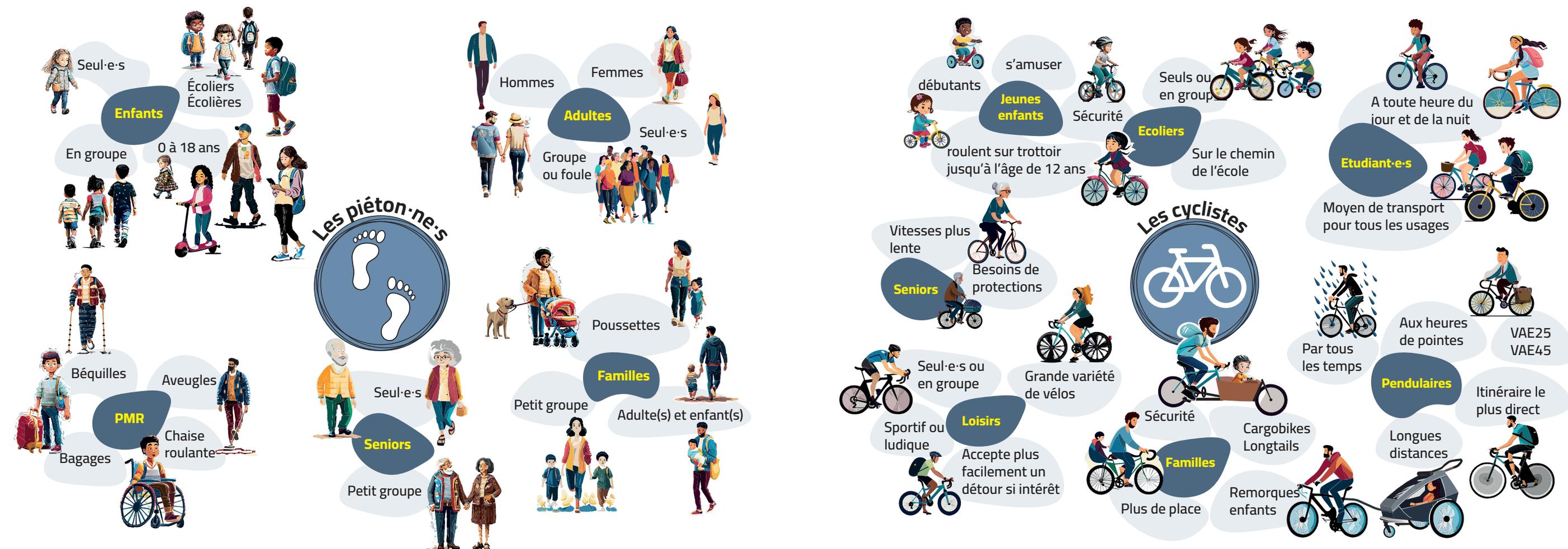


AMÉNAGER POUR LA COHABITATION: RETOURS D'EXPÉRIENCES

Septembre 2024 / v3



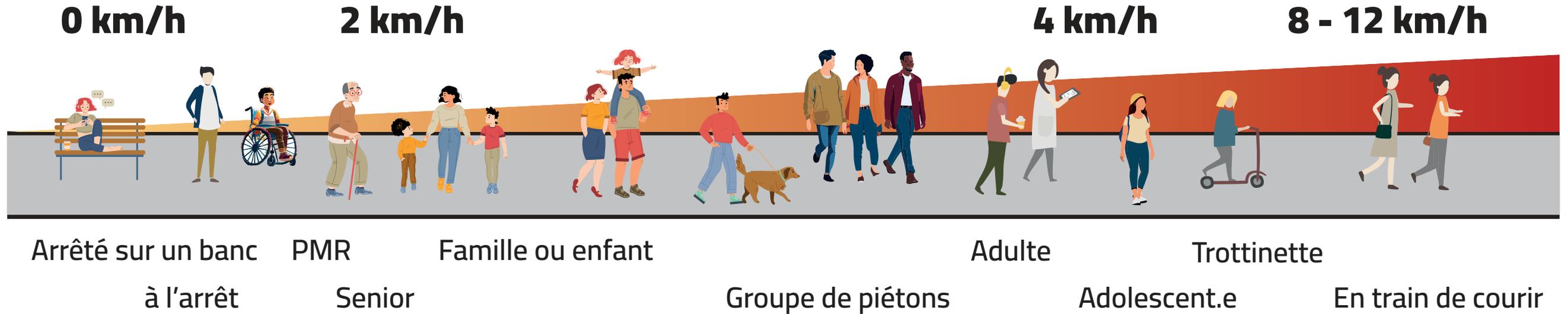
Les piétons et les cyclistes, quels besoins?



