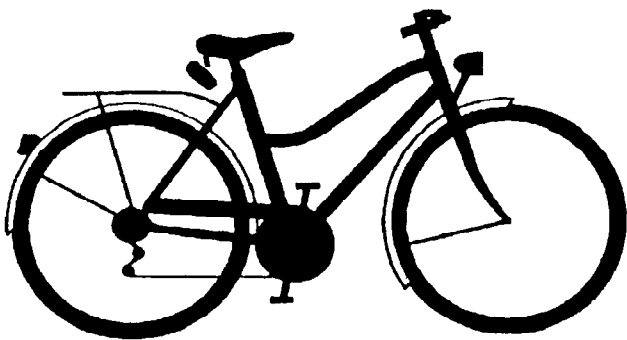


# COURRIER DES CONSEILLERS

ORGANE CRITIQUE DU GROUPEMENT "PETITION VILLE DE SION"  
TOTALEMENT INDEPENDANT ET APOLITIQUE

## No 7



## SOMMAIRE

	Pages
Editorial	3
Le vélo en zone urbaine	4-45
Bibliographie et références	46-47
Annexes	48-53
Nos communiqués de presse	54-55

## AVRIL 1991

## **COURRIER DES CONSEILLERS**

No 7, 3ème année, Avril 1991

Périodique du groupement apolitique et indépendant  
«PETITION VILLE DE SION»

Paraît 3 à 4 fois l'an.

Publié seulement en français

**Tirage :**

400 exemplaires (tirage spécial)

Distribué gratuitement au président, à tous les  
conseillers communaux et généraux de la ville  
de Sion ainsi qu'à la presse écrite et parlée.

**Auteurs et responsables de publication:**

ZANOLI Fabienne, Sion

REICHENBACH Didier, Sion

**Impression :**

BAI, Avenue de la Gare 5, 1950 SION

**Abonnement, rédaction et secrétariat :**

COURRIER DES CONSEILLERS

Case postale 685

CH - 1951 SION 1

Tél. 027 - 22.09.83

**Remerciements :**

A Madame Marie BONNARD du Groupe d'études Gilles GARDET et Marie BONNARD, urbanistes-aménagistes à Genève, nous ayant accordé un très long et cordial entretien sur les problèmes des aménagements cyclables en zone urbaine.

A Madame Chantal BOISSET, permanence de l'ASPIC (Association pour les intérêts des cyclistes), à Genève pour nous avoir fourni d'intéressantes informations sur leur association.

A Monsieur Philippe SCHNEIDER, membre de l'ASPIC, pour nous avoir accompagné et fait visiter quelques aménagements pour cyclistes en ville de Genève.

A l'Association Suisse des Transports à Delémont pour nous avoir fait parvenir une riche documentation sur la Journée d'étude vélo du 18.11.1989 et les brochures "A vélo s.v.pl.!" annexées au présent périodique.

Au Touring Club Suisse, Section valaisanne, pour nous avoir fourni une intéressante documentation.

A Monsieur Nicolas MAYOR, délégué aux Transports de l'Etat du Valais, pour ses renseignements sur l'état des études des voies cyclables au niveau cantonal.

A Monsieur Alphonse SIDLER, ingénieur de la ville de Sion pour nous avoir éclairé sur les projets sédunois.

# Editorial

La belle saison approche; le printemps est là. Une période idéale pour sortir sa bécane et faire quelques exercices bénéfiques. Vive la nature parée de milles fleurs, agrémentée de magnifiques chants d'oiseaux !



Vous faites certainement partie d'un nombre toujours plus croissant de personnes qui croient aux vertus ravigotantes du vélo et vous avez entièrement raison.

Mais n'avez-vous pas songé à la possibilité d'utiliser également votre deux-roues pour aller travailler comme un moyen de transport à part entière? Peut-être n'osez-vous pas vous aventurer en plein trafic aux heures de pointe?

Formuler quelques idées et propositions concrètes afin de développer des aménagements simples et efficaces en faveur des cyclistes, susciter l'intérêt de nos responsables à la condition du vélo et vous donner l'envie d'enfourcher votre engin tous les jours comme un moyen de déplacement alternatif à la voiture individuelle et complémentaire aux transports publics sont les buts visés par notre démarche.

Après un hiver difficile sur le plan de la pollution de l'air, Sion se doit d'agir. Seule une véritable étude globale et coordonnée en matière de circulation permettra de mieux respirer. Pourquoi donc nos autorités minimisent-elles autant les taux de pollution relevés dans notre ville? Pourquoi ne cherchent-elles pas à élargir le débat par des idées venant de la population afin de trouver un remède efficace à ses problèmes?

Sans doute parce que dans les esprits tout n'a pas encore changé. Sans doute aussi parce qu'il n'est pas si simple de chambouler ce qui a prôné pendant plusieurs dizaines d'années... Mais sans contestation possible un certain manque de volonté politique est également présent: peur de prendre quelques mesures dites "impopulaires" - *mais le sont-elles vraiment lorsque c'est pour le bien de toute la population?* -, peur de perdre des électeurs potentiels dans un canton où le seul fait de prononcer le mot "ENVIRONNEMENT" fait bondir plus d'un!!!

Le dossier du "VELO EN ZONE URBAINE" devrait quand à lui rallier un maximum de suffrages. Qui donc voudrait s'opposer au développement harmonieux d'un réseau cyclable performant. Peu consommateur d'espace, non bruyant, pas polluant, économique, rapide, le vélo est L'ALTERNATIVE EFFICACE à la voiture privée. A nos autorités de répondre favorablement à notre appel.

ZANOLI Fabienne

REICHENBACH Didier

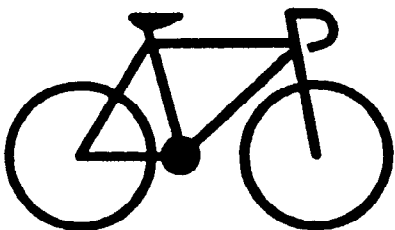
# 1. Introduction

«Plutôt que de "poiroter" en attendant le bus, ou de polluer l'atmosphère en utilisant sa voiture pour de petits trajets, avec la perspective de ne pas trouver de place de parc, nombreux sont ceux qui souhaiteraient pouvoir se rendre à leur travail à bicyclette. Certains le font, mais s'exposent aux dangers inhérents à un trafic d'heure de pointe. D'autres attendent que leur ville ou canton prenne en main le dossier de la petite reine...» (NF DU 9.11.1990)



«Dans de nombreuses villes de Suisse et d'Europe, le vélo est en train de devenir un moyen de transport à part entière. Il constitue une alternative crédible au transport automobile privé. Ce mode de déplacement est particulièrement bien adapté aux conditions urbaines car il est rapide et n'occupe que peu d'espace. De plus, il est silencieux et non polluant. Il mérite d'être réhabilité et d'être considéré comme un partenaire dans la circulation, au même titre que les transports publics et la voiture.

Une étude a montré qu'en ville, la moitié des trajets effectués entre le domicile et le travail sont de moins de 3 kilomètres. C'est surtout dans cette limite que le transport à bicyclette est intéressant. Nombreuses sont les personnes qui en découvrent les avantages et qui souhaiteraient l'utiliser pour se rendre à leur travail ou dans les commerces, ne serait-ce que pour éviter les bouchons des heures de pointes. Elles y renoncent souvent parce qu'elles se sentent en danger. Il est temps d'améliorer les conditions de circulation pour les deux-roues de manière à ce que l'on puisse véritablement choisir son moyen de transport.



Circuler à vélo, ce n'est pas seulement pour les jeunes! A tout âge, on peut apprécier de pédaler pour se déplacer efficacement en respectant son entourage. C'est également un excellent moyen de rester en forme.

La création d'itinéraires cyclables redonnera confiance aux personnes qui ont fait de la bicyclette dans leur jeunesse et qui n'osent plus l'utiliser actuellement; elle contribuera aussi à donner une image positive du vélo au-

près des enfants, qui, devenus adultes, le choisiront plus facilement comme mode de transport principal.» [5]

Ces dernières années le vélo a pris incontestablement un nouvel essor grâce notamment à la vente de modèles adaptés à la montagne communément appelés "Mountain Bike" (MTB) ou "Vélo Tout Terrain" (VTT).

«Certains utilisent le vélo dans un objectif de santé ou de distraction. D'autres optent délibérément pour ce mode de déplacement dans leurs trajets quotidiens. Enfin, nombreux sont ceux qui n'ont pas les possibilités de s'offrir un autre moyen de transport. Ces usagers, ces "captifs" du vélo, se comptent parmi les écoliers auxquels il est interdit de conduire un autre type de véhicule, et parmi la population au revenu modeste, principalement celle qui habite des zones peu desservies par les transports en commun.

Revaloriser la circulation cycliste, c'est donc reconnaître le droit à la mobilité d'une catégorie spécifique d'usagers qui ont trop souvent été méconnus, voire oubliés, dans les aménagements de la voie publique et l'organisation du trafic. [...]

Il devient évident que l'augmentation de l'espace réservé au trafic automobile ne résoudra pas les problèmes de circulation et que, au contraire, des mesures limitant la circulation dans les centres habités s'imposent pour conserver ou améliorer la qualité de la vie urbaine.

Dans cette optique, les transports en commun et le vélo constituent une alternative au déplacement motorisé individuel. Mais l'ensemble des modes de déplacement rationnels (la marche, le vélo, les transports en commun) ne contribueront à la renaissance de nos villes que s'ils font l'objet d'une politique globale qui les rende plus attractifs.

