

CHANGEMENT DE BRAQUET DANS LE CANTON DE VAUD!

LAURENT DUTHEIL, CO-DIRECTEUR DU BUREAU TRANSITEC INGÉNIEURS-CONSEILS SA

La crise sanitaire du covid-19 est arrivée de manière inattendue au mois de mars 2020 et a nécessité la mise en place de mesures de semi-confinement en Suisse. Ces mesures liées à la première vague de la pandémie ont engendré un arrêt de l'économie et une augmentation significative du télétravail. La mobilité a donc été entièrement bouleversée par cette pandémie, avec un effondrement de la fréquentation des axes routiers, des transports publics et un recours accru à la mobilité douce.¹

1. D'UN USAGE ACCRU DU VÉLO EN RAISON DE LA CRISE SANITAIRE À UNE RÉPONSE RAPIDE ET PRAGMATIQUE EN ROMANDIE

Dès le mois d'avril 2020, de nombreuses villes européennes, en particulier en France, réalisent des aménagements cyclables provisoires; qui seront appelés par la suite « coronapistes ». À titre d'exemple, en France, ce ne sont pas moins de 1'000 km d'aménagements cyclables qui sont créés dans les villes. Genève ouvrira la voie en Suisse avec des mesures spectaculaires en créant de nombreux aménagements en faveur des vélos et des piétons sur des axes structurants. L'association « Rue de l'Avenir »² leur décernera d'ailleurs quelques mois plus tard un prix pour cette innovation. Mais le Canton de Vaud ne reste pas sur le bord de la route et a rapidement changé de braquet pour faire une échappée et sortir du peloton!

En effet, le Conseil d'État vaudois a jugé crucial de promouvoir, en cohérence avec le plan climat vaudois, les déplacements à vélo pour limiter les risques d'un report massif des usagers de transports publics vers les transports individuels motorisés au moment de la reprise économique.

UNE VISION DE LA MOBILITÉ MULTIMODALE ET DURABLE

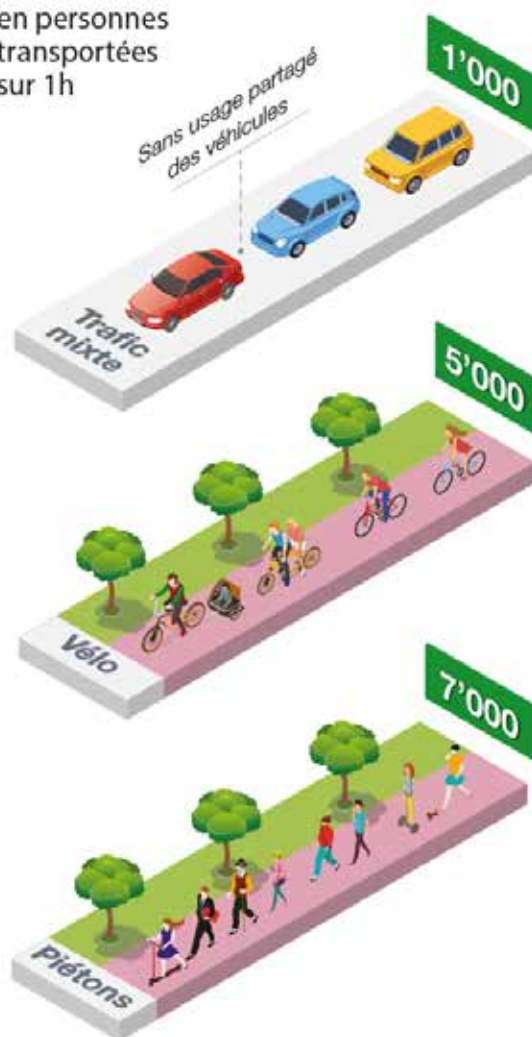
Pour tous les déplacements de courte distance, il est souhaitable d'encourager l'usage de la marche et du vélo qui permettent d'acheminer plus de monde sur le même espace. Considérant que 50 % des déplacements dans le canton de Vaud font moins de 3 km (10-12 minutes à vélo), le potentiel d'utilisation de ces mobilités actives est très important. L'essor du vélo à assistance électrique (VAE) permet par ailleurs d'envoyer des distances allant jusqu'à 10-12 km par déplacement, soit environ 20 minutes avec un VAE45.