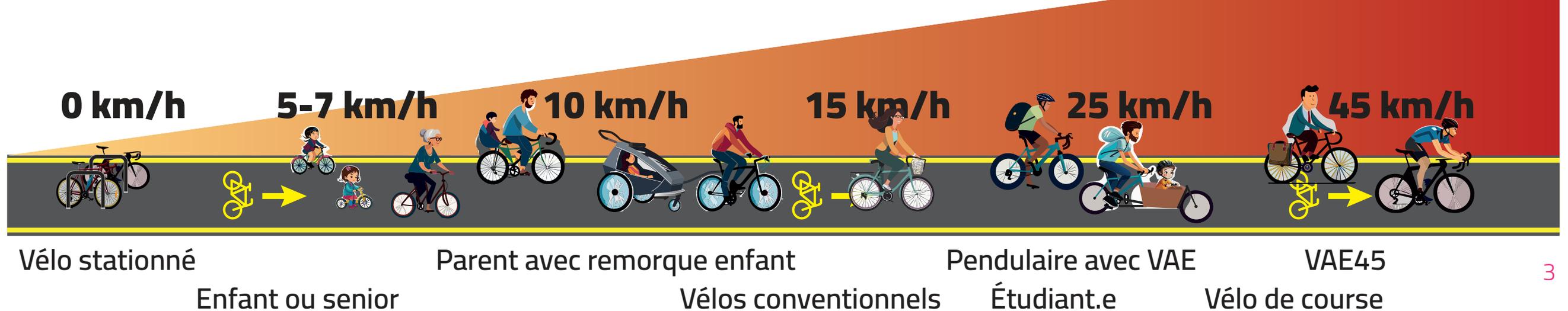
Les points communs entre piétons et cyclistes:

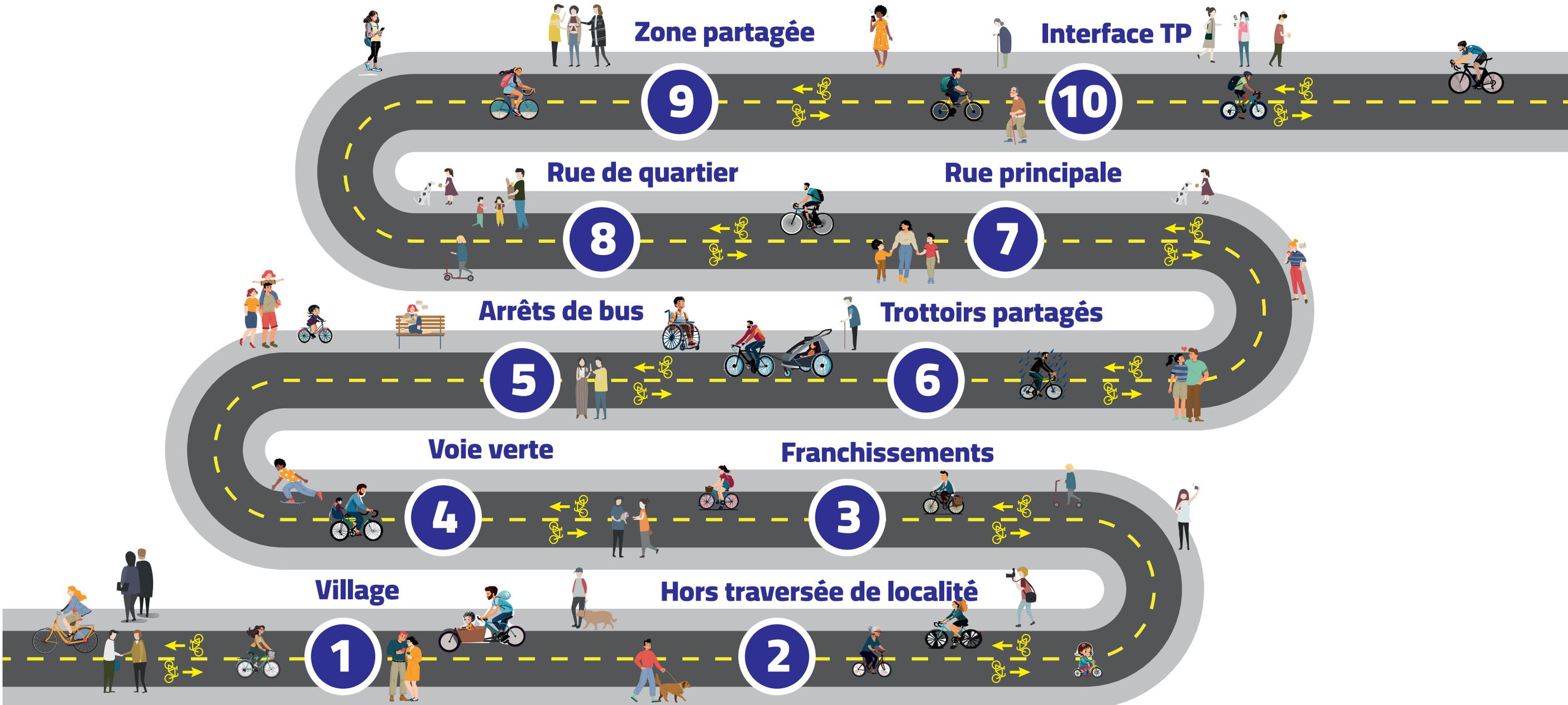
- > des usagers particulièrement vulnérables
- > durables, silencieux, économes en espace
- > une grande variété d'usagers
- > les mêmes besoins de cohérence (continuité), sécurité, confort, attractivité et trajets le plus direct possible

