

Vélos sur le trottoir - guide pratique

*Christof Bähler, dipl. Bauing. FH, NDS Umwelttechnik, Leiter Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
Stadtplanungsamt Bern, membre du comité directeur SVK*

- Pourquoi** Depuis le milieu de l'année 1998, un trottoir peu fréquenté, au bord d'une route très chargée, peut être doté du signal « chemin pour piétons » (2.61) complété par la plaque complémentaire « autorisé aux cycles ». La journée SVK organisée en 1999 sur le thème « à l'école, à vélo, c'est sûr », a montré la nécessité de disposer d'une brochure consacrée au problème des cycles sur les trottoirs et les chemins piétons. La journée a mis en évidence les questions et qu'on pouvait se poser lorsqu'il s'agit de décider si une telle mesure est judicieuse et recommandable, et dans quel cadre juridique une telle pratique peut être autorisée. La documentation BPA publiée en 1994 et complétée en 1998 sur le thème « circulation des cycles sur le trottoir » est et reste à l'heure actuelle, le seul document de référence pour le planificateur. Lors de la mise au point d'un projet, ce document est trop lacunaire. A l'heure actuelle, il n'existe pas de guide pratique permettant de déterminer la faisabilité d'un projet d'autorisation des cycles sur un trottoir ou un chemin pour piétons.
- Qui** La Conférence Vélo Suisse SVK a pris conscience du problème et, avec le soutien du Fonds de sécurité routière FSR, a décidé de publier la brochure « vélos sur le trottoir » en complément à la documentation du BPA. Le groupe de travail SVK, constitué pour l'occasion, a reçu un large appui d'autres organisations (FVS, OFROU, BPA, IG-velo, Fussverkehr Schweiz, VCS). Elles ont travaillé dans un groupe d'accompagnement. Andreas Stähli a, quant à lui, à nouveau apporté sa contribution dans la transcription des discussions de groupe.
- Quoi** La brochure « vélos sur le trottoir » doit être à la fois un guide à la décision lors d'une expertise en vue d'une autorisation, un moyen de contrôle du gain en sécurité pour un projet, ainsi qu'une référence en cas de conflit ou de litige. Elle permet également de juger de l'obligation des cycles à emprunter l'itinéraire signalé.
- Comment** Une application de l'autorisation d'emprunter les trottoirs par les cycles selon l'art 65 al. 8 OCR doit remplir les buts suivants :
- mise en service d'un mode d'exploitation du domaine public existant qui tient compte de l'ensemble du trafic et des meilleures conditions de sécurité possibles pour tous les usagers, en particulier pour ceux qui se rendent à l'école ou à leur travail à pied et à vélo;
 - Afin d'encourager de la même manière les déplacements à pied et à vélo, les conditions de confort et de sécurité doivent être garanties de façon semblable pour les deux moyens de déplacement;

La brochure donne des indications pour

- une représentation schématique des conflits les plus fréquents ;
- les conditions cadres qui doivent prévaloir sur la chaussée, sur le trottoir et dans l'environnement immédiat ;
- une proposition de démarche pour l'expertise en trois temps :
 1. Identification du danger encouru par les cyclistes sur la chaussée ;
 2. Description des conflits sur le trottoir ;
 3. Vérification de la solution.
- Indications sur la façon et sur les moyens particuliers d'éviter ou de supprimer des conflits ou des situations dangereuses ;
- Résumé des règles et des bases légales en vigueur ;
- Indications pour la planification, la réalisation, l'exploitation et l'entretien de trottoirs autorisés aux cycles ;
- Une liste des réalisations et des exemples en Suisse .

Les cas les plus fréquents et les problèmes de transformation qui y sont associés seront illustrés par trois exemples types. Pour chaque cas un exemple de réalisation réussie sera illustré.

- Liaison cyclable en dehors de localité et reliant deux agglomérations ;
- Liaison cyclable en localité avec origine et destination du même côté de la route ;
- Liaison cyclable en localité dont l'origine et la destination présente une forte dénivellation.

Où

La brochure peut être obtenue auprès du Conseil suisse de la sécurité routière à Berne ou auprès de la SVK à son siège à Zürich. Prix Frs 35.-