



Entretien d'aménagements cyclables à Nancy : les "patrouilleurs de pistes cyclables" récompensés par le prix vélo d'or 2001.

*Montrer que le "vélo existe", par la réalisation d'aménagements cyclables à l'intérieur d'un réseau cohérent et continu, ne dispense pas de veiller à faciliter partout la circulation des cyclistes.*

*Aménagements légers, aménagements spécialisés, entretien... assurent confort et sécurité aux cyclistes.*

*Il s'agit de "favoriser la sécurité du cycliste en assurant la continuité de ses déplacements".*

*Aménager de la façon la plus pertinente le réseau cyclable et les itinéraires permet d'assurer au cycliste un niveau de service aussi sûr et confortable que celui de l'automobiliste.*

### 1) Les aménagements spécialisés

#### BANDE AVEC SÉPARATEURS FRANCHISSABLES :

Elle trouve ponctuellement sa place en agglomération mais s'avère moins adaptée en interurbain où la zone de récupération doit être libre de tout équipement. Ses caractéristiques sont celles de la bande simplement marquée mais le marquage réglemen-



By pass

Gilbert LIEUTIER

taire est complété par des séparateurs : "balisettes" verticales cylindrées de 80 cm de hauteur, balises plates souples plus basses. Ces séparateurs peuvent parfois représenter un danger pour les cyclistes et nécessitent une autorisation d'emploi de la DSCR (Direction de la sécurité et circulation routières).

#### ÉCLUSE ET "BY PASS" :

Les écluses resserrent la chaussée à 3 m de large pour permettre seulement le passage d'un véhicule, la voiture se présentant en face devant attendre. Dans une telle écluse, le cycliste doit trouver, de chaque côté de la voie, un "by pass" d'une largeur de 1,30 m à 1,50 m environ, pour circuler sans gêne ; la largeur de chacun des îlots séparateurs pouvant varier de 0,20 m (simple potelet) à 1,50 m (pour plantation d'un arbre ou implantation d'un passage-piéton).

### 2) Les "plus" au niveau de la voirie"

#### REVÊTEMENT :

Le revêtement ou "couche de roulement" présente une grande importance pour la sécurité ainsi que pour le confort des cyclistes. Ceux-ci sont en effet très sensibles à leur stabilité, donc aux petits défauts d'uni, aux fissures, aux boursouflures, aux nids de poule, aux grilles d'avaloir...

La couche de roulement doit rester au fil du temps imperméable, unie, sans irrégularité de profil ou de surface. Au vu de ces éléments, les critères de choix que nous proposons sont les suivants : confort de circulation, adhérence, résistance au trafic occasionnel de véhicules motorisés, ne serait-ce que les véhicules de nettoyage, facilité d'entretien et de réparation.

#### ÉMERGENCE DE VOIRIE :

Un soin tout particulier doit être apporté aux travaux de voirie afin d'éviter que les émergences (regards, grilles, plaques EDF/Télécom...) ne soient en relief et obligent les cyclistes à des



Mauvais



Bon

écarts de trajectoire de dernière minute, source de danger et 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.

#### CANIVEAUX :

Dans la circulation générale et plus particulièrement lorsqu'on a aménagé des bandes cyclables, les cyclistes roulent à droite

# Fiche Technique

## Faciliter la circulation des cyclistes

# 4

de la chaussée. La largeur des aménagements qui leur sont dédiés doit tenir compte de la largeur du caniveau pour permettre leur circulation dans les meilleures conditions de sécurité et de confort. Dans cet esprit, les dénivellations sont à proscrire. Une bonne solution sera d'avoir recours à un caniveau de type CCI.

### ABAISSMENT DE TROTTOIR (franchissement niveau zéro) :

La moindre dénivellation est non seulement inconfortable mais souvent dangereuse pour un cycliste, en particulier s'il faut l'aborder de biais (risque de chute, de voilement de roue...). Le problème se pose systématiquement lorsqu'il convient de raccorder piste ou bande cyclable du niveau du trottoir au niveau chaussée et réciproquement ; la solution classique est de raccorder les deux niveaux par une pente sans ressaut.

### 3) L'entretien en général

#### ENTRETIEN :

L'entretien des pistes s'avère plus difficile que celui des bandes cyclables. Les séparateurs et les voitures en stationnement empêchent un éventuel passage des véhicules de nettoyage et de ramassage des ordures ménagères. Les feuilles mortes, les déchets et les bris de verre sont à l'origine d'un grand nombre d'accidents.

Le non-entretien est nuisible à la fois à la sécurité et au confort de l'usager ainsi qu'à l'image du vélo en ville. De plus, sur voirie, les gravillons rejetés par les véhicules automobiles incitent les cyclistes à ne pas utiliser les bandes cyclables.

Il faut pourtant améliorer et maintenir le niveau de service des aménagements par un entretien régulier : passage fréquent d'agents de surveillance, interventions mécanisées avec du matériel adapté à la largeur des pistes, opérations d'élagage et de fauchage. Le budget d'entretien doit être intégré dans la programmation annuelle.

#### RÉFECTION DE CHAUSSÉE :

Les "rechargements" successifs s'effectuent souvent avec un simple grattage en rive avec pour résultat des chaussées de plus en plus bombées qui incitent les cyclistes à fuir les bords. On observe, en outre, l'apparition fréquente d'une "marche" entre caniveau et chaussée et l'apparition de "creux" autour des grilles d'avaloir qui obligent les cyclistes à faire des écarts. Pour éviter ces dysfonctionnements, sources d'accidents, un rabotage latéral complet de la chaussée sera nécessaire avant de poser une nouvelle couche de roulement.

Surveiller le marquage au sol est également important car une signalisation effacée peut être source de danger.

#### VISIBILITÉ :

- Il convient de vérifier régulièrement que les panneaux de signalisation ne sont pas masqués par des objets placés durablement (panneaux publicitaires, branches d'arbres...) ou provisoirement véhicules en stationnement.

- À l'approche de carrefours, la suppression d'une ou deux places de stationnement permettent d'améliorer la visibilité du cycliste mais aussi du piéton. Par ailleurs, l'espace libéré par le stationnement de voitures pourra être judicieusement occupé par du stationnement vélo (arceaux). Il faut donc neutraliser d'une part le stationnement licite mais aussi veiller à empêcher le stationnement illicite.



Certu

- Une piste cyclable au niveau du trottoir doit être éloignée des façades et des clôtures afin de favoriser la visibilité de tous. Il faut veiller à ce que des véhicules stationnés ne bloquent pas les entrées ou sorties de pistes cyclables : des avancées de trottoir ou des îlots peuvent combattre ce phénomène. Afin d'éviter que des voitures n'empruntent une piste bidirectionnelle large (supérieure à 2 m), on préférera une borne souple à un potelet rigide pour en bloquer l'accès.

- En ville, notamment pour les pistes au niveau du trottoir, la plantation d'arbustes, bien que de plus en plus appréciée sur le plan architectural, est à éviter dans la mesure où elle peut cacher les cyclistes et les jeunes enfants aux abords des carrefours. Il faut veiller à ce que le volume des plantations existantes ne soit pas non plus source de gêne (haies mal taillées ou trop élevées par exemple...). En revanche, en zone périurbaine et en milieu rural, principalement dans les régions ventées, les plantations sont préconisées comme coupe-vent pour faciliter le déplacement des cyclistes.

Fiche Certu/Club des villes cyclables - septembre 2002  
Experts vélo des CETE