



Séminaire spécialisé sur le trafic cycliste 2006 :

**Pour un réseau cyclable attrayant, sans obstacles
d'ordre constructif ou fonctionnel**

Eviter les obstacles lors de la tra- versée des localités

Présentation:

Oskar Balsiger

Urbaniste, ingénieur HES

**Office des ponts et chaussées du canton de Berne / pla-
nification routière**

Veranstalterin:



Patronat:



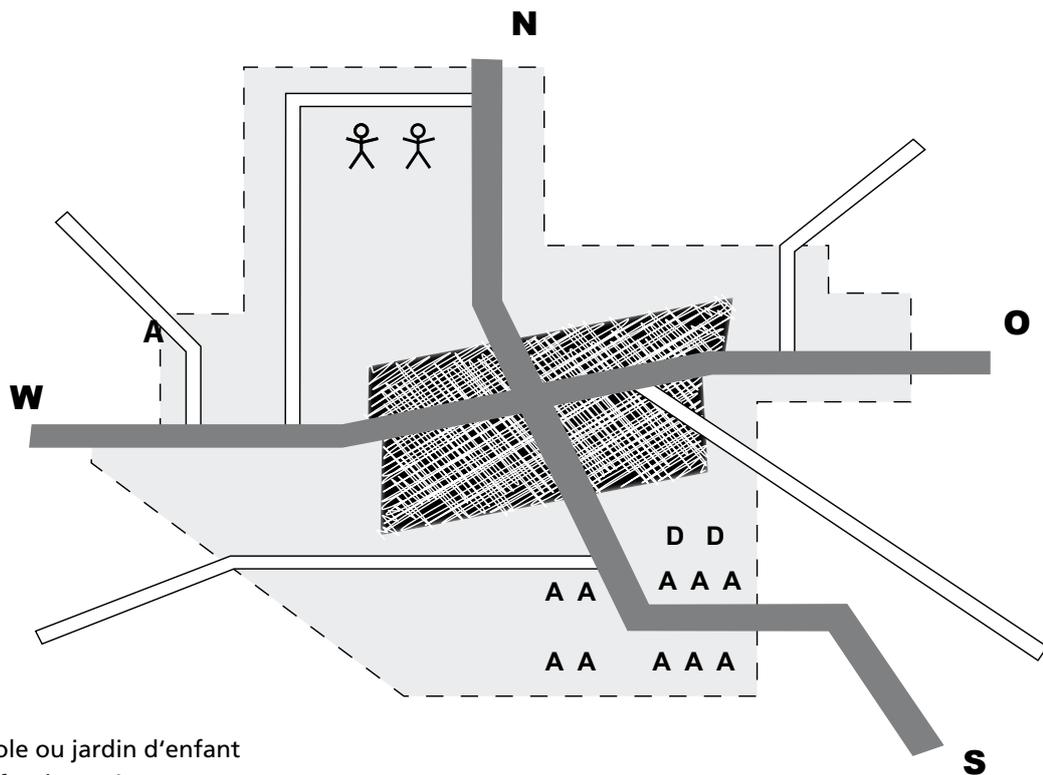
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

TRANSPARENT 2

A Vélocipède (commune fictive), le thème du trafic est au centre des débats:

- Embouteillages au centre de la localité
- Traversée de localité surchargée
- Peu de trajets scolaires sécurisés
- Manque d'itinéraires cyclables



- ⚧ > École ou jardin d'enfant
- D > Offre de services
- A > Places de travail

TRANSPARENT 3

Le Parlement et l'exécutif décident de planifier le trafic

Objectifs:

- Eviter de créer du trafic, transférer le trafic, rendre le trafic supportable
- Réduire l'effet de coupure des routes principales
- Améliorer la sécurité des trajets scolaires
- Créer les conditions appropriées à l'utilisation du vélo

TRANSPARENT 4

Le concours d'idées : „ Assainissement du trafic au centre de la localité „ met la commune de Selle au défi de choisir entre des propositions divergentes

- Assainissement de la place centrale en tenant compte des besoins exprimés
 - a Transformation et aménagement avec signalisation lumineuse
 - b Transformation et aménagement avec giratoire
- Contournement du centre de la localité
 - a Dans les deux directions
 - b Dans une seule direction
- Route de contournement à l'extérieur de la localité
- Gestion du trafic et réaménagement de la traversée de localité

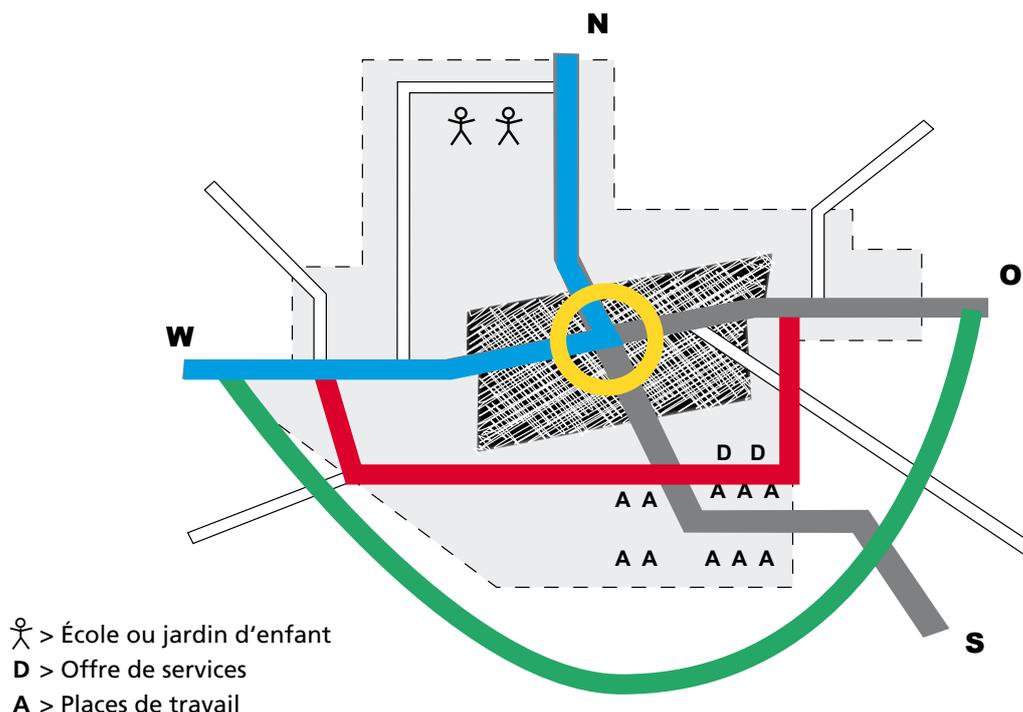
Le jury du concours est épaulé par une équipe d'experts. Nous accompagnons la personne chargée du trafic cycliste dans son travail.

TRANSPARENT 5

Concours d'idées : „Assainissement du trafic au centre de la localité“.

Quatre projets différents sont examinés :

- Assainissement de la place centrale.
- Contournement du centre de la localité.
- Route de contournement à l'extérieur de la localité.
- Gestion du trafic et réaménagement de la traversée de localité.

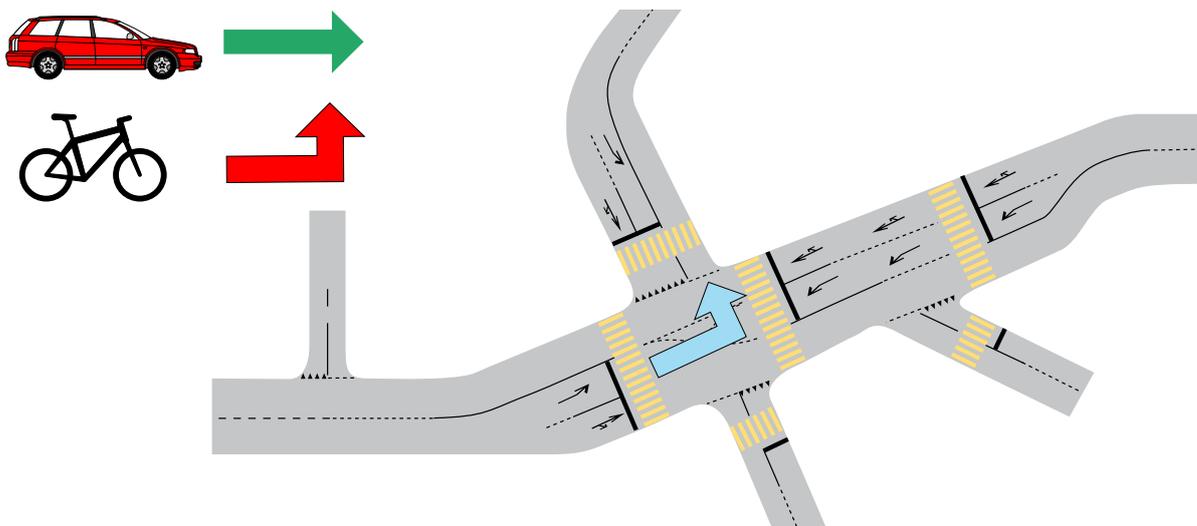


TRANSPARENT 6

Assainissement de la place centrale par une signalisation lumineuse / solution conventionnelle.

