

Question de CeM

n°13

Marquage de pictogrammes vélos sur la voirie : vraie ou fausse sécurité ?

Que prévoit la réglementation ?

Le marquage du pictogramme d'une bicyclette est présent dans le code de la route lorsqu'il est question des marques indiquant une zone avancée pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues (article 77.6). Ainsi : « La zone où aboutit une piste cyclable et qui est délimitée par deux lignes d'arrêt et dans laquelle le symbole d'une bicyclette est reproduit en couleur blanche, indique l'endroit où les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent se ranger uniquement pendant la phase rouge des signaux lumineux de circulation. » Il s'agit de la seule référence réglementaire en la matière.

Ce pictogramme est parfois utilisé pour accompagner et renforcer la visibilité des pistes cyclables marquées. L'initiative est laissée à l'appréciation du gestionnaire de la voirie.

Et la bande cyclable suggérée ?

Le pictogramme de la bicyclette, généralement couplé avec des marquages de chevrons, est aussi utilisé pour indiquer une bande cyclable suggérée.

Celle-ci est apparue dans les années nonante en Wallonie et est utilisée dans plusieurs pays pour indiquer la présence de cyclistes sur des itinéraires qui leur sont conseillés, en particulier là où l'espace disponible ne permet pas de créer une infrastructure réservée. Elle a fait couler beaucoup d'encre mais est toutefois peu à peu entrée dans les mœurs car, en finale, il apparaît qu'elle a un impact positif sur la place qu'occupe l'automobiliste par rapport au cycliste dans la circulation.

La bande cyclable suggérée n'est pas présente dans le code de la route ni dans le règlement du gestionnaire de la voirie. Sa réalisation n'est soumise à aucune norme. Il ne faut pas abuser de ce concept, qui ne remplacera jamais une piste cyclable.

Quel impact sur la sécurité des cyclistes ?

Le Gracq a fait état d'une étude réalisée à Vienne, qui évalue l'impact de ces « sharrows » ou « shared-lane-marking » dans trois rues équipées de ce dispositif.

Celle-ci indique que :

- les cyclistes observent une distance de sécurité plus grande par rapport aux véhicules en stationnement (en moyenne 20 cm de plus), ce qui réduit les risques de collision avec une portière ;
- la proportion de véhicules qui dépassent un vélo a significativement chuté (de 1/3 à 2/3) ;

- lorsqu'ils dépassent un cycliste, les automobilistes ont tendance à respecter une distance de sécurité plus grande.

Ces chiffres montrent l'effet positif de ces marquages. Même en l'absence de cyclistes, les automobilistes ont naturellement tendance à s'écarter des logos vélos. Il y a lieu toutefois d'être attentif au contexte de chaque voirie (vitesse, largeur, flux de trafic présent...) et au bon placement des pictogrammes par rapport à une zone de stationnement éventuelle.

Comment tracer les pictogrammes ?

Les dimensions standards d'un pictogramme vélo sont de 0,90 x 1,50 m. Elles peuvent être réduites jusqu'à 0,60 x 1,00 m si nécessaire. Le pictogramme doit rester visible tout en gardant la proportion de 3 en largeur pour 5 en longueur. Utilisé sur une piste cyclable marquée, il sera placé au niveau de l'interruption des bandes blanches.

Le chevron est principalement utilisé pour marquer une bande cyclable suggérée. Exceptionnellement, il peut être utilisé sur une piste cyclable marquée lorsque celle-ci n'est prévue que d'un seul côté de la voirie, pour indiquer le sens de circulation des cyclistes. Par exemple, dans un sens unique limité, les chevrons sont utilement insérés dans une piste cyclable marquée destinée aux cyclistes à contresens. Les chevrons sont de préférence de couleur blanche.

Autres utilisations

D'autres applications sont encore possibles. Les tests de création de « chaussée à voie centrale banalisée » ont aussi eu recours à ces pictogrammes.

Pour en savoir plus : www.gracq.org/actualites-du-velo/logos-velo-quel-impact-sur-la-securite-cycliste

Les bandes cyclables suggérées, IBSR pour le compte du SPW-DGO1, Namur, décembre 2012.

Les pistes cyclables marquées, IBSR pour le compte du SPW-DGO1, Namur, mai 2012.

La Chaussée à voie centrale banalisée : une réponse intéressante à la sécurité des modes doux ? IBSR pour le compte du SPW-DGO1, Namur.



Source : ICEDD.