

L'entretien, la conception et la validation des aménagements cyclables

Le cycliste est un usager particulier, vulnérable car sans protection. Il utilise une machine qui a besoin pour rouler en toute sécurité, d'aménagements pourvus d'un revêtement relativement lisse, adhérent et sans déformation cassante, type bordures de trottoir, ou racines débordantes. Ces aménagements pour être utilisés doivent être régulièrement balayés afin que disparaissent les gravillons, les morceaux de verre et toutes sortes de débris que l'on y rencontre très souvent.

Pour chaque réseau cyclable, la collectivité qui a en a la charge doit prévoir une enveloppe budgétaire spécifique pour ces opérations de maintenance. Cette spécificité ainsi créée évitera que cette charge financière allouée aux aménagements cyclables, ne soit « diluée » dans l'enveloppe générale de la voirie.

1 - Le balayage

Lorsque ces opérations ne sont pas spécifiques, les bandes cyclables "récupèrent" les gravillons de la chaussée (photo 1). Les pistes cyclables quant à elles, nécessitent l'emploi de balayeuses spéciales munies d'un embout aspirateur (largeur environ 1,50 m) qui permettent un bon nettoyage. Ces mêmes machines permettent également de nettoyer efficacement les bandes cyclables, y compris dans les giratoires, bien souvent transformés en poubelle routière (une attention toute particulière et régulière devra être apportée sur la présence parfois importante de traces de gasoil, celles-ci provoquant de nombreuses chutes de cyclistes). Nous demandons que les cahiers des charges prennent en compte le balayage à une fréquence minimum d'une fois par mois (+ si intempérie) (photo 2).



2 - La maintenance générale

Un réseau cyclable doit, comme les autres parties de la voirie, être maintenu en état d'utilisation, qu'il soit en parallèle ou intégré à la voirie elle-même (bandes cyclables). La qualité du revêtement, la prééminence de racines, les bordures d'entrée et de sortie en mauvais état, les marquages au sol (lignes blanches, figurines) et la signalétique manquante ou détériorée, sont des facteurs qui favorisent la non fréquentation de ce réseau par les cyclistes.



3 - Quelques défauts de conception et d'entretien

Le cycliste n'est pas un équilibriste. Aucun obstacle ne doit se trouver sur l'emprise qui lui est dédiée. Ce réverbère installé dans un by-pass qui longe un rétrécissement, montre un certaine incompétence en matière d'aménagement cyclable (photo 3).

Les obstacles implantés sur les parcours cyclables sont nombreux (murettes, potelets, bornes à incendie etc...) sont autant de pièges à cyclistes qu'il faut prendre en compte systématiquement. Il en va de même avec les barrières de protection où la "lisse" est fixée sur un côté de la barrière, laissant les extrémités des poteaux de fixation se transformer en véritable "tranchants" (photos 4 et 5).



L'entretien, la conception et la validation des aménagements cyclables

Une attention particulière sera portée sur le phénomène de l'évacuation des eaux pluviales le long des itinéraires cyclables, la pente latérale de 2 % doit être prise en compte sur toutes pistes ou bandes cyclables, (photo 6). En hiver, le salage et le déneigement ne doit pas se limiter à la voirie destinée aux usagers motorisés. Il prendra aussi en compte les aménagements cyclables (photo 7).



4) Les avaloirs

Le cycliste se méfie de tout ce qui peut le déséquilibrer. Il n'aime pas les grilles d'avaloirs, surtout si les rainures sont parallèles au sens de circulation et permettant ainsi aux roues de s'y coincer. Il existe désormais de nombreux modèles qui répondent mieux à leurs demandes (photos 8 et 9).



Les trottoirs hauts sont également dangereux pour les cyclistes (possibilité d'accrocher une pédale, surtout à l'intérieur d'un virage).



↳ L'avis de la FFCT :

La FFCT demande la généralisation des trottoirs avec des bordures basses de type A1 (en biseau), des avaloirs intégrés au trottoir (de préférence sans grille et sans entonnoir) et de bons raccordements entre la chaussée et le caniveau (photo 10).



L'entretien, la conception et la validation des aménagements cyclables

Les plaques en fonte nue sont très glissantes sous la pluie, surtout au milieu d'une intersection, le vélo a moins d'adhérence en courbe. De même, la moindre marche peut déséquilibrer le cycliste qui tourne. Sans oublier les couches successives de bitume qui peuvent créer cette dénivellation entre la chaussée le caniveau ou le bas côté (photo 11 et 12).

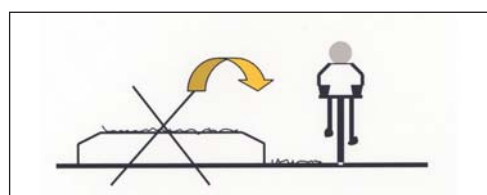


Les plaques creuses doivent être vérifiées régulièrement et remplies si le revêtement ne tient pas. Il en est de même si des nids de poule se forment autour du regard.

5) Le revêtement des îlots

Les îlots doivent être revêtus d'un produit stable. Ne pas utiliser de granulat, que l'on retrouve à brève échéance sur la chaussée. Leur présence exerce alors, comme tout détritrus un effet de paroi pour le cycliste.

