

Voies cyclables

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin du ciment**

Band (Jahr): **8-9 (1940-1941)**

Heft 2

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-145149>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

BULLETIN DU CIMENT

MARS – AVRIL 1940

8^{me} ANNÉE

NUMÉRO 2

Voies cyclables

Au béton l'avenir!

2 En Suisse, la construction de voies cyclables a commencé il y a dix ans seulement, alors que dans d'autres pays, en particulier ceux du nord, il en existait depuis plusieurs années déjà. Le principe de la séparation du trafic a été présenté au public en 1936 lors de l'exposition ambulante des Voies Cyclables, organisée par la Société Suisse des Routes d'Automobiles. — En 1933, il y avait dans notre pays 25 km de pistes et trottoirs cyclables, mais à fin 1938, ce nombre s'élevait déjà à 151 km. Chacun est persuadé actuellement de la nécessité de séparer la circulation des cycles de celle des autres véhicules, à tel point que dans le canton de Berne en particulier, le Département des Travaux Publics impose aux propriétaires de véhicules à moteurs et aux cyclistes des droits de circulation supplémentaires destinés à couvrir les frais d'établissement d'un réseau étendu de voies cyclables.

Il est bien évident que nous Suisses devons profiter des expériences acquises dans ce domaine à l'étranger. A ce point de vue, nous pouvons nous inspirer des solutions réalisées dans les pays du nord où la circulation des cycles est si intense. Les normes fixant les dimensions de ces pistes devront tenir compte du fait que les difficultés inhérentes à la nature du terrain sont plus grandes chez nous que dans ces pays. On rencontre pourtant assez souvent, en Hollande surtout, où la population est beaucoup plus dense que la nôtre, des voies cyclables si étroites qu'elles ne seraient en aucun cas admises dans notre pays.

Nous devons tout spécialement étudier le résultat des expériences faites à l'étranger sur les différents genres de revêtements et nous



Fig. 1. Trottoir cyclable hollandais, construit à l'aide de carreaux en ciment.

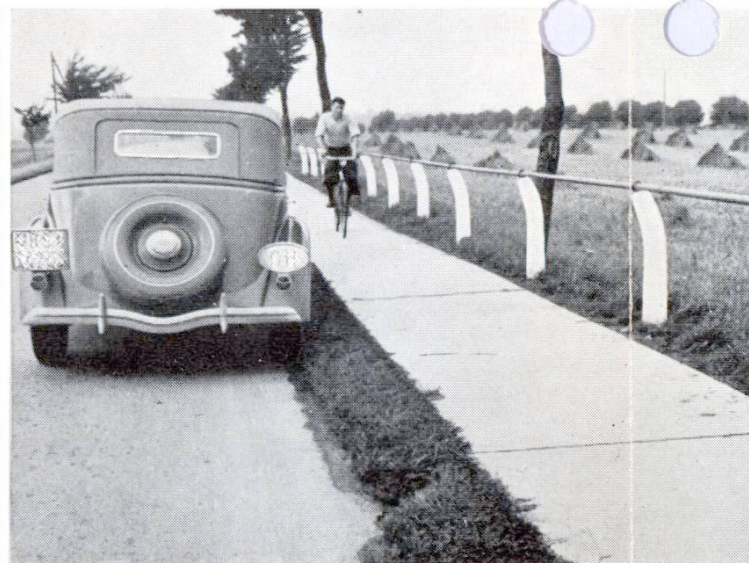


Fig. 2. Trottoir cyclable en béton au Danemark.

3 en inspirer. A cet égard, on remarque d'emblée l'emploi toujours croissant du béton. Aux Pays-Bas par exemple, dont la superficie correspond aux $\frac{5}{6}$ de celle de la Suisse, il y avait à fin 1932, 176 217 m² de voies cyclables en béton; à fin 1938, ce chiffre était monté à 1 581 258 m² (soit 1,5 fois la surface totale des routes en béton de Suisse à la même époque). En Hollande, la surface des voies cyclables bétonnées a donc passé de 1 à 9 en l'espace de six ans. Le fait que les cyclistes préfèrent le revêtement bétonné doit être attribué à sa très faible résistance au roulement, à son adhérence et à sa clarté qui est très appréciée, la nuit surtout. En **Belgique**, la situation est la même, mais il n'existe malheureusement pas de statistique récente permettant de le montrer par des chiffres. Dans ce pays, les syndicats compétents, intéressés à la circulation routière avaient même exercé une pression sur les autorités en déclarant que seul le béton devait être admis pour la construction des voies cyclables. En effet, une requête présentée le 10 novembre 1936 au «Conseil Supérieur de la Route» par les représentants de la Ligue Vélocipédique Belge, du Touring Club de Belgique et la Chambre Syndicale Belge des Constructeurs de Cycles, demandait entre autre:

«que les matériaux employés pour la construction des voies cyclables soient le béton en grandes dalles ou, dans les agglomérations, les carreaux de ciment **à l'exclusion d'autres revêtements.**»

Les auteurs de cette requête faisaient une distinction entre les «grandes dalles», c'est-à-dire le revêtement en béton coulé sur