Dans un trafic général contrôlé, fluide et lent, où règnent des comportements de conduite civiques, les cyclistes s'intégreraient sans difficultés et sans que des aménagements spécifiques ne leur soient nécessaires, sinon à des endroits particulièrement dangereux. Tant que prévaut la logique actuelle, des solutions techniques sont parfois nécessaires pour assurer la sécurité des cyclistes.» [16]

## 2. Généralités

«Il y a eu le célérifère, la draisienne, la michauline, puis le vélo. La bicyclette est contemporaine de la voiture: les voilà à peu près centaines l'une et l'autre.

Elles ont traversé le siècle avec des fortunes diverses. Plus agile, la bicyclette franchit la première étape avec une avance sensible. En 1950, on dénombre 1,8 millions de vélos en Suisse, et 157'000 voitures seulement.

L'aisance, qui s'installe en Europe après la deuxième guerre mondiale, va stimuler la diffusion populaire de la voiture. Le parc automobile a décuplé en une vingtaine d'années! De 1950 à 1975, l'automobile est le symbole du progrès; progrès de l'économie, progrès de la technologie, progrès des voies de communications.

La bicyclette est distancée. En 1970, le nombre des vélos est tombé au-dessous de 1,3 millions. Et celui des cyclistes n'atteint probablement pas le tiers de ce nombre.

Le TCS, qui entreprend, au creux de la vague, de baliser des



*pistes cyclables dans toute la Suisse, se heurte au scepticisme et parfois à la commisération de ses interlocuteurs institutionnels.*

*Le premier rapport du Club de Rome propose aux hommes politiques de nouveaux éléments de réflexion en matière de croissance, d'utilisation des matières premières, d'exploitation de l'énergie. L'Europe euphorique regarde avec incrédulité ces docteurs La Grimace. Il faut plus qu'un discours pour faire broncher une société emballée; il faut un choc.*

*Il y eu un choc. Il y en eut même deux: les chocs pétroliers de 1974 et 1979. La chute de tension de l'économie industrielle ouvrit un espace à des réflexions inédites sur l'environnement.*

*La nouvelle situation devait favoriser la bicyclette. Ce fut le cas. Entre 1971 et 1988, le nombre des vélos a doublé.» [29]*

Le nombre de vélos recensés en Valais en 1988 était de 60745 unités soit 248 engins pour 1000 habitants, mettant ainsi ce moyen de transport par la route en deuxième place derrière la voiture de tourisme. Pour un canton à la topographie fortement accidentée ce résultat est plus qu'honorable. Au plan Suisse le nombre de vélos est presque identique à celui des voitures!

Vous trouverez, en annexe page 48, un tableau des "Aménagements cyclables dans les cantons romands". Celui-ci donne une bonne idée du retard de notre canton en matière de bandes et pistes cyclables. Depuis 1989 néanmoins la situation a quelque peu changé puisque l'on a vu apparaître quelques bandes cyclables notamment à Martigny et Sion. On peut également constater que le canton de Genève est le mieux loti avec près de 80 kilomètres de routes et pistes aménagées pour les cyclistes.

Un autre tableau, en pages 49 à 51, nous dévoile quelques exemples d'initiatives populaires en faveur de liaisons cyclables. A noter qu'en Valais aucune initiative de ce genre n'a été lancée à ce jour.

### 3. Les CFF et le vélo

Certaines gares CFF disposaient de vélos de location dans les années 50 déjà mais, depuis une dizaine d'années, ce service connaît un succès inattendu.

Peu de gens savent en effet qu'il est possible dans une grande partie des gares de notre pays de louer des vélos à la demi-journée, à la journée ou même à la semaine (forfait hebdomadaire) pour une modique somme de, respectivement Fr. 9.--, Fr. 15.-- et Fr. 60.-- pour le modèle standard. Il existe également un tarif spécial pour les familles. Certaines gares louent également des modèles Mountain-Bike.

Si vous louez une bicyclette à la journée vous n'avez pas besoin de la rendre dans la même gare. Cela vous permet de faire un trajet intéressant le long d'un cours d'eau ou d'une région agréable. A signaler quelques itinéraires agréables au bord du lac de Constance (250 kilomètres de pistes cyclables en tout), le long de l'Aar entre Thoune et Berne, dans le Grand Marais près de Kerzers (zone maraîchère entièrement interdite aux vé-



hicules automobiles privés), dans la plaine du Rhône entre Monthey et Villeneuve (le long de la berge du Rhône) et de Brigue à La Souste (itinéraire TCS). Cette liste est loin d'être exhaustive. Vous pouvez vous documenter auprès d'associations telles que le Touring Club Suisse ou l'Association Suisse des Transports qui ont, entres autres, édités des cartes spéciales d'itinéraires pour cyclistes ainsi qu'auprès des CFF qui possèdent de bons "tuyaux" à ce sujet.

## 4. Le vélo: ses avantages et ses limites

### 4.1 Avantages du vélo pour l'utilisateur:

#### - Liberté d'esprit, autonomie:

Avec le vélo, tout est simple: pas de vélo-école, d'apprentissage compliqué ou de "cours de perfectionnement", pas de permis de conduire, pas de panne d'essence.

D'autre part, le vélo permet à l'individu de conserver son autonomie, souvent bafouée par les contraintes de la vie urbaine. Pas d'horaire fixe comme avec les transports en commun (encore que les fréquences puissent être considérablement augmentées), pas d'énerverment devant les problèmes de parking comme avec la voiture, pas de temps perdu chez le garagiste: le plus souvent, on peut réparer seul son vélo.

#### - Souplesse d'utilisation, mobilité:

Le cycliste peut aller partout, improviser son itinéraire, faire preuve de fantaisie, et en particulier faire aisément du porte-à-porte (fonction spécifique du vélo) sans se demander où il va bien pouvoir garer son véhicule. Le vélo est idéal pour les déplacements fractionnés en ville (visites successives, arrêts successifs chez les commerçants) et pour les déplacements assez courts - de l'ordre de deux kilomètres -. Mais en toute circonstance, il assure une grande liberté de circulation, il permet de parcourir des distances appréciables.

#### - Rapidité de déplacement:

Liberté d'esprit et liberté de circulation ne doivent pas faire oublier que le vélo est rapide en ville, souvent plus que l'automobile. 20 km/h en ville, c'est un progrès considérable dont rêvent les automobilistes bloqués aux heures de pointe en voyant les cyclistes se faufiler sans beaucoup ralentir leur rythme.

#### - Economie:

Un vélo coûte 20 fois moins cher qu'une voiture; pas de taxes; les réparations sont d'un prix le plus souvent négligeable et la longévité d'un vélo peut aller jusqu'à 20 ans. Enfin un vélo ne consomme que de l'énergie...biologique, et le parking ne coûte rien.

#### - Santé:

Des professions de plus en plus nombreuses et la vie urbaine impliquent un mode de vie très sédentaire. La pratique du vélo pour les déplacements quotidiens permet de faire de l'exercice sans perdre de temps en des séances fastidieuses de gymnastique et sans dépenser d'argent; elle constitue une bonne prévention des maladies circulatoires au même titre que la marche, la course, l'aviron et le ski de fond.

- **Contacts humains faciles:**

Quand on circule à vélo, on est pas enfermé dans une carapace de tôle, on peut parler aux autres cyclistes, s'arrêter pour parler aux piétons ou regarder une vitrine. Le cycliste est rarement rendu agressif par le contact d'un guidon. Le vélo est donc un "outil convivial".

#### 4.2 Avantages du vélo pour la collectivité

- **Respect du cadre de vie urbain:**

Le vélo est le plus silencieux et le moins polluant des transports inventés par l'homme.

- **Economie d'espace:**

Demander à l'automobile d'assurer tous les déplacements conduit, on le sait maintenant depuis 20 ans, à recouvrir les villes de macadam. L'économie d'espace est aussi évidente pour le stationnement que pour la circulation. Moins de parkings, cela peut vouloir dire davantage d'espaces verts, ou davantage de places pour les piétons.

- **Sécurité pour les autres:**

Le vélo, véhicule "non violent", ne provoque pas d'accidents graves, du moins dans l'hypothèse où il n'interfère pas avec la circulation automobile.

- **Egalité, démocratie:**

En raison de son faible coût comparé à celui d'une voiture le vélo est accessible à toutes les catégories sociales; sa technique le met à la disposition de toutes les tranches d'âge, de toutes les personnes en bonne santé, et souvent même en mauvaise santé. Chaque membre d'une famille peut avoir son vélo, ce n'est pas le cas pour la voiture.

Ainsi le vélo constitue une sorte de "service public" puisqu'il est accessible à la grande majorité des citoyens, alors que l'automobile pour des raisons financières et physiques évidentes, reste inaccessible à beaucoup, accentue les différences sociales, d'autant qu'elle reste trop souvent un signe de prestige.

- **Economie d'énergie et de matière première**

- **Maintien des services publics:**

Dans les grandes villes, aux heures de pointe la circulation des voitures individuelles entrave sérieusement le fonctionnement de beaucoup de services publics: services d'urgence, voitures de médecins, ambulances, pompiers, livraisons diverses, et transports en commun. On comprend alors pourquoi ces derniers sont boudés par le public et pourquoi ils ne sont pas rentables: ils sont pris dans les embouteillages aux heures où ils pourraient transporter le plus de clients, voilà une situation dont la bicyclette ne sera jamais responsable.

- **Amélioration de la santé publique:**

Le 70% des accidents de circulation ont lieu en zone urbaine. Une réduction de la circulation automobile constitue la seule vraie prévention des accidents; le développement du vélo peut y contribuer. Les pollutions automobiles favorisent les maladies chroniques, maladies des bronches en particulier, l'oxyde de carbone, le gaz sulfureux, l'amiante des freins... Il est évident que le vélo peut aider à résorber ces pollutions, ainsi que les maladies nerveuses dues au



bruit, au "stress" qui caractérise aujourd'hui la vie urbaine. Enfin la sédentarité qu'entraîne l'usage quotidien de la voiture a été reconnue comme un facteur favorable au développement des maladies cardio-vasculaires: tous les médecins vantent au contraire les mérites du vélo.

