

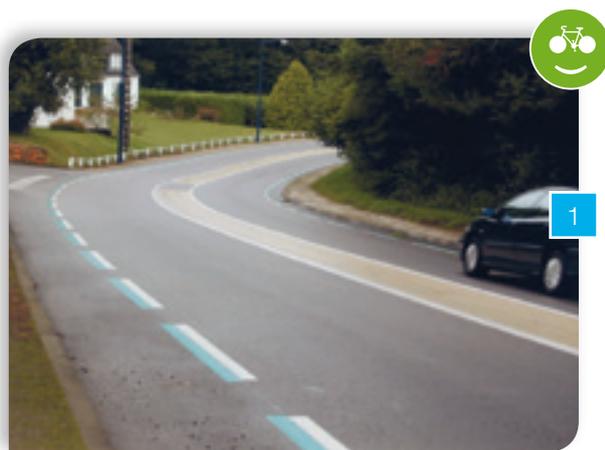
16 LA SIGNALISATION HORIZONTALE - MARQUAGE AU SOL

Si cette dernière ne peut se substituer à la signalisation verticale, elle en est cependant le complément indispensable, tant pour les cyclistes que pour les autres usagers motorisés. Elle devient indispensable pour les points singuliers ou "zones à risque" où l'on pourra utiliser un marquage de couleur verte.

Pour tout marquage au sol, seule la couleur blanche est réglementaire et obligatoire. Un des avantages du marquage au sol : l'augmentation très nette de la perception visuelle par l'ensemble des usagers.

Le marquage des lignes de délimitation pour les bandes et pistes cyclables

La séparation entre les trafics motorisés et la bande cyclable est réalisée par une ligne blanche discontinue. Elle peut être continue pour certaines bandes obligatoires sur des chaussées à fort trafic, ou pour des zones potentiellement à risques, tels que virages avec mauvaise visibilité, ou encore pour des bandes cyclables dans le sens montant.



L'AVIS DE LA FFCT

C'est en s'appuyant sur ce constat, que la FFCT demande dans un souci supplémentaire de perception visuelle par les automobilistes, que la ligne discontinue blanche soit renforcée par une ligne verte en parallèle et en interne à la dite bande blanche. Ce procédé est beaucoup utilisé dans les départements bretons. ► Photo 1

Des pictogrammes vélo viendront rappeler aux véhicules motorisés que la bande qu'ils longent est réservée aux cyclistes (tous les 100 mètres en rase campagne et 30 mètres en ville). Ces figurines pourront être réalisées sur un carré ou un triangle de couleur verte pour une meilleure visibilité, et notamment, aux entrées des bandes cyclables.

Cet intervalle sera adapté au profil de la route et notamment pour les routes très sinueuses à chaque entrée de virage, et principalement pour les bandes cyclables dans le sens montant. ► Photo 2



L'AVIS DE LA FFCT

La FFCT demande que l'ensemble des points singuliers ou zones à risques soient identifiés à la couleur verte. Dans certains cas, l'utilisation de marquage par damier peut être un bon compromis visuel et environnemental.

Sont considérées comme zones à risque toutes les traversées de voies de circulation où les cyclistes peuvent rencontrer un autre usager de la route : traversées de carrefour, sorties de propriétés, intégration du cycliste sur la chaussée après un cheminement spécifique aux cycles, les portions de bandes cyclables situées dans les virages avec un angle de visibilité restreint (parties sécantes avec la voie de circulation des autres véhicules) entrées et sorties de giratoire, de pistes cyclables ou encore de traversée de Voie verte ...



Dans certains cas critiques, en supplément de la couleur verte, la bande blanche de séparation entre la bande cyclable et le reste de la chaussée, pourra être une bande dite sonore (ajout de barrettes posées perpendiculairement à la bande).

Le marquage piétons/cycles (piste cyclable au niveau du trottoir)

La cohabitation entre ces deux usagers sera d'autant plus délicate que les deux cheminements sont proches l'un de l'autre, voir l'exemple de la photo 7 qui représente l'immense majorité de ces aménagements piétons/cycles.

Il est regrettable que pour ce cas, là où l'emprise le permet, l'espace doté de végétaux n'ait pas servi de séparateur à ces deux types de pratiques. En fonction de la densité de population d'usagers concernée, que ce soient les piétons ou les cyclistes, la population "majoritaire" prendra inévitablement à terme, le pas sur l'autre, renvoyant cette dernière vers d'autres cheminements, qui ne seront pas forcément sécuritaires. Un bon exemple de séparation peut être réalisé à l'aide de la "rigole" d'écoulement des eaux, associée à la présence des pictogrammes piétons/cycles. ▶ Photo 8



Une bande de peinture séparatrice ne suffit pas à réguler la bonne cohabitation entre les piétons, les PMR (Personne à mobilité réduite) et les cyclistes ; cependant, le rappel du sens de circulation et la présence des pictogrammes piétons/ cycles sont des mesures indispensables et complémentaires à cette décision souvent liée au manque d'emprise.



9

Un exemple de cohabitation à ne pas suivre. Où vont passer les piétons et les personnes à mobilité réduite (PMR) ?

Arrêté du 6 décembre 2011

La signalisation des voies conseillées et réservées aux cyclistes est obligatoire. Elle est assurée au moyen de panneau C 113 ou " d'une figurine vélo ". ▶ [Photo 10](#)

Cette disposition ne concerne pas les pistes et bandes cyclables **obligatoires** qui gardent leur identification par les panneaux B22a et B40.



10

Art. 412-9 du Code de la route

“ En marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci.

Un conducteur de cycle peut s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une trajectoire matérialisée pour les cycles en application des dispositions de l'article R. 411-25, le permet (...). ”

Décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 modifiant les l'article R. 412-9 du Code de la route.

Les trajectoires matérialisées pour les cyclistes

Grâce à cette modification réglementaire introduite par le décret, les gestionnaires de voirie peuvent indiquer au sol une trajectoire " conseillée ". Ce nouveau marquage, sert de repère pour les cyclistes et les autres usagers. Cette trajectoire peut être matérialisée par des chevrons ou des logos cyclistes et éventuellement combinés. ▶ [Photo 11](#)



11