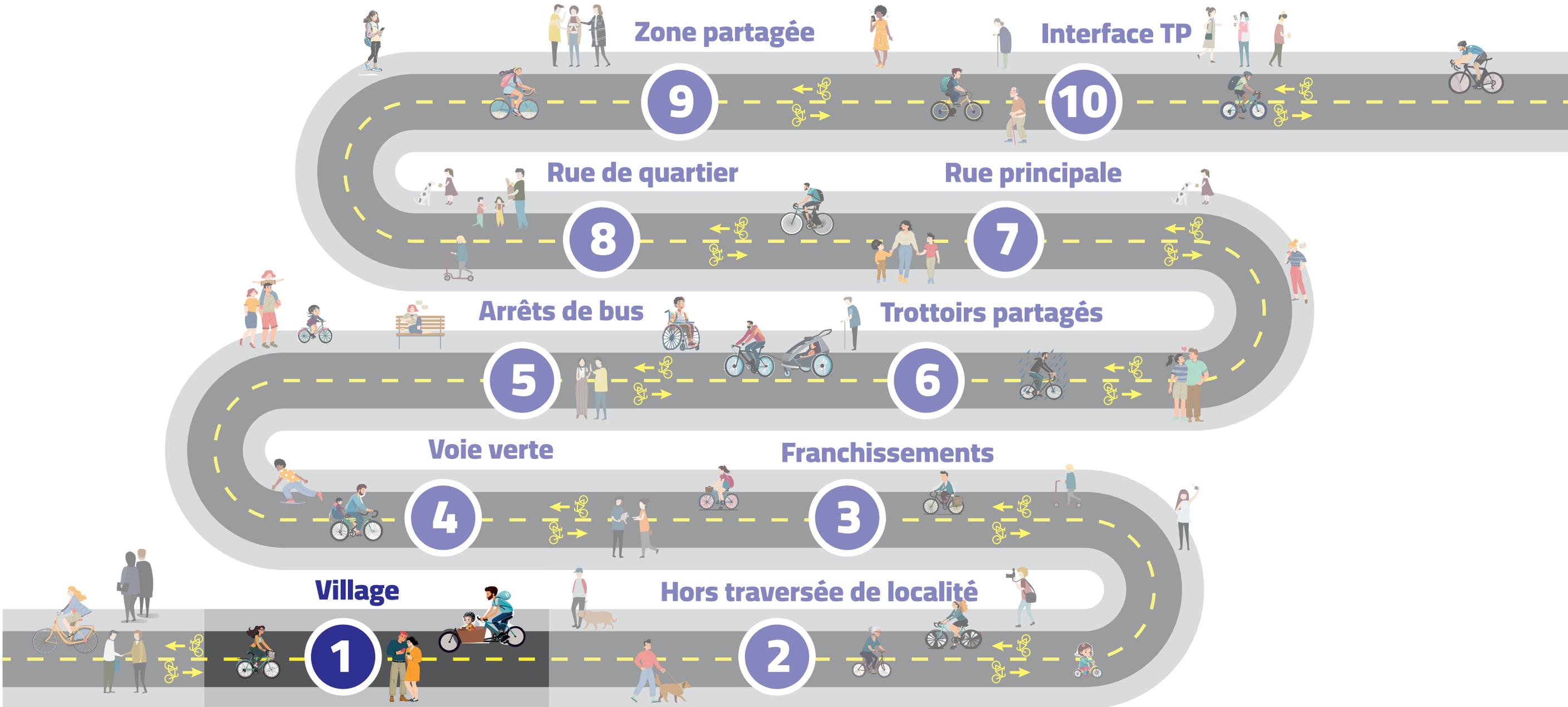
Vitesse des piéton.ne.s



Vitesse des cyclistes







Cheseaux-sur-Lausanne (VD)