Conflit sous-estimé : les cyclistes qui tournent à gauche.

Présélection avec changement de voie pour cyclistes.



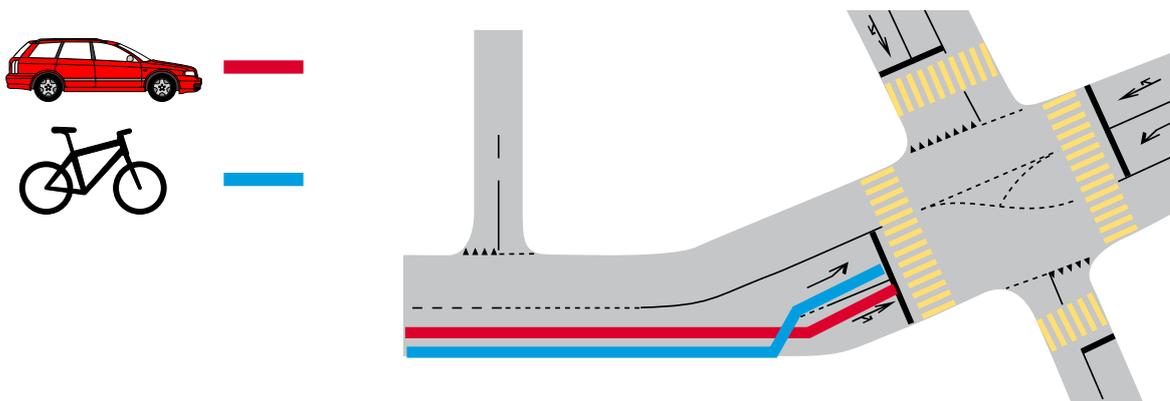
TRANSPARENT 7

Différents secteurs conflictuels :

- En changeant de voie, les cyclistes entrent en conflit avec les véhicules continuant tout droit (présélection de gauche dans le virage, trajet scolaire)
- Attente des cyclistes entre colonnes de véhicules motorisés.

Non illustré :

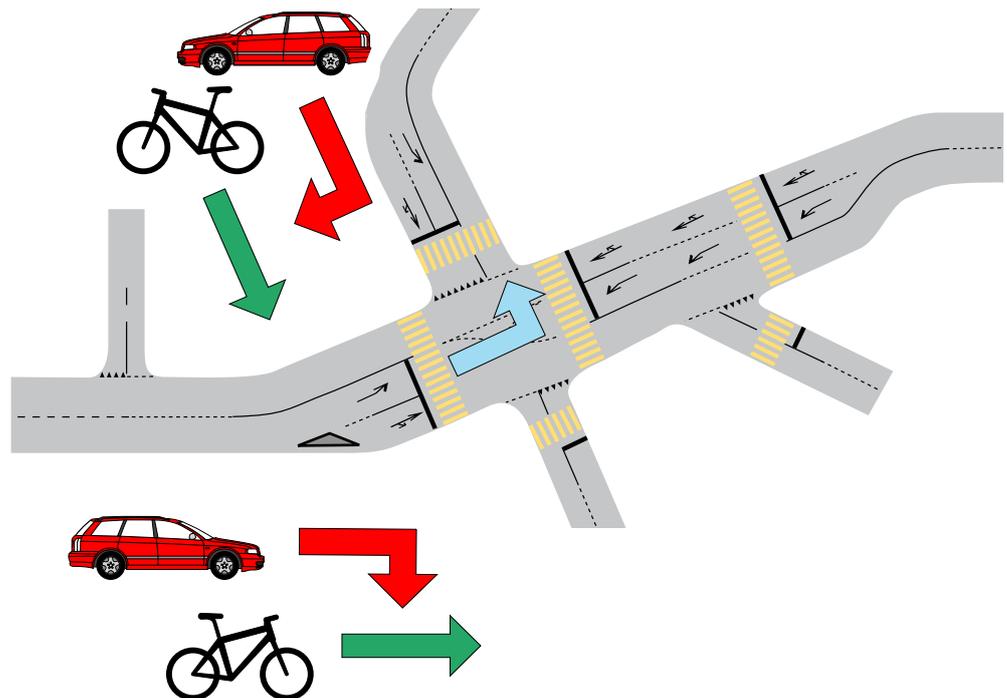
- Combinaison de flèches rectilignes et de flèches indiquant à gauche: obliquer à gauche sur la voie de dépassement !



- Pour les cyclistes, cette manœuvre est la plus exigeante que l'on puisse imaginer.
- Dans les virages à gauche, le risque d'être contourné ou touché par un autre véhicule diminue quelque peu (il est plus facile de jeter un regard par dessus l'épaule sur les véhicules qui suivent, et l'inclinaison de la bicyclette vers le milieu de la route facilite l'insertion entre les autres véhicules).
- Par contre, dans les virages à droite, ce risque augmente considérablement (il est plus difficile, voire impossible, de jeter un regard par dessus l'épaule sur les véhicules qui suivent, et l'inclinaison de la bicyclette vers le bord de la route rend l'insertion entre les autres véhicules plus difficile).

TRANSPARENT 8

Atténuer la zone de conflit due au changement de voie de circulation : inversion des priorités !

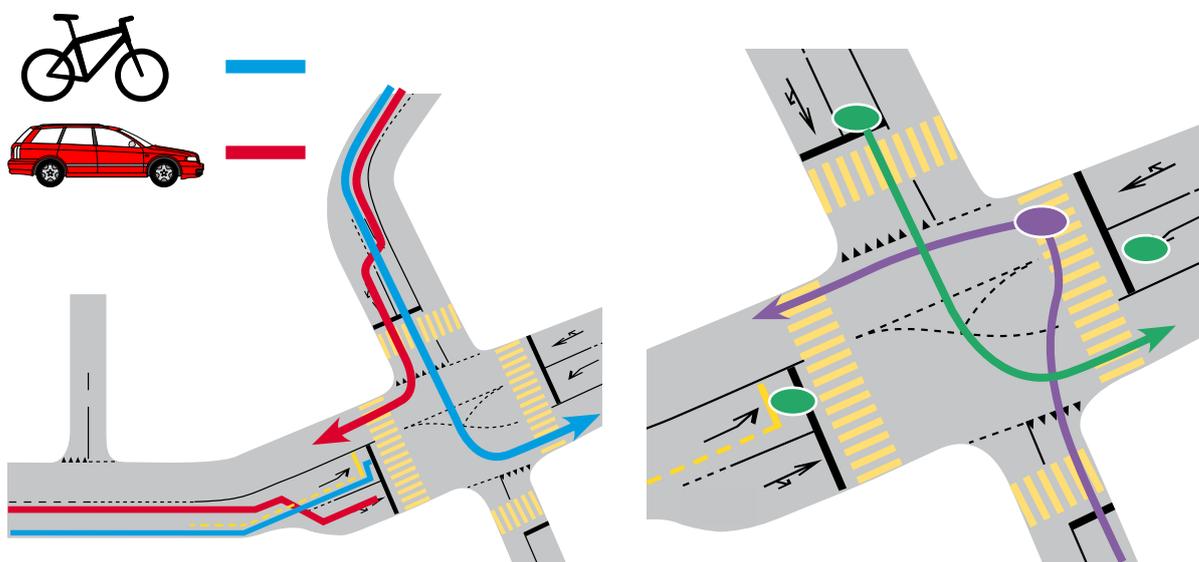


- Si l'itinéraire à suivre par les cyclistes tournant à gauche est indiqué au moyen d'une bande cyclable, la sécurité peut être qualifiée de très bonne, malgré la manœuvre difficile (obliquer à gauche).
- L'obligation d'utiliser la bande cyclable ne s'applique, dans ce cas, qu'à l'une de trois situations. Les bandes cyclables et le trajet que les cyclistes doivent suivre doivent donc être indiqués au début du point d'intersection au de marquages et de flèches au sol, contrairement aux prescriptions en vigueur.
- La combinaison d'éléments d'aiguillage et d'une piste réservée aux vélos est la solution idéale.

