

PROXIMITÉ DANGEREUSE

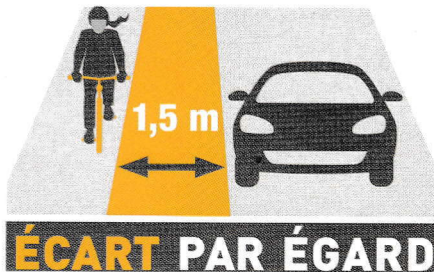
Un accident à vélo sur dix se produit lorsque des cyclistes sont dépassés par d'autres véhicules. Ce constat a incité le conseiller national Matthias Aebischer à déposer une interpellation pour demander l'introduction d'une distance minimale pour les dépassements. Le Conseil fédéral n'est pas entré en matière.

Les bandes cyclables sont omniprésentes en Suisse. C'est du moins ce que présuppose le Conseil fédéral, qui, à l'interpellation de Matthias Aebischer, a répondu «que le marquage de la largeur minimale des bandes cyclables permet de sensibiliser les usagers de la route au danger d'un dépassement de trop près». Autant dire que les personnes qui nous gouvernent ont une bien piètre connaissance du terrain: premièrement, le réseau routier suisse est loin d'être quadrillé de bandes cyclables; deuxièmement, la largeur minimale de ces dernières n'est pas respectée dans tous les cantons ni dans toutes les communes. Bref, cyclistes et automobilistes doivent bien souvent se partager la chaussée.

LE CONSEIL FÉDÉRAL FAIT LA SOURDE OREILLE

Ce sont bien entendu les plus vulnérables qui font les frais de cette situation. Les deux tiers des personnes interrogées dans le cadre d'un sondage sur la sécurité à vélo indiquent qu'elles sont régulièrement

dépassées de (trop) près. Le danger est réel: un accident à vélo sur dix se produit lors de dépassements par d'autres véhicules. Voilà ce que dit la loi: «Chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies» (LCR, art. 26, 1). Selon la situation du trafic et la vitesse de circulation, une distance latérale de 1 à 1,5 mètre semble constituer une bonne valeur indicative. Le Tribunal fédéral se réfère lui-même à des expertises qui exigent une distance latérale de plus de 1 mètre pour le dépassement des deux-roues.



À l'instigation de leur association régionale thurgovienne, les délégués de PRO VELO ont adopté à l'automne dernier une résolution demandant l'introduction d'une distance latérale réglementaire de 1,5 mètre. Le Conseil fédéral a malheureusement répondu par la négative à l'interpellation du conseiller national Matthias Aebischer à ce sujet.

LA FRANCE MONTRE L'EXEMPLE

La Suisse est à la traîne par rapport à ses voisins. En France, la distance latérale réglementaire pour dépasser les cyclistes est de 1 mètre en agglomération et de 1,5 mètre hors agglomération – et ce depuis 1958. En Allemagne, elle s'élève à 1,5 mètre pour les véhicules standards, à 2 mètres pour les camions. L'Italie s'apprête à entériner une loi analogue, alors que l'Irlande en a promulgué une à la fin février au terme d'une campagne menée à cet effet. En Espagne, les règles de dépassement sont récemment devenues plus strictes à la suite du décès de deux figures du cyclisme professionnel.

«NOUS NE BAISSONS PAS LES BRAS»

Forte de ces arguments et déterminée à œuvrer en faveur d'une politique de promotion du vélo cohérente, PRO VELO continue d'exiger l'introduction d'une distance latérale réglementaire de 1,5 mètre. «Si c'est possible dans d'autres pays, pourquoi la Suisse devrait-elle faire exception? Nous ne baissons pas les bras. Nous déposerons de nouvelles interventions dans ce sens», assure le président de PRO VELO Suisse, Matthias Aebischer.

Cartes et autocollants à commander sur:
www.1m50.ch

Pete Mijnsen, rédacteur en chef du Velojournal
(Traduction: Vanja Guérin)

ÊTES-VOUS VISIBLE À VÉLO?

La campagne nationale de sécurité «MADE VISIBLE – visible à vélo» de PRO VELO et de l'ATE a été inaugurée en avril.

Afin de compléter la campagne du TCS «MADE VISIBLE», concentrée sur la thématique de la visibilité nocturne, «Visible à vélo» vise à sensibiliser les automobilistes autant que les cyclistes au manque de visibilité pendant la journée. Pour cela, elle se concentre sur deux des situations les plus dangereuses pour les cyclistes: le moment d'obliquer à gauche et la traversée d'un rond-point. Trop d'accidents, dont certains mortels, ont lieu dans ces situations.

Au-delà d'un habillement adéquat, c'est surtout par un comportement adapté que les usagers de la petite reine se rendent visibles, augmentant ainsi leur sécurité.

«Visible à vélo» se décline en deux volets. Si le printemps est réservé au thème «Signale ta direction», l'accent sera mis sur la circulation dans les ronds-points en automne. Sur le site web et sur les réseaux sociaux, Harry Hasler, sorte d'Elvis démodé et hostile au vélo, y tient le rôle de vedette. Cet automne, lors de l'action «Tapis rouge», les associations régionales de PRO VELO, accompagnées par les polices

régionales, seront présentes sur des ronds-points densément fréquentés. Le but est de sensibiliser autant les cyclistes que les automobilistes au comportement à adopter dans les ronds-points. À cette occasion, une bande rouge sera peinte dans les ronds-points, pour indiquer la trajectoire idéale des vélos.

www.visible-a-velo.ch

Juerg Haener, PRO VELO Suisse

MADE VISIBLE®