



Il convient de renforcer la perception de l'aménagement par des pictogrammes et des flèches. Une séparation peut être envisagée pour des trafics motorisés supérieurs à 5 000 vh/j.

Aux entrées riveraines importantes, il convient de dégager la visibilité pour ne pas cacher les cyclistes ; la mise en œuvre au sol de pictogrammes et de flèches facilitera la prise en compte de ces derniers.

LARGEUR CHAUSSEE	TRAFIC MOTORISE			
	< 1 000 vh/j	entre 1 000 et 5 000 vh/j	entre 5 000 et 8 000 vh/j	> 8 000 vh/j
L < 3,50 m	Pas de marquage	Pas de marquage	▲	▲
3,50 m < L < 4,50 m	Pas de marquage	marquage	▲	▲
L > 4,50 m	marquage	marquage	marquage ou séparation	séparation

▲ Cas peu réalistes ou déconseillés

• Carrefour

Le carrefour étant conçu pour une ou plusieurs voies à sens unique, il convient de le réadapter et de revoir les priorités pour un fonctionnement à double sens et la signalisation de police correspondante. Prévoir un bouton poussoir en cas de déclenchement par boucle de détection d'un carrefour à feux.

On mettra en place un panonceau M9v2 (SAUF + logo vélo) sous le sens interdit ainsi que la signalisation verticale appropriée au cas d'intersection considéré, soit le C24c pour une intersection avec une voie non prioritaire ou le panonceau M9v2 sous le panneau interdiction de tourner à gauche ou à droite et le C24a pour une intersection avec une voie prioritaire.



Panonceau indiquant la présence de cyclistes dans le sens contraire à la circulation générale pour les usagers d'une voie sécante non prioritaire (C24c)

Le marquage au sol de l'aménagement se poursuit dans le premier cas d'intersection. Il est interrompu et repris comme pour une entrée de double-sens cyclable dans le second cas. Le pictogramme vélo et la flèche sont fortement recommandés en entrée de double-sens. On veillera à ce que le stationnement ne constitue pas un masque à la visibilité.

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 les sites :

- Certu (<http://www.certu.fr>)
- «portail métier» sécurité routière de la DSCR (<http://securite-routiere.metier.i2>)
- Sétra (intranet : <http://catalogue.setra.i2> et internet : <http://catalogue.setra.equipement.gouv.fr>).

Références bibliographiques

- CERTU - Recommandations pour les aménagements cyclables - Lyon - 2008 - www.certu.fr
- FUBicy - Les contre-sens cyclables : présentation de 73 cas français, Strasbourg, Grenoble, Rennes, Nantes, Colombes... - Edition 2006 - www.fubicy.org
- CERTU - La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables - Lyon - 2004 - www.certu.fr
- Instruction interministérielle sur la signalisation routière

Gérer les conflits potentiels

• Deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés sont interdits dans le sens réservé aux cycles.

• Information des piétons

Dans les voies commerçantes, les zones 30, devant les sorties riveraines importantes : on pourra utilement renforcer le marquage au sol par des pictogrammes rapprochés et une flèche indiquant le sens de circulation des cycles.

• Stationnement longitudinal

Le code de la route prévoit que le stationnement se fait dans le sens de circulation des véhicules donc il ne devrait pas y avoir théoriquement de stationnement automobile côté sens réservé aux cycles.

Mais le code prévoit aussi que des dispositions différentes peuvent être prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Il est donc possible de créer un double-sens cyclable en autorisant le stationnement à gauche de la circulation générale, en le précisant dans l'arrêté.

Une zone tampon de 0,50 m de protection est souhaitable en cas d'ouverture inopinée de portière et pour les manœuvres de stationnement.

Le choc est cependant moins dangereux pour le cycliste dans le sens qui lui est réservé par comparaison avec une bande normale puisque la portière se referme sur l'automobile.

• Stationnement gênant

Dans les zones d'arrêts fréquents, comme pour les bandes cyclables, il faut faire respecter l'aménagement.

• Mauvaise visibilité en virage

Compte tenu du risque de voir l'automobiliste couper le virage, il peut être recommandé de renforcer la protection de la voie réservée aux cycles (séparateur, surélévations...).

AUTEURS DE LA FICHE

D'après ville&vélo • n°7 juin-juillet-août 2003
avec la collaboration du Certu et des correspondants vélos des CETE

VOTRE CONTACT AU CERTU

Nicolas Nuyttens

☎ 04 72 74 58 69

Nicolas.Nuyttens@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : ☎ 04 72 74 59 33

Mais également les correspondants vélos des CETE :

Méditerranée (J. Cassagnes), Sud-Ouest (M. Laveau),
Nord-Picardie (B. Debondt), Lyon (J. Laville), Est (F. Tortel), Normandie
Centre (J.C. Poreau), Ouest (M. Hisler), DREIF (F.X. Vasquez).