TRANSPARENT 9

Les mesures en détail

- Ordonnancement des voies de circulation tout droit / vers la droite selon le principe de „ l'addition des voies de circulation „
- Dessin rectiligne de la bande cyclable pour les cyclistes désirant tourner à gauche
- Possibilité pour les cyclistes de continuer tout droit sans devoir changer de voie de circulation
- Espace pour s'arrêter dans le champ de vision des conducteurs de véhicules motorisés (bande cyclable élargie pour cyclistes)
- Possibilité indirecte d'obliquer à gauche (offre supplémentaire)



- En lieu et place d'un élément d'aiguillage surélevé, comme aide directionnelle, l'accès au croisement ci-dessus a été aménagé selon le principe d'„ addition des voies de circulation „.
- Avec cette solution, les conducteurs obliquant à gauche - y compris les cyclistes - se dirigent automatiquement sur la présélection de gauche.
- Les véhicules se dirigeant tout droit et à droite changent par contre de présélection ; ils doivent donc laisser la priorité aux véhicules continuant tout droit et à ceux obliquant à gauche.

En haut à droite : solution d'offre supplémentaire pour les cyclistes „ obliquer à gauche de manière indirecte „ aux croisements munis de feux.

Les conducteurs de deux-roues, plus exposés, voient d'un bon œil cette offre supplémentaire, qui est sûre. Ils doivent effectuer la manœuvre en deux phases :

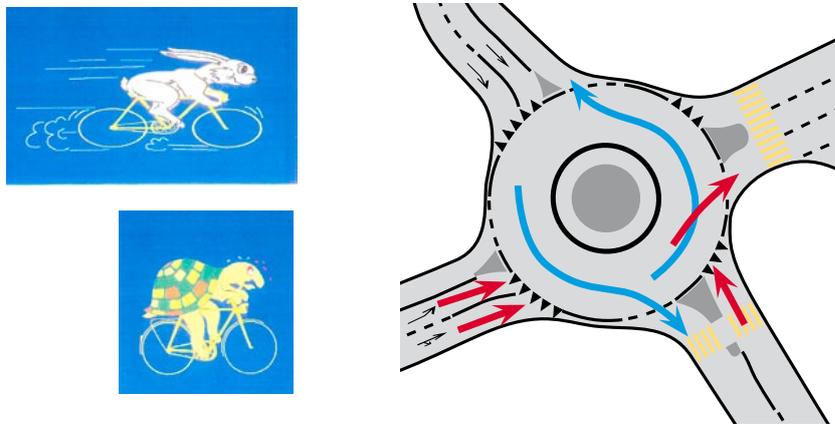
- *Dans la première phase, ils suivent la présélection en ligne droite jusqu'au point d'arrêt situé à l'avant de la circulation transversale pour y effectuer un arrêt intermédiaire.*
- *Dans la deuxième phase, la voie vers la gauche leur est ouverte au moyen d'un feu de circulation, qui est couplé au signal correspondant à la circulation transversale.*

TRANSPARENT 10

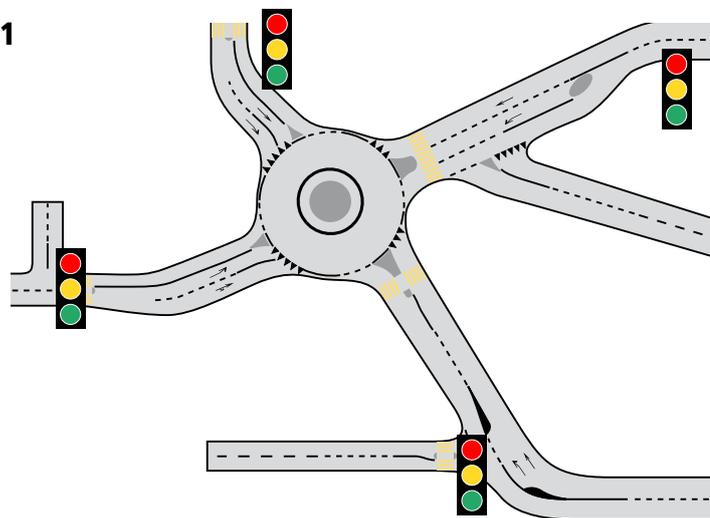
Assainissement de la place centrale avec giratoire

Conflits d'intérêt sous-estimés :

- Insécurité due à un accès à plusieurs voies
- Trajet peu clair dans le giratoire en présence de plusieurs voies de circulation
- Risques d'accidents avec la roue arrière (conflit camions / vélos)
- Accès tangentiels L'îlot central n'oblige pas, ou pas suffisamment, les conducteurs à „ faire un crochet „ (risque de franchir le carrefour en trajectoire rectiligne)



TRANSPARENT 11



- Pour la plupart des cyclistes, les giratoires de ce type sont trop exigeants.
- En effet, ils les ressentent comme des „ filtres „ ; seuls quelques „ lièvres „ osent s'y aventurer. Les „ tortues „, quant à elles, y renoncent.
- La caractéristique de tels carrefours reste la vulnérabilité des piétons et des cyclistes aux accidents (voir la Thunplatz et le Burgernziel à Berne).
- Les sorties des giratoires peuvent être à tel point encombrées de trafic motorisé que les personnes désirant traverser, entrer ou obliquer sur les routes transversales ne trouvent pas une „ lucarne „ de temps pour effectuer leur manœuvre. Il est donc indiqué d'installer des feux de circulation à une distance adéquate par rapport au giratoire.

■

TRANSPARENT 12

Assainissement de la place centrale avec giratoire / bypass

Avantages :

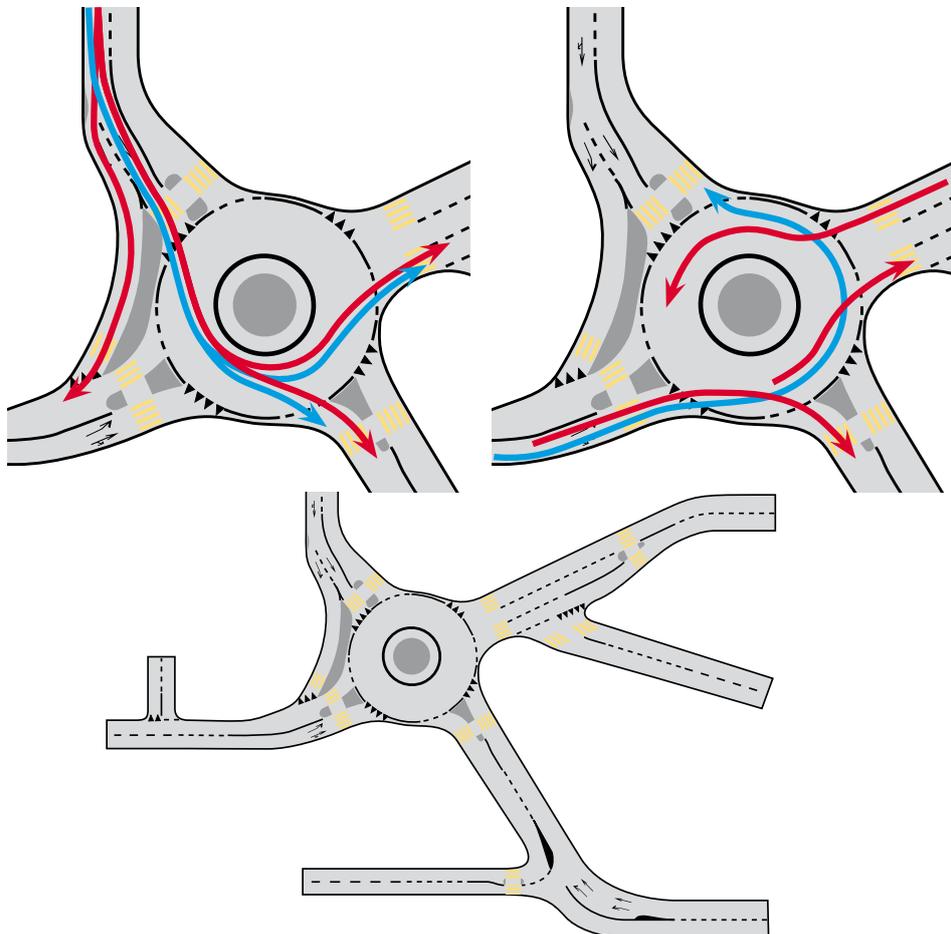
- Le bypass réduit les conflits sur l'anneau de circulation
- Trajet incertain sur des voies de circulation trop larges