En traversée d'un village, mixité à faible vitesse avec priorité aux piétons



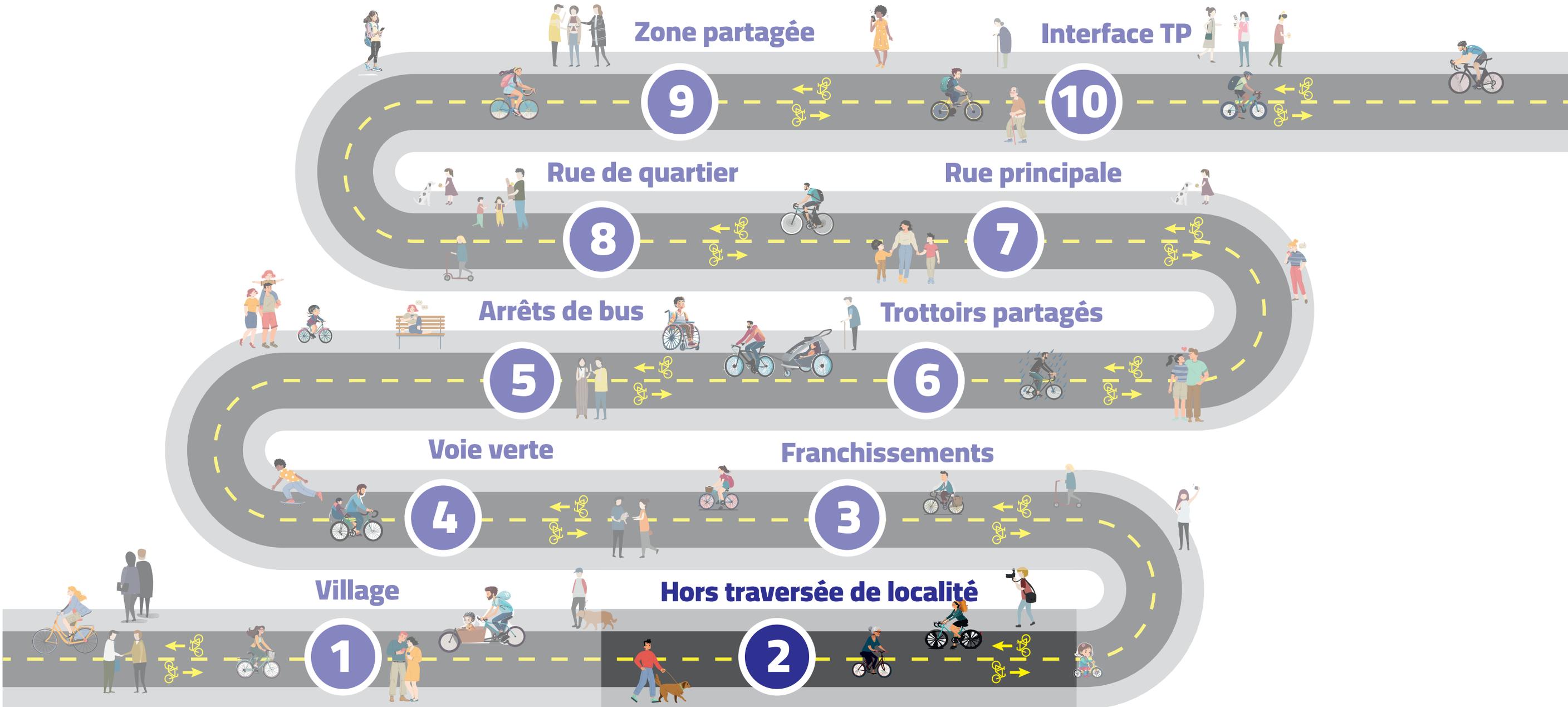
Une zone de rencontre est aménagée dans la traversée de la centralité

Les piétons peuvent traverser partout et accéder à l'école, aux commerces et aux transports publics



- Traitement de la traversée du village en zone de rencontre permettant de donner la priorité aux piétons.
- La zone de rencontre avec une vitesse de 20 km/h permet d'offrir les conditions adéquates pour une mixité.
- Moins de bruit, plus de qualité, plus de sécurité.





Soleure

Hors traversée de localité, mixité avec les piétons, mais hors trafic



En raison du contexte rural, peu de présence de piétons, mais l'itinéraire est utile pour rejoindre le centre-ville pour les cyclistes depuis les villages.



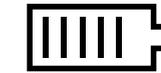
La mixité permet ici de sécuriser tous les modes actifs sans trop impacter la nature.

