

Dans les rues de San Francisco et les routes autour

Jacques ROBIN – texte et photos – juillet 2015



Les carrefours à 4 stops



Les carrefours à 4 stops

En observant bien, on s'aperçoit qu'en fait ces carrefours fonctionnent comme un minigiratoire :

- l'automobiliste aborde au ralenti, entre 5 et 20 km/h (stop coulé)
- s'il y a déjà une voiture ou un cycliste qui est arrivé avant lui, sur une autre voie, il s'arrête.
- sinon, il ne s'arrête pas, il continue à sa vitesse de stop coulé (5 à 20 km/h)

Chacun bénéficie du passage dans l'ordre d'arrivée, même s'il tourne à gauche



Les carrefours à 4 stops

En observant de près, on s'aperçoit qu'en fait les carrefours « 4 stops » fonctionnent comme un minigiratoire :

- l'automobiliste aborde au ralenti, entre 5 et 20 (stop coulé)
 - s'il y a déjà une voiture ou un cycliste qui est arrivé avant lui (ou un piéton qui s'approche), il s'arrête.
 - sinon, il ne s'arrête pas, il continue à sa vitesse de stop coulé (5 à 20 km/h)
- Chacun bénéficie du passage dans l'ordre d'arrivée, même s'il tourne à gauche



Le vélo à San Francisco

On serait tenté de penser que le relief tourmenté de San Francisco dissuade la pratique du vélo, il n'en est rien, paradoxalement, les pentes de 15 % et plus (17 % ci-contre) ne font pas peur aux mordus et ils sont nombreux. Les associations et organismes divers sont très actifs et des mesures ont été prises par la ville pour favoriser les déplacements à vélo.

Côté positif pour les cyclistes : San Francisco bénéficie d'un micro climat tempéré : l'été est frais et l'hiver est doux, il pleut très rarement et la température n'est jamais très basse, il n'y a pas franchement d'hiver : on peut pratiquer le vélo toute l'année, sans craindre d'être surpris par la pluie.



Des itinéraires balisés sont indiqués à divers carrefours. Ils figurent sur les cartes "vélos" de la ville de San Francisco.



Il est clairement indiqué sur chaussée ET par panneau, que les cyclistes peuvent circuler sur toute la largeur de la chaussée. (Allowed use of full lane)
"Peuvent", c'est-à-dire qu'en fait dans les descentes, ils profitent de cette autorisation pour circuler en pleine chaussée, à la même vitesse que les voitures, sans être doublés ni suivis de trop près, mais en montée ils circulent bien sûr plutôt sur le bord.



En descente, la pratique couramment constatée est de rouler en pleine voie, comme le règlement le permet.



En ville (photo à gauche) comme à la campagne très "montagneuse" avoisinante (photo à droite), des panneaux rappellent au partage de la chaussée (**share the road**)



Je ne sais si le code de la route US autorise, comme au Québec, au Royaume Uni et maintenant en France, à chevaucher la ligne médiane pour respecter l'écartement réglementaire lorsqu'on double le vélo, mais c'est toujours ce qui est constaté : ils ne rasant jamais les cyclistes. Lorsqu'il y a des voitures qui viennent en face, on attend docilement derrière les



Et dans le cas où des voitures viennent en face, on attend derrière les cyclistes, le temps qu'il faut.



Le rétroviseur est utile, quelques-uns l'ont (photo ci-dessous) mais c'est assez rare quand même.



Les carrefours équipés de « Stop all way » sont très sécurisants pour les cyclistes : une fois engagé lorsque c'est son tour, on laisse le cycliste effectuer intégralement sa manœuvre, y compris le tourne à gauche, avant que le prioritaire suivant ne s'engage,



Une partie des cyclistes ont des casques, selon la manière dont ils pratiquent le vélo : de façon sportive avec prises de risques dans les descentes, ou au contraire de façon utilitaire pour se déplacer.

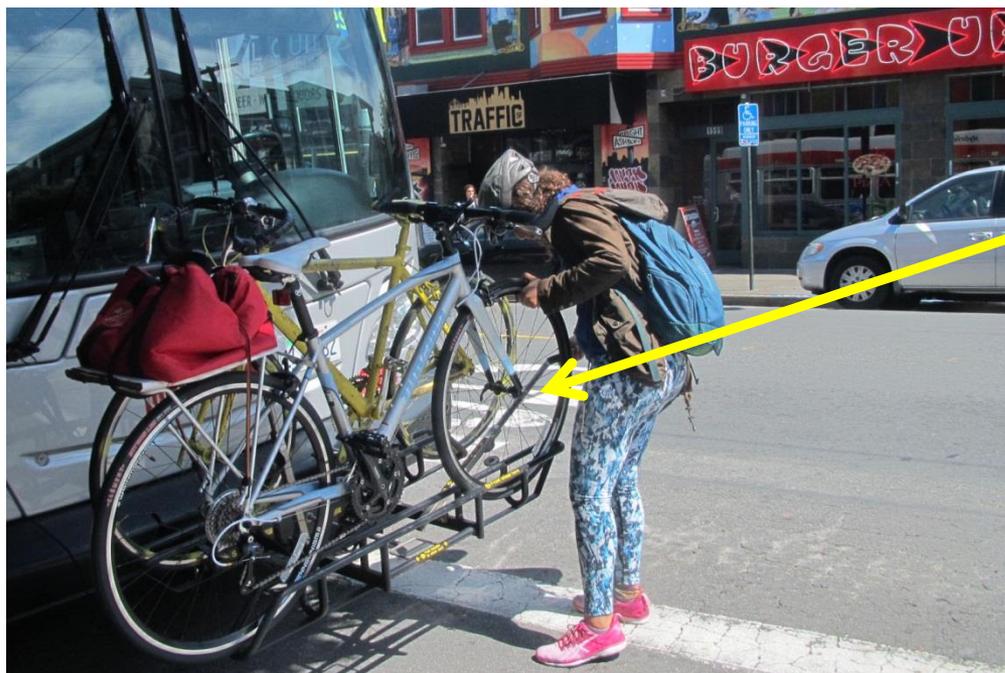
Certains ont des casques bien enveloppants (rond derrière et devant, photo casque jaune), d'autres des casques "design-vélo"



Les bus possèdent un porte-vélo à l'avant : c'est le cycliste qui y place son vélo et assure sa stabilité en utilisant une barre prévue à cet effet. Cette possibilité est appréciée pour éviter les montées à forte pente



Les bus possèdent un porte-vélo à l'avant : c'est le cycliste qui y place son vélo et assure sa stabilité en utilisant une barre prévue à cet effet. Cette possibilité est appréciée pour éviter les montées à forte pente



Barre d'attache
qu'on relève et
que l'on fixe sur
la roue



Certaines stations de métro disposent d'un parc à vélo



Métro



By-pass à vitesse limitée (Zone 10) aux endroits des arrêts de tramway, utilisable par les vélos et autres véhicules qui ont des raisons de vouloir y passer.

Ces by-pass « Zone 10 » (10 miles) se trouvent sur les grands axes dont ici Market Street, l'artère principale de San Francisco.