Désavantage subsistant :

- Risques d'accidents avec la roue arrière (conflit camions / vélos)

TRANSPARENT 13

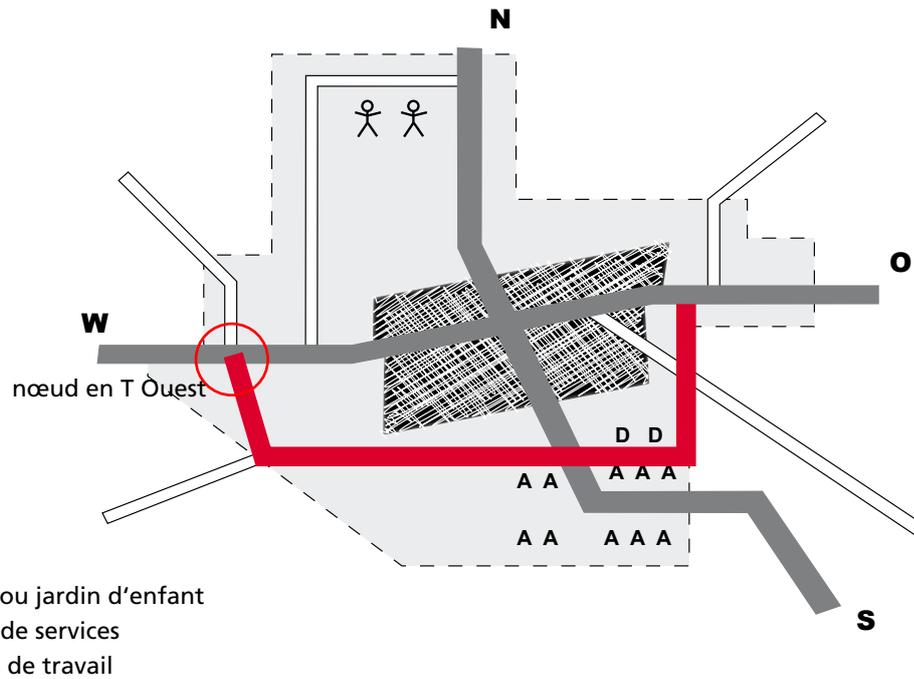
- Si le trafic obliquant à droite est nettement supérieur, le bypass est en mesure d'améliorer légèrement la situation des cyclistes, à travers une présélection des voies de circulation.
- De plus, le remplacement de l'accès à deux voies par une voie de circulation unique, plus large, diminue les risques pour les cyclistes.
- Le risque d'accrochage de la roue arrière reste toutefois élevé.
- En ce qui concerne le temps disponible pour sortir du giratoire, le problème exposé auparavant subsiste.



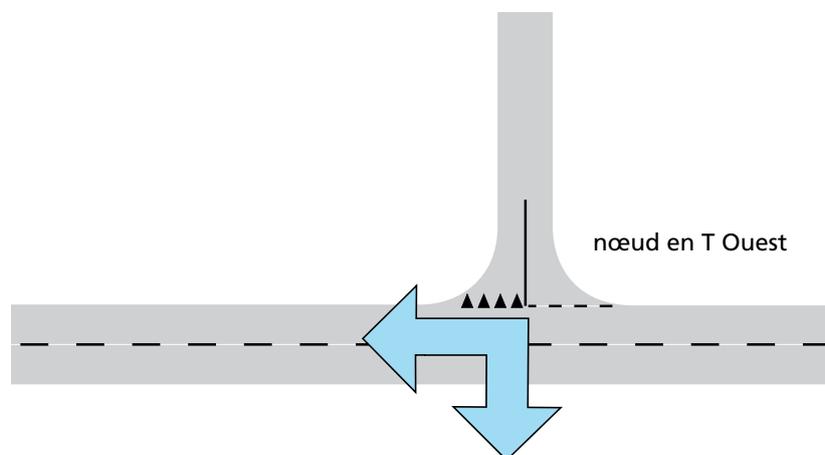
TRANSPARENT 14

Contournement du centre de la localité

Module 1 : L'axe de transit principal tourne à droite



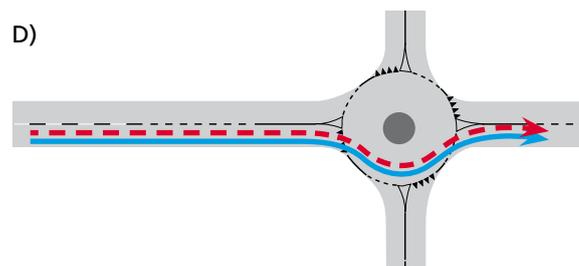
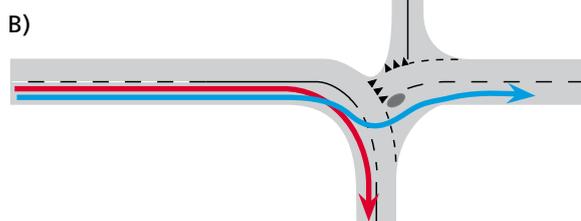
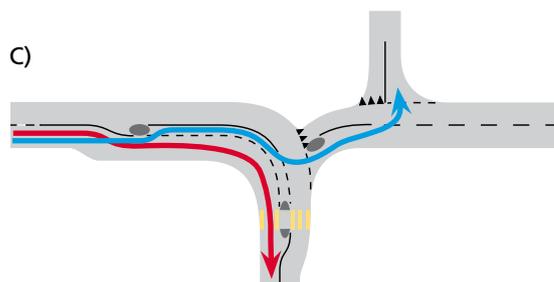
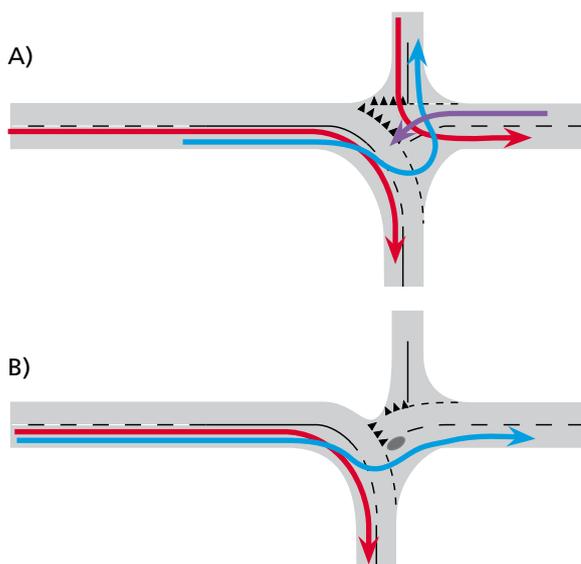
- Changement de direction d'une route principale à angle droit, circulation dans les deux directions
- Conflit potentiel sous-estimé pour les cyclistes qui continuent tout droit



TRANSPARENT 15

Modul 1: Nach rechts abgelenkte Hauptbeziehung

- | | |
|---|---------------------|
| A) Croisement | = vélos en danger ! |
| B) Nœud en double T sans aide pour obliquer | = vélos en danger ! |
| C) Nœud en double T avec aide pour obliquer | = vélos sécurité ! |
| D) Giratoire à quatre sorties | = vélos sécurité ! |



A) Illustration en haut à gauche

La plus problématique de toutes les variantes imaginables. La route principale, qui fait un angle de 90°, est prioritaire. Le nœud a quatre directions. Les conducteurs ont l'impression de se diriger sur un carrefour „ normal „. Toutefois, pour les règles de la circulation, ce n'est pas la route allant tout droit qui est déterminante, mais la route principale qui fait un angle. Cette situation est déroutante. Il est en partie impossible de signaler clairement son intention.