- **Protection de la nature:**

Rappelons la pollution sonore et bien entendu la pollution du paysage, urbain et naturel, par les routes, autoroutes, périphériques, bretelles, échangeurs, parkings, épaves de voitures, stations-service arrogantes, rien de tout cela avec le vélo.

- **Diminution des dépenses publiques:**

Il est évident, d'après ce qui précède, qu'un usage plus répandu du vélo permettrait à l'Etat comme aux collectivités locales de faire des économies très importantes et de dégager ainsi des ressources permettant de combler divers besoins sociaux ou culturels. A service rendu égal, le vélo est le moyen de transport le moins coûteux.

### 4.3 Les limites du vélo

#### 4.31 Limites naturelles:

Le premier handicap du vélo est sa sensibilité aux intempéries (vent, pluie, neige, verglas). D'où la nécessité d'avoir des transports collectifs efficaces de grande capacité absorbant sans peine les cyclistes les jours de pluie. Remarquons cependant qu'en Hollande, le vélo est très utilisé malgré un climat pluvieux, et qu'aucune corrélation n'a été établie entre le climat et l'utilisation du vélo.

Le deuxième handicap du vélo est son faible rayon d'action. Pour des raisons de fatigue et de durée de déplacement évidentes, ce rayon d'action est inférieur à 6-8 kilomètres (domicile-travail par exemple). Ainsi, la longueur moyenne des trajets est de 3 kilomètres lorsqu'il s'agit d'une utilisation régulière.

Le troisième handicap du vélo est sa sensibilité au relief. Le vélo n'est utilisé massivement que dans les régions plates.

Le quatrième handicap du vélo, c'est la difficulté de transporter des objets encombrants ou des charges lourdes, ou même des enfants jeunes. Il n'est pas possible de laisser des affaires sur un vélo; déposé sur un parking, comme on le fait à l'intérieur d'une voiture en raison des risques de vol.

Enfin il est évident que les personnes très âgées et les handicapés physiques ne peuvent utiliser une bicyclette.

#### 4.32 Limites imposées par l'automobile:

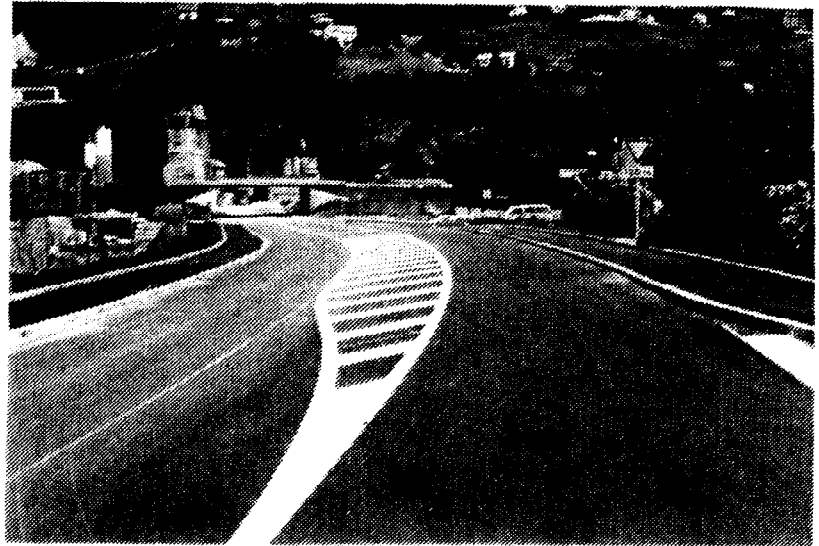
- Absence de sécurité :

- Absence d'air pur:

Un cycliste, en se déplaçant, respire cinq fois plus d'oxygène qu'un automobiliste. Mais hélas!, il respire aussi les gaz d'échappement des voitures, dont les effets nocifs ne sont plus à démontrer.

- Absence d'agrément:  
Odeurs d'essence, bruit assourdissant des voitures, monotonie des paysages peu humains de voies rapides et de carrefours démesurés, manque de verdure, état d'alerte perpétuel, telle est la condition du cycliste.

- Absence d'organisation de l'espace pour le vélo:  
Rares sont les parkings à vélo devant les édifices publics; quand ils existent, ils ne sont pas surveillés. Plus généralement toute l'organisation actuelle de l'espace urbain décourage le cycliste. Tout est fait pour permettre au plus grand nombre possible de voitures de circuler le plus vite possible: vitesse, chaussée, croisements. Le cycliste, oublié par les aménageurs, se voit souvent imposer des zones inaccessibles, de longs détours.



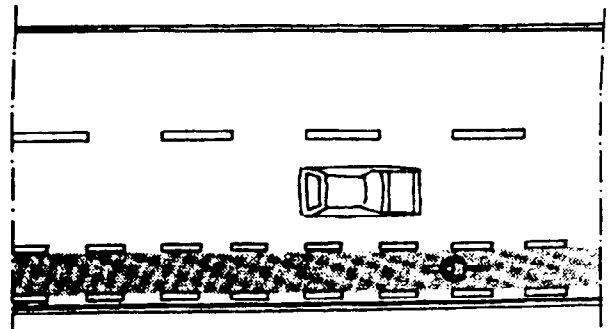
D'une manière générale, la politique de logement et d'urbanisme contribue à éloigner domicile et lieu de travail, et à multiplier les occasions de déplacements en spécialisant les quartiers. Cette politique rend pénibles et souvent impraticables les déplacements à bicyclette de bien des travailleurs (longueur des trajets, engorgement du centre par les voitures).

## 5. Les bandes cyclables

### 5.1 Définition

*«Les bandes cyclables sont [...] des parties de chaussée réservées aux cyclistes, délimitées par de simples marques au sol et éventuellement par un revêtement différencié.» [16]*

L'Ordonnance sur la signalisation routière spécifie, dans son article 74 que: *«Les bandes cyclables sont délimitées par une ligne jaune discontinue. Exceptionnellement, une ligne jaune continue peut être tracée sur un court tronçon (p. ex. à la fin d'un tronçon servant à la présélection) lorsque la sécurité routière l'exige; il est interdit aux véhicules d'empiéter sur cette ligne ou*



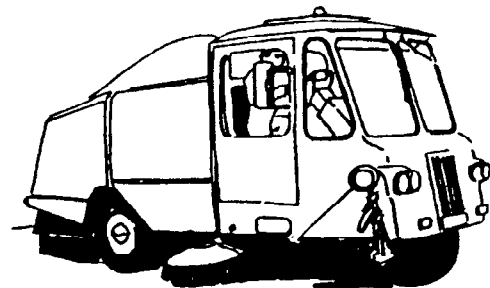
de la franchir. Sur l'aire d'une intersection, le marquage des bandes cyclables n'est autorisé que si la priorité est retirée aux véhicules qui débouchent sur l'intersection.» [21]

## 5.2 Avantages

- «définition aisée par simple marquage au sol et coût minimum;
- entretien (nettoyage, déneigement) facile, en même temps que la chaussée principale;
- position non captive du cycliste: en respectant les règles du changement de bande, le cycliste devrait pouvoir quitter la bande selon ses besoins (accès à la bande de gauche, dépassement, contournement ou évitement d'obstacles...);
- visibilité optimale entre les cyclistes et les automobilistes toujours en contact visuel avec l'emprise cyclable qu'ils longent et avec les cyclistes qui y circulent;
- accès direct aux carrefours, jusqu'aux feux, et pas de blocage aux traversées prioritaires;
- absence de piétons;
- facilité également de la circulation des cyclomotoristes;
- protection du cycliste lors de sa réinsertion en voirie, à la fin de la bande cyclable.» [16]

## 5.3 Inconvénients:

- «- utilisation indue pour l'arrêt ou le stationnement des voitures;
- tendance des véhicules motorisés à rouler plus vite sur une chaussée longée par une bande cyclable;
- bandes peu visibles par temps de pluie ou de neige;
- exposition du cycliste aux projections de poussières, d'eau ou de neige fondue, aux effets de souffle au dépassement, à l'accumulation de déchets et de débris sur le bord droit de la chaussée, aux bruits du trafic;
- position inconfortable si la bande cyclable est trop étroite (environ 1 mètre) et dangereuse si elle longe une bande de stationnement (ouverture de portières, manoeuvres de parking ...);
- discontinuité quasi inévitable aux endroits des arrêts de bus qui doivent pouvoir soit la traverser, soit s'y arrêter pour le temps de l'embarquement des usagers.» [16]



Le nettoyage des bandes cyclables est nécessaire afin que les cyclistes puissent les emprunter sans difficulté.

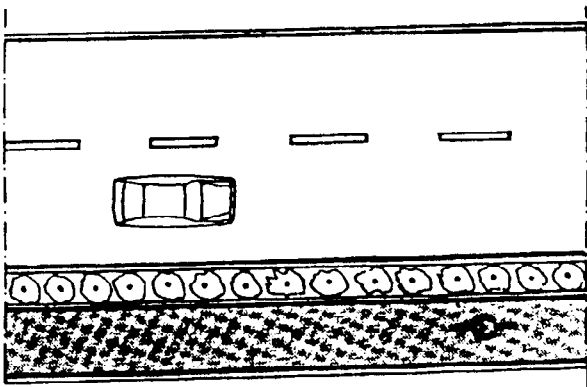
## 5.4 Notes:

«Les bandes sont souvent préférables aux pistes en milieu urbain. Elles sont surtout beaucoup mieux adaptées à l'approche des carrefours, car les conducteurs qui virent à droite voient bien le cycliste qui va tout droit.» [16]

«En milieu urbain, la sécurité des cyclistes peut se faire judicieusement avec des mesures qui ralentissent le trafic motorisé et qui garantissent une circulation fluide.» [17]

# 6. Les pistes cyclables

## 6.1 Définition:



«Il s'agit d'aménagements techniques en site propre, longeant une voirie dont ils sont séparés physiquement par un dispositif tel que bordures, bornes, terre-plein, etc.» [16]

L'Ordonnance sur la signalisation routière spécifie, dans son article 74 que: «Les pistes cyclables, les chemins pour piétons et les allées d'équitation situés au même niveau

seront séparés par une ligne jaune discontinue ou continue. Il est interdit aux cyclistes et cyclomoteuristes ainsi qu'aux cavaliers d'empiéter sur les lignes jaunes continues ou de les franchir.