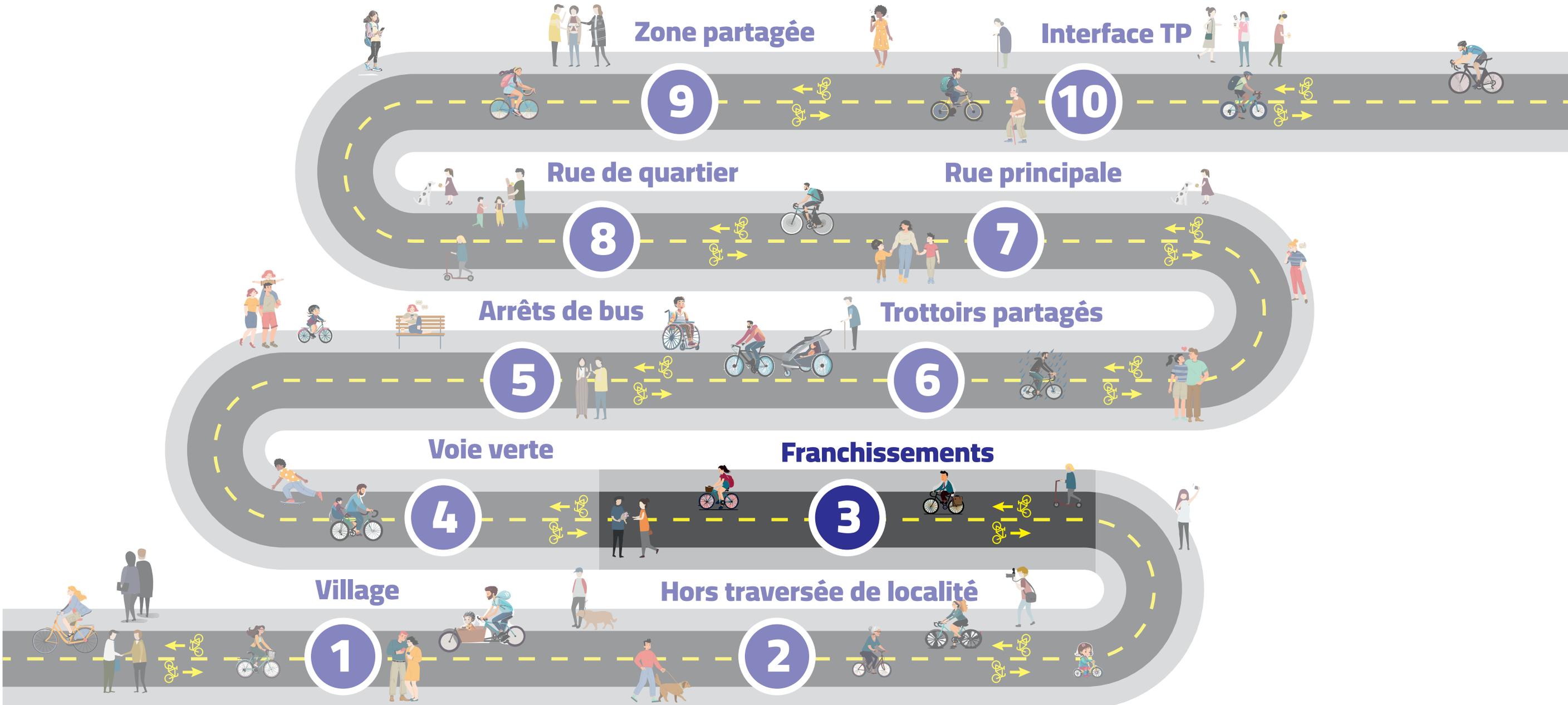


Un trottoir partagé de 3 mètres de largeur et séparé de la route par une bande herbeuse de 1 mètre



- Cheminement hors trafic le long d'une route cantonale limitée à 80 km/h.
- 3 mètres de largeur pour une bidirectionnelle vélo en mixité avec les piétons.
- Bonne visibilité, peu de piétons et une bonne sécurité pour tous.



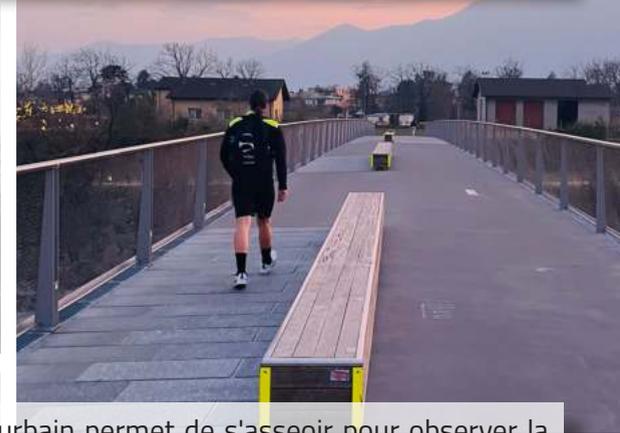




La passerelle permet aux piéton.ne.s et aux cyclistes de traverser la rivière Maggia qui coupe la commune d'Ascona de Locarno.



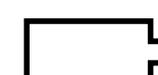
Un soin particulier a été porté sur l'éclairage, la qualité du mobilier et l'architecture de la passerelle.



Un mobilier urbain permet de s'asseoir pour observer la vue, mais aussi de séparer l'espace de circulation sans toutefois spécifier quel mode doit circuler à quel endroit.



- Une passerelle pour les piétons et les cyclistes pour s'affranchir des coupures et relier le centre-ville plus rapidement.
- Une largeur suffisante pour se croiser.
- Un éclairage la nuit et la possibilité de s'arrêter pour profiter du paysage.



Italienischebrücke, Coire (GR)

Créer une nouvelle alternative en contournant les obstacles



D'une largeur de 3 mètres, la passerelle est principalement dédiée aux piétons, mais ouverte aux cyclistes (sauf VAE45).



La passerelle permet d'éviter un axe principal d'entrée de ville qui est très étroit.



Les cyclistes roulent à faible allure et respectent les piétons

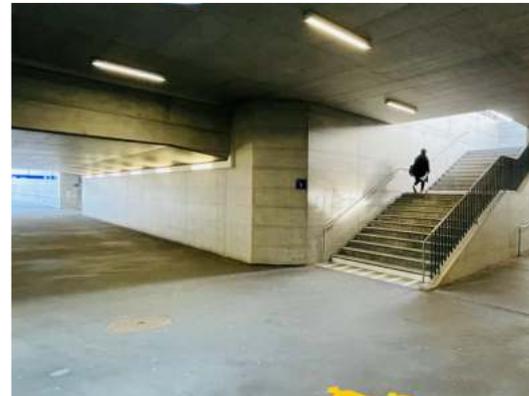


- Passerelle astucieuse pour les piétons autorisée aux cyclistes, largeur 3 m.
- Permet de contourner une rue très étroite et chargée en trafic pour relier le centre historique.