Les cyclistes venant de gauche et continuant tout droit sur la route secondaire sont dans une situation particulièrement dangereuse. En effet, pour continuer tout droit, il faut effectuer une manœuvre de présélection à gauche, pour laquelle :

- il n'est certes pas nécessaire de signaler son intention en tendant le bras, bien que
- il soit nécessaire d'entreprendre une manœuvre pour se séparer des véhicules venant de la même direction, si ceux-ci continuent sur la route principale.

Pour les cyclistes venant de la gauche, il est encore plus difficile d'obliquer dans la route secondaire du haut : deux manœuvres pour obliquer à gauche se chevauchent.

C) Illustration en haut à droite

Voilà comment devraient se présenter les nœuds de circulation de deux routes qui se croisent lorsque la route prioritaire fait un virage: L'accès au croisement par la gauche a été muni d'une aide pour obliquer, qui est „ tenue „ de chaque côté par un îlot de protection. Les îlots de protection remplissent les fonctions suivantes :

- l'îlot situé à l'endroit où débute l'aide pour obliquer empêche que les cyclistes soient dépassés pendant qu'ils entreprennent la manœuvre pour se séparer des autres véhicules.
- l'îlot situé à l'endroit où finit l'aide pour obliquer empêche les véhicules venant en sens inverse de couper le contour, ou d'être déportés sur la gauche avant de tourner à droite.

B) Illustration en bas à gauche

Le carrefour de la variante 1 est devenu ici un nœud en double T. Dans les accès à ce carrefour, les conducteurs peuvent maintenant reconnaître que d'autres règles de priorité que celles qui sont valables pour des croisements „ normaux „ s'appliquent ici. La question de la manière d'obliquer est clarifiée. Les conducteurs des véhicules allant tout droit doivent communiquer leur intention d'obliquer dans la route secondaire à gauche. Malgré tout, le potentiel de danger a plutôt augmenté pour les cyclistes arrivant sur le carrefour par la gauche, lorsqu'ils veulent emprunter la route secondaire, parce qu'ils sont maintenant repoussés dans le virage de droite de la route principale. Pour les cyclistes, obliquer à gauche dans des virages à droite est la manœuvre la plus dangereuse qui soit.

D) Illustration en bas à droite

Ce giratoire permet de clarifier la situation. Toutes les routes arrivant sur le giratoire ont les mêmes priorités. Il est tout de même possible de visualiser les routes liées au giratoire, de la manière suivante p.ex. :

- les indicateurs bleus pour les routes principales, les indicateurs blancs pour les routes secondaires
- n'indiquer les buts éloignés si possible que sur les liaisons principales (route de contournement)
- aménager des bandes cyclables sur les liaisons principales seulement et renoncer à des bandes cyclables sur les axes secondaires
- varier la largeur des voies: elles devront être plus larges sur les axes importants que sur les axes secondaires

TRANSPARENT 16

Lengnau BE

Début du contournement du centre de la localité partant sur la droite avec aide pour obliquer en direction du centre-ville.

Nœud bien organisé avec route principale partant sur la droite.

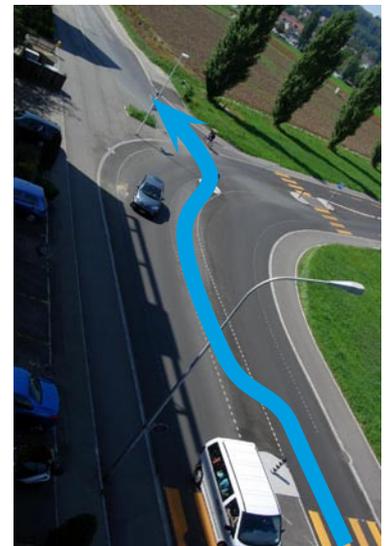
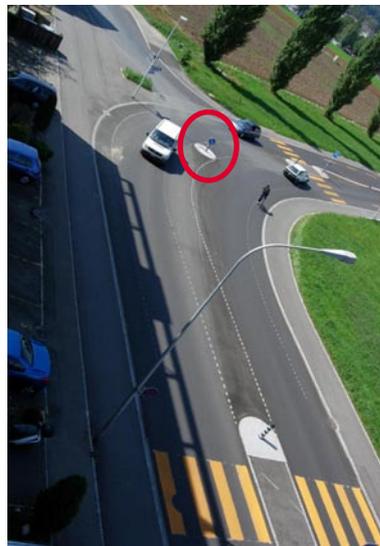


TRANSPARENT 17

Köniz

Début de la liaison principale partant sur la droite avec aide pour obliquer à gauche en direction du centre-ville.

Bien que tous les éléments nécessaires à une organisation optimale d'un nœud muni d'une route partant sur la droite soient présents, un îlot construit ultérieurement empêche les conducteurs d'utiliser l'aide pour obliquer de manière efficace : à l'endroit décisif, elle leur barre le chemin et rend impossible l'utilisation de l'aide pour obliquer.



TRANSPARENT 18

Biel

Début de la liaison principale partant sur la droite avec aide pour obliquer à gauche et rejoindre la piste cyclable en direction du centre.

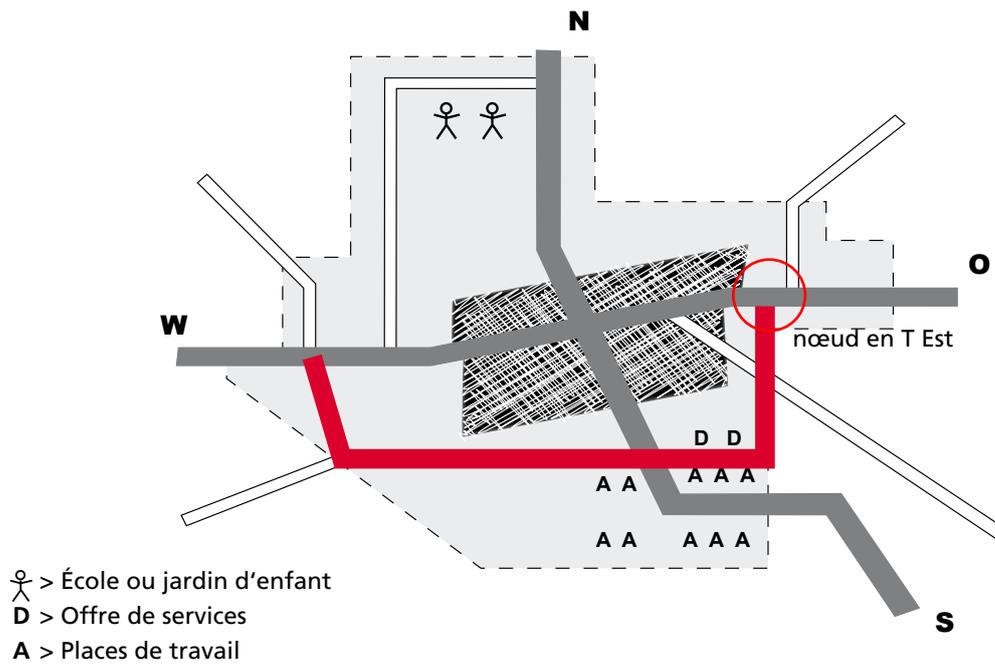
Bonne solution pour un nœud comprenant une liaison principale partant sur la droite, et une piste cyclable continuant tout droit.



