

Analyse de zones à risque dans les communes et les cantons

Infrastructure sûre pour les deux-roues

Lors de la planification, de la réalisation et de la mise en place de la signalisation de l'infrastructure routière les deux-roues sont souvent oubliés. Ceci se fait voir par la présence d'endroits à risque et de panneaux de signalisation contradictoires qui dans de nombreux cas pourraient très facilement être sécurisés, respectivement clarifiés. NewRide ne se charge d'aucune planification routière mais fait part de son avis aux communes et aux cantons sur les possibles façons d'effectuer des améliorations efficaces, à faible coût et avec peu d'effort. La présente fiche d'information contient quelques exemples d'endroits dangereux et signalisés de manière incohérente qui pourraient être sécurisés à l'aide de moyens simples.

L'essor des E-Bikes rapides a particulièrement accentué le danger dans des endroits à risque sur les routes et les pistes cyclables: en effet, on constate une aug-

mentation du nombre de deux-roues qui dans les localités, ainsi qu'ailleurs à la descente, circulent pour le moins tout aussi vite que la circulation motorisée. Cela de-

mande à ce que des mesures soient prises. NewRide sert de conseil lors d'analyses des zones dangereuses et de recherches de solutions des plus simples possibles.



Les cyclistes et les E-Bikes sont souvent oubliés, comme ici: le marquage de la bande cyclable est ainsi fait que les deux-roues sont forcés à empiéter sur la route pour éviter de s'exposer au danger créé par des portières qui s'ouvrent soudainement. Cela arrive souvent, car qui donc s'assure toujours qu'aucun deux-roues ne s'approche avant d'ouvrir la portière ?

Places de stationnement dangereuses

Les places de stationnement sur l'image d'en-haut empiètent tant sur le trottoir que sur les pistes cyclables, cela même

lorsque toutes les voitures sont correctement parkées. Dès qu'une portière s'ouvre, la piste cyclable devient com-

plètement obstruée. Les deux-roues ne peuvent par conséquent pas utiliser cette piste cyclable vu que la distance entre

celle-ci et les voitures doit être au minimum égale à celle de la largeur d'une portière de voiture.

La moindre des choses serait, à cet endroit, de renoncer complètement à la signalisation de la piste cyclable, comme cela se fait dans le cas des passages-piétons afin que deux marquages signalisant la priorité n'entrent pas en conflit.

Une autre alternative serait de diminuer à droite la largeur de la piste cyclable, du côté des voitures parkées. Néanmoins dans ce cas de figure également, la distance d'une largeur de portière doit être préservée car à tout moment il est possible que quelqu'un, de manière irréfléchie, ouvre la portière sans avoir regardé auparavant vers l'arrière.

Cependant, même ce changement de marquage ne résout pas le problème : en effet, dans les faits, les voitures en attente d'une



place de stationnement libre ainsi que celles qui se garent et quittent les places de stationnement souvent ne respectent pas la priorité due aux deux-roues.

L'automobiliste a remarqué qu'un autre est en train de partir. Ou est-ce que les cyclistes passe entretemps ?

Distance latérale

La signalisation n'a pas uniquement une grande influence sur la distance latérale dans des cas de bandes cyclables longeant des emplacements de places de stationnement vu que :

1. Le marquage de la bande cyclable indique aux conducteurs de voitures jusqu'à quelle ligne ils ont le droit de circuler.
2. La largeur de la piste cyclable suggère aux conductrices et conducteurs de deux-roues quel est l'espacement prévu pour eux à partir du bord de route droit.