Le symbole jaune d'un cycle peut être peint sur les pistes et bandes cyclables; sur les pistes cyclables, des flèches jaunes indiquant la direction à suivre peuvent être tracées.[...]

Lorsqu'une piste cyclable coupe une route secondaire et que, exceptionnellement et en dérogation à l'article 15, 3ème alinéa, OCR, les usagers de cette piste bénéficient de la priorité, la traversée de la route sera indiquée par des lignes jaunes discontinues; il y a lieu de retirer la priorité aux véhicules circulant sur la route secondaire, au moyen des signaux "Stop" ou "Cédez le passage".» [21]



Les pistes en milieu urbain coûtent cher et ne sont pas toujours très appréciées par les utilisateurs. L'exemple ci-dessus à Genève n'a pas convaincu les cyclistes.

## 6.2 Avantages:

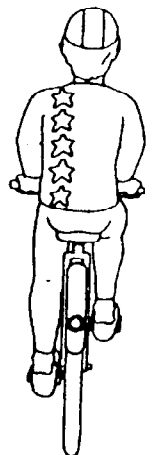
- sécurité importante due à la ségrégation des trafics;
- éloignée du trafic donc moins sensible aux problèmes de pollution, de bruit et de sécurité routière;
- peut raccourcir les trajets (par exemple, ponts, passages inférieurs, passerelles);

## 6.3 Inconvénients:

- «- être bi-directionnelle d'un seul côté, avec changement de côté entre des carrefours;
- accès mal signalés, obstrués ou dénivelés par rapport à la chaussée (caniveaux, bordures,...);
- largeur insuffisante;
- insécurité aux carrefours: (manque de visibilité, véhicules tournant à droite trop rapidement...);
- revêtements mal posés, déformés, non entretenus, en dénivellation à chaque entrée de garage;
- mauvais séparateurs par rapport au trafic, aux piétons, aux voitures en stationnement;
- entrées ou sorties de piste et réinsertion en voirie mal conçues, voire dangereuses;
- mauvaise définition de priorité aux traversées de routes secondaires;
- obstruction par des voitures en stationnement, par des piétons, par des poubelles, par des poteaux de signalisation,...;
- attente, montée et descente des usagers des transports en commun sur la piste cyclable;
- manque d'entretien: encombrement par les déchets de la route. Les gravillons, les débris d'accident, les détritrus de tous ordres s'y accumulent, chassés depuis la chaussée par le trafic motorisé, lorsque la piste est trop proche de la chaussée.»  
[16]

## 6.4 Notes:

«Il faut éviter de tomber dans le piège classique qui fait apparaître les pistes cyclables comme la solution idéale à tous les problèmes rencontrés par les cyclistes. Les pistes ne sont nécessaires à leur sécurité que lorsque le trafic est intense, rapide ou qu'il comporte des véhicules lourds. Sauf sur les grandes artères, les cyclistes ne demandent pas d'avoir partout des pistes cyclables. Ils estiment qu'une meilleure valorisation des voiries normales et une politique globale de contrôle et de régulation du trafic devraient

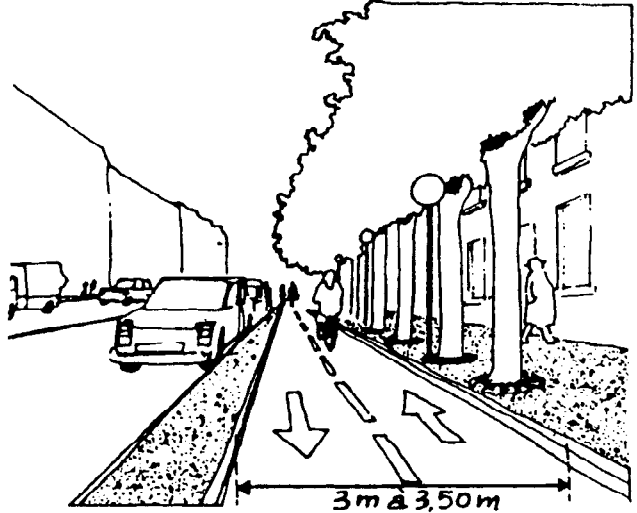


apporter une réponse satisfaisante au problème de leur intégration dans la circulation urbaine. [...] D'autre part, leur coût élevé et le manque de place en milieu bâti rend leur généralisation impossible.» [16]

## 7. Les pistes cyclables bidirectionnelles

«Sauf cas particuliers, les pistes bidirectionnelles sont à éviter surtout en milieu urbain car elles présentent des caractéristiques particulièrement dangereuses:

- aux carrefours, les cyclistes remontant à contresens du trafic général ne sont ni aperçus ni prévus par les usagers débouchant des rues transversales (pour eux, ils roulent à gauche);
- accrochages frontaux entre usagers de la piste si elle n'est pas assez large;
- ces pistes passent fréquemment d'un côté à l'autre de la chaussée, ralentissant la progression des cyclistes et les soumettant au danger de la traversée.» [16]



L'Association pour le développement des Transports en Commun, des voies cyclables et piétonnes dans l'agglomération grenobloise en France mentionne également que les pistes bidirectionnelles présentent les autres problèmes suivants:

- «- Les priorités avec les voies transversales sont souvent absurdes: dans trop de nombreux cas, le cycliste doit marquer un STOP en traversant des rues qui elles-mêmes ont une perte de priorité face à la chaussée centrale que longe la piste.
- Il existe des risques de collision frontale;
- La coexistence avec les piétons s'avère souvent délicate quand ceux-ci ne disposent pas de trottoirs;
- La largeur de 2,5 à 3 mètres incite certains automobilistes à se garer sur la piste.» [14]

## 8. Bande ou piste ?

«Une étude suédoise vient de démontrer que le cycliste qui emprunte une piste cyclable séparée de la route encourt, par trafic égal, 10% plus de risques d'être la victime d'un accident que s'il circule sur la route. Au niveau des carrefours, l'utilisateur doit tenir compte de trois à quatre voies de circulation différentes: trottoirs, pistes cyclables, chaussées, voies de tram, c'est vraiment lui demander trop de

concentration. Le perfectionnement technique des carrefours où se croisent différentes voies de circulation n'apporte, à la longue, pas une sécurité supplémentaire, mais plutôt une perte de temps et d'énergie (attente). Le cycliste, quant à lui, doit sans cesse s'arrêter et repartir et ne trouve plus aucun plaisir à rouler.

Une étude danoise s'est penchée sur les problèmes des accidents avant et après la construction de pistes cyclables séparées de la route dans des petites villes; le nombre d'accidents a augmenté de 25%. Séparer le trafic des deux-roues de celui des véhicules à quatre roues porte préjudice aux cyclistes mais encore plus aux cyclomoteurs chez qui l'augmentation des accidents atteint 60%.

Contrairement aux pistes cyclables séparées de la route par une bordure en pierre où les risques d'emboutir un piéton ou de se heurter à des difficultés sont grandes, les bandes cyclables contribuent à créer des conditions de circulation agréables en faveur des cyclistes.

Une des causes principales de décès de cyclistes sont les camions tournant vers la droite. Les accidents souvent tragiques de camions happant des cyclistes avec leurs roues arrières sont, en règle générale, plus fréquents quand les pistes cyclables sont séparées de la route. En effet, un chauffeur de camion verra plus facilement un cycliste sur la route que sur une piste cyclable à côté de la route. Inversement, un cycliste sur route tiendra compte des autres usagers, ce qu'il ne fait pas ou moins sur une piste cyclable.

Plus les pistes cyclables seront bien conçues, moins les usagers feront attention. A lire les résultats d'études en la matière, il semblerait qu'en milieu urbain, le trafic mixte avec réduction de la vitesse autorisée soit la solution la plus efficace. Toutefois, il serait judicieux de laisser les cyclistes particulièrement lents ou peu sûrs d'eux-mêmes emprunter les trottoirs là où la situation le permet.

Il n'est pas suffisant de penser aux cyclistes seulement quand on construit une piste cyclable. Tous les aménagements en milieu urbain (îlots, marquages au sol pour modérer le trafic, présélections, installations de signaux lumineux) doivent aussi répondre aux besoins des cyclistes.[...]