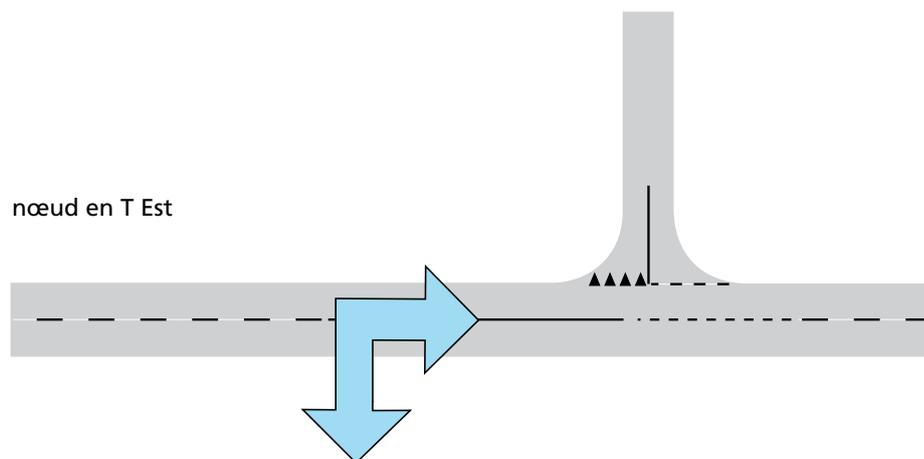
TRANSPARENT 19

Contournement du centre de la localité

Module 2 : L'axe principal tourne à gauche à angle droit



- Changement de direction d'une route principale à angle droit vers la gauche, circulation dans les deux directions
- Conflit potentiel sous-estimé pour les cyclistes qui obliquent à gauche et suivent la route principale



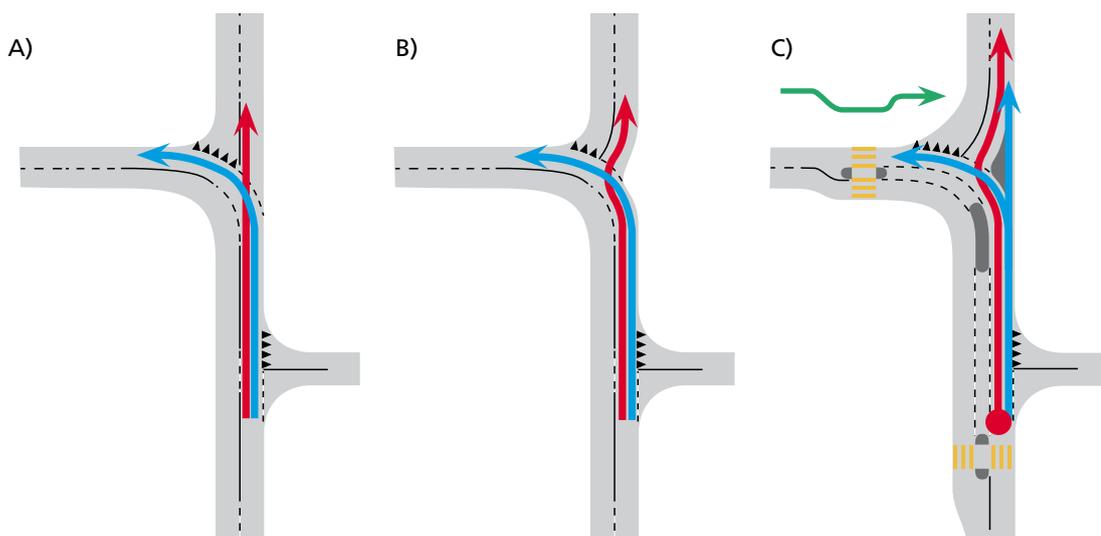
Le nœud à la fin du contournement du centre de la localité nourrit les discussions sur les thèmes suivants :

- Piège à cyclistes
- Disposition / aménagement des traversées et priorités
- Point de rencontre avec la zone 30 km/h

TRANSPARENT 20

Module 2 : L'axe principal tourne à gauche à angle droit

- | | | |
|---|--|------------------------------|
| A | Nœud en T avec piège à cyclistes | = vélos en danger ! |
| B | Nœud en T avec élément de trottoir surélevé pour guidage | = vélos en sécurité |
| C | Nœud en T avec piste réservée aux vélos et aide pour obliquer à gauche | = solution idéale pour vélos |



A) Illustration de gauche

Le piège à cyclistes voit le jour lorsque, près d'un nœud en T, la route principale part sur la gauche et qu'une route secondaire continue tout droit. Un arrêt du Tribunal fédéral de 1973 pour un cas similaire stipule que, dans ce cas, c'est celui qui change de direction qui doit le faire savoir. Il faut ainsi indiquer, au moyen d'un clignoteur ou en tendant le bras, lorsqu'on poursuit sur la route principale, et non pas lorsqu'on poursuit sur la route secondaire.

En général, les conducteurs ne respectent pas cette règle de base. La plupart du temps, le fait de poursuivre sur la route principale est interprété comme « circuler tout droit sur la même route », et l'on renonce donc à indiquer le changement de direction.

Pour les cyclistes qui poursuivent sur la route principale, cela a des conséquences fatales: ils sont coincés par les véhicules motorisés qui arrivent de la route principale et continuent sur la route secondaire. En plus des conséquences d'un accident, et bien qu'ils ne soient pas conscients de commettre une faute, ils doivent s'acquitter d'une amende pour ne pas avoir signalé leur direction en tendant le bras à gauche, comme le veut la règle ci-dessus.

B) Illustration du centre

Un léger réaménagement de la chaussée ou une construction surélevée suffisent déjà pour clarifier la situation: une telle chicane casse la ligne directe en direction de la route secondaire: le conducteur qui poursuit sur la route principale continue „ tout droit „ malgré le changement de direction et celui qui continue sur la route secondaire doit l'indiquer au moyen d'un clignoteur ou en le signalant en tendant le bras droit à temps. Le piège à cyclistes a disparu.

C) Abbildung rechts

Les conducteurs venant de la gauche et poursuivant en direction de la route secondaire doivent suivre le même principe que celui présenté pour le contournement du centre de localité.

Les piétons longeant la route principale sur la gauche posent toutefois un problème. Dans l'intérêt de la sécurité de l'ensemble du trafic, les piétons se dirigeant vers le centre doivent faire un petit détour parce qu'une traversée prioritaire (passage pour piétons) ne peut pas être aménagée sur le point de fuite. Il faut accorder plus d'importance à la sécurité des véhicules obliquant à gauche qu'au désir des piétons d'arriver au but sans faire de détour.

TRANSPARENT 21

Comparaison de solutions avec circulation asymétrique dans le giratoire

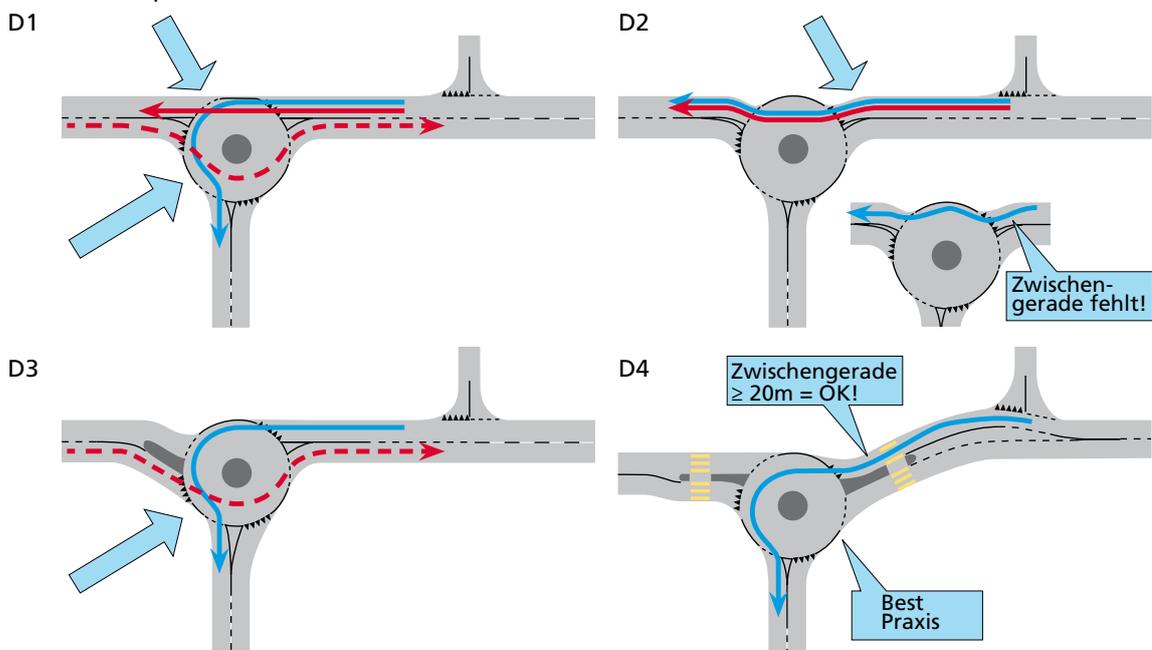
Traversée de giratoires en T aménagés de différentes façons

- D1) Bord extérieur se déroulant en ligne droite (voie de circulation)
- D2) Bord extérieur droit avec renforcements du bord extérieur
- D3) Entrée tangentielle, sortie par „éjection „
- D4) Entrée „ par gravité „, sortie tangentielle

TRANSPARENT 22

Conflit sous-estimé : circulation asymétrique dans le giratoire

Pour les nœuds en T, la position du centre du giratoire et l'aménagement des bords extérieurs sont particulièrement importants.



