

La sécurité des bandes et pistes cyclables

Jacques ROBIN

Les bandes cyclables doivent être larges

La plupart des bandes cyclables sont trop étroites et ceci est la cause des accidents mortels.

Les bandes cyclables doivent être larges afin de permettre aux cyclistes de s'éloigner des voitures en stationnement et d'éviter ainsi les portières qui s'ouvrent (emporiérage) (exemple Fabrice 51 ans tué le 2 août 2020 à Billère suite à un emporiérage) [Cliquer sur emporiérage](#)

Les bandes cyclables doivent être larges et devraient être bordées d'une ligne continue côté voitures afin d'éviter que les cyclistes soient percutés par l'arrière par les voitures. (exemple Jérôme Bonduelle tué le 29 août 2020)

En cas de manque de place il faut, sans hésiter, **supprimer le stationnement ou supprimer la bande cyclable.**



La largeur des bandes cyclables doit être conforme au guide des aménagements cyclables et à la fiche N° 2 du CEREMA : 1,50 à 2,00 m + 0,50 m si stationnement.

"La largeur recommandée est de 1,50 m hors marquage, pouvant aller jusqu'à 2,00 m pour des raisons particulières (nombreux poids-lourds par exemple). Lorsque la bande cyclable longe des places de stationnement, une surlargeur tampon de 0,50 m est à rajouter, soit un total de 2,00 m à 2,50 m. On peut estimer que moins de 10% des bandes cyclables respectent ces minima.

La ligne séparative entre la bande cyclable et la chaussée

Le document signalisation du Certu indique ligne discontinue T3 en cas général et ligne continue pour cas particuliers (trafic rapide...). Elle est indiquée discontinue T3 par l'IISR (art 114.3), une telle ligne discontinue n'est pas suffisante pour dissuader les automobilistes de la franchir et d'empiéter sur la bande cyclable : **cet article de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) doit être modifiée** pour réaliser le marquage d'une ligne double : discontinue du côté bande cyclable et continue du côté trafic motorisé, comme cela se fait couramment lorsqu'il s'agit de séparer les voies des voitures. De son côté **Le code de la route** (art.R.412-19) prévoit le marquage de la ligne continue axiale ou séparative (c'est le cas ici) pour interdire le franchissement, donc permet, de fait, l'application d'une telle ligne continue entre une bande cyclable et la partie véhicules motorisés.

Du fait des diverses approches, nous recommandons la ligne double de la photo ci-dessus : continue côté circulation motorisée et discontinue côté cycliste

Les pistes cyclables séparées de la circulation

sont moins dangereuses pour les "cyclistes tous âges"
(enfants, seniors, familles)



Une telle piste permet de s'affranchir du danger de la proximité des voitures qui circulent (collision arrière) et de diminuer le risque d'emportillage car la portière passager s'ouvre moins souvent.

Ce dispositif nécessite impérativement de réaliser une séparation en double bordure basse entre le stationnement et la piste cyclable pour empêcher l'empiètement de la piste cyclable



Ce type de piste est très courant à Copenhague.
La largeur doit être au moins 2,00 m et si possible 2,50 m



La séparation est constituée d'un îlot revêtu ou gazonné, sans arbustes ou fleurs, qui masqueraient les enfants

