

Urbanisme tactique

Oser des aménagements temporaires pour les cyclistes et les piéton.ne.s dans et hors des villes, maintenant !

Dossier de presse - 14 mai 2020

Pour une mobilité
d'avenir



Communiqué de presse

Dans le contexte actuel qui impose une distanciation physique importante dans les transports publics, l'Association Transports & Environnement Vaud (ATE) demande aux autorités politiques cantonales et communales de mettre très rapidement en place des aménagements temporaires. Ceci non seulement pour assurer la sécurité de toutes et tous, mais également afin de privilégier le report modal des transports publics vers la marche et le vélo plutôt que vers la voiture individuelle. Pour ce faire, l'ATE présente un exemple clé en main afin de montrer que de tels aménagements, qui s'inscrivent dans le mouvement de l'urbanisme « tactique », sont faisables rapidement et simplement sur de nombreux axes routiers. Les pays voisins avançant à grand-pas sur ce sujet, il est impératif que le Canton de Vaud ne rate pas le coche !

La diminution de circulation routière constatée ces dernières semaines, en raison des mesures prises pour lutter contre la pandémie de coronavirus, a non seulement entraîné une baisse importante de la pollution sonore et atmosphérique, mais également accru le sentiment de sécurité sur les routes. Cela a encouragé de nombreuses personnes à choisir d'enfourcher leur vélo pour réaliser les trajets du quotidien sans avoir besoin de prendre les transports publics. Ce constat n'est d'ailleurs pas propre au Canton de Vaud, mais s'est retrouvé dans de nombreuses régions du monde, tant dans de grandes métropoles (Paris, Bruxelles, Berlin) que dans des agglomérations plus proches de nous.

Cette amélioration des conditions de circulation s'est toutefois soudainement arrêtée depuis l'ouverture des commerces, le 11 mai dernier. Résultat : le sentiment d'insécurité est de retour. Il est malheureusement probable que cela amène de nombreuses personnes qui avaient récemment adopté le vélo comme mode de déplacement habituel à s'en décourager et à abandonner son utilisation au profit de la voiture. **L'ATE demande dès lors au canton et aux communes de mettre en place** très rapidement des aménagements temporaires afin de libérer de la place pour les vélos et les piétons. L'objectif étant de compenser une éventuelle baisse d'occupation des transports publics par un report modal vers la mobilité douce plutôt que vers la voiture. Il est précisé que les aménagements définitifs tels que requis par le projet de loi fédérale sur les voies cyclables sont également attendus.

Pour cela, l'ATE propose une liste non-exhaustive de lieux dans le Canton de Vaud qui se prêtent particulièrement bien à l'installation de tels aménagements. L'ATE a également et surtout travaillé avec l'expertise d'un ingénieur en mobilité afin de montrer que de tels aménagements sont réalisables sur des tronçons très fréquentés et avec des coûts très limités. L'ATE présente ainsi **un exemple « clé en main » pour l'axe reliant le centre-ville de Lausanne et la gare au campus universitaire**. Ceci notamment dans le but de décharger rapidement et facilement le m1, souvent bien trop occupé pour assurer le respect des impératifs de l'OFSP.

Sur base de ces propositions et de ces exemples, **l'ATE fera également parvenir prochainement aux communes vaudoises des recommandations pour une réalisation rapide de tels aménagements**, sous la forme d'un guide pratique.

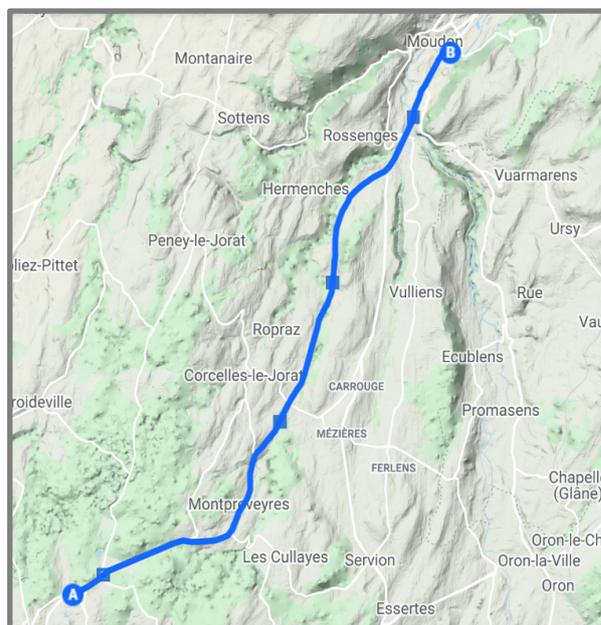


Le canton de Vaud, un territoire à très grande marge de progression

Le canton de Vaud est un territoire très hétérogène, disposant de communes de toute taille et mélangeant espaces urbains, interurbains, ruraux et de montagne. Plusieurs villes, à l'image de Lausanne ou de Montreux, se caractérisent par leur fort dénivelé, alors que d'autres (Morges, Nyon, Yverdon-les-Bains, Aigle ou Vevey) ont des pentes plus douces. Toutes se prêtent toutefois à la mise en place d'aménagements tactiques temporaires, comme le montrent les quelques exemples ci-après. Il est précisé que les aménagements définitifs tels que requis par le projet de loi fédérale sur les voies cyclables sont également attendus.