D1) Exemple en haut à gauche

Bord extérieur se déroulant en ligne droite (voie de circulation)
 Cette solution représente un piège à cyclistes. Mais ce n'est pas tout: les cyclistes arrivant dans l'anneau de circulation par la droite ne peuvent pas être sûrs que la priorité leur sera accordée à la première route arrivant sur le giratoire. La raison s'explique par la conduite sur le bord extérieur du giratoire. Dans une certaine mesure, la géométrie du nœud amène toutefois les cyclistes à suivre le bord extérieur.

Remarque: On ne tient pas compte ici des nombreux aspects négatifs pour les autres usagers de la route, qui sont dus à ce franchissement facilité.

D3) Exemple en bas à gauche

Avec une entrée „coudée „ et une sortie tangentielle, il est certes possible de remédier au piège à cyclistes. Mais la priorité des cyclistes se trouvant dans le giratoire sera peu respectée à la première route arrivant sur le giratoire.

D2) Exemple en haut à droite

Des bords extérieurs incurvés sont difficiles à maîtriser, autant pour les deux-roues que pour les grands véhicules (bus, camions).

Les conducteurs de camions et de bus ne peuvent pas apercevoir les cyclistes arrivant par la droite, lorsque les premiers s'arrêtent à l'entrée du giratoire, ce qui peut provoquer des accidents par accrochage de la roue arrière.

Lorsqu'une voitures et un cycliste arrivent en même temps et côté à côté dans le giratoire – ce qui n'est en principe pas évitable à cause de la forme „ en trompette „ de la voie arrivant sur le giratoire – les accidents sont fréquents.

D4) Exemple en bas à droite

Entrée „coudée „, sortie tangentielle.
 La géométrie de ce giratoire amène tout naturellement les cyclistes à s'approcher du centre du giratoire.
 La priorité accordée aux utilisateurs se trouvant dans le giratoire est ainsi mieux respectée.
 Cette solution est également la meilleure pour la sécurité de l'ensemble du trafic.

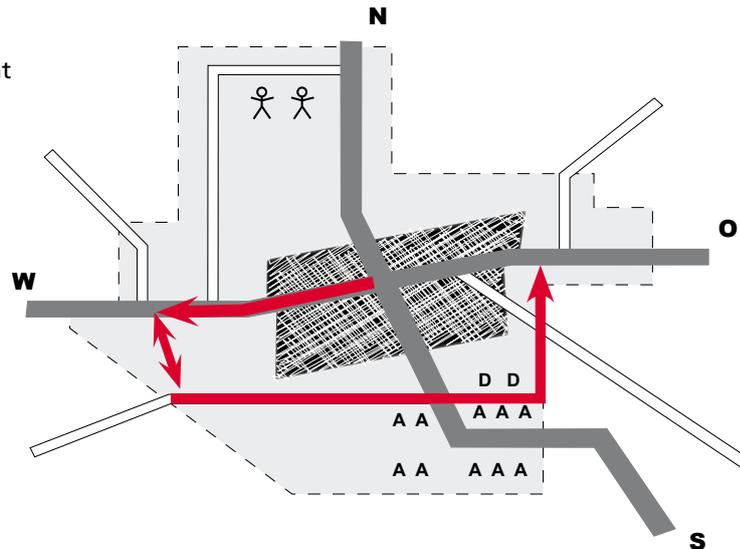
TRANSPARENT 23

Contournement du centre de la localité à sens unique.

Principe: exemption de la restriction du sens unique pour les vélos

Exception: obligation du sens unique pour vélos, uniquement si raisons particulières

 > École ou jardin d'enfant
D > Offre de services
A > Places de travail



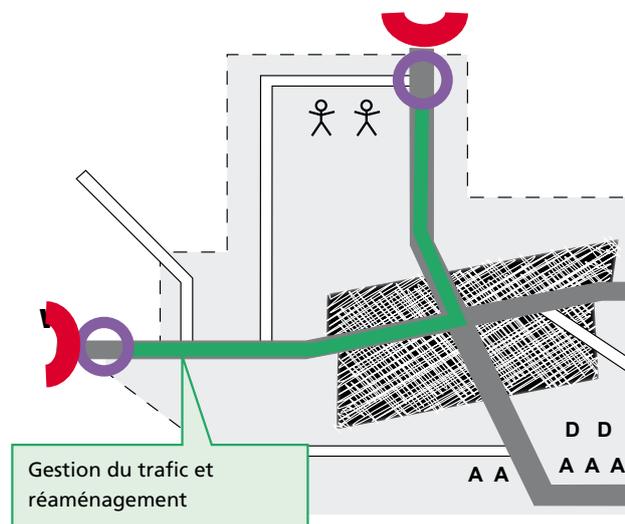
Remarque:

Les rues à sens unique obligatoires pour les cyclistes les incitent à rouler sur les trottoirs parce qu'elles rallongent le trajet par rapport au chemin le plus direct.

TRANSPARENT 24

Gestion du trafic et réaménagement de la traversée de localité avec / sans mesures particulières pour vélos

- Portes de localités sur les axes fréquentés
- Portes à l'entrée et à la sortie des localités
- Mesures de tranquillisation du trafic
- et effet de séparation du trafic



Gestion du trafic et réaménagement

TRANSPARENT 25

Variante sans mesures particulières pour vélos

Variante „Trafic vélo négligé“

- Profil transversal homogène
- Bande polyvalente comme élément d'aménagement
- On renonce à des bandes cyclables
- Îlot de protection pour piétons à chaque traversée
- Largeur de la chaussée réduite près des îlots
- Pas de possibilité de dépassement bus/vélo ni camion/vélo

Les objectifs:

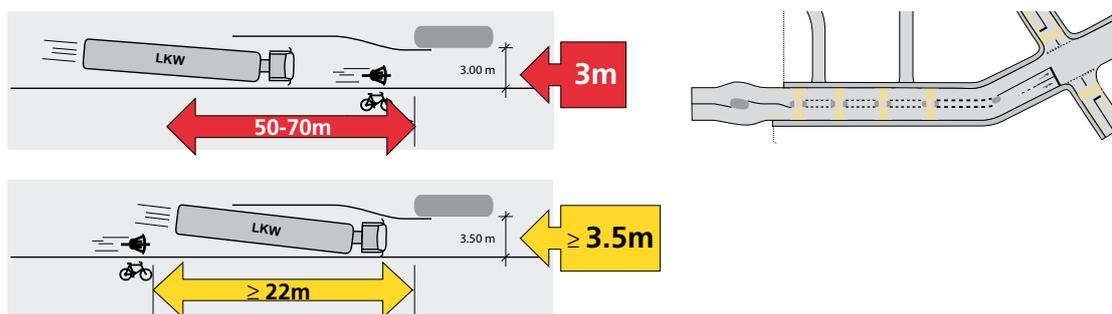
- Eviter de créer du trafic, transférer le trafic, rendre le trafic supportable.
- Réduire l'effet de coupure des routes principales
- Améliorer la sécurité des trajets scolaires
- Créer les conditions appropriées à l'utilisation du vélo

Situation

Vu l'espace routier disponible, il n'est pas possible, en plus des trottoirs des deux côtés de la route, d'aménager dans chaque direction une voie de circulation pour les véhicules motorisés et une pour les cyclistes, et de les séparer par une bande polyvalente en continu. Le besoin, pour les piétons, de pouvoir traverser sur toute la surface, est jugé plus important que le fait d'offrir aux vélos une voie cyclable séparée dans chaque direction. Dans le cas présent, l'aménagement d'une bande polyvalente est prioritaire.

