

Marquages expérimentaux en faveur des cyclistes, bilan et intérêt pour une généralisation

Emmanuel Fankhauser, Ing. transports EPFZ, Citec Ingénieurs Conseils SA, Genève
www.citec.ch – emmanuel.fankhauser@citec.ch

Cas 1: Zone de tourne-à-gauche pour vélos avant un îlot de protection pour piétons

Problématique:

Protection des cyclistes en attente de tourner à gauche derrière un îlot de passage piéton.

Exemples de lieu d'application:

Zürich, Ostermundigen, Genève

Description de la mesure:

La zone située avant l'îlot peut servir à permettre aux cyclistes de quitter leur voie en tourne-à-gauche et traverser la voie opposée parallèlement au passage piéton. En règle générale la ligne médiane est courbée sur la droite pour diriger le trafic du bon côté de la tête d'îlot. En marquant plutôt deux lignes discontinues tirées de chaque côté de l'îlot, il est possible de délimiter une zone d'attente hors trafic et sécurisée à cet effet.



Éléments de débat:

- Quel marquage pour délimiter la zone d'arrêt: lignes discontinues, lignes continues interrompues, hachures avec une surface ouverte?
- Pour rendre la situation plus claire, on devrait envisager le marquage d'un pictogramme vélo (avec flèche de présélection?).
- Le signal 2.34 "Obstacle à contourner par la droite" ne devrait plus être apposé au-dessus du poteau sur l'îlot.

Cas 2: Ligne blanche discontinue contre du stationnement latéral

Problématique: sécurité des cyclistes sur une route étroite avec stationnement latéral.

Lieu d'application actuel: Soleure, Herrenweg

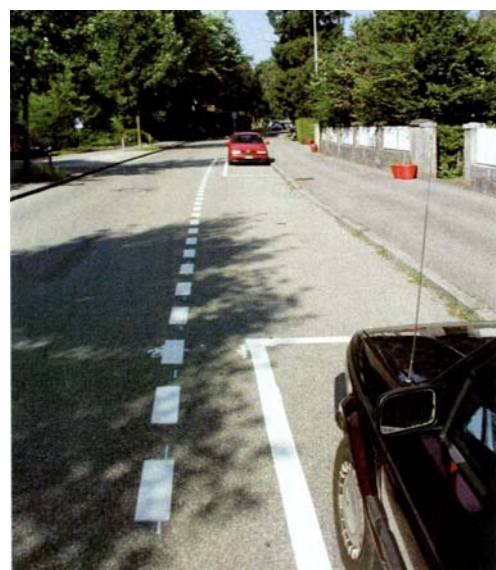
Réalisation: 2002

Type de route: route communale à double sens; composante collectrice; fonction de circulation locale principalement.

Contexte: densité urbaine moyenne; d'un côté, la Kantonsschule (600 élèves), de l'autre côté, un vieux quartier de villas; stationnement latéral en zone blanche du côté villas, à haut taux d'occupation et à taux de rotation plutôt bas (résidents, professeurs et élèves, parents d'élèves).

Données de trafic: TJOM de 4'400 vhc, part PL 5.1% (juin 2002).

Caractéristiques: gabarit de la chaussée (hors trottoirs) 7.00m; stationnement latéral 2.00m + zone intermédiaire 0.60m + zone de circulation bidirectionnelle 4.40m.



Description de la mesure:

Réalisation de mesures de modération du trafic (ilots piétons et marquages) visant à réduire le trafic de transit dans le quartier et à favoriser les nombreux cyclistes qui empruntent cette rue à gabarit étroit. Le marquage latéral expérimental a pour objectif d'inciter les cyclistes à maintenir un écart de sécurité entre eux et les voitures stationnées sur leur droite, et de dissuader les véhicules motorisés à vouloir "pousser" les cyclistes qui maintiennent cet écart de sécurité.

Bilan:

- Diminution de 18 % du trafic dès la mise en œuvre, et de 27 % aux heures de pointe. Ceci est dû à la diminution du trafic de fuite des pendulaires.
- Le principe fonctionne bien si les bandes de stationnement sont occupées, mais si les cases sont vides ce n'est pas bien compris.

Éléments de débat:

- Le marquage peut être perçu comme une limite de bande cyclable: faudrait-il apposer un pictogramme "vélo" au sol sur la gauche de la ligne?
- Début du marquage: comment montrer clairement l'orientation que doivent prendre les cyclistes, par exemple avec un îlot?
- En cas d'une interruption du stationnement (par exemple à hauteur d'accès latéraux): faut-il maintenir la continuité du marquage?

Cas 3: Bande cyclable continue à un passage rétréci localement

Problématique: gestion du conflit de type entonnoir entre un cycliste et véhicule motorisé au passage d'un goulet.

Description de la mesure:

Le cas concerne des routes avec bande cyclable, dont le gabarit est rétréci localement, par exemple en présence d'un îlot central pour passage piéton. Le traitement habituel consiste à interrompre le marquage de la bande cyclable, ce qui donne une position dominante au trafic motorisé. En poursuivant le marquage de la bande cyclable, c'est la voie du trafic motorisé qui est rétrécie et les usagers de la bande cyclable sont sécurisés pour le passage du goulet.



Éléments de débat:

- Cette mesure incite le trafic motorisé à se coller sur la gauche de leur voie, et donc de frôler l'îlot pour piétons au passage du goulet. Il convient d'assurer la sécurité des piétons en prévoyant une largeur d'îlot suffisante (1.5 à 2 m).
- Quelle est la largeur de chaussée adaptée à ce genre de mesure?
- Est-ce que cette mesure diminue l'attention du cycliste par rapport à un conflit potentiel?