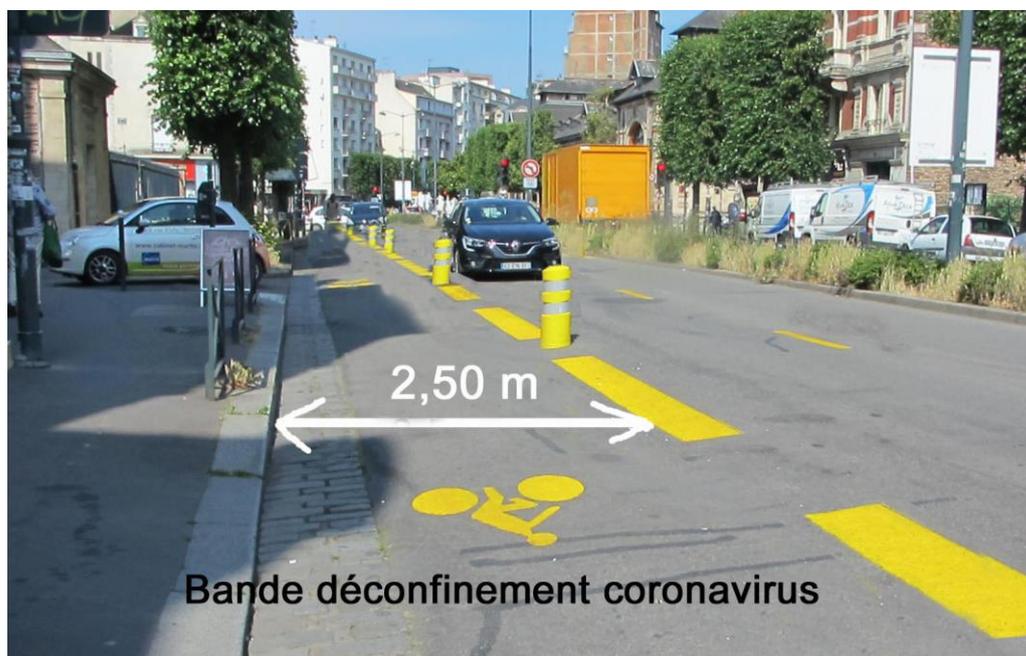
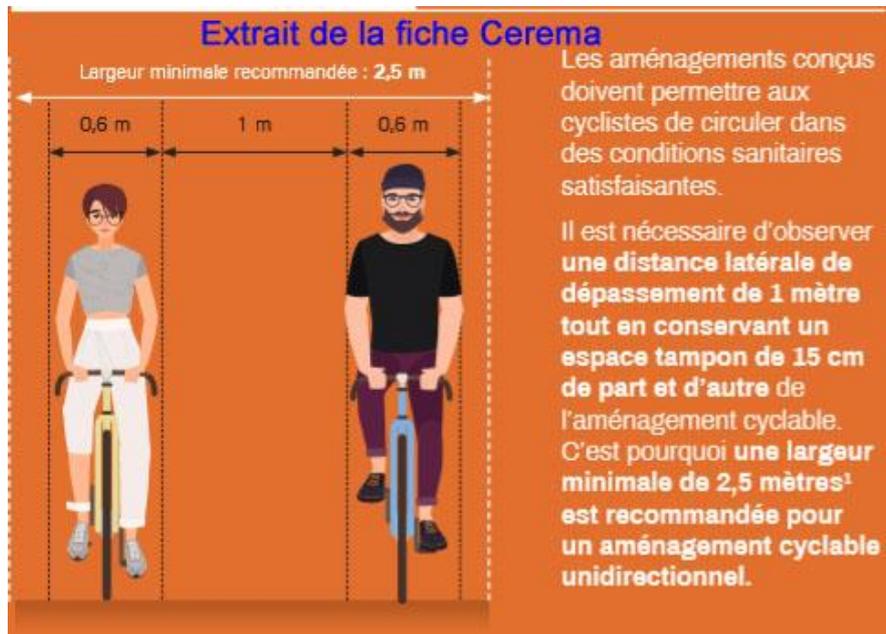


L'aspect (couleur, texture) de la piste et du trottoir doivent être visuellement bien différents.

Noter que la sécurité en carrefour est meilleure sur une piste que sur une bande car entre A et B les 2 usagers (conducteur et cycliste) ont le temps de se voir et de voir leurs trajectoires respectives.

Les bandes cyclables "déconfinement coronavirus"

Elles sont larges : recommandé 2,50 m pour permettre une distanciation physique de 1 m entre cyclistes qui se doublent. Des balisettes sont nécessaires pour éviter le stationnement des voitures incité par la forte largeur



Texte plus complet sans photos

La campagne de sensibilisation. Les déplacements à vélo se sont multipliés au cours de la dernière décennie et particulièrement au cours des six derniers mois du fait de l'épidémie de coronavirus. Le nombre d'accident a, de ce fait, bien évidemment augmenté.