Dans ce contexte nous différencions entre deux cas:

- Cas 1. Aucune mesure particulière n'est prise pour le trafic cycliste
- Cas 2. La priorité est donnée aux mesures favorables au trafic cycliste. Il est malgré tout nécessaire de remédier à l'effet de séparation de la route pour le trafic piétonnier.



Remarques sur le cas 1

Le problème du rétrécissement des voies cyclables se pose aussi lorsque, à la place de réaliser une bande centrale, la priorité est accordée à l'élargissement des trottoirs. Dans les deux cas, la largeur de la voie de circulation du trafic routier est réduite au détriment du trafic cycliste.

Les camions et les bus ne devraient être obligés de suivre les cyclistes sur une distance de plus de 200 m (correspond à env. 25 à 35 secondes). Pour cette raison, on part du principe que la chaussée ne doit pas être rétrécie sur plus de 200 m.

Le début et la fin d'une bande polyvalente devraient être délimités par un îlot.

Pour éviter de dangereuses manœuvres de dépassement des cyclistes par les voitures et les camions, il faut éviter que, à la hauteur des îlots, les largeurs soient inférieures à 3,5 m ou qu'elles soient comprises entre 3,75 et 4,10 m.

Une largeur de moins de 3,5 m oblige les conducteurs de véhicules larges à entrer dans le rétrécissement selon un angle très serré. Pour les cyclistes, le danger d'être serré contre le bord existe déjà 50 à 70 m avant le rétrécissement !

TRANSPARENT 26

Variante avec mesures particulières pour vélos.

Variante „Trafic vélo pris en compte“

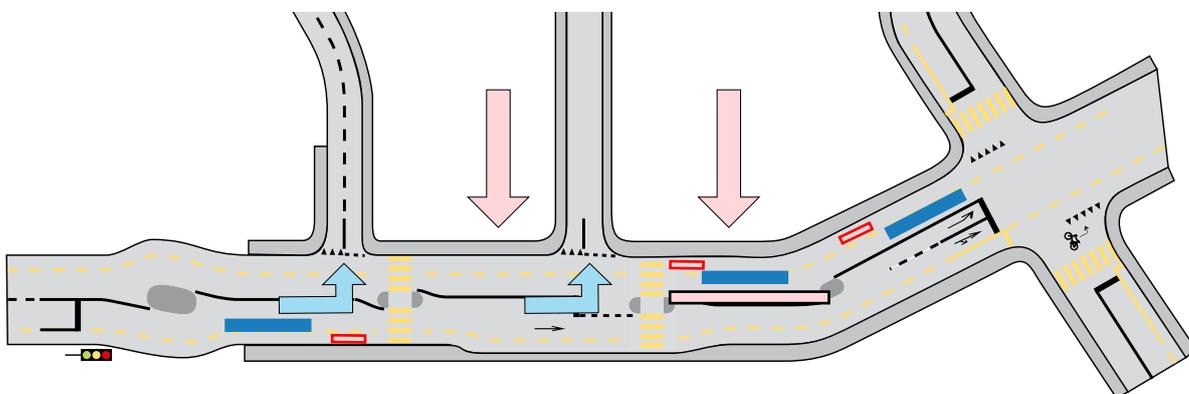
- Profil transversal à fonctionnalité variable
- Bandes polyvalentes définies par le propriétaire de la route
- Bandes cyclables lorsque cela est possible et adéquat
- Îlot de protection pour piétons comme aide pour obliquer
- Possibilité de dépassement bus/vélo et camion/vélo

Situation

Vu l'espace routier disponible, il n'est pas possible, en plus des trottoirs des deux côtés de la route, d'aménager dans les deux directions une voie de circulation pour les véhicules motorisés et une pour les cyclistes, et de les séparer par une bande polyvalente en continu.

Le fait d'offrir au trafic cycliste une voie cyclable séparée dans chaque direction est prioritaire. La réalisation de traversées ponctuelles pour les piétons, sur lesquelles ils ont la priorité, est jugée comme suffisante.

Dans le cas présent, il est préférable de réaliser des aides pour obliquer, combinée avec des traversées ponctuelles pour les piétons, sur lesquelles ils ont la priorité.



Remarques sur le cas 2 :

Les mesures en faveur du trafic cycliste ont la priorité. L'effet de séparation de la route doit malgré tout être réduit pour les piétons. Avec cette solution, on prévoit compartimenter la route en plusieurs tronçons:

- Il est prévu d'aménager des bandes cyclables sur certains tronçons.
- Aux croisements, on renonce aux bandes cyclables, au profit d'aides à oblique pour les cyclistes et de traversées ponctuelles pour les piétons.

TRANSPARENT 27

Exemple de mesures tenant largement compte du trafic cycliste



Pieterlen (CH/BE) : transition entre trafic interne et trafic hors localité

En haut : bonne solution pour la transition entre l'extérieur de la localité et la traversée de la localité.

En bas : entrée ouest de la localité. Bonne solution pour la transition entre la route traversant la localité et la route située à l'extérieur de la localité.



Köniz : (BE/CH) : route traversant le centre habité (L=300 m)

Chaque direction est munie d'une voie de circulation d'une largeur de 4,30 m, et entre les deux se trouve une bande centrale d'une largeur de 2,0 m. A chacune des extrémités se trouve un giratoire. Malgré un trafic journalier moyen de 20 000 véhicules et l'absence de voie de circulation pour cyclistes, ceux-ci perçoivent comme agréable ce tronçon limité

TRANSPARENT 28

Exemple de mesures qui ne tiennent pas particulièrement compte du trafic cycliste



En haut : Haute Savoie (F)

Longue transition entre un tronçon hors localité et une traversée de localité. Les voies de circulation sont d'une largeur de 2,7 m environ, et la bande centrale, plus claire, a une largeur de 0,8 à 2,0 m et elle est dotée, à l'endroit le plus large, d'un rehaussement franchissable en voiture. Les vélos ne peuvent pas être dépassés à la hauteur du rehaussement. Cette solution n'est recommandée qu'en cas de changement de direction et lorsque le trafic est faible.

En bas : Le Fuet (JU/CH)

Longue transition entre un tronçon hors localité et une traversée de localité. Chaque direction est munie d'une voie de circulation d'une largeur de 3,0 m, et entre les deux se trouve une bande centrale d'une largeur de 1,0 m. A la sortie de la localité (passage de 50 à 80 km/h), cette solution est perçue comme non problématique (pente descendante), alors qu'elle est perçue comme dangereuse à l'entrée (pente montante, passage de 80 à 50 km/h). En raison de l'importante différence de vitesse entre les véhicules motorisés et les vélos, il y a risque de collision. Il manque une voie lente pour cyclistes à l'endroit où la chaussée est rétrécie.



Köniz Moos (BE/CH)

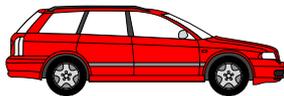
Pour ce tronçon, on a choisi ici une répartition asymétrique : la montée a une largeur de 3,8 m (voie de circulation de droite), plus la distance de sécurité d'une largeur de 0,5 m entre la chaussée et le garde-corps. A la descente, la largeur est de 3,2 m (voie de circulation de gauche). Le début et la fin de la courte traversée de localité sont munis d'îlots centraux. Vu l'importance du trafic, la largeur de 3,5 m s'avère problématique pour les cyclistes sur ce tronçon traversant la

TRANSPARENT 29

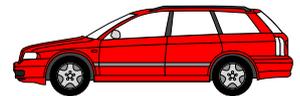
Conclusion

- Les mauvais projets peuvent être améliorés par des mesures d'accompagnement.
- Les bons projets peuvent devenir mauvais si les cyclistes sont oubliés.
- Les giratoires avec des accès à voies de circulation multiples sont problématiques.

TRANSPARENT 30



L'enfer, c'est de ne pas tenir compte des autres



Les bonnes intentions ne suffisent pas



Automobilistes et cyclistes; jamais l'un sans l'autre