Un dépassement trop proche est dangereux pour les cyclistes. Les statistiques d'accidents montrent que 9% des accidents avec blessures graves sont répertoriés en tant que « dépassement » ou « évitement ». En effet, la Loi fédérale sur la circulation routière ne stipule que de manière générale que le dépassement est autorisé en cas d'« écart suffisant » et à



Des pièges dangereux : Il y a souvent des plaques d'égout avec des encoches longitudinales justement à où les cyclistes écartés par des voitures passent.

condition que des « précautions particulières » soient prises, lorsque l'espace nécessaire à cela est visible et dégagé de tout obstacle. Le bpa précise: « L'écart nécessaire au dépassement dépend de la

vitesse de circulation et dans une zone 30km/h, il peut être dans des cas particuliers de 1m. En règle générale et en cas de vitesse plus élevée elle devrait être d'au moins 1,5m. »

Dans l'intérêt de leur sécurité, il est également recommandé aux conductrices et conducteurs de deux-roues électriques de ne pas rouler trop à droite. Premièrement, ils ont besoin d'espace pour pouvoir se rabattre à droite lorsqu'un cyclomoteur les dépasse de manière trop rapprochée. Deuxièmement, dans de nombreux endroits sur le bord droit de la route sont

placées des bouches d'évacuation, striées en long dans le sens de la circulation, et qui peuvent constituer des pièges dangereux, avant tout pour les pneus fins des vélos de course.

Cette plaque dégout met les cyclistes en danger au plus si la route est mouillée.



Pistes cyclables dangereuses

Cette piste cyclable longe un hameau dans un virage. De plus, le mur présent le long de la piste cyclable réduit également la visibilité. Si une voiture quitte la propriété, le conducteur ou la conductrice ne pourra voir les vélos et les E-Bikes approchant de part et d'autre que quand il leur aura déjà barré la route. Il n'est pas possible pour le conducteur ou la conductrice de la voiture de s'arrêter correctement avant la ligne blanche, car l'angle de vue est trop fermé.

Des cyclotouristes détendus peuvent s'arrêter à temps et s'éviter en se croisant. La situation devient cependant critique aussitôt que des E-Bikes rapides se rencontrent au même endroit.

La solution: marquage à la descente en continu en tant que voie piétonne, avec un panneau « cycles autorisés », et à la montée en tant que piste cyclable, toutefois avant les zones à risque, également en tant que voie piétonne avec un panneau « cycles autorisés ».

Il en découle que:

- Des cyclotouristes détendus à vélos et E-Bikes lents sont autorisés à utiliser la voie piétonne.
- Les E-Bikes rapides et les vélos de course doivent circuler sur la piste cyclable à la montée.
- A la descente et dans les endroits dangereux, les E-Bikes rapides doivent circuler sur la route et les vélos de course peuvent le faire également – en évitant ainsi de mettre en danger des piétons ou des vélos roulant à la montée.



Signalisation incohérente

Que doit faire ici le conducteur ou la conductrice d'un E-Bike rapide ? Juste derrière le panneau de piste cyclable qui oblige à emprunter la piste cyclable suit un panneau d'interdiction aux cyclomoteurs qui ne permet aux E-Bikes d'utiliser ce chemin qu'avec l'assistance moteur éteinte. Une question similaire se pose pour le vélo de course qui n'est pas adapté pour le chemin de gravier qui suit et qui est très fréquenté par des piétons lors de journées de beau temps.

La solution, ici également : signalisation en tant que voie piétonne, cycles autorisés.

Par conséquent:

- Certitude juridique
- Conflits entre conducteurs de deux-roues et piétons évités
- Pas de contrainte à couvrir la piste cyclable d'asphalte



Chantiers

En cas de travaux, la durée du feu vert ne suffit souvent pas pour les deux-roues. Les conducteurs et conductrices de vélos et d'E-Bikes se retrouvent devant le choix de démarrer plus tôt, lorsqu'ils estiment qu'il n'y aura plus de trafic en sens inverse ou alors, ils risquent de se retrouver en fin de chantier en face de véhicules venant à leur rencontre sur une piste à voie unique. Cette problématique apparaît en particulier à la montée.

L'idéal est de marquer des itinéraires de contournement pour la durée des travaux, pour autant que cela soit possible. A défaut, il faut prendre en compte la solution d'une circulation mixte de piétons et de deux-roues.



Impressum

Impressum: Communication NewRide, c/o Schneider Communications AG, Postfach 77, 8913 Ottenbach, 044 776 21 30, communication@newride.ch, www.newride.ch, © NewRide septembre 2017