

13 LES RÉTRÉCISSEMENTS DE LA CHAUSSÉE

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. Les rétrécissements sont réalisés essentiellement pour entraîner une réduction de la vitesse des véhicules à moteur, soit pour :

1. protéger un Tourne-à-gauche,
2. rompre l'alignement de la chaussée (création de chicanes, écluses ou créer un simple " pincement "),
3. accéder à un giratoire.

Dans les trois cas, les moyens utilisés sont plus ou moins les mêmes : extensions de trottoir, plots en " dur ", dans l'axe ou sur le bord de la voirie, îlots, terre-pleins centraux (empêchant les automobilistes de se doubler et de percuter les véhicules qui attendent en voie centrale avant de tourner à gauche) lignes blanches continues, mise en courbe de la route...

Dans tous les cas, des obstacles physiques ou des marquages au sol limitent la place réservée aux véhicules motorisés. Généralement il n'est plus possible de respecter l'espace de sécurité requis lors du dépassement d'un cycliste (1 mètre en agglomération et 1,50 m hors agglomération / Art. R 414-4 I à IV du Code de la route). ► [Photo 1](#)



Les cyclistes " servent de ralentisseur ", ils sont souvent obligés de rouler au milieu de la chaussée pour empêcher les dépassements dangereux. Ces aménagements sont souvent très longs, le " pincement " peut s'étendre sur 200 mètres. Certaines avenues sont parfois dotées de Tourne-à-gauche avec des îlots sur toute leur longueur. Dans certains cas de chaussée à forte pente, des plots sont parfois disposés dans l'axe de la chaussée. Le cycliste passe de longs moments pour franchir ces aménagements, source de conflits permanents avec les automobilistes et de risques d'accident. ► [Photo 2](#)



Un usager motorisé n'accepte pas de rester derrière un cycliste sur plus de 25 mètres en moyenne. Lorsqu'un cycliste est heurté à 70 km/h, il est tué 9 fois sur 10. Le taux de mortalité reste élevé à 50 km/h (50 %) et se situe à 5 % à 30 km/h ; il n'est pas acceptable d'enfermer les cyclistes dans un espace où le Code de la route est rarement appliqué par les usagers motorisés (R 414-4).

La FFCT est favorable aux principaux objectifs de sécurité routière visant à réduire la vitesse des usagers motorisés, mais surtout pas aux dépens de la sécurité des autres usagers : les cyclistes et les piétons.

Des solutions existent et pour chaque cas, celles-ci doivent être étudiées en fonction des lieux, des populations d'usagers concernées et du trafic de chacune d'elle. La création de voies d'évitement ou de pistes cyclables doit être recherchée.

Afin d'éviter le phénomène de cisaillement et les chocs par l'arrière, un by-pass (cas des écluses) ou une simple continuité de bande cyclable apportera la sécurité nécessaire au cycliste et la largeur de la voirie à l'automobiliste pour ce type d'aménagement routier. ► Photos 3 et 4



Si la largeur de la voirie est limitée, il n'est pas souhaitable de créer des îlots continus qui occupent toute la largeur de la voie centrale, et sur plus de 25 mètres de long. ► Photos 5 et 6

Pour être totalement sécurisés, la mise en place d'une réduction de la vitesse constante à 30 km/h ou 50 km/h maximum sera recherchée.





L'utilisateur cycliste n'a pas vocation à assurer le partage de la route comme l'indique le panneau en amont et en aval de ce rétrécissement de chaussée. ► [Photo 7](#)

D'autre part, le système dit des "écluses" sera pourvu de by-pass pour cycliste. ► [Photos 8](#)

LES DEMANDES DE LA FFCT

1. Tous les rétrécissements de chaussée en rase campagne (avec des îlots centraux ou avec une ligne centrale continue) doivent être pourvus de by-pass ou de bandes cyclables pour les cyclistes.
2. Les rétrécissements en ville doivent être accompagnés d'aménagements complémentaires (revêtements spéciaux, coussins, etc.) réduisant la vitesse moyenne à 30 km/h maximum.
3. La taille des terre-pleins et îlots centraux doit être réduite ou aménagée pour empêcher le stationnement sauvage, et permettre la réorganisation de l'espace en faveur des cyclistes.
4. Dans les cas où il n'est pas possible de créer une bande ou un by-pass, la FFCT demande une signalisation qui interdit le dépassement des cyclistes, ainsi que la proscription des rétrécissements de plus de 100 mètres.

Une demande de la FFCT enfin acceptée !

La ligne longitudinale continue infranchissable

La demande de la FFCT concernant l'autorisation de franchissement de la ligne continue dans certaines conditions sécuritaires (visibilité suffisante et respect des règles de dépassement suivant l'art. R. 414-4 du Code de la route) a été actée par le décret n° 2015-08 du 2 juillet 2015. Le Cerema a quant à lui, officialisé cette décision par l'émission de la fiche de recommandation n° 9. Cette demande avait été faite dans le cadre du PAMA 1 (Plan d'actions pour les modes actifs) au niveau du groupe de travail du Chantier n° 7.

Le respect du non franchissement de la ligne axiale continue, répond sans contestation à un souci fort de sécurité routière pour l'ensemble des

usagers motorisés. Elle est cependant dans une grande majorité de cas un facteur accidentogène important vis-à-vis des deux roues non motorisés appelés à être dépassés.

La différence de vitesse importante entre un cycliste et un usager motorisé, est à l'origine entre ces deux types d'usagers d'accidents parfois mortels. Choc avec le cycliste par l'arrière, ou coupure de trajectoire du cycliste par le véhicule motorisé lors du dépassement effectué sans franchissement de la ligne axiale continue et le non-respect de l'article R 414-4-IV du Code de la route (lors d'un dépassement de cyclistes, on doit laisser une distance de sécurité de 1 mètre en agglomération et 1,50 m hors agglomération entre le véhicule motorisé et les cyclistes). Le respect de cette règle est donc maintenant facilité par cette directive du décret n° 2015 cité précédemment.