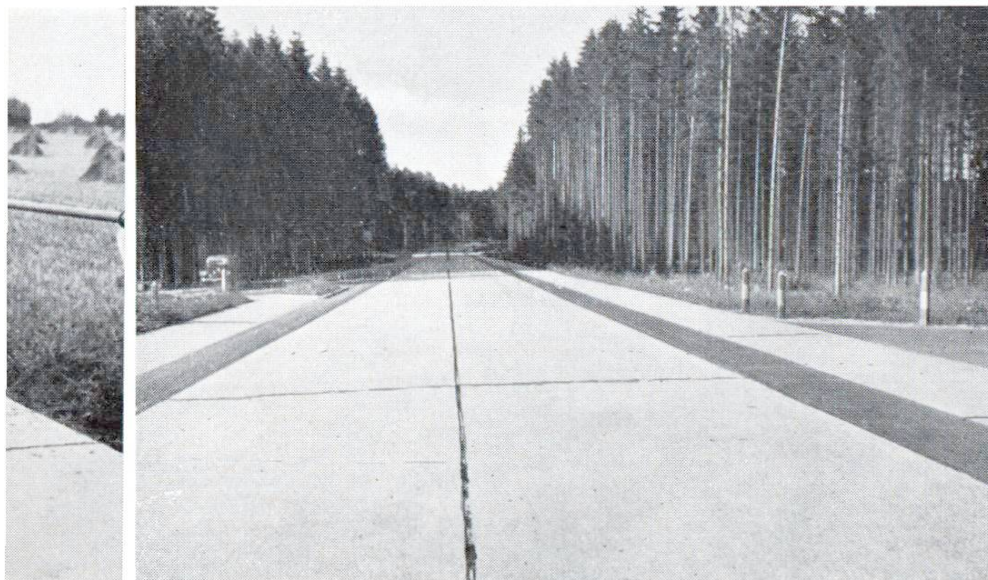


Fig. 4. Trottoir cyclable en béton (Suède).



Fig. 5. Pistes cyclables

4 place en dalles de plusieurs m² et les «carreaux», c'est-à-dire de petites plaques de 3 à 6 cm d'épaisseur, préparées en fabrique et posées sur un lit de sable, l'ensemble présentant l'aspect d'un carrelage ou d'une sorte de parquet. En Hollande également, certaines voies cyclables sont construites à l'aide de ces «carreaux». Les prescriptions de la Commission publique de normalisation indiquent que ces éléments doivent résister à une pression de 600 kg/cm² et au choc d'un poids de 3 kg tombant d'une hauteur de 15 m.

L'**Allemagne** a introduit assez tard l'emploi du béton pour la construction des voies cyclables. Par contre, au **Danemark** (fig. 2), en **Norvège** (fig. 3) et en **Suède** (fig. 4), le béton est fréquemment utilisé pour le revêtement des pistes et des trottoirs cyclables.

On a convenu de désigner par «trottoirs cyclables» les voies pour cyclistes se trouvant surélevées par rapport à la chaussée, et celles qui bien qu'au même niveau en sont séparées par une bande de gazon, une rangée d'arbres ou de poteaux, ou tout autre moyen



en béton **Staad-Bauriet (St-Gall).**



Fig. 3. **Piste cyclable en béton (Norvège).**



Fig. 7. Plaques en béton pour le stationnement des vélos.

de séparation. On appellera «pistes cyclables» celles qui étant au même niveau que la chaussée lui sont raccordées directement sans aucune séparation.

En Suisse, on a réalisé les deux systèmes et l'on trouve soit des trottoirs cyclables, soit des pistes cyclables en béton. Les premières pistes cyclables avec un tel revêtement ont été construites sur la route cantonale Staad-Bauriet – Ct. de St-Gall – (fig. 5, béton clair à côté du pavé foncé) et dernièrement les pistes cyclables de la route du Walensee. En 1938, le canton de Soleure a construit les premiers trottoirs cyclables en béton en combinaison avec la chaussée en béton; dans ce cas, on donne aux deux voies des teintes légèrement différentes (fig. 6). C'est sans doute la solution idéale pour les voies cyclables à l'intérieur des localités, car ce procédé permet de supprimer les bordures indépendantes relativement coûteuses. Le prix de ces trottoirs en béton atteint fr. 5.—

6 à 6.— par m², y compris la façon de la bordure. Les travaux d'infrastructure ne sont pas compris dans ce prix, mais ils sont peu coûteux puisqu'il n'y a pas besoin d'empierrement.

La Société Anonyme des Routes en Béton à Wildegg a établi les projets des pistes cyclables de la route Staad-Bauriet et de celles du Walensee, ainsi que des trottoirs cyclables du canton de Soleure. Elle en a également dirigé et surveillé l'exécution. La dite Société se met à la disposition des intéressés pour leur fournir tous les renseignements utiles en cette matière.

Pour terminer, nous tenons à attirer l'attention des lecteurs sur une nouveauté, les plaques en béton pour le stationnement des vélos. Comme on peut le voir à la fig. 7, ces plaques remplacent avantageusement les supports en fer encombrants et laids. Cette nouveauté aussi simple que pratique est patentée, elle a été présentée dans la Halle du Ciment à l'Exposition Nationale de Zurich.

Pour tous autres renseignements s'adresser à la
S. A. des ROUTES EN BÉTON, WILDEGG (Argovie). Téléphone 4 43 75

Fig. 6. Trottoirs cyclables en béton Soleure-Biberist.