[...] Même en adoptant une attitude critique face aux mesures destinées à séparer le trafic, il convient de constater que la piste cyclable en tant que partie intégrante des moyens de circulation n'est pas à dédaigner. Si une piste cyclable permet de rendre un trajet plus court, et moins pénible donc de faire en sorte qu'un trajet nécessitera moins de temps et qu'il sera admis en tant que tel par les usagers, alors il est bien clair que cette piste incitera les gens à prendre leur bicyclette et sera en mesure de présenter toutes les sécurités nécessaires.» [17]

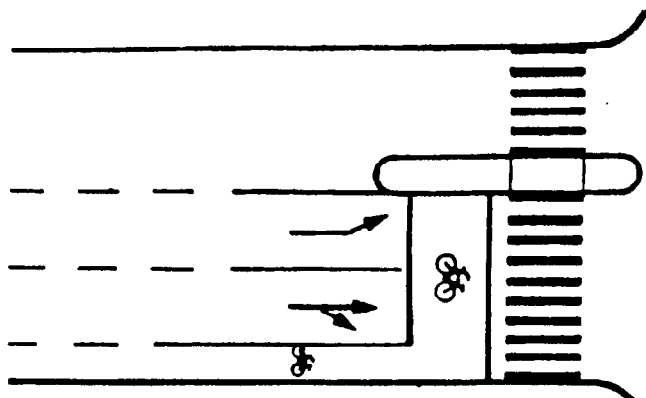
## 9. Exemples d'aménagements en zone urbaine

Ci-après nous avons décrit quelques exemples d'aménagements cyclables possible en zone urbaine. Naturellement cette liste est loin d'être exhaustive. Nous n'avons pas voulu parler trop "technique" mais il nous a paru intéressant d'en démontrer quelques aspects importants. Ces exemples doivent également être considérés comme des propositions applicables à notre ville.

## 9.1 BANDE CYCLABLE ELARGIE A DES CARREFOURS

La photo ci-contre montre un tel aménagement à Genève. «La bande cyclable longeant la file de voitures attendant le feu vert se termine devant celle-ci. Les cyclistes attendent sur ces bandes cyclables élargies prenant la moitié de la chaussée. Ils peuvent ainsi se positionner par rapport à la direction qu'ils désirent emprunter.» [2]

Dans la situation photographiée ici on peut voir la bande cyclable arri-

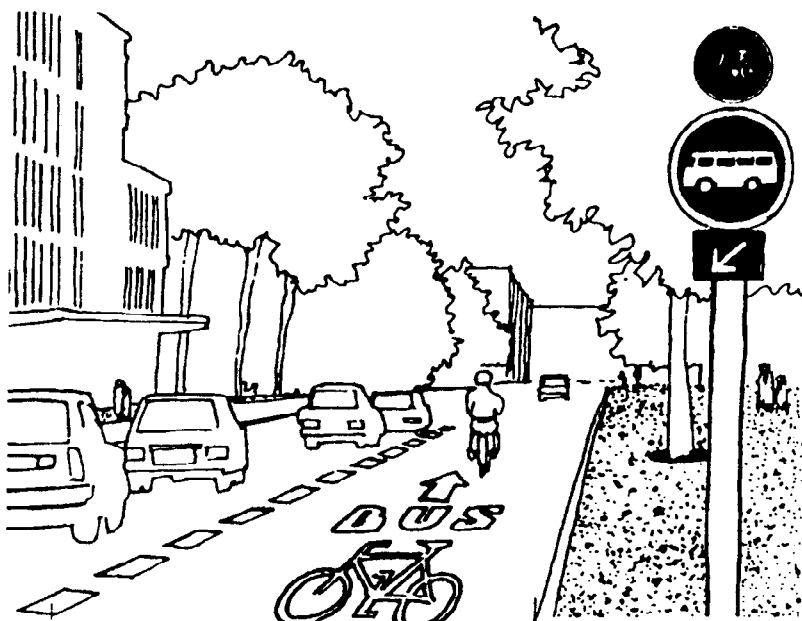


vant jusqu'au carrefour avec le fameux "sas avancé". Les cyclistes ont une phase verte (feu spécial) quelques secondes avant celle des automobilistes. Cela leur permet de pouvoir partir plus tôt sans être "talonnés" dangereusement. Cette situation est de plus en plus utilisée dans les carrefours munis de sémaophores. Cet aménagement a la particularité d'améliorer fortement la sécurité des deux-roues.

## 9.2 L'INSERTION DES CYCLISTES DANS LES COULOIRS BUS

«Afin de faciliter la progression des bus dans les avenues encombrées, des bandes de circulation leur sont de plus en plus souvent réservées. Quand elle est respectée, cette mesure est efficace pour les bus. Malheureusement, les cyclistes se retrouvent alors dans une position particulièrement inconfortable et dangereuse, puisqu'ils doivent circuler entre deux courants de véhicules, dépassés à la fois par la gauche et par la droite.» [16]

Pour que les cyclistes puissent emprunter les





bandes bus sans porter atteinte à la fluidité de ceux-ci il est nécessaire que la fréquence des transports en commun ne soit pas trop importante, que le trafic des deux-roues légers soit faible et que le tronçon du couloir partagé soit court. Il est plus aisé de laisser les cyclistes utiliser les couloirs bus en descente plutôt qu'en montée où cela peut devenir dangereux (différence de vitesse, mouvement latéral du cycliste en plein effort).

D'autre part des précautions particulières sont à prendre:

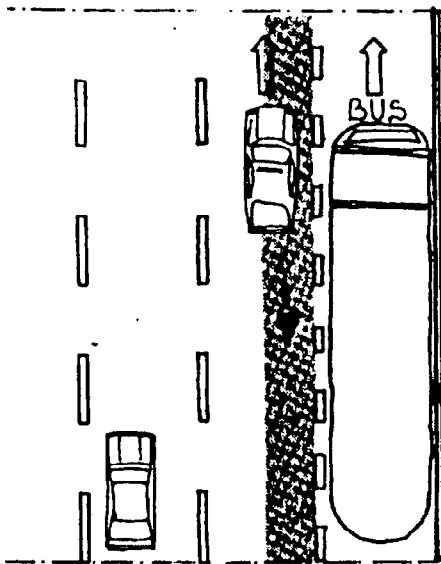
«- Se soucier des possibilités de traiter les intersections dans de bonnes conditions de sécurité, en particulier s'il s'agit de couloirs à contre sens, et si, parmi les usagers, il y a beaucoup de cyclomotoristes;

- largement signaler par marquage au sol (pictogramme BUS, deux roues légers, flèches de direction) les extrémités, les sections courantes, les intersections des tronçons de couloirs communs bus/deux roues légers



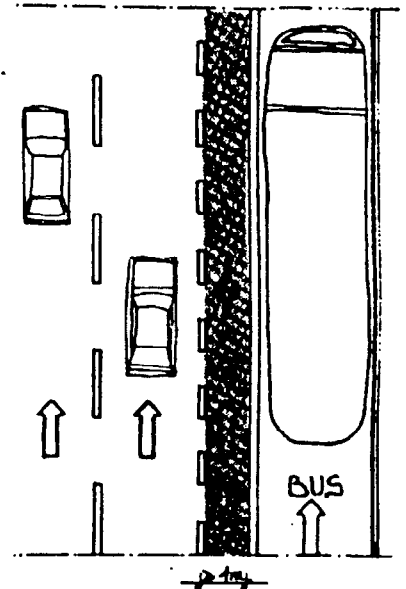
A Sion également on pourrait autoriser les cyclistes à emprunter les couloirs bus...

L'intégration des deux-roues dans les couloirs bus peut se faire de plusieurs façons: des solutions ont été expérimentées dans divers pays, elles sont reprises dans les schémas ci-après. [18]

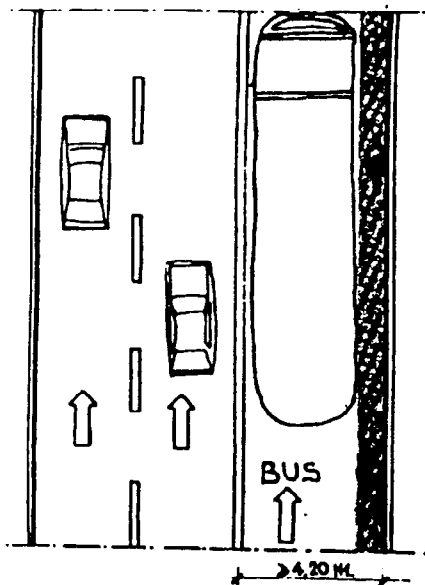


Les cyclistes sont coincés entre les voitures et les bus...

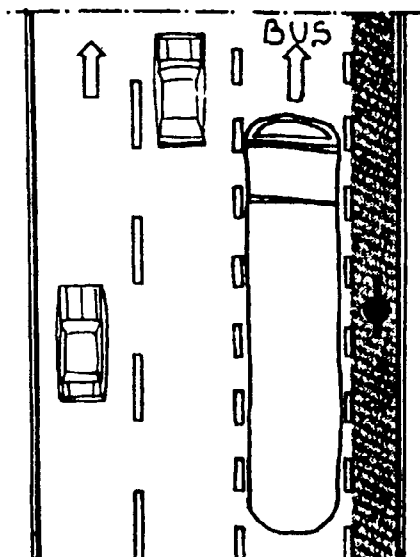
La solution à choisir dépend des conditions locales de circulation.



Amélioration: une bande cyclable intermédiaire. Une situation un peu périlleuse!



Une sur largeur du couloir bus dont l'accès est autorisé aux cyclistes



Bande cyclable à droite de la bande bus. A notre avis la situation la plus agréable et sécuritaire.

### 9.3 LES CARREFOURS: CASSE-TETE POUR LES AMENAGISTES

«Près de 50% des accidents impliquant des cyclistes ont lieu aux carrefours dont l'aménagement est rarement conçu en fonction des besoins et des comportements des cyclistes.