¹ <https://ivtmobis.ethz.ch/mobis/covid19/>

² <https://rue-avenir.ch/qui-sommes-nous/prix-rue-de-lavenir/prix-rue-de-lavenir-2020/>

Capacité d'écoulement théorique d'une voie

en personnes transportées sur 1h



Source Infographie Transitec

« Pour réussir le déconfinement, nous devons être pragmatiques sans désorganiser notre système de mobilité. La promotion du vélo permettra d'éviter l'engorgement de la route. Pour garantir plus d'espace dans les transports publics, notamment à l'heure de pointe, l'engagement de toutes et tous est nécessaire, en particulier des entreprises », déclarait Mme Nuria Gorrite, Cheffe du département des infrastructures, dans le communiqué de presse du 2 juin 2020.



Route cantonale entre Lausanne et Vevey dans Lavaux, VD (crédit photo: Jean-Bernard Sieber, ARC Photo pour le compte de la DGMR)

Ces aménagements ont été pensés de manière provisoire et ont été mis en place «aussi rapidement que possible, mais aussi lentement que nécessaire» selon la maxime de notre conseiller fédéral Alain Berset. Genève et Vaud ont retenu le «aussi rapidement que possible» et ont mis de côté la lenteur pour agir. Les aménagements sont certes réversibles et ne sont certainement pas l'idéal partout, mais ils ont permis de faire très concrètement de la place au vélo et de lancer un débat dans les collectivités.

Nous espérons que ces débats permettront de pérenniser ces aménagements à terme et de donner plus de moyens à la mise en œuvre d'infrastructures cyclables sûres et continues dans nos villes.

Les usagers en redemandant! Et notre planète aussi...



Lavaux VD (crédit photo Transitec)

Sur son impulsion, la Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR) du Canton de Vaud a donc décidé, dès le mois de mai 2020, d'agir de manière rapide et pragmatique sur deux niveaux, afin d'améliorer les conditions de déplacement à vélo :

- réaliser des aménagements cyclables provisoires sur les tronçons de routes cantonales hors traversées de localité qui sont propriétés de l'État de Vaud ;
- appeler les communes à réaliser des aménagements cyclables provisoires sur le domaine de leur compétence. Un document présentant des aménagements simples et rapides à mettre en œuvre a été élaboré à l'intention des communes.

Dès le début, la stratégie du Canton a été d'agir sur ces deux fronts en parallèle. La DGMR s'est adjoint les compétences du bureau d'ingénieurs Transitec pour atteindre ces objectifs.

2. LES AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DES VÉLOS SUR LES ROUTES CANTONALES HORS TRAVERSÉES DE LOCALITÉ

Améliorer les conditions de circulation d'un trafic cycliste en plein essor pendant la crise sanitaire a conduit les autorités vaudoises à mettre en œuvre des aménagements provisoires novateurs.

En raison de la largeur moyenne des routes situées en dehors des localités, le Canton de Vaud a décidé de créer des bandes cyclables sur des routes cantonales dont les gabarits sont habituellement jugés insuffisants pour une telle mesure. «La volonté du Canton est de réaliser ces aménagements sur les routes cantonales inscrites dans le réseau cyclable cantonal et d'une largeur de 6.50 m et plus», indique Fabian Schwab, Responsable du guichet vélo à la DGMR. Cette mesure inédite poursuit plusieurs objectifs :

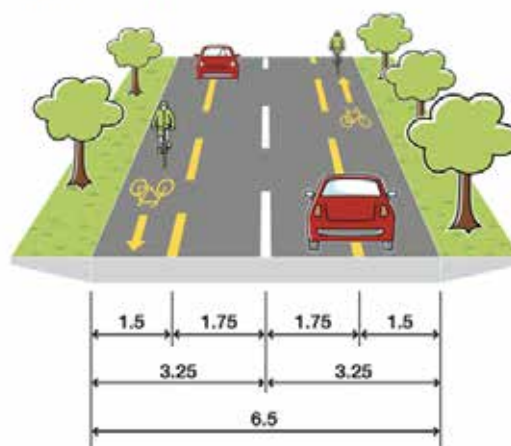
- inciter la population vaudoise, en particulier les pendulaires, à utiliser le vélo plutôt que la voiture pour leurs déplacements ;
- sécuriser les déplacements à vélo en augmentant les marges prises par les usagers en cas de dépassement d'un cycliste (la bande cyclable fait alors office de repère visuel) ;



Route cantonale proche de Crissier, VD (crédit photo Transitec)

Élément général

Marquer les bandes cyclables dès que la chaussée fait 6.5 m



Source Infographie Transitec

- favoriser la cohabitation avec les cyclistes sur la route ;
- grâce au marquage, sensibiliser les autres usagers à la présence des vélos.

«Ces mesures provisoires feront l'objet par la suite d'une adaptation qualitative et normative dans le cadre des projets d'entretien et d'aménagement de la DGMR», précise encore Fabian Schwab.

