissures, aux nids de poules...

On privilégiera les revêtements assurant le meilleur uni et donc le meilleur confort pour la circulation des cycles, qu'il s'agisse de pavés ou d'autres revêtements.



Revêtement dégradé pénalisant la circulation du cycliste

Photo : CETE Nord-Picardie

Réfections de chaussée

Lors des réfections de chaussée, les «rechargements» successifs s'effectuent souvent avec un simple grattage en rive avec pour résultat des chaussées de plus en plus bombées. On observe, en outre, l'apparition fréquente d'une

Pour éviter ces dysfonctionnements, source d'incidents, il est souhaitable d'effectuer un rabotage complet de la chaussée avant de poser une nouvelle couche de roulement.



Certu 2012 / 77



MINISTÈRE
DE L'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Entretien de la voirie

L'entretien participe à la crédibilité de l'aménagement.

En particulier, le balayage doit s'effectuer sur toute la largeur, bandes cyclables et surlargeurs éventuelles comprises. Sur les bandes, on veillera également à ce que les abords et les espaces adjacents ne soient pas source de projections salissantes. Ces remarques sont valables pour les pistes où les feuilles mortes et la neige dissuadent le cycliste.



Photo : CETE Nord-Picardie

Entretien d'une piste cyclable bidirectionnelle : balayage des feuilles mortes

Émergences de voirie

Un soin tout particulier doit être apporté aux travaux de voirie afin d'éviter que les émergences (regards, grilles...) ne soient en relief, obligeant les cyclistes à des écarts de trajectoire de dernière minute, source d'accident. Quant aux grilles d'avaloirs, elles doivent être disposées perpendiculairement à la circulation et les abords rabotés en cas de pose d'un nouveau tapis.



Photo : CETE Nord-Picardie

Grille avaloir positionnée perpendiculairement au sens de circulation du cycliste

Panneaux stop remplacés par cédez-le-passage

Les cyclistes sont très sensibles à l'efficacité ; le fait de devoir poser pied à terre est, par exemple, très pénalisant. C'est pourquoi les panneaux "stop" peuvent être avantageusement remplacés, en cas de visibilité réciproque effective, par des panneaux "cédez-le-passage".

Dispositifs anti-intrusion

Les dispositifs anti-intrusion ne doivent pas devenir des obstacles à la circulation des cyclistes. Il convient, avant de les mettre en place, d'observer les comportements pour vérifier qu'ils sont bien nécessaires. Il peut même s'avérer opportun d'enlever des potelets existants sur des aménagements cyclables où la présence cycliste, devenue très importante, est suffisamment dissuasive.

Ce mobilier doit par ailleurs respecter l'abaque de détection des obstacles bas de l'arrêté du 18 septembre 2012 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie.



Photo : CETE de l'Est

Abaissement de trottoir (franchissement "niveau 0")

Une dénivellation est non seulement inconfortable mais peut parfois constituer un danger pour un cycliste, en particulier s'il faut l'aborder de biais (risque de chute, voilement de roues). Le problème se pose systématiquement lorsqu'il s'agit de raccorder piste ou bande cyclable du niveau de la chaussée au niveau du trottoir et réciproquement. La solution classique consiste à associer deux éléments modulaires de type caniveau CS1 ou CS2 pour avoir un franchissement de la jonction sans à-coup.



