

Rétrécissements, danger !

Lorsque les cyclistes parlent de sécurité, il y a toujours débat concernant les rétrécissements de la chaussée. Trop souvent, ce type d'aménagement ne tient pas compte des besoins des usagers à vélo et nous transforme en ralentisseurs humains. Nous avons tous été victimes de dépassements dangereux dans ces « couloirs de la mort ».

La grande majorité des rétrécissements vise à ralentir les véhicules à moteur en créant un « pincement » au moyen d'îlots, de plots ou d'extensions du trottoir. Généralement il n'est plus possible de respecter l'espace de sécurité requis lors du dépassement d'un cycliste comme le stipule l'article R 414-4 I à IV du Code de la Route : 1 m en agglomération et 1,50 m hors agglomération. Or, il faut un espace minimum de 4,50 m pour qu'un poids lourd puisse doubler un cycliste en ville tout en respectant les prescriptions du Code, mais il existe des rétrécissements dont la largeur disponible peut être inférieure à 3 m.

Des aménagements souvent trop longs

Un « pincement » peut s'étaler sur 200 m alors que certaines avenues ont des tourne-à-gauche et des îlots sur toute leur longueur parfois même en côte. C'est ainsi que certains cyclistes se plaignent d'aménagements empêchant le dépassement sur deux kilomètres. Nous avons alors la très désagréable sensation de servir de « ralentisseur humain ».

Or nous savons par expérience qu'au delà de 100 m les chauffeurs de VL et PL ont tendance à « forcer » le passage entre le cycliste et le bord latéral gauche de la chaussée. Dans ce cas, la réduction de vitesse imposée - 50 ou 70 Km/h - n'est d'aucune utilité pour le cycliste et le danger est réel.



Le dépassement est déjà dangereux en voiture... mais impossible en camion



Attention ! une pratique déconseillée

Certains aménageurs nous conseillent de rouler au milieu de la chaussée pour empêcher les dépassements dangereux. Cependant ce comportement n'est pas réglementaire et il est à déconseiller fortement car il est très imprudent, les automobilistes ayant l'impression que nous essayons de les provoquer. Trop souvent, ces conflits tournent au drame. L'analyse du SETRA de janvier 2004 indique que 30,2 % des accidents mortels à vélo concernent un cycliste heurté à l'arrière par un véhicule à moteur allant dans le même sens que lui, et qu'il ne peut éviter puisqu'il ne le voit pas arriver. Ce type de collision est la plus importante cause de décès à vélo. Nous avons remarqué qu'une part significative de ces accidents a lieu dans des « couloirs de la mort ».

Sommes-nous des usagers respectables ?

Pour ce qui concerne les rétrécissements, certains aménageurs font de gros efforts, mais d'autres continuent à multiplier les pincements dangereux. Dans de nombreux départements, il y a des rétrécissements dans chacun des villages que nous traversons. Nous avons besoin de règlements précis qui obligent les décideurs à tenir compte de notre vulnérabilité.

De même, les automobilistes changent leur comportement seulement quand le législateur décide de rappeler et d'appliquer les sanctions prévues par la loi. La récente baisse de la mortalité sur les routes est due uniquement au renforcement des contrôles de vitesse.

Le respect des usagers vulnérables pourra s'améliorer seulement si le conducteur moyen se rend compte que son comportement actuel est souvent critiquable et qu'il peut lui attirer de graves ennuis s'il blesse un cycliste.



Dans tous les cas, il nous paraît urgent de recenser et d'améliorer les rétrécissements existants, et de mieux régler la création des aménagements futurs.

Le panneau que nous demandons aurait eu l'énorme mérite de rappeler que nous sommes des usagers respectables. Il pourrait ainsi combler, en partie, le manque de « réflexe vélo » chez certains décideurs, aménageurs et acteurs de la sécurité routière.
Ce panneau est donc nécessaire.

Que dit notre charte cyclable ?*

Un grand chapitre est consacré aux rétrécissements et les demandes suivantes ont été faites :

1. Que tous les rétrécissements de chaussée en rase campagne - avec obstacles ou avec ligne centrale continue - soient mis en conformité avec les prescriptions du Code de la Route (article R414-4, I à IV) afin que des by-pass ou des bandes cyclables soient réalisés pour les cyclistes.
2. Que les rétrécissements en ville soient accompagnés d'aménagements (revêtements spéciaux, coussins...) réduisant la vitesse moyenne à 30 Km/h maximum.
3. Que l'efficacité de toute « zone 30 » soit systématiquement liée à la mise en place d'aménagements complémentaires (exemple : les coussins) limitant réellement dans les faits la vitesse.
4. Que la taille des terre-pleins urbains soit réduite pour empêcher le stationnement sauvage et permettre la réorganisation de l'espace en faveur des cyclistes.
5. Dans les cas où il n'est pas possible de créer une bande ou un by-pass, nous demandons une signalisation interdisant le dépassement des cyclistes et la prescription de rétrécissements de plus de 100 m.