Le bon traitement des carrefours s'impose donc pour des raisons de sécurité. Les carrefours sont des points névralgiques des itinéraires cyclables. L'attractivité d'un itinéraire peut en effet être neutralisée par une rupture de continuité. Le bon aménagement d'un carrefour détermine souvent la qualité d'un itinéraire cyclable. Dans le traitement d'un carrefour, il faut tenir compte du fait que les cyclistes n'utiliseront un aménagement qui leur est destiné que s'ils y perçoivent un intérêt réel pour leur sécurité, leur confort ou leur temps de parcours.» [16]

#### 9.31 Problèmes rencontrés par les cyclistes dans les carrefours

- «Leur gabarit les rend peu visible au milieu des autres véhicules;
- leur vitesse, plus lente, rend les manoeuvres de changement de bande hasardeuses entre des files de véhicules rapides (pour tourner à gauche);
- devant freiner et contrôler leur trajectoire à cet endroit difficile, certains cyclistes sont en difficulté pour signaler correctement leur manoeuvre par les gestes du bras;
- aux carrefours non protégés par des feux, beaucoup d'automobilistes négligent de céder la priorité de droite aux cyclistes qui n'ont pas la possibilité de se faire respecter;
- pour éviter de respirer les gaz d'échappement et/ou de manquer la phase verte du feu, les cyclistes ont tendance à faire du "slalom"

entre les véhicules en attente aux feux, surtout lorsque ceux-ci n'ont pas laissé un espace latéral suffisant le long du trottoir ou de la bande de stationnement;

- à l'approche de routes transversales, le cycliste est souvent coupé dans sa trajectoire par des véhicules virant à droite ou à gauche, ou bien forcé d'effectuer des écarts pour éviter des véhicules cherchant à s'insérer dans l'artère principale;
- lorsque des voitures sont en file, arrêtées par les feux, des automobilistes en profitent pour sortir d'un parking, ouvrir une portière, sans penser à l'approche possible de cyclistes autorisés à remonter ces files à l'arrêt.

Indépendamment des aménagements qui permettent de réduire ces risques de conflits et de faciliter le franchissement des carrefours par les cyclistes, il est important de rappeler que la sécurité des cyclistes restera menacée tant que les automobilistes ne seront pas mieux alertés et sensibilisés aux difficultés particulières liées à l'usage d'un vélo au milieu de trafic motorisé.» [16]

### 9.32 Comment traiter les carrefours?

«Normalement le problème des cyclistes doit être pris en compte pour l'aménagement et la gestion de tous les carrefours. Il est néanmoins logique de se préoccuper en priorité de ceux qui jalonnent les itinéraires les plus fréquentés par les cyclistes.

L'expérience indique que les carrefours se traitent cas par cas et qu'il ne faut jamais oublier la distance qui sépare la lisibilité et la logique d'un plan des réalités de la circulation.

Pour organiser un carrefour, il faut d'abord tenir compte de facteurs généraux (régime des priorités défini par la politique générale de la circulation) et de facteurs locaux observés (comportement des cyclistes, flux directionnels des différents usagers, vitesses, emprises disponibles...).

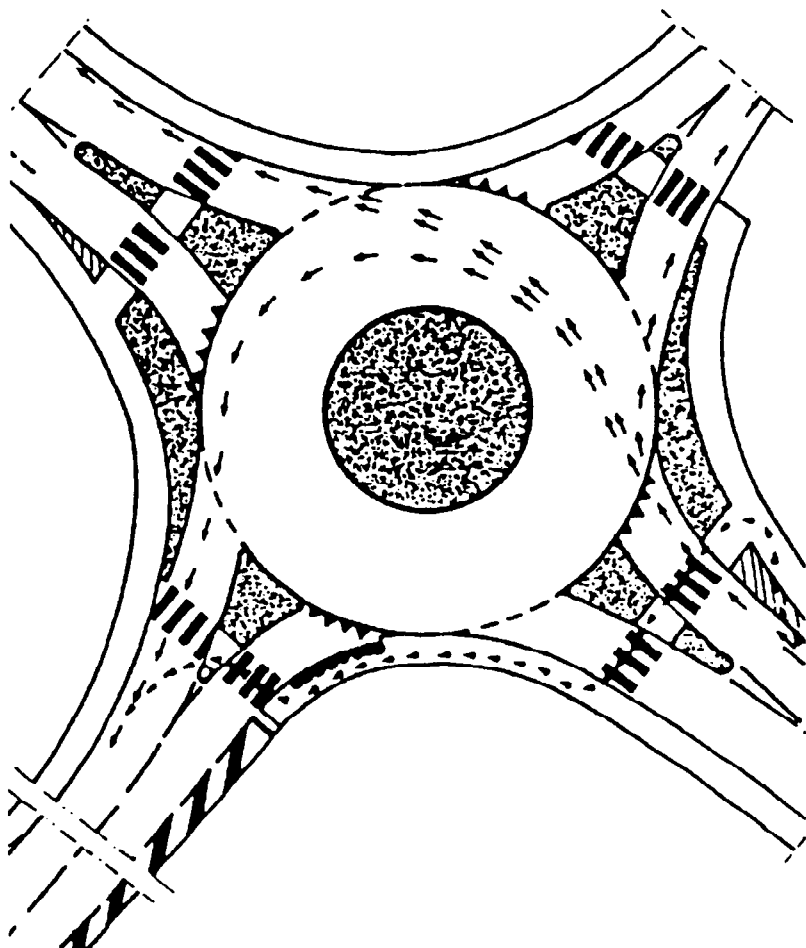
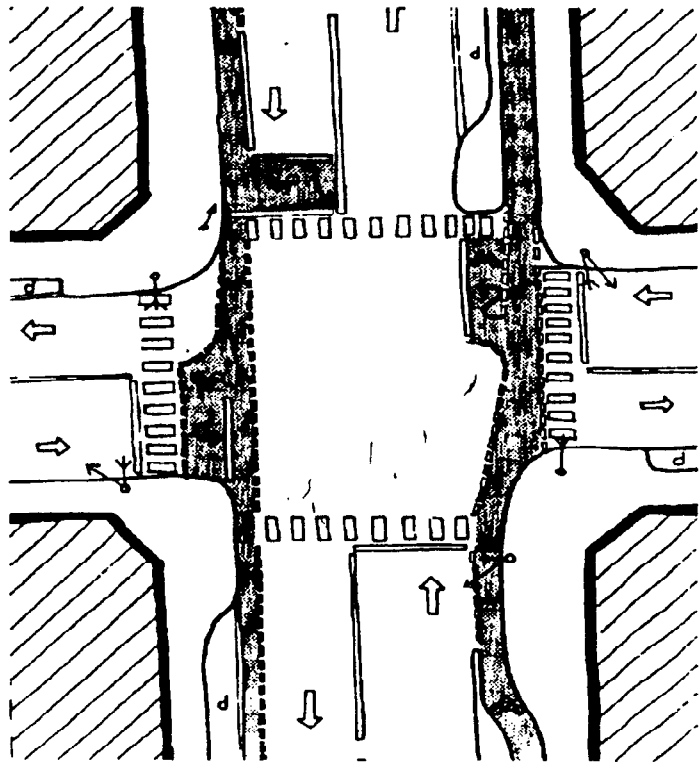
Pour organiser correctement un carrefour en tenant compte des cyclistes, il convient de respecter certains principes:

- éviter de défavoriser les cyclistes par rapport aux autres usagers (attentes et/ou détours trop longs, pertes de priorité ...) sans quoi les cyclistes n'emprunteront pas les aménagements prévus pour eux;
- tenir compte de tous les mouvements, y compris les positions d'attente et les trajectoires possibles des cyclistes à travers le carrefour, pour identifier et définir dans le temps et dans l'espace les points de conflits potentiels les plus graves;
- assurer une bonne visibilité réciproque des cyclistes et autres usagers (éclairage, suppression des gênes visuelles créées par des plantations, des véhicules en stationnement, des signaux mal placés...);
- ralentir la vitesse des véhicules qui est un facteur d'aggravation des accidents et de marginalisation des cyclistes. Pour ce faire, divers procédés sont applicables: instaurer des bandes de décélération, rétrécir les bandes de circulation, surélever le niveau des

carrefours, resserrer le rayon des virages;

- simplifier la tâche des usagers en guidant clairement la trajectoire de chacun et en indiquant les points d'arrêt;
- se soucier des détails dans la réalisation (bordures de pistes abaissées, phasage et position des feux, pré-signalisation annonçant les dispositifs particuliers...);
- après mise en service, évaluer le fonctionnement et prévoir une phase de corrections éventuelles avec l'avis des usagers.» [16]

Ci-contre vous trouverez un graphique démontrant quelques dispositifs spécifiques dans un carrefour pour sécuriser le tourne-à-gauche, réduire les conflits entre les cyclistes traversant le carrefour et les véhicules tournant à droite, réduire les temps d'arrêt inutiles, organiser certaines liaisons réservées aux seuls cyclistes (pistes cyclables).



