

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 24 (1987)  
**Heft:** 882

**Artikel:** Allemagne : la guerre des deux-roues  
**Autor:** Imhof, Pierre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1019886>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# La guerre des deux-roues

■ (pi) On en avait beaucoup parlé, en raison du comportement agressif de certains automobilistes, notamment sur les autoroutes: les entraves à la libre circulation aiguïseraient l'agressivité des automobilistes ainsi frustrés. Des psychologues s'étaient penchés sur le phénomène. Trop de signaux, d'interdictions en tout genre, de limitations, alliés à une culpabilisation croissante, auraient fini par provoquer ces courses poursuites stupides, déclenchées par des broutilles: un tel n'avait pas passé ses feux de croisement après s'être fait doubler, un autre s'était rabattu un peu vite...

L'explication est évidemment courte, mais finalement pourquoi pas? On peut comprendre la frustration de celui qui dépense une bonne partie de son salaire pour se payer une voiture puissante, et se voit ensuite obligé de retenir ses chevaux à long-gueur d'année. Refrain connu.

Les oubliés de cette démonstration sont les piétons et les cyclistes. Habités à vivre aux côtés de plus forts qu'eux, ils ont appris à se taire, à courir pour respecter les feux — et subsidiairement pour assurer leur intégrité corporelle, à vivre — pour les personnes âgées notamment — avec la peur. Les cyclistes ont dû se faire aux dépassements déstabilisateurs, aux touchettes, aux coups de klaxon...

## La canne dans les rayons

Mais voilà que, nous venant d'Allemagne, arrivent les «mufles à vélo», comme les nomme un journaliste du *Stern*. Eux-aussi en ont marre que la circulation ne tienne pas compte d'eux, que les feux soient

réglés pour les voitures, que celles-ci stationnent sur les pistes cyclables. Ils ont réagi; ces fanas de la bicyclette utilitaire se réunissent en bandes et prennent plaisir à briser les antennes ou à rayer les carrosseries. Quand ils sont seuls, ils s'exercent à d'autres subtilités: par exemple, donner un coup de pied à la voiture qui les serre de trop près en feignant ensuite la chute. L'effet est, paraît-il, garanti: de peur d'un constat de police, le conducteur n'hésite pas à dédommager le cycliste! Il faut dire que la loi allemande reconnaît que le cycliste, étant le plus faible, ne peut pas être entièrement responsable d'un accident. L'automobiliste aura, dans presque tous les cas, au moins la moitié des torts. Forts de cette protection, les cyclistes n'hésitent pas à circuler à contre-sens dans les rues à sens unique: il est, disent-ils, préférable de voir venir le danger. Nombreux sont aussi ceux qui, en l'absence de pistes cyclables, circulent systématiquement sur les trottoirs pour éviter de se retrouver au milieu des voitures. Ce qui ne man-

## Mobilité silencieuse

On ne peut trouver moyen de se déplacer plus écologique que le vélo (à part bien sûr le fait d'aller à pied...) A prestation égale, il consomme 44x moins d'énergie qu'une voiture de taille moyenne, près de 12x moins qu'un bus et 6x moins qu'un tram. Son emprise au sol, en tenant compte du nombre de personnes transportées, est légèrement supérieure à celle d'un

bus ou d'un tram, mais près de 5x inférieure à celle d'une voiture.

Aucune comparaison possible pour les émissions sonores, puisque inexistantes pour le vélo. A titre indicatif, et toujours à prestation égale, si un trolleybus a un coefficient d'émission sonore de 1, un bus atteint 3, un vélomoteur 38, une voiture 46 et un tram 47.

## De la Romandie à la Hollande

En Suisse romande, la plupart des aménagements pour vélos se limitent à quelques coups de peinture jaune au sol, censés marquer une bande cyclable. Celle-ci a le plus souvent le dangereux défaut de s'interrompre pour la traversée des carrefours, justement là où elle serait le plus utile...

Exemple pourrait être pris sur la Hollande, qui conçoit depuis longtemps des carrefours tenant compte de la présence des cyclistes: feux différenciés, perte de priorité pour les voitures lorsqu'elles franchissent une piste cyclable, ronds-points que les vélos peuvent traverser en ligne droite etc...

que pas de faire réagir les piétons, dont certains cherchent à déstabiliser le vélo, en introduisant une canne ou un parapluie dans les rayons. Les cyclistes se sont organisés en association (ADFC) pour former un lobby capable de concurrencer celui des automobilistes (ADAC). Cette «guerre civile urbaine» entraînera-t-elle une accélération des travaux nécessaires pour séparer les trafics?

## Illégal ou dangereux ?

Une des causes de cette nouvelle attitude est peut-être aussi à chercher dans les règles de circulation et le type d'aménagements routiers auxquels sont confrontés les cyclistes: pensés pour la voiture, ils ne sont que rarement adaptés au vélo. Et ce qui est interdit — parce que dangereux — pour une voiture n'a pas forcément à l'être pour un deux-roues, capable de se faufiler, de s'adapter de manière plus souple. L'office fédéral allemand pour les questions de circulation a d'ailleurs effectué une enquête qui montre que, après au maximum 1.5 km à vélo, le cycliste commence à ne plus respecter les règles de circulation. Il passe alors au rouge, emprunte des sens interdits, slalome, etc. D'où la question plus générale qu'il faudrait maintenant se poser: peut-on concevoir des règles de circulation différenciées selon le mode de transport?