Les autorités se sont préoccupées de cet accroissement des accidents et viennent de rappeler aux usagers les conseils de prudence. Pour les automobilistes, prudence pour ne pas frôler les cyclistes lors des dépassements, prudence lors de l'ouverture des portières et prudence lors des mouvements de tourne à droite aux carrefours. Pour les cyclistes, conseils concernant la prise en compte des angles morts des véhicules lourds, le port de vêtements de couleur claire et rétro réfléchissants, le danger de l'utilisation des écouteurs-oreillettes, le port du casque, et non l'obligation du casque, pour laquelle les experts confirmés s'accordent sur le caractère contreproductif.

Beaucoup d'aménagements sont dangereux. Tous ces conseils, ces rappels, sont judicieux et s'adressent aux usagers mais passent totalement sous silence les devoirs des municipalités d'offrir aux cyclistes des aménagements non dangereux et conformes aux recommandations nationales officielles. De trop nombreux aménagements non conformes sont la cause d'accidents mortels, en particulier les bandes cyclables, c'est à dire séparées de la circulation motorisée par un simple trait de peinture blanche : collision par une voiture arrivant de l'arrière ou collision avec une portière de voiture en stationnement s'ouvrant, accident appelé emportierage.

Ces deux types d'accidents sont dus à des largeurs insuffisantes de la bande cyclable, qui ne respecte pas la largeur recommandée de 1,50 m hors marquage, pouvant aller jusqu'à 2,00 m pour des raisons particulières (nombreux poids-lourds par exemple), et ne pouvant descendre à moins de 1,50 m que pour le passage d'obstacles ponctuels ou sur de courtes distances. Lorsque la bande cyclable longe des places de stationnement, une surlargeur tampon de 0,50 m est à rajouter, soit un total de 2,00 m à 2,50 m

Une largeur inférieure à 1,50 m (ou 2,00 m si stationnement) expose les cyclistes à être percutés par l'arrière par une voiture déviant sur la bande cyclable (exemple l'accident mortel Boulevard du Vendée-Globe aux Sables-d'Olonne), et les expose à heurter une portière de voiture en stationnement qui s'ouvre inopinément à leur passage (exemple l'accident mortel du 2 août 2020 à Billère).

Des améliorations d'infrastructure sont nécessaires pour améliorer la sécurité des cyclistes.

→ Rendre la ligne de marquage séparative plus dissuasive. Ce n'est pas normal que cette ligne soit prévue en ligne discontinue car de ce fait les automobilistes pensent qu'ils ont le droit de la franchir ou chevaucher lorsqu'ils considèrent qu'ils peuvent le faire s'ils ne voient pas de cycliste proche. Cette ligne devrait logiquement être continue du côté du trafic motorisé. En effet, d'après les indications de l'article R. 412-23-I-2 du code de la route, les véhicules motorisés ne peuvent pas empiéter sur la bande cyclable en franchissant la ligne, la règle voudrait donc logiquement être que cette ligne soit une double ligne : continue du côté voitures et discontinue du côté bande cyclable, comme c'est le cas courant pour les lignes axiales sur les routes lorsqu'un sens a le droit de franchir la ligne et que l'autre sens n'a pas le droit. Avec une telle ligne continue, les cyclistes seraient plus en sécurité.

→ S'abstenir de réaliser des bandes trop étroites. Si l'on manque de place, il est préférable pour la sécurité et la commodité des cyclistes, de ne pas faire de bande cyclable plutôt que de faire une bande cyclable de largeur inférieure aux recommandations ci-dessus car bien que les cyclistes aient le droit de sortir de la bande en cas de besoin (portière), les automobilistes ne le savent pas, ou font comme si, et les juges, en cas d'accident risquent de donner tort au cycliste qui est sorti de sa bande "sans s'assurer qu'il peut le faire sans danger et sans prévenir de sa manœuvre en tendant le bras".