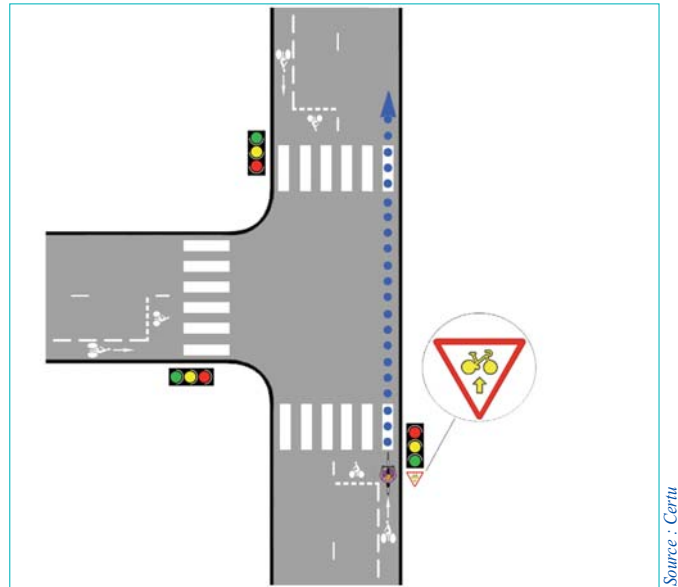
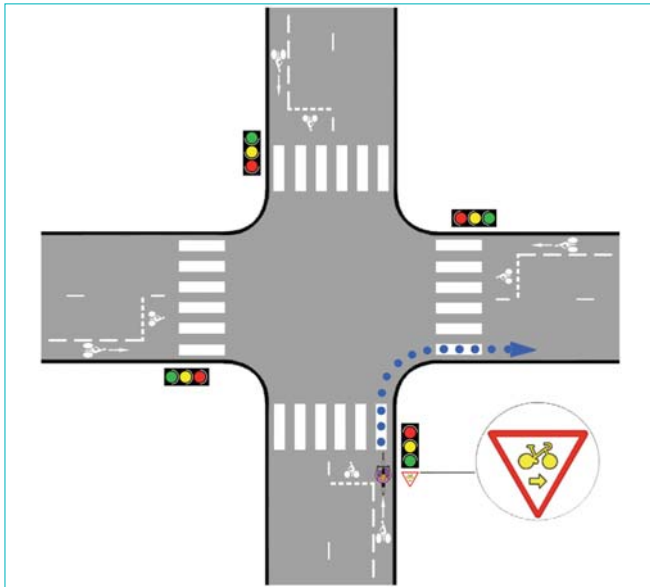
Photo : CETE Nord-Picardie

Franchissement de la jonction sans à-coup

Circulation facilitée aux feux tricolores

• le cédez-le-passage cycliste au feu

Depuis début 2012, la réglementation de la signalisation routière donne la possibilité aux collectivités locales d'autoriser les cyclistes qui veulent tourner à droite ou aller tout droit, dans certains carrefours à feux adaptés, à céder le passage au lieu de s'arrêter au feu rouge.



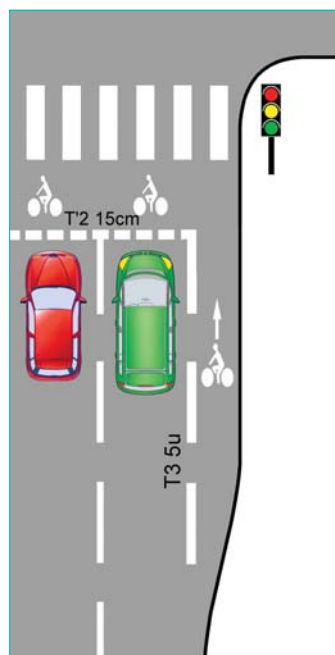
Le cycliste doit effectuer ce mouvement avec prudence : il doit laisser passer les piétons - au besoin en s'arrêtant - et s'engager dans le carrefour en laissant la priorité aux autres véhicules qui passent au vert.

La forme du panneau (triangle pointé vers le bas) qui rappelle un cédez-le-passage courant (panneau AB3a) traduit cette obligation.

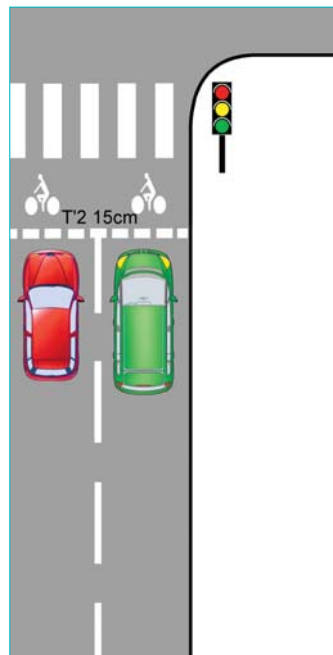
• le sas cycliste

Le sas cycliste, quant à lui, facilite la manœuvre de tourne à gauche. Il permet également au cycliste de démarrer avant les véhicules motorisés, ce qui améliore son insertion dans le trafic et sa perception par les autres usagers.

Le sas est muni d'une bande d'accès permettant de franchir la première ligne d'effets des feux.



En cas d'impossibilité technique avérée, le sas peut être aménagé sans bande d'accès (devrait bientôt entrer dans la réglementation).



La bande de présélection

Il est possible de faciliter la circulation des cyclistes au niveau des carrefours à feux où une file spéciale pour les cyclistes est aménagée par le marquage d'une bande de présélection.

Cette bande permet dans les carrefours à feux avec un trafic important en tourne à droite d'améliorer la gestion du conflit des véhicules motorisés tournant à droite et les vélos allant tout droit.

Pour éviter l'inconfort des cyclistes qui se retrouvent entre deux voies de circulation motorisée, il convient de réduire au maximum la zone d'entrecroisement à une longueur de 15 m.