### 9.33 Les carrefours giratoires

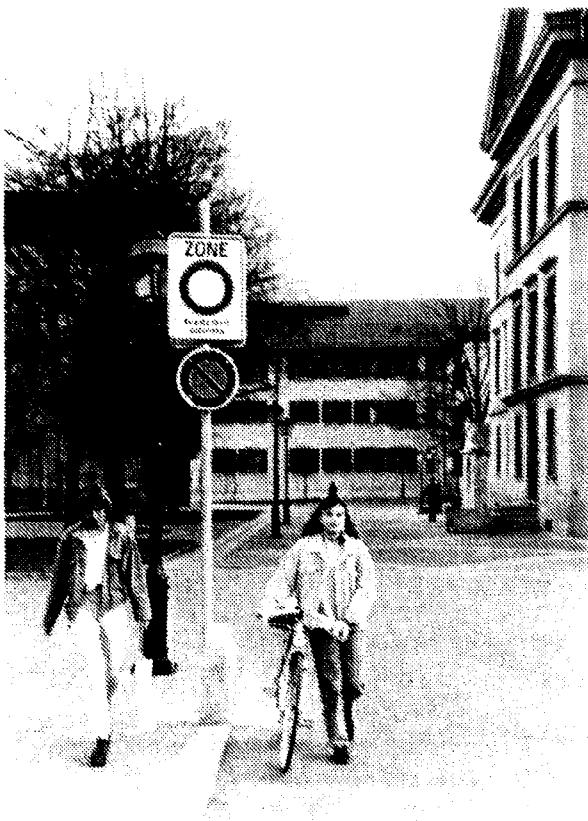
«Les différentes études et observations relatives aux circulations de deux-roues légers dans les giratoires compacts amènent à la conclusion que la protection de ces usagers est bien meilleure si l'on agit sur les vitesses des véhicules à l'approche, à l'intérieur et à la sortie du giratoire - et ceci grâce au choix judicieux des caractéristiques géométriques du carrefour - que si on réalise des aménagements spécifiques (bandes ou pistes cyclables). Ceux-ci sont en effet susceptibles d'accentuer les risques d'accident entre voitures et deux-roues, et d'être faiblement utilisés par les intéressés, compte tenu de l'accroissement relativement important des

distances de parcours et donc du temps de traversée du giratoire. L'enquête effectuée auprès des cyclistes et des cyclomotoristes empruntant le giratoire de Wettingen a révélé que la plupart d'entre eux trouvaient la traversée d'un tel aménagement "pratique et sûr". Les cyclistes et les cyclomotoristes interrogés lors d'une enquête menée récemment auprès des usagers du double-giratoire de la Belle-Croix, à Villars-sur-Glâne (mai 1988), se sont prononcés favorablement quant au réaménagement en giratoire de ce carrefour situé dans la périphérie de Fribourg.

Les recherches norvégiennes ont également conclu que, comparés à d'autres types de carrefour, les giratoires compacts ne présentaient pas de risques particuliers vis-à-vis des deux-roues légers. Il a été observé notamment que les refus de céder le passage de la part des véhicules automobiles entrant dans le giratoire n'étaient pas plus nombreux lorsque le véhicule prioritaire circulant dans l'anneau était un deux-roues légers.

L'aménagement de bandes ou de pistes cyclables autour de l'anneau d'un giratoire ne se justifie que si différents facteurs rendant dangereuse la traversée du carrefour par les deux-roues légers se combinent notamment:

- grand giratoire très circulé, à vitesses élevées;
- proportion élevée de poids lourds;
- passage obligé et fréquent de cyclistes, en particulier de scolaires, bénéficiant déjà, à l'amont et à l'aval du giratoire, d'une bande ou d'une piste cyclable.» [15]



On pourrait, dans notre ville, faire un essai d'itinéraire autorisé aux cyclistes à travers une zone piétonne...

#### 9.4 ZONE PIÉTONNE AUTORISÉE AUX CYCLISTES

Les espaces piétons permettent aux vélos de circuler dans des conditions optimales de sécurité et de raccourcir beaucoup leurs trajets.

Dans les sites piétons denses, il est préférable d'interdire la circulation des cyclomoteurs. La cohabitation piétons/vélos peut poser des problèmes psychologiques auprès de personnes âgées, mais rarement des problèmes de sécurité réels. Dans la pratique, c'est la densité relative des uns et des autres qui règle les priorités: les minoritaires s'écartent pour laisser passer les majoritaires.

Avant de décider d'autoriser les vélos à emprunter les zones piétonnes il vaudrait mieux mener une concertation préalable approfondie avec tous les acteurs concernés (en particulier riverains et usagers). Il serait également bon de tester cette cohabitation sur un premier site

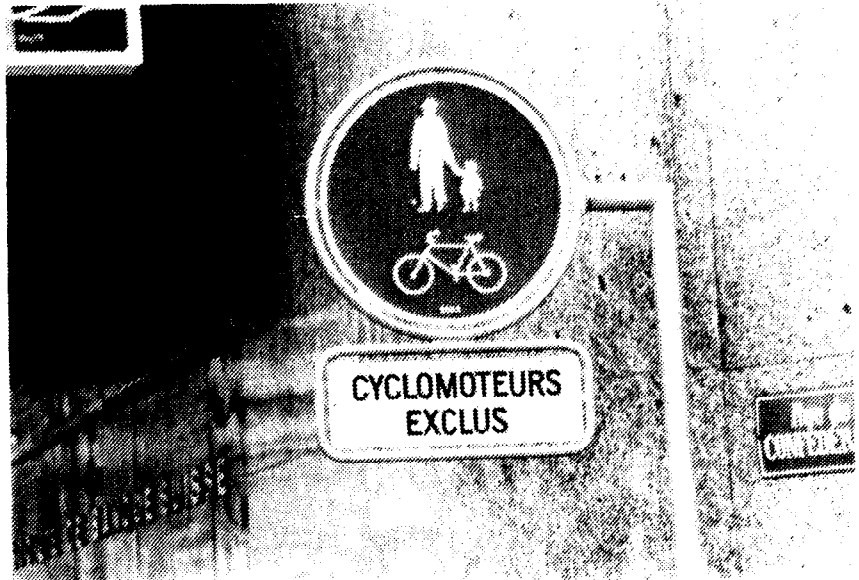
soigneusement choisi et limité.

«Depuis le 1er février 1990, la rue de la Confédération et la place de la Fusterie à Genève sont ouvertes à la circulation des vélos.

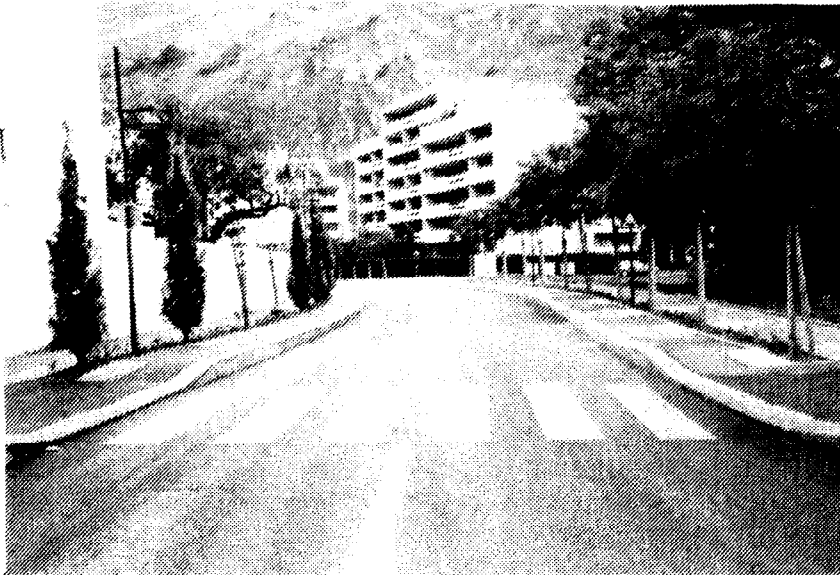
Seules les bicyclettes sont autorisées à y rouler et à y stationner, à l'exclusion des deux-roues motorisés, soit les motos et les cyclos.

Pourquoi seulement les vélos? Ils ne polluent pas, ne font pas de bruit: leur cohabitation avec les piétons

est aisée. Il est normal de leur offrir des liaisons plus directes et sûres à travers la zone piétonne, que les deux-roues motorisés peuvent facilement contourner.» [28]



## 9.5 LES TROTTOIRS



Ici la rue de la Fusion à Martigny: ce genre d'aménagement peut s'avérer dangereux pour les cyclistes (bordure trop haute, interstices des plaques bétonnées).

«Les pistes cyclables surélevées présentent de gros défauts. Les risques d'accident sont nombreux et ces pistes semblent empêcher une augmentation du trafic cycliste. Dans les endroits où elles ont été aménagées en grand nombre, on remarque une opposition sans cesse croissante entre les piétons et les cyclistes. Les cyclistes craignent de rouler sur le bord d'une piste surélevée, large de 0,9m. Il n'est pas possible d'entendre les cyclistes venant par derrière en raison du bruit causé par la circulation.» [8]

Il est possible de permettre aux cyclistes d'emprunter des trottoirs pour se déplacer, soit en y traçant des pistes cyclables, soit en les tolérant pour des liaisons entre itinéraires (passage sous route, etc.)

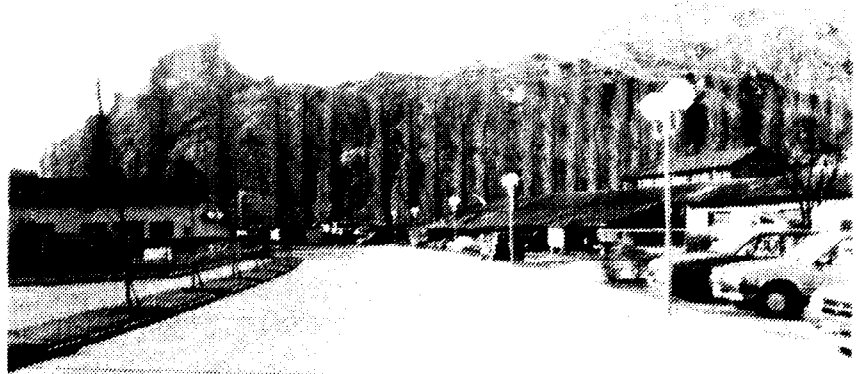
Cette utilisation n'est possible que:

«- lorsque les trottoirs sont larges (ex: 4 mètres);

- les trottoirs sont étroits mais les piétons sont peu nombreux (dans notre ville par exemple la liaison Bramois-Sion);

Elle est particulièrement souhaitable lorsque:

- les trottoirs se trouvent le long des principaux itinéraires scolaires;
- les trottoirs longent des axes de circulation dangereux; (en zone urbaine il vaudrait mieux "modérer" ces axes!)