Les associations concernées ont été consultées dans le cadre de cette démarche et continueront à être associées au monitoring qui devrait se réaliser au printemps 2021.

Les aménagements cyclables provisoires ont été réalisés sur les tronçons de routes cantonales faisant partie du réseau cyclable cantonal défini en 2010 et qui n'avaient pas encore été aménagés. Transitec a donc priorisé ces tronçons, afin de mettre en évidence les secteurs les plus pertinents. Il a fallu étudier simultanément un nombre important de situations permettant une mise en œuvre rapide sur le terrain. Environ 100 km de tronçons ont été analysés afin d'identifier les aménagements optimaux en fonction de chaque contexte.

À titre d'exemple, les routes entre Nyon, Lausanne, Aigle et Bex ont été entièrement analysées, soit l'entier du parcours



Route cantonale proche d'Etoy, VD (crédit photo Transitec)

le long du Lac Léman et du Rhône présentant une densité importante et une topographie favorable au vélo. Les équipes ont traité des axes dans tous les districts vaudois autour des centralités d'agglomérations afin de privilégier les déplacements pendulaires.

Des plans et des coupes types ont été produits au cours d'un travail de co-construction entre les mandataires et les équipes de planification et d'entretien routier au sein de la DGMR. Cette méthode de travail, effectuée essentiellement à distance, a été efficace et a permis de passer directement des études à la mise en œuvre, ces marquages ne nécessitant pas de procédures de mise à l'enquête.

Une attention particulière a été apportée au travail en coupe et dans les carrefours, qui représentaient des points particuliers.

Sur le travail en coupe, un enjeu important de sécurité est apparu. Certaines largeurs donnaient la fausse impression à l'automobiliste qu'il pouvait circuler dans l'espace restant entre la bande et la ligne médiane. Pour éviter ces largeurs intermédiaires dangereuses, la bande cyclable a été élargie à 1,80 m, en fonction du contexte local (pente, visibilité, continuité).

Une mesure phare a consisté à dédier une voie dans chaque sens aux cycles sur la route cantonale entre Lausanne et Vevey dans la traversée de Lavaux, permettant ainsi de créer un aménagement très qualitatif pour les nombreux cyclistes qui effectuent des déplacements de longue distance à cet endroit.

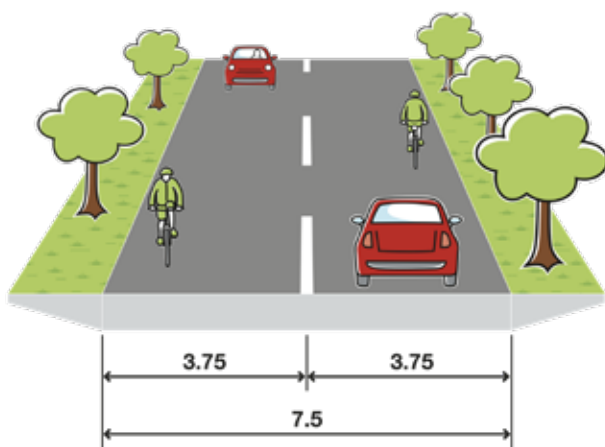
En termes de moyens financiers, la DGMR a alloué un montant de 900'000 francs pour le marquage des bandes

cyclables et pour accélérer la mise en œuvre du jalonnement cyclable. Plusieurs entreprises de marquage ont été mobilisées pour réaliser ces aménagements simultanément.

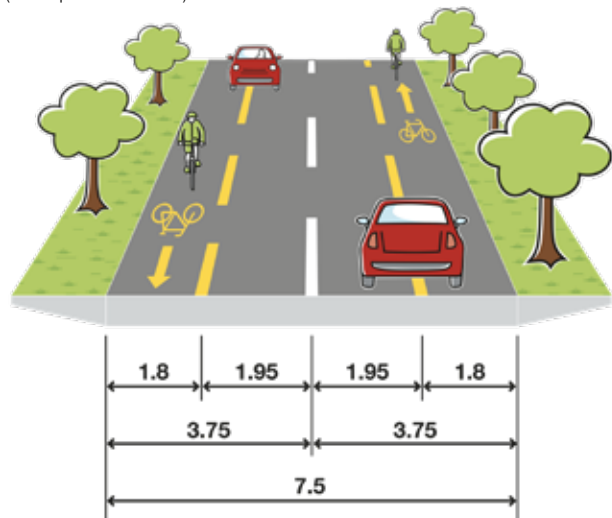
À ce jour, sur les 100 km étudiés, 40 km ont été exécutés sur le terrain, 28 km sont en cours d'exécution et le solde sera réalisé au printemps 2021. La DGMR prévoit de faire un bilan et un monitoring de ces aménagements au printemps 2021.