Il en est de même pour les pistes ou voies vertes dont les abords sont traités avec ce type de "revêtement". Sur ces aménagements multi-usagers non motorisés, le "granulat" est très vite renvoyé par les piétons et les animaux de compagnie sur la chaussée revêtue.



6) Les végétaux

Lorsqu'une haie est plantée entre la chaussée principale et une piste cyclable, il est important d'employer des végétaux de petite taille, sans quoi les automobilistes peuvent ignorer la présence des cyclistes.

La hauteur limitée d'une haie, tout en remplissant son rôle "de séparateur ludique" contribuera également à combattre la perception d'une éventuelle insécurité potentielle. Ce phénomène est parfois un des critères de la non utilisation pour certains aménagements cyclables quelque peu isolés en périphérie d'agglomération.

Les plantations sur les îlots peuvent également poser problème. Leur but est de couper la visibilité afin de ralentir la circulation mais les cyclistes ont parfois beaucoup de mal à voir les voitures qui arrivent.



"Or nous roulons moins vite que les voitures, "pour nous, être vu c'est la vie"
(photo 13).



↳ L'avis de la FFCT :

La FFCT demande que l'on limite la hauteur des végétaux sur les îlots pour permettre aux cyclistes de voir les voitures qui arrivent.

Précisons enfin qu'il est important de tailler les branches qui envahissent les espaces cyclables et de ne pas planter d'épineux à proximité (risque de crevaisons).

L'entretien, la conception et la validation des aménagements cyclables

7 - Les ponts en fer non revêtus

Ce type de pont ne convient pas aux cyclistes : le fer est glissant sous la pluie et les roues peuvent se coincer entre les plaques. Nous demandons que le tablier soit recouvert d'une matière anti-dérapante ou remplacé par une dalle en béton revêtue (photo 14).



8 - Les tunnels

Il est important de comprendre que les phares des vélos sont beaucoup moins puissants que ceux des voitures. Il est donc très difficile de rouler dans l'obscurité totale. Certains tunnels sont équipés d'un éclairage avec minuterie pour répondre à ce besoin (économie d'énergie).

Dans le tunnel de la route des Grands Goulets (Drôme), une boucle magnétique en forme de losange est insérée dans la voie de circulation et lors du passage du cycliste, le système détecte la signature électronique de chaque roue. L'information est ensuite transmise à un panneau lumineux : celui-ci signale la présence d'un cycliste dans le tunnel et reste allumé pendant le temps moyen de la traversée d'un cycliste (photo 15 et 16).



↳ L'avis de la FFCT :

La FFCT demande la prise en compte de ce type de procédé d'information.



9 - Les chantiers

Trop souvent, les cyclistes sont oubliés lors de l'ouverture d'un chantier : les bandes et pistes cyclables servent de parking pour les engins et le passage est bloqué par des panneaux mobiles.



↳ L'avis de la FFCT :

La FFCT demande qu'un itinéraire de substitution soit mis en place chaque fois qu'une voie cyclable est coupée par un chantier. Si ceci n'est pas possible, nous demandons une signalisation temporaire qui rappelle la présence des cyclistes (photos 17 et 18).



La piste cyclable est temporairement annulée, et le cheminement piétons/cycles est maintenu sous certaines conditions (photo 19).

Pour le balisage d'un chantier, il est important d'éviter l'emploi de tout matériel qui pourrait blesser un cycliste en cas de chute (piquets réfléchissants ou "rubalise").



L'entretien, la conception et la validation des aménagements cyclables



↳ L'avis de la FFCT :

La FFCT préfère les barrières en tubes ou en plastique. Si la "ruba-lise" est la seule solution disponible, il est important de prévoir des ca-puchons de protection en plastique sur les extrémités des piquets de fixation (photos 20 à 24).



10 - L'utilisation des pavés

L'utilisation de ce type de "revêtement" est devenue relativement fréquents. Si son aspect répond souvent à une volonté "nature" et "écologique", elle n'en demeure pas moins qu'elle peut poser des problèmes sécuritaires graves. Leur pose doit répondre à une certaine rigueur quant à la variation des écartements entre pavés, ainsi que la surveillance de leur "tassement" et la dégradation des joints dans le temps. Ces deux facteurs réunis favorisent les chutes des cyclistes à la suite du coincement de roues entre les pavés (photos 25 et 26).



L'entretien, la conception et la validation des aménagements cyclables

11 - Les passages à niveau

Parmi les maîtres d'ouvrage concernés par les travaux de voiries, figure également RFF (Réseau ferré de France). Celui-ci gère le réseau ferré et entre autres les nombreux passages à niveau sur lesquels les cyclistes rencontrent des problèmes provoquant des chutes aux conséquences souvent graves. Ceux-ci sont liés à la fois à des défauts de réalisation et de maintenance. Les photos (photo 27,28 et 29) ci-dessous montrent les points noirs auxquels sont confrontés les cyclistes.



Photo 27
Écartement trop important entre les dalles
(chutes par blocage de roue)



AVANT



APRÈS



Joint en bois entre la voie et le bitume de la route en très mauvais état, sur une voie non perpendiculaire à la route (chute par glissade due au bois mouillé et blocage de roue).



Photo 30
Un exemple de passage
à niveau bien réalisé !