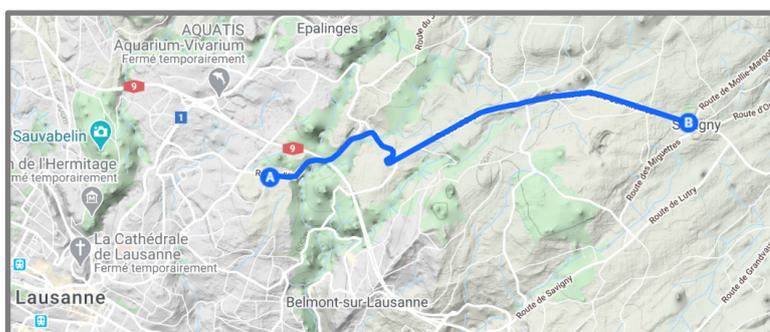
Du Chalet-à-Gobet à Moudon

D'une longueur de 16,5 km, le tracé reliant les hauts de Lausanne à Moudon, dans la Broye, est l'un des principaux qui pourrait bénéficier d'aménagements temporaires. Sur la grande majorité du parcours, la route de Berne est doublée dans une direction ou une autre. Malgré sa largeur, cette route ne dispose aujourd'hui d'aucune infrastructure cycliste et la sécurité des usagers du vélo n'est donc pas assurée. La suppression de la double-piste et la mise en place de pistes cyclables temporaires sont des exemples intéressants d'aménagements temporaires.

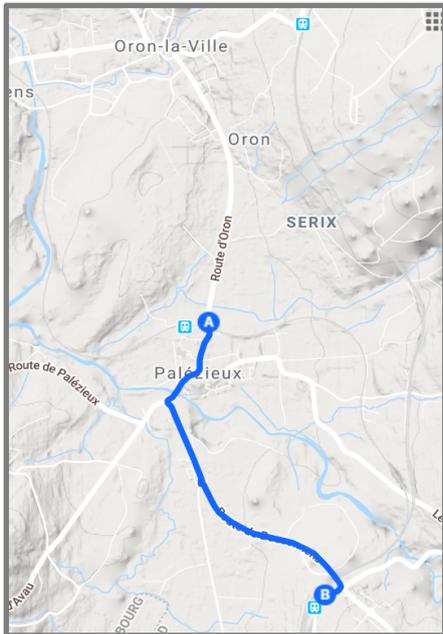


De Lausanne à Savigny (Rte d'Oron - Rte de Claie-aux-Moines)

Le parcours d'environ 6,2 km, est aujourd'hui dangereux pour les cyclistes et présente un trafic conséquent. Une bande cyclable à la montée serait un choix pertinent d'aménagement temporaire et pourrait rapidement devenir définitif.



De Palézieux-gare à Palézieux-village (Route du Battoir - Route de Bossonens)

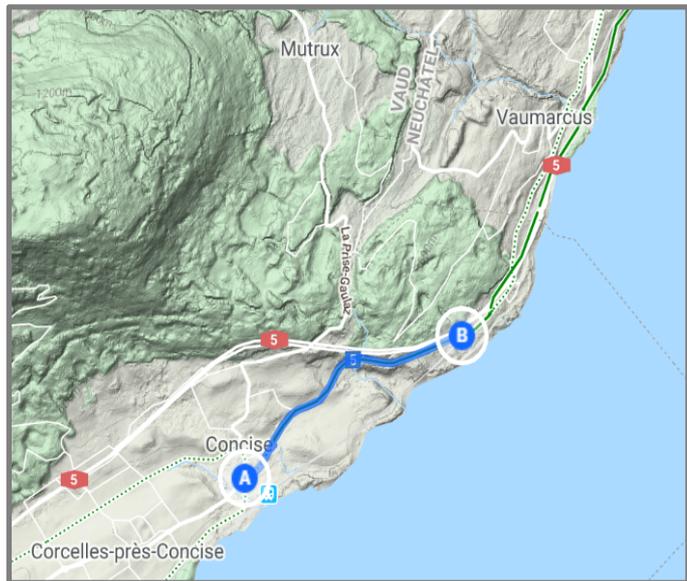


La gare de Palézieux se trouve en périphérie du village. Malgré l'importance jouée par la gare comme pôle de transports publics, il n'y a aucune liaison propice ni aucune infrastructure permettant de se rendre facilement en vélo au village. La route est dangereuse et difficilement praticable en toute sécurité pour les cyclistes. Aujourd'hui, il existe une voie pour chaque direction.

