

Plusieurs solutions

De nombreuses villes tentent de réduire la circulation automobile en favorisant le transport en commun. Des couloirs bus sont créés, et ceux-ci sont souvent ouverts aux taxis et aux cyclistes. À condition de respecter les largeurs préconisées pour que les bus puissent doubler les cyclistes sans danger, ce système est particulièrement intéressant.

Plusieurs solutions peuvent être utilisées, mais celles-ci sont liées préalablement à une autorisation délivrée par un arrêté motivé du maire de la commune (Art. L 411-1 du Code de la route).



◀ Le couloir de bus dit " fermé "

La séparation est un séparateur non franchissable ou une ligne continue. La largeur recommandée est de 4,50 m avec un minimum de 4,30 m. Les bus et les cyclistes peuvent se doubler à l'intérieur du couloir.



Le couloir de bus dit " ouvert " ▶

La séparation du couloir dit ouvert se fait par une ligne discontinue. Dans ce type de couloir, le bus et le cycliste peuvent sortir du couloir pour se doubler. Largeur 3 mètres à 3,50 m.

✓ Les couloirs bidirectionnels ▶ Photo 3

Ce type de couloir est généralement destiné aux BHNS (Bus à haut niveau de service). Dans ce cas la présence de cyclistes peut entraîner une dégradation du service. Cependant nous connaissons des couloirs où la mixité fonctionne.

✓ Les couloirs de bus à contre sens de la circulation générale ▶ Photo 4

Réglementairement, c'est un couloir de bus dit " fermé ", les bus ne sont pas autorisés à sortir de leur couloir, il faut donc prévoir un couloir suffisamment large pour que les bus et les cyclistes puissent se doubler sans franchir la ligne blanche continue.



Parfois, des bandes cyclables sont créées à l'intérieur de ces couloirs. Elles doivent cependant toujours se trouver à droite. La présence de ces bandes, souvent liées à la densité et la vitesse des bus, sont parfois séparées du couloir bus par un séparateur physique (cela devient alors une piste). Plus coûteuses pour les collectivités, elles posent des problèmes au niveau des arrêts de bus, (cisaillement de trajectoire, ruptures de continuité), avec les livraisons et le ramassage des ordures.

AVIS DE LA FFCT

Sauf cas particulier à traiter au cas par cas, la FFCT n'est pas favorable à la mise en place de bande ou de piste cyclable dans les couloirs de bus. Par contre nous demandons des logos au sol en nombre suffisant, ceci afin de rappeler notre présence à l'ensemble des usagers autorisés (bus, cars, taxis, secours).

La signalisation

La signalisation verticale et horizontale du couloir de bus, indique réglementairement son ouverture aux cyclistes. Dans les rares cas où la circulation des cyclistes est interdite, il sera nécessaire de renforcer la signalisation. La présence de damiers aux carrefours ne modifie en rien les règles de priorité, mais la FFCT y est favorable : ce marquage renforce la perception du couloir.



AVIS DE LA FFCT

Chaque fois que l'emprise le permet et qu'il est possible de respecter les largeurs préconisées, la FFCT demande que les couloirs bus soient ouverts aux cyclistes. Ce sont souvent de bonnes opportunités pour assurer la continuité des itinéraires cyclables. Lié à une circulation peu dense, le cycliste évolue dans un espace important et agréable.

Les avantages : sécurité, rapidité et confort.

En revanche, comme le CEREMA, la FFCT demande aux collectivités de sensibiliser les cyclistes au problème des angles morts. De même nous demandons aux exploitants de sensibiliser leurs chauffeurs à la sécurité des cyclistes, notamment aux carrefours et au moment des dépassements.



La cohabitation Tramway / Cyclistes

Suite à l'étude menée par le STRMTG (Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés) et le Cerema, la circulation des cyclistes sur les plate-forme tramway en site propre reste interdite. Elle ne l'est pas sur les plates-formes situées en site " banal ". On entend par site banal, les sites empruntés à la fois par les tramways et la circulation générale.

Cette étude a mis en évidence la nécessité d'intégrer, dès la conception du projet, des aménagements cyclables permettant aux cyclistes de circuler dans les deux sens hors plateforme.