Route cantonale dans Lavaux entre Lausanne et Vevey, VD (crédit photo Transitec)



AVANT



APRÈS

Marquage de la bande cyclable à 1.8 m

3. LES FICHES ILLUSTRATIVES DE MESURES RAPIDEMENT RÉALISABLES DANS LES COMMUNES VAUDOISES

Pour garantir la cohérence et la continuité des aménagements, le Canton a appelé les communes vaudoises à lancer en parallèle leurs propres projets en localité, avec des procédures simplifiées et accélérées. Pour soutenir ces réalisations, le Canton a mis à leur disposition des fiches illustratives présentant des aménagements simples et rapides à mettre en œuvre afin d'améliorer les conditions de déplacement à vélo.

Avec l'aide de Transitec, la DGMR a proposé un document¹ pour présenter succinctement plusieurs thèmes sous forme de fiches avec des exemples de mesures pouvant rapidement être réalisées par les communes. Ce document est accessible en ligne sur internet et a été diffusé aux 309 communes vaudoises par la Conseillère d'État le 2 juin 2020. Un appel à projets a été lancé auprès des communes vaudoises.

D'un point de vue général, les leviers d'action pour favoriser le vélo consistent en priorité à améliorer l'aménagement de la voirie grâce à des infrastructures sûres et continues afin d'at-

¹ www.vd.ch/amenagements-cyclables-provisoires

tirer de nouveaux usagers. D'autres actions sont également utiles à la promotion du vélo comme la création de stationnement, le développement de services d'entretien et une communication adaptée.

Dans le cadre de cette crise et des mesures rapidement réalisables, le choix a été fait de traiter plus précisément les thèmes suivants, avec à chaque fois une fiche présentant des coupes types et des exemples concrets pour illustrer et inciter à réaliser ces aménagements simples et rapides à mettre en œuvre en faveur des vélos :

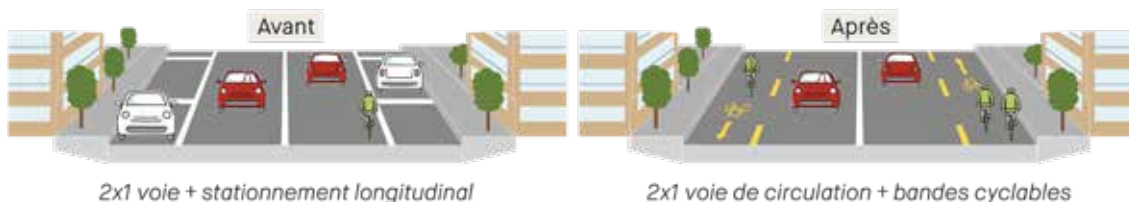
- **FAVORISER UNE MOBILITÉ MULTIMODALE DURABLE** : le vélo, la marche et les transports publics sont les moyens de transport à privilégier. Il faut veiller à garder une vision multimodale et durable de la mobilité. On illustre dans ce chapitre la différence importante de capacité d'une voie cyclable, 5 fois supérieure à une présélection voiture. 50 % des déplacements dans le canton de Vaud font moins de 3 km, ce qui représente un grand potentiel en faveur d'un report modal sur le vélo.
- **DONNER DE L'ESPACE AUX VÉLOS SUR LA CHAUSSÉE** : afin d'attirer de nouveaux usagers vers le vélo, il est nécessaire de repenser l'aménagement de l'espace public et de garantir des itinéraires continus, sûrs et confortables aux cyclistes. Le marquage de bandes cyclables sur les voiries non équipées représente le premier pas pour assurer



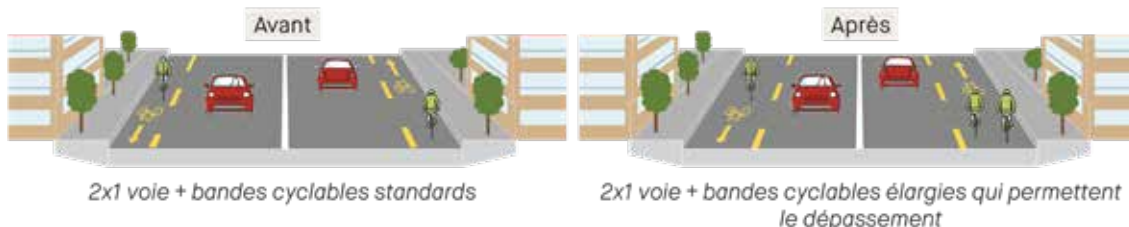
la continuité des itinéraires. Lorsque les gabarits sont plus généreux, la redistribution de l'espace public permet d'offrir des aménagements cyclables plus capacitaires et confortables. Un aménagement séparé du trafic, en site propre, est l'objectif à viser.