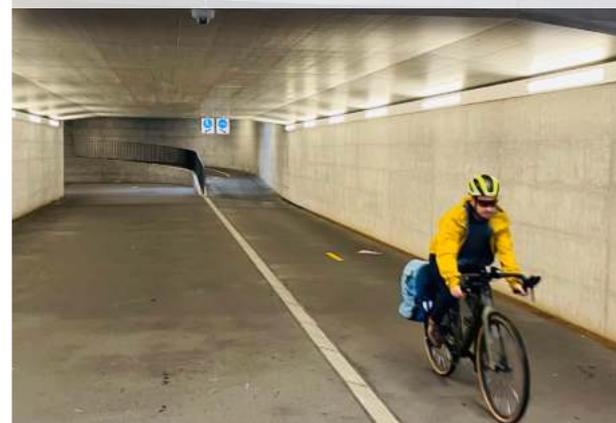




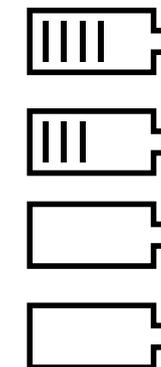
Les accès et le franchissement sous la gare sont séparés pour les piéton.ne.s et les cyclistes.

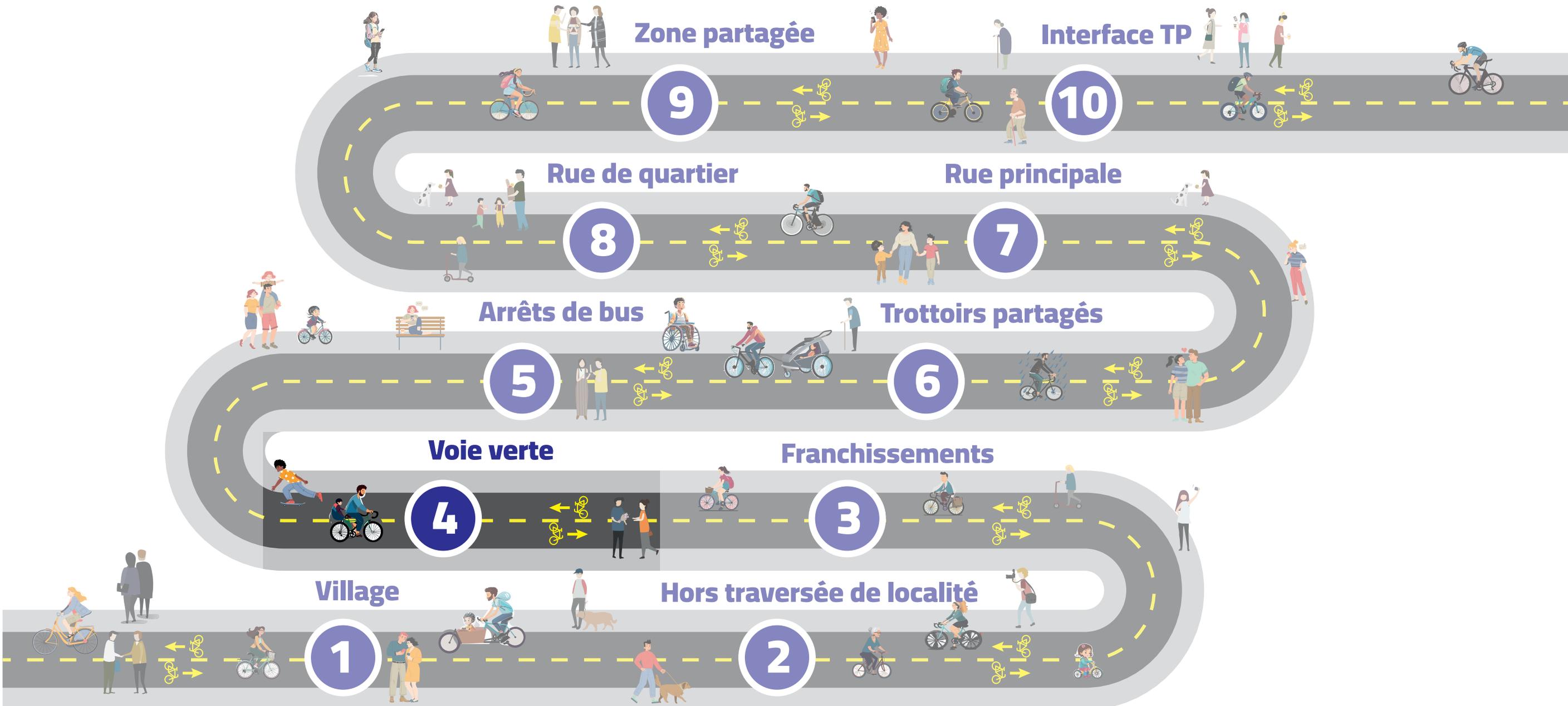


Les accès aux quais se font du côté opposé à la voie cyclable qui traverse afin d'éviter les conflits.



- Un passage inférieur sous la gare permet aux piétons d'accéder aux quais sans conflits avec les cyclistes.
- Le passage inférieur offre une liaison séparée pour les cyclistes avec une rampe en dehors des flux piétonniers.
- La séparation améliore la sécurité.