Des aménagements temporaires permettraient de relier Palézieux-Gare au réseau cyclable d'Oron (sur 2km environ), tels que l'usage autorisé (avec signalétique) du trottoir ainsi que des installations lumineuses la nuit, seraient envisageables.

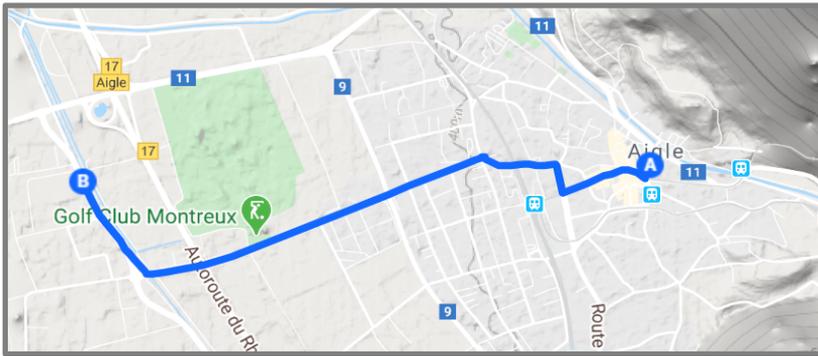
De Concise au lieu-dit « La Raisse »

Longue d'environ 2,8km, la route qui sort de la localité de Concise en direction de Neuchâtel se compose de 3 voies en alternance. Côté lac, les cyclistes partagent un trottoir en très mauvais état avec les piétons. Côté Jura, seule une étroite bande cyclable a été créée. Le lieu se prête pourtant parfaitement à la mise en place d'un aménagement temporaire, qui permettrait de libérer le trottoir (pour le réserver aux piétons), tout en fournissant une véritable piste cyclable sécurisée.



D'Aigle-centre à la Zone industrielle

D'une longueur d'environ 3km, le trajet menant du centre-ville d'Aigle jusqu'à la Zone industrielle est particulièrement peu sécurisé et se prêterait à de nombreux aménagements temporaires et/ou définitifs, tels que :

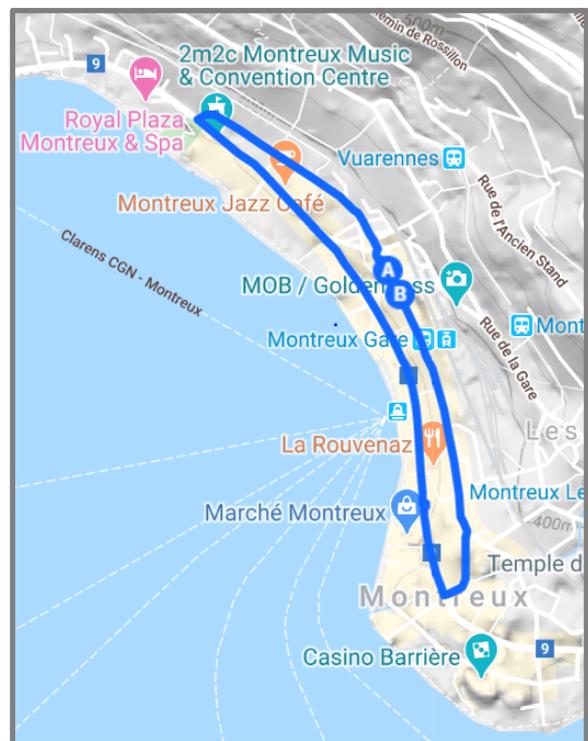


- La sécurisation du passage sous-voies le long de la rue du Rhône
- L'élargissement des bandes cyclables sur la route d'Évian
- Un ralentissement de la vitesse autorisée de la Rte de Transit à la Rue Industrielle, de 60km/h à 50km/h

Montreux - Modification de la circulation entre l'Avenue des Alpes et la Grand'Rue.

A Montreux, l'Av. des Alpes et la Grand'Rue sont deux rues à double-sens qui se rejoignent d'un bout à l'autre. Il n'y a actuellement aucune infrastructure cycliste et les piétons ne disposent d'une place très limitée, en faveur des seules voitures.