Leviers d'action

Réaffecter les zones de stationnement



Elargir les aménagements existants



- **AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DES QUARTIERS** : le vélo étant par nature un mode de transport qui amène son usager au plus près de son lieu d'origine ou de destination, il est important de garantir des circulations continues et sécurisées pour les liaisons inter-quartiers et la desserte locale : mettez en place des contresens vélos, réduisez la vitesse dans les quartiers, signalez les impasses ouvertes aux piétons et cyclistes et vous aurez plus d'usagers à vélo dans votre commune.

Autoriser les cyclistes dans les rues où ils sont aujourd'hui interdits

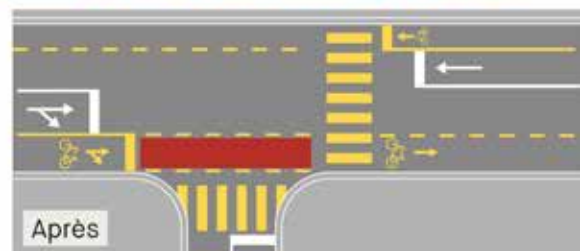


- **AMÉLIORER LA CIRCULATION DES VÉLOS DANS LES CARREFOURS**: en Suisse, la majorité des accidents vélos ont lieu dans les carrefours. C'est dans ces intersections qu'il convient d'intervenir en priorité pour faciliter la progression des cycles et garantir une infrastructure sécuritaire pour tous. La continuité, dans les carrefours, des nouveaux aménagements réalisés doit notamment faire l'objet d'une

attention poussée. Une mesure efficace consiste à mettre en évidence la présence des cyclistes en prolongeant le marquage dans l'intersection. Cette mesure est applicable dans un carrefour à perte de priorité ou dans un carrefour à feux. L'aménagement de pistes ou bandes cyclables continues, de sas vélo et de tourner à gauche indirects permet d'améliorer la sécurité et inciter à pratiquer le vélo.

Leviers d'action

Mutualiser les voies de circulation pour aménager des espaces cyclables



- **AUGMENTER LA CAPACITÉ DE STATIONNEMENT VÉLO**: l'assurance de disposer d'un endroit où stationner son vélo à tous les arrêts de sa journée est un point essentiel pour développer l'usage des deux-roues. Si les nouvelles constructions sont tenues d'offrir suffisamment de station-

nement pour répondre aux besoins de leurs usagers, la majorité des bâtiments en ville ne répondent pas à cette injonction. Dans une dynamique d'augmentation massive de l'utilisation du vélo, il est ainsi nécessaire d'augmenter les capacités de stationnement dans l'espace public.

Réduire le nombre de voies affectées au trafic



2x2 voies de circulation



2x1 voie de circulation + bandes cyclables qui permettent le dépassement

Ouvrir les voies bus aux cyclistes



2x1 voie + voie bus



2x1 voie + voie mixte bus/vélo

4. CONCLUSIONS

Mark Twain disait « Ils ne savaient pas que c'était impossible alors ils l'ont fait! » Oui, il y avait une certaine part de risque politique au niveau des cantons de Genève et Vaud et dans les communes qui ont saisi cette formidable opportunité de changer quelque chose. Il faut remercier et saluer ici le courage de ces autorités qui ont osé faire bouger les fronts et lancer un débat sur la place du vélo dans nos villes. Et ceci malgré l'inertie de notre système suisse qui est en règle générale réfractaire à ce genre de changements brusques. Ces actions ont mis en lumière le potentiel du vélo et on peut espérer que ces démarches renforceront à terme la place de ce mode de

transport dans les politiques de mobilité, dans les agglomérations, mais aussi sur le reste du territoire où existe toujours un besoin criant d'infrastructures cyclables.

« Si la mesure est remarquée en Suisse, elle paraît somme toute prudente et modeste en comparaison internationale », constate le professeur Patrick Rérat de l'UNIL dans son article de la revue *Viral*¹ qui titre « vélo et déconfinement, l'inertie suisse ». Il est en effet frappant de voir que notre pays a très peu réagi contrairement à d'autres grandes agglomérations européennes. Les aménagements éphémères des coronapistes se sont d'ailleurs arrêtés à la Sarine; une sorte de « Coronagraben »!

¹ <https://wp.unil.ch/viral/velo-et-deconfinement-linertie-suisse/>