Lausanne (VD)

Traverser la ville à plat le long des voies de chemin de fer



Une bonne visibilité entre les usagers offre une meilleure cohabitation



- Une voie verte pour les piétons et les cyclistes le long des voies de chemin de fer.
- Largeur de 3 m.



Séparation des modes dans les tronçons en pente

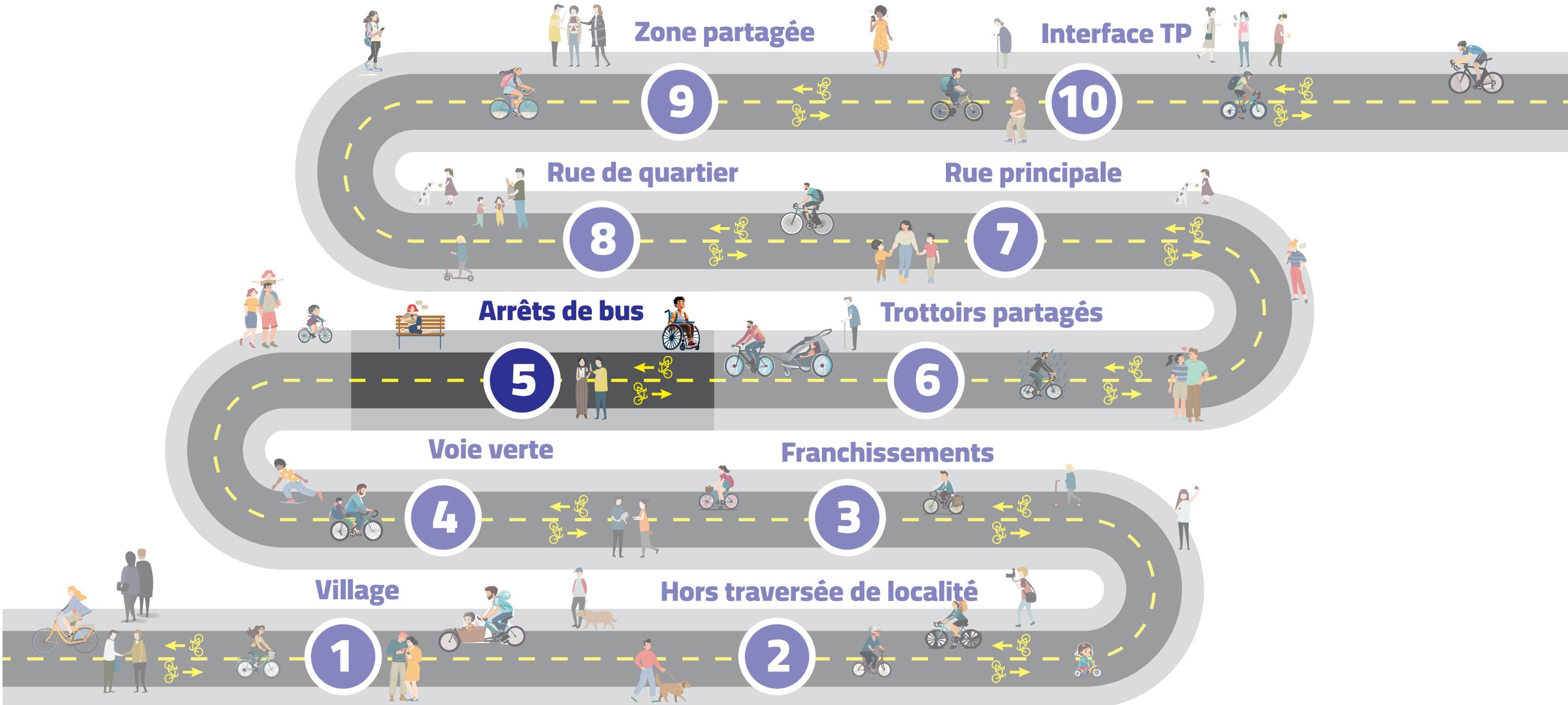


Largeur du chemin de 3 m



Une signalétique au sol incite à plus de respect avec une vitesse adaptée





Carouge (GE)

Sortir du bus sans conflits avec les cyclistes



La visibilité entre les cyclistes et les piétons est bonne grâce à la disposition de la végétation.



La large piste cyclable permet aux cyclistes de rejoindre le centre-ville sans obstacle.



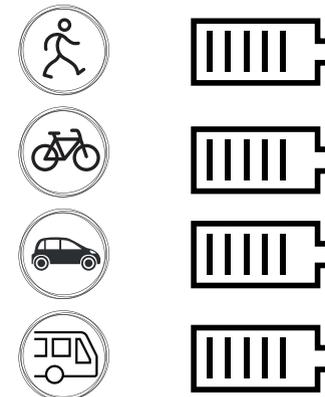
La piste cyclable passe derrière l'abribus permettant ainsi aux cyclistes de ne pas être stoppés dans leur progression.

