

Rétrécissements de chaussée

Les rétrécissements de chaussée ne tiennent pas compte des besoins des cyclistes; ils sont réalisés pour protéger les tourne à gauche et pour créer un pincement de la circulation automobile afin de la ralentir. Dans chacun des cas, le cycliste moins rapide sert de « fusible ralentisseur »; les distances de sécurité entre véhicule et cycliste - article 414-4 I à IV du code de la route - ne peuvent plus être respectées: 1m en agglomération et 1.50m hors agglomération.

Si cette gêne à l'automobiliste n'excède pas environ 25m, elle est tolérable mais le risque existe toujours pour le cycliste; au-delà de cette distance, la sécurité des cyclistes empruntant ces rétrécissements est loin d'être assurée. Nous comprenons les objectifs de sécurité routière recherchés par les collectivités en créant ces équipements, mais nous ne pouvons admettre qu'ils soient mis en place au dépens de la sécurité des usagers les plus vulnérables - les piétons et les cyclistes-.



Nous avons relevé de nombreux cas dans notre département:

ci-contre à Cruseilles, le cycliste à l'issue de la piste cyclable se retrouve sur la chaussée du très fréquenté CD 1201 où est implanté un terre-plein central avec la seule protection du panneau B40: est ce suffisant?

A Charvonnex, sur le CD 1203, sur plus d'un kilomètre, sa mise sur deux fois une voie avec terre plein central ralentit effectivement la circulation des véhicules à moteur mais est un véritable piège pour les cyclistes. Bien souvent, des trottoirs assez larges permettraient la mise en place de bandes cyclables.



A Cruseilles, ce type d'aménagement a aussi vu le jour, se traduisant par les mêmes risques encourus par les cyclistes. Dans ce cas de très larges trottoirs ont été bordés d'arbres en limite de voirie, ce qui crée en plus un effet de barrière.

A Serrasson sur le CD 1508, la mise à deux fois une voie avec un terre plein central implique les mêmes effets pour les cyclistes qui n'empruntent heureusement pas trop souvent cet itinéraire, à l'exception des voyageurs au long cours.



A l'approche du rond point à Viuz sur le CD12 en direction de St Ferréol, la voirie fait un pincement qui met en danger les cyclistes à l'approche du giratoire, des bordurettes limitant les deux chaussées.



Sur cette voirie, située à Allonzier la Caille, la présence d'un by-pass sur la droite de la photo, apporterait aux cyclistes sécurité dans leur déplacement.



Cette disposition avec by-pass a été prise sur les lieux représentés sur les deux photos ci-dessous.



Charte Cyclable FFCT:

1. *Que tous les rétrécissements de chaussée en rase campagne (avec des îlots centraux ou avec une ligne centrale continue) soient pourvus de by-pass ou de bandes cyclables pour les cyclistes.*
2. *Que les rétrécissements en ville soient accompagnés d'aménagements complémentaires (revêtements spéciaux, coussins, etc...) qui réduisent la vitesse moyenne à 30 km/h maximum.*
3. *Que la taille des terre-pleins et îlots centraux soit réduite ou aménagée pour empêcher le stationnement sauvage, et permettre la réorganisation de l'espace en faveur des cyclistes.*
4. *Dans les cas où il n'est pas possible de créer une bande ou un by-pass, nous demandons une signalisation qui interdit le dépassement des cyclistes, et la prescription d'interdiction de réaliser des rétrécissements de plus de 100 mètres.*