



La signalisation horizontale Marquage au sol

Si cette dernière ne peut se substituer à la signalisation verticale, elle en est cependant le complément indispensable, tant pour les cyclistes que pour les autres usagers motorisés. Elle devient indispensable pour les points singuliers ou "zones à risque" où l'on pourra utiliser un marquage de couleur verte (voir le chapitre Utilisation de la couleur sur la chaussée page 75). Pour tout marquage au sol, seule la couleur blanche est réglementaire et obligatoire. Un des avantages du marquage au sol : l'augmentation très nette de la perception visuelle par l'ensemble des usagers.

Le marquage des lignes de délimitation pour les bandes et pistes cyclables

La séparation entre les trafics motorisés et la bande cyclable est réalisée par une ligne blanche discontinue. Elle peut être continue pour certaines bandes obligatoires sur des chaussées à fort trafic, ou pour des zones potentiellement à risques, tels que virages avec mauvaise visibilité, ou encore pour des bandes cyclables dans le sens montant.



↳ L'avis de la FFCT :

C'est en s'appuyant sur ce constat, que la FFCT demande dans un souci supplémentaire de perception visuelle par les automobilistes, que la ligne discontinue blanche soit renforcée par une ligne verte en parallèle et en interne à la dite bande blanche. Ce procédé est beaucoup utilisé dans les départements bretons (photo 1).



Des pictogrammes vélo viendront rappeler aux véhicules motorisés que la bande qu'ils longent est réservée aux cyclistes (tous les 100 mètres en rase campagne et 30 mètres en ville). Ces figurines pourront être réalisées sur un carré ou un triangle de couleur verte pour une meilleure visibilité, et notamment, aux entrées des bandes cyclables (photo 2) Cet intervalle sera adapté au profil de la route et notamment pour les routes très sinueuses à chaque entrée de virage, et principalement pour les bandes cyclables dans le sens montant.



La signalisation horizontale Marquage au sol



↳ L'avis de la FFCT :

La FFCT demande que l'ensemble des points singuliers ou zones à risques soient identifiés à la couleur verte. Dans certains cas, l'utilisation de marquage par damier peut être un bon compromis visuel et environnemental.

Sont considérées comme zones à risque toutes les traversées de voies de circulation où les cyclistes peuvent rencontrer un autre usager de la route, (traversées de carrefour, sorties de propriétés, intégration du cycliste sur la chaussée après un cheminement spécifique aux cycles, les portions de bandes cyclables situées dans les virages avec un angle de visibilité restreint (parties sécantes avec la voie de circulation des autres véhicules) entrées et sorties de giratoire, de pistes cyclables ou encore de traversée de voie verte ...).

(photos 3, 4, 5 et 6).

Dans certains cas critiques, en supplément de la couleur verte, la bande blanche de séparation entre la bande cyclable et le reste de la chaussée, pourra être une bande dite sonore (ajout de barrettes posées perpendiculairement à la bande).



La signalisation horizontale Marquage au sol

Le marquage piétons/cycles (piste cyclable au niveau du trottoir)

La cohabitation entre ces deux usagers sera d'autant plus délicate que les deux cheminements sont proches l'un de l'autre, voir l'exemple de la [photo 7](#) qui représente l'immense majorité de ces aménagements piétons/cycles.

Il est regrettable que pour ce cas, là où l'emprise le permet, l'espace doté de végétaux n'ait pas servi de séparateur à ces deux types de pratiques. En fonction de la densité de population d'utilisateurs concernés, que ce soient les piétons ou les cyclistes, la population "majoritaire" prendra inévitablement le pas sur l'autre, renvoyant cette dernière vers d'autres cheminements, qui ne seront pas forcément sécuritaires.

Un bon exemple de séparation peut être réalisé à l'aide de la "rigole" d'écoulement des eaux, associée à la présence des pictogrammes piétons/cycles ([photo 8](#)).



Une bande de peinture séparatrice ne suffit pas à réguler la bonne cohabitation entre les piétons, les PMR et les cyclistes, cependant, le rappel du sens de circulation et la présence des pictogrammes piétons/cycles sont des mesures indispensables et complémentaires à cette décision souvent liée au manque d'emprise.



photo 9
Un exemple de cohabitation à ne pas suivre.
Où vont passer les piétons et les personnes à mobilité réduite (PMR) ?