

La TMC axiale

Trajectoire Matérialisée pour les Cycles dans l'axe de la voie :
un outil introduit dans le Code de la route en 2015
pour sécuriser les cyclistes et apaiser la cohabitation



Exemples à Ris-Orangis (Avenue de l'Aunette, au niveau du collège et du vieux hameau)



De nombreux autres exemples en Essonne à Evry-Courcouronnes, Savigny-sur-Orge, Viry-Châtillon, Athis-Mons, Bures-sur-Yvette, Saclay...) et en Seine-et-Marne (Cesson, Moissy-Cramayel ...)

Les effets de la TMC axiale :

- Incite le cycliste à se positionner au centre de la voie pour maximiser sa visibilité et éviter les angles morts, les conflits de trajectoire, les dépassements frôlants et les ouvertures de portière
- Légitime son comportement vis-à-vis des automobilistes et apaise la cohabitation.
- Conduit l'automobiliste à changer de voie pour dépasser ou sinon à attendre derrière, donc limite les dépassements dangereux ainsi que la vitesse et la fréquence de dépassements.

Pour bien fonctionner, cet aménagement doit être associé à une **limitation de la vitesse à 30 km/h**.

Attention : ce n'est pas la peinture qui est efficace, c'est la position du cycliste lui-même s'il suit la trajectoire conseillée. S'il roule à côté à droite, cela n'a pas d'effet. Cependant, le cycliste peut se serrer volontairement à droite quand il le juge bon, pour indiquer à l'automobiliste que c'est le bon moment pour dépasser, puis se remettre dans l'axe ensuite : cela renforce l'apaisement de la cohabitation.

Le respect de l'espace vital du cycliste

Longueur prévue dans le Code de la route

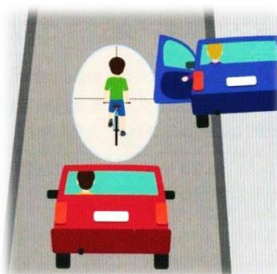
- R412-12 : 2 secondes entre 2 véhicules (à 18 km/h = **10 m**)

Largeur prévue dans le Code de la route :

- R 414-4 : « Pour effectuer le dépassement [d'un vélo ou d'un piéton] l'automobiliste [ou le cycliste] doit se déporter à plus de **1 m** en agglomération et de 1.5 m hors agglomération » (*infraction passible de 3 points de permis et 135 € d'amende*)

largeur de l'espace vital :

- + rouler à **1 m de la bordure du trottoir** ou à 1,4 m le long d'une file de voitures stationnées
- + 30 cm (demi-largeur du vélo)
- + 1 m minimum de marge pour permettre un dépassement
- = **2.3 m de large** ou 2.7 m le long d'une file de stationnement



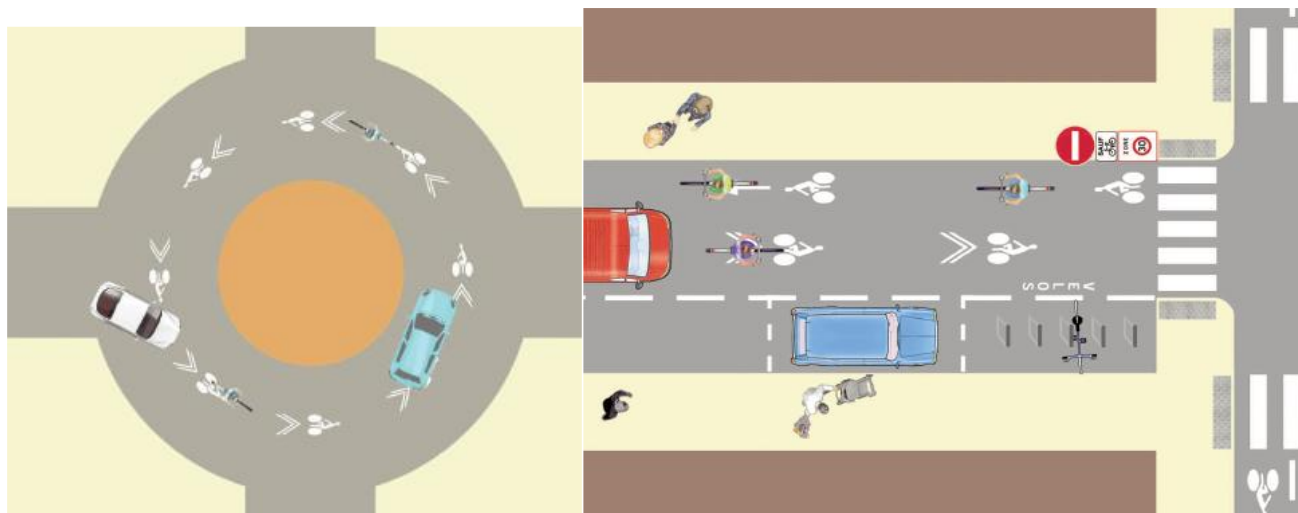
Ce type de marquage est habituellement associé aux « vélorues », terme réservé aux rues à faible trafic automobile. Cependant il présente un intérêt dans les **rues à fort trafic** quand aucune solution n'est envisageable pour créer une piste cyclable.

C'est un **aménagement de compromis** qui sécurise le cycliste s'il suit la trajectoire indiquée et rend légitime ce positionnement.

Le choix du positionnement sur la chaussée est stratégique pour la cohabitation avec les automobilistes : pour être vu, pour bien voir, pour éviter les obstacles imprévus, pour se faire respecter et pour se faire comprendre



Les cas types où le positionnement dans l'axe de la voie est important pour la sécurité : dans une écluse, à l'approche d'un rétrécissement, sur un giratoire, pour éviter de se faire dépasser au mauvais moment, le long de voitures en stationnement, à l'approche d'une intersection pour ne pas se retrouver dans l'angle mort, ... Très souvent donc.



Illustrations extraites de la fiche CEREMA : Marquage des trajectoires matérialisées pour les cycles, mai 2016