Bande de présélection

Photo : CETE Nord-Picardie

Écluses et by-pass

L'écluse consiste en un rétrécissement de la chaussée qui impose le passage d'un seul véhicule à la fois.

Dans une telle écluse, il est souhaitable que le cycliste trouve de chaque côté de la voie un « by-pass » de 1,50 m de largeur pour circuler sans gêne.



Écluse et « by-pass »

Photo : CETE Nord-Picardie

Bien plus que pour les véhicules motorisés, les cyclistes sont sensibles aux coupures qui allongent et compliquent leur déplacement. Le traitement de ces coupures (linéaires, surfaciques) peut prendre différentes formes.

La goulotte

La goulotte permet de faciliter le transport du vélo au niveau d'un escalier.



Photo : CETE de l'Ouest

Goulotte au niveau d'une passerelle

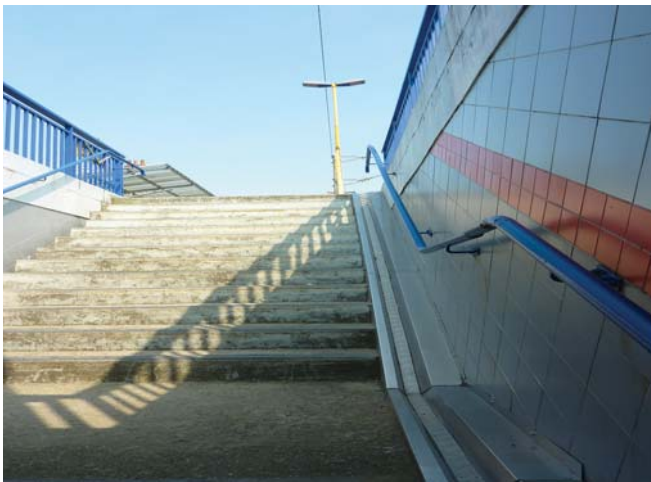


Photo : CETE Nord-Picardie

Goulotte au niveau d'un escalier pour se rendre à un quai de gare

Permettre aux cyclistes de traverser les parcs et jardins en ville

Les parcs et jardins en ville sont parfois interdits à la circulation des vélos pour des questions de conflits avec les piétons, notamment les personnes à mobilité réduite (jeunes enfants, personnes âgées...). L'ouverture des parcs et jardins à la circulation des vélos permet de réduire certains détours et d'offrir un itinéraire agréable. Le vélo est amené à adapter sa vitesse selon la fréquentation piétonne.

Rues barrées ou impasses franchissables par les cyclistes

Il est désormais possible de signaler une impasse ou rue barrée comportant une issue pour les piétons et les cyclistes grâce à l'introduction du panneau C13d.



Panneau C13d

Ce panneau permet d'éviter au vélo des détours inutiles et d'indiquer les itinéraires malins.

Créer des franchissements spécifiques aux vélos pour les coupures urbaines : pont, passerelle, navette fluviale

Des passerelles ou des tunnels sont à prévoir pour franchir les coupures dues à une voie rapide, une autoroute, un canal ou une voie ferrée, afin d'assurer une continuité cyclable.



Photo : CETE de l'Ouest

Passerelle pour le franchissement de la RN 165 à Lanester



Photo : CETE Nord-Picardie

Tunnel assurant la continuité d'une piste cyclable bidirectionnelle

- Recueil de fiches Vélo "Aménagements" - octobre 2011
- Recueil de fiches Vélo "Stationnement des vélos" - octobre 2011
- "Recommandations pour les aménagements cyclables" - septembre 2008

© Certu 2013

La reproduction
totale ou partielle
du document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Collection Essentiel
ISSN : 2263-8725

Maquette & Mise en Page :
Antoine Jardot
DADT - VIA
CETE Normandie Centre
02 35 68 89 33

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site du Certu (<http://www.certu.fr>).

AUTEUR DE LA FICHE**Bertrand Deboudt**

Cete Nord-Picardie/TM/SSA

03 20 49 62 31

bertrand.deboudt@developpement-durable.gouv.fr**VOTRE CONTACT AU CERTU****Thomas Jouannot**

04 72 74 58 69

thomas.jouannot@developpement-durable.gouv.fr**Secrétariat** : 04 72 74 59 61voi.certu@developpement-durable.gouv.fr**Mais également les correspondants vélos des CETE :**

Est (F. Tortel), Lyon (F. Teissier),
Méditerranée (J. Cassagnes), Nord-Picardie (B. Deboudt),
Normandie Centre (J. Lecointre), Ouest (G. Aboucaya),
Sud-Ouest (B. Lacroux), DRIEA (J.F. Durand).