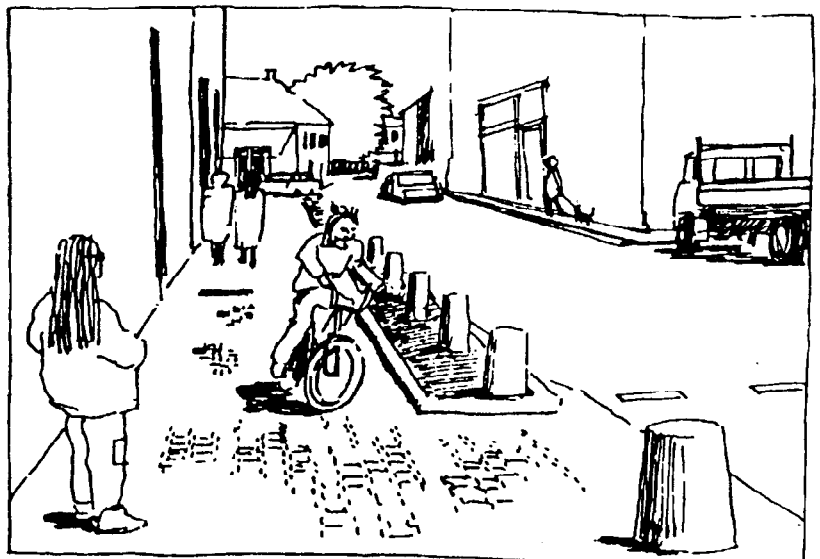
Sur ce large trottoir il est prévu d'y aménager une piste cyclable. Cette option peut poser des problèmes de sécurité vis-à-vis des piétons et empêcher une augmentation du trafic cycliste.

- les trottoirs permettent aux deux roues légers de remonter à contre sens des sens uniques et d'éviter ainsi des rallongements d'itinéraires très pénalisants.

Naturellement ces aménagements demandent quelques précautions:

- protéger les trottoirs d'un stationnement anarchique de voitures;
- traiter soigneusement l'intersection des voies sécantes et des accès riverains très empruntés;
- éviter toute dénivelée et tout ressaut, quelle que soit l'importance de l'intersection;
- supprimer tout obstacle visuel dans l'approche d'une intersection; en particulier empêcher physiquement à cet endroit tout stationnement de voitures.» [18]

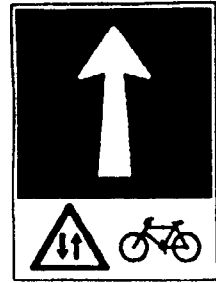
La circulation cycliste sur les trottoirs ne devrait en tous les cas pas devenir une règle. Les conflits piétons-cyclistes risquent d'être beaucoup trop importants et peuvent aboutir à des accidents (souvent sans grande gravité). Nous ne préconisons donc pas ce genre d'aménagement pour notre ville sauf dans des situations précises où les risques de conflit sont minimes.



## 9.6 CIRCULATION CYCLISTE DANS LES RUES A SENS INTERDIT

«L'instauration de plus en plus fréquente de sens uniques en milieu urbain a pour effet de faciliter et d'accélérer le trafic automobile, rendant ainsi plus difficile les conditions de circulation des cyclistes.

L'établissement de sens uniques semble généralement décidé sans tenir compte de la pénalisation que cette mesure représente pour les cyclistes: détours obligés parfois longs, report sur des routes à gros trafic ou sur



des itinéraires au relief plus accentué...



Un exemple genevois de contre sens dans une rue assez étroite.

Dans bien des cas, on pourrait sans danger limiter le sens unique aux seuls véhicules motorisés et laisser les cyclistes circuler dans les deux sens. Aux Pays-Bas, c'est une pratique quasi générale. Selon l'importance du trafic et/ou la disposition des lieux, les vélos circulent à contre sens du trafic automobile, soit sans aucun aménagement particulier, soit sur une bande cyclable, soit sur piste. L'expérience montre que cette situation n'est nullement plus dangereuse que dans une rue normale à double

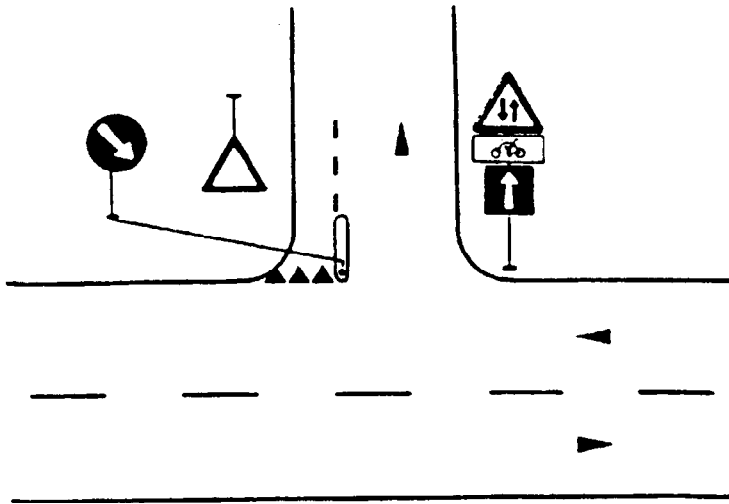
sens, à condition que les usagers soient avertis de la situation et se voient parfaitement les uns les autres.

[...] Il convient cependant de signaler aux usagers, par un panneau complémentaire, la présence de cyclistes circulant dans les deux sens. Les conducteurs empruntant le sens unique, mais aussi ceux venant de rues transversales ou débouchant d'un parking, doivent être prévenus qu'ils risquent de croiser des cyclistes roulant à contresens. Des pré-



La rue des Cèdres, par exemple, pourrait être facilement autorisée aux cyclistes en contre sens! A son extrémité Est il n'est pas nécessaire de maintenir deux présélections!





cautions de même type sont à prendre aux carrefours.» [16]

Des précautions sont à prendre avant la création de contre sens:

«- Il est important, avant toute implantation, d'expliquer et de justifier à la population riveraine, les mesures prévues;

- Il est important de s'assurer que le problème du stationnement des voitures sera bien résolu;

- Etudier soigneusement la conception de l'accès et de l'extrémité du contre sens, en particulier lorsque celui-ci n'est pas matérialisé en section courante.
- Se soucier soigneusement de la localisation de tels aménagements.» [18]



Un exemple de piste cyclable (colorée en rouge) en contre sens à Genève.

## 9.7 LES SEUILS DE RALENTISSEMENT

Il n'existe pratiquement aucune littérature sur l'influence qu'exerce les seuils de ralentissement (appelés parfois à tort "gendarmes couchés") par rapport au trafic cycliste.

La fédération cycliste valaisanne, regroupant environ 800 à 900 membres et s'occupant plus particulièrement d'organisation de courses cyclistes pour amateurs et professionnels trouve que cet élément de modération du trafic pose de sérieux problèmes dans l'organisation de courses et serait à l'origine d'accidents surtout pour les jeunes cyclistes.

Selon les expériences des cyclistes genevois les seuils de ralentissement ne causent pas trop de problèmes aux cyclistes s'ils sont bien signalés. Il serait parfois intéressant d'y aménager une partie du seuil en montée moins raide afin d'éviter les chutes et de permettre aux cyclistes de pouvoir plus facilement les franchir.

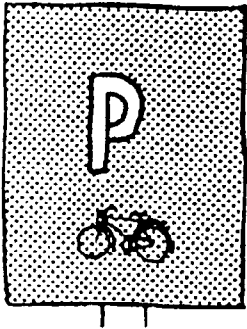
## 9.8 LES ZONES A 30 KM/H

Dans les zones de modération de trafic à 30km/h les aménagements en faveur des cyclistes ne sont plus utiles, sauf dans le cas d'aménagement spécifiques tels que les contre sens. La différence de vitesse entre automobiles et vélos n'est pratiquement plus perceptible. La trafic se déroulant plus calmement les cyclistes n'éprouvent en principe plus de grande crainte d'insécurité.

Faut-il encore que les zones aménagées pour cette vitesse soient faites selon les règles de l'art et que les automobilistes ne puissent pas franchir cette barre des 30 km/h. A quoi servirait-il de décréter une zone 30 km/h avec des routes rectilignes et larges?



## 10. Le stationnement



Le vélo étant le moyen privilégié pour circuler en ville, se déplacer rapidement, les utilisateurs ne se posent souvent pas trop de questions lorsqu'ils parquent leur véhicule. *«Cet envahissement progressif de l'espace piétonnier n'est malheureusement pas sans inconvénient pour les personnes se déplaçant à pied ou en chaise roulante et ne satisfait pas non plus les cyclistes qui aimeraient trouver un espace sûr pour attacher leur véhicule.»*

*«Le stationnement des vélos prend relativement peu de place, est peu coûteux et s'intègre aisément dans la plupart des projets pour autant qu'on y pense à l'avance.» [16]*

*«Le vol est un problème majeur pour tout cycliste.» [14]. Il serait très intéressant, selon l'Association pour le Développement des Transports en Commun de Grenoble, de réaliser «de petits îlots de stationnement régulièrement répartis en ville. Dans l'emplacement d'une place de parking, il est possible de garer 10 vélos accrochés solidement à des barrières métalliques. [...] Un embellissement de ces îlots de stationnement par des jardinières peut être envisagé; une couverture de ces places contre les intempéries serait grandement appréciée.» [14]*

Le système décrit ci-dessus existe en pratique à Bâle où des places de stationnement sont groupées, en bordure de chaussée, perpendiculaires au trottoir.

A Vienne, en Autriche, *«les infrastructures de parcage étant pratiquement inexistantes, les deux-roues ont également un accès direct à la chaussée et des aménagements fixes ont été prévus pour cadenasser les véhicules. Les commerçants de la ville participent financièrement à l'action, ces aménagements servant de support publicitaire. Cette forme de partenariat diminue les frais d'installation des places de stationnement et peut inciter les commerçants à encourager ce type de stationnement devant leur magasin.» [13]*