Inversement, en l'absence de bande cyclable marquée, le cycliste est beaucoup mieux protégé des chocs arrières puisqu'il est officiellement utilisateur de la voie et que le nouveau décret du 2 juillet 2015 stipule qu'il a le droit de s'éloigner des voitures stationnées. L'automobiliste de son côté est tenu, dans ce cas là, de s'éloigner de 1 mètre du cycliste pour le dépasser ou d'attendre derrière.

→ Supprimer le stationnement. Si la largeur disponible ne permet pas de réaliser une telle piste intercalée, la solution simple est de supprimer le stationnement, et il devient alors possible de réaliser une bande cyclable contigüe à la circulation, avec les caractéristiques recommandées ci-dessus : entre 1,50 m et 2,00 m.

→ Réaliser des pistes intercalées, séparées du trafic motorisé. C'est en fait la solution la plus simple et la plus sécuritaire dans le cas où un stationnement latéral existe : réaliser la piste cyclable entre le stationnement et le trottoir, c'est la piste cyclable intercalée. On s'affranchit du même coup du danger de la proximité des voitures qui circulent et on diminue grandement le risque d'emportierage car d'une part l'ouverture de la portière côté passager est nettement moins fréquent que côté conducteur, et d'autre part le cycliste peut circuler de façon éloignée des portières à sa gauche puisqu'aucun danger n'est présent à droite. Ce dispositif nécessite impérativement de réaliser une séparation en double bordure basse entre le stationnement et la piste cyclable pour empêcher l'empiètement de la piste cyclable par les voitures stationnées.

→ Réaliser des pistes à mi-hauteur dont la bordure sécurise les cyclistes. En présence ou non de stationnement, la solution la plus sécuritaire et la plus pratique est de réaliser une "piste à mi-hauteur" appelée piste de Copenhague comprenant une bordure entre le trottoir et la piste, et une bordure entre la piste et la chaussée.

→ Piste au niveau trottoir. Cette solution consiste simplement à partager le trottoir en deux espaces, pour les piétons et pour les cyclistes. Lorsque cette solution est utilisée pour des endroits très fréquentés des piétons, en particulier dans les centres des villes, il est convenable de s'assurer de largeurs suffisantes et surtout, impérativement, de bien différencier les deux espaces par des couleurs et des textures différentes.

Incidence sécuritaire des pistes provisoires "déconfinement". Les dispositions proposées, et prises par certaines villes, pour les aménagements provisoires de déconfinement ont débloqué cette frilosité responsable de la dangerosité des aménagements cyclables, frilosité qui les fait se cantonner dans des largeurs dangereusement étroites et non protégés physiquement. Espérons que les dispositions "provisoires" prises par certaines villes s'ancreront dans une situation définitive. Espérons que les caractéristiques sécuritaires – largeur et protection physique – seront adoptées pour tous les aménagements.

Depuis mai 2020, à la sortie du confinement, beaucoup d'usagers se sont orientés vers les déplacements à vélo pour éviter la promiscuité des transports en commun mais les aménagements traditionnels se sont révélés inadaptés à ce nouveau flux et surtout à la nécessité de permettre une distanciation physique pour satisfaire les contraintes sanitaires liées au coronavirus. Pour cela, une largeur minimale de 2,50 m a été recommandée pour élargir les aménagements cyclables existants, au détriment de la largeur de chaque voie en proposant de les descendre de 3 m à 2,50 m, ou au détriment du stationnement qui serait supprimé. Cette même largeur de 2,50 m a été recommandée pour créer de nouveaux aménagements sur les voies qui n'en étaient pas pourvus. Une telle largeur pouvait inciter, à court ou à moyen terme, à glisser vers une utilisation pour le stationnement ou pour la circulation des voitures, et pour éviter cela, il a été adroitement recommandé de protéger les bandes "provisoires déconfinement" par des balises d'alignements. Gageons et espérons que beaucoup de ces bandes provisoires restent définitives.