En termes d'aménagements temporaires et étant donné la largeur restreinte des routes, il serait pertinent de limiter la circulation à sens unique (direction Villeneuve sur la Grand'Rue, direction Vevey sur l'Av. des Alpes) afin de créer des pistes cyclables et élargir les trottoirs devant les commerces et restaurants de la ville.



Et bien d'autres exemples encore....

Le canton de Vaud regorge d'exemples de ce type.

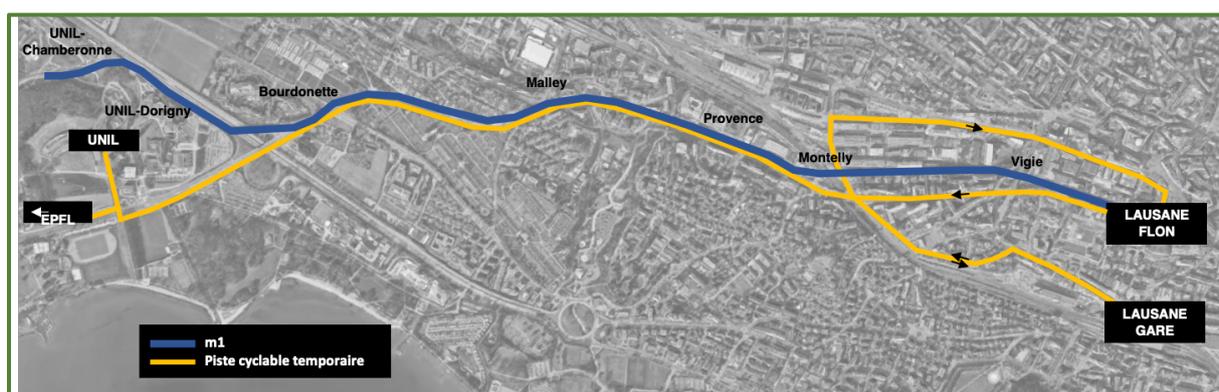
Le Chablais vaudois, le Lavaux, la Côte, la région de Morges, la Broye, l'Ouest lausannois ou le Jura vaudois sont autant de régions, de communes et de districts où des réalisations temporaires et définitives sont nécessaires. Les communes et le canton ont un rôle à jouer pour la mise en place rapide de telles infrastructures, rapidement.

Un exemple concret : parcours cyclable temporaire qui soulage le m1 entre Lausanne et le campus universitaire

L'ATE propose la création d'un aménagement temporaire cyclable qui soit capable d'absorber une partie de la capacité du m1. Le m1 relie le centre-ville de Lausanne au campus universitaire, lieu d'études et de travail de plus de 30'000 personnes durant toute l'année. Les cours ayant été annulés suite à la pandémie de Covid-19, ils ne reprendront qu'à la rentrée de septembre. Toutefois, les étudiant.e.s et employé.e.s seront encore nombreux à s'y rendre, notamment pour les examens. En l'état actuel et **étant donné la très importante fréquentation du m1 surtout aux heures de pointe, les distances entre personnes ne pourront pas y être respectées.**

Or, la plupart des personnes empruntant le m1 entre Lausanne et le campus sont des étudiant.e.s, une catégorie de population pouvant particulièrement facilement adopter le vélo comme moyen de déplacement quotidien. C'est pourquoi ce tronçon est central dans la stratégie de mobilité à adopter. Or, les infrastructures actuelles entre le centre-ville de Lausanne et le campus offrent un confort et une sécurité très insuffisants. Il est donc nécessaire de créer, rapidement, un parcours sûr et confortable qui permette aux usager.ère.s souhaitant remplacer les trajets en métro par des trajets à vélo de pouvoir le faire dans de bonnes conditions. Et ainsi stimuler l'usage de la mobilité douce entre le centre-ville et Dorigny.

Un aménagement temporaire serait donc une solution efficace. Celui-ci a été discuté avec un ingénieur en mobilité qui a confirmé sa faisabilité en termes de modifications apportées et de gestion des flux de trafic motorisé.



Modification proposée des flux de trafic motorisé entre Malley et Montelly afin d'accueillir une piste cyclable bidirectionnelle séparée du trafic motorisé.



Image de synthèse présentant un aménagement urbain temporaire sur l'axe centre-ville & campus universitaire de Dorigny



Contacts presse

- David Raedler, président de l'ATE Vaud : 079 220 45 23
- Romain Pilloud, secrétaire général de l'ATE Vaud : 021 323 54 11
- Pro Vélo Lausanne : Zoé Dardel, secrétaire générale de PRO VELO Lausanne : 078 854 41 24