* Charte cyclable de la FFCT



Ilot franchissable : un aménageur qui fait des des efforts

Comment interdire les dépassements dangereux ?

..... Panneau demandé par la FFCT :
Interdiction de doubler les cyclistes
Créer un nouveau panneau

En février 2004, Jacques Fournia a écrit au ministère de l'Équipement, au nom de la commission nationale de sécurité FFCT :

> pour demander officiellement la création d'un panneau routier interdisant aux véhicules motorisés de doubler les cyclistes et ceci afin de sécuriser les rétrécissements. Cette action a été soutenue par nos amis de la FUBicy et de l'AF3V.

> pour faire remarquer qu'une ligne continue peut présenter un danger sur les routes départementales et nationales car la limitation de vitesse à 90 Km/h ne laisse aucune chance en cas de choc par l'arrière. Sur ce type de route et pour certaines conditions de circulation, il a demandé que l'on étudie la possibilité de remplacer la ligne axiale continue par une ligne à marquage Type T3 rapproché, permettant de doubler des véhicules lents.



Vélocité N° 81 - mai / juin 2005 17

Réponse du ministère

Un an plus tard, Rémy HEITZ, directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières a apporté la réponse négative suivante dont, étant donné l'importance du dossier, nous citons et commentons certains extraits :

> « S'agissant du panneau de prescription dont vous proposez la création, il ne paraît pas constituer la bonne réponse au problème d'insécurité soulevé, compte tenu des considérations précisées ci-après. Les règles générales concernant les conditions dans lesquelles doivent s'effectuer les dépassements figurent aux articles R 414-4 à R 414-17 du code de la route. Ces règles sont supposées connues des usagers et ne sont donc pas rappelées par la signalisation... ».

Notre avis :

Dans ce cas, il est permis de se demander pourquoi il est souvent nécessaire d'installer des panneaux pour rappeler une limitation à 50 Km/h, alors que le panneau à l'entrée de l'agglomération devrait suffire et que tout le monde connaît la loi !

Notre problème, c'est que justement la majorité des automobilistes ne semble pas être au courant des règles concernant les dépassements des cyclistes. Il nous arrive même d'être frôlés par des voitures d'auto-école !



Monein (64) et son maire pensent aux cyclistes



« L'ombre de la mort » : un long rétrécissement... et une semi-remorque dans le dos...

> «... Un panneau interdisant à certains véhicules motorisés de doubler certains véhicules non motorisés à deux roues ne pourra être mis en place sur un tronçon de route que si l'autorité compétente a édicté, par décision réglementaire, la prescription de circulation correspondante et défini son champ d'application. Il sera dès lors très difficile pour l'autorité compétente locale de définir précisément les tronçons où un tel panneau doit obligatoirement être implanté, compte tenu de la diversité des configurations géométriques possibles... ».

Notre avis :

Une fois de plus, nous rappelons qu'il serait utile d'améliorer la concertation avec les cyclistes. Nous savons indiquer les rétrécissements qui nous posent problème, il suffit de nous poser la question. Il faudrait également que les aménageurs fassent un tour à vélo de temps en temps, ils se rendraient vite compte des nos problèmes !

> «... Un autre inconvénient majeur du panneau proposé est d'introduire une distinction entre les cycles et les deux-roues motorisés alors que le code de la route ne les différencie pas dans les règles concernant la manière dont ils doivent être dépassés... ».

Notre avis :

Pour nous la distinction existe déjà, puisque nous sommes beaucoup plus

exposés au danger que les pilotes de scooters ou de motos. Dans ce type d'aménagement, les deux-roues motorisés roulent aussi vite que les autres véhicules à moteur et personne ne tente de les doubler. Le vrai problème, c'est que trop d'aménagements routiers ne font pas la distinction entre les usagers motorisés et les usagers vulnérables.

> «... Il me semble préférable pour améliorer la sécurité des cyclistes sur la route de renforcer les actions d'information et de formation des usagers et également des services aménageurs et gestionnaires de voiries. C'est dans ce sens que je vous propose de poursuivre les concertations déjà engagées entre nos services. »

Notre avis :

L'éducation est, bien entendu, importante et positive, mais lorsqu'elles existent les actions d'information ont malheureusement des limites. Différentes lois et instructions ministérielles ont demandé la prise en compte des cyclistes lors de la création d'aménagements routiers. Cependant nous constatons que notre pays a toujours beaucoup de retard dans ce domaine.

Steve Jackson
Commission Nationale de Sécurité FFCT

Photos :
Steve Jackson, Jacques Fournier et Jean-Claude Loire
Article publié dans la revue « Cyclotourisme » de la FFCT
n°535 / avril 2005