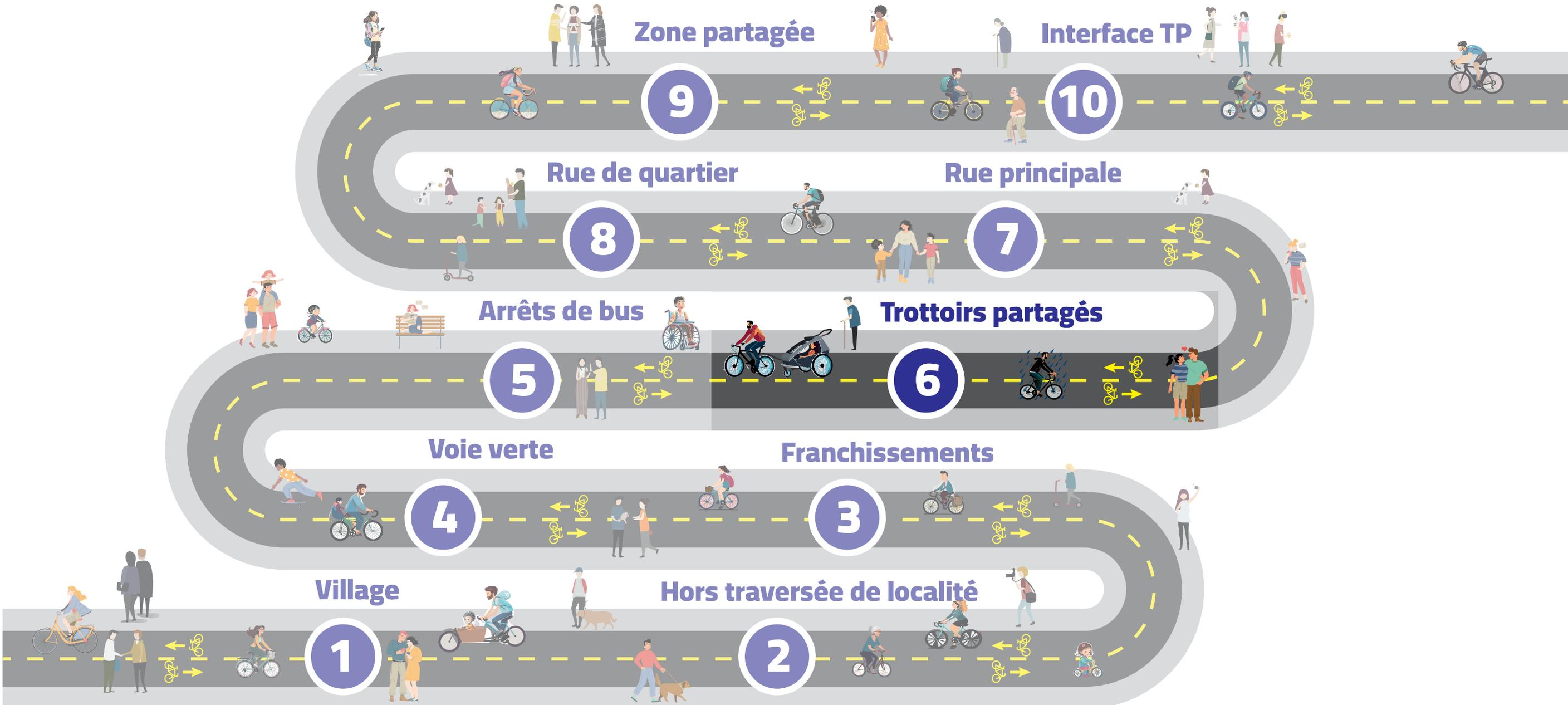


Le bus bloque le trafic à l'arrêt, ce qui favorise sa progression et améliore la traversabilité de l'axe.



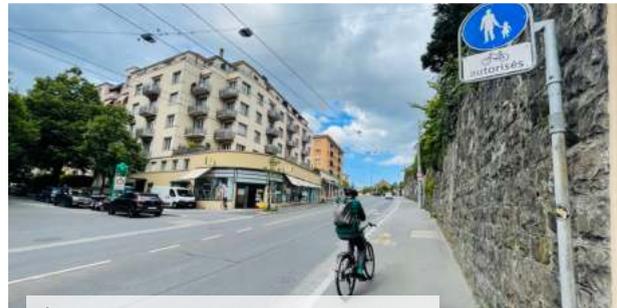
- Les bus s'arrêtent sur la chaussée en bloquant le trafic.
- Les usagers des TP sortent sur un large quai végétalisé sans conflits avec les cyclistes.
- Une large piste cyclable passe à l'arrière de l'arrêt de bus avec une bonne visibilité sur les piétons.





Lausanne et Genève

Partager le même trottoir, non merci!



À l'avenue de Béthusy, un trottoir ouvert aux vélos à la montée.

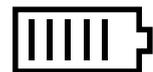
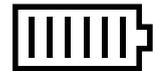
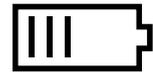


OK à l'époque où il n'y avait pas 60% de VAE, mais plus maintenant



Av. de Béthusy, Lausanne (VD)

- Un trottoir partagé entre les piétons et les vélos.
- Le long d'une route principale.
- Avec >60% de VAE, ce type de solution ne fonctionne plus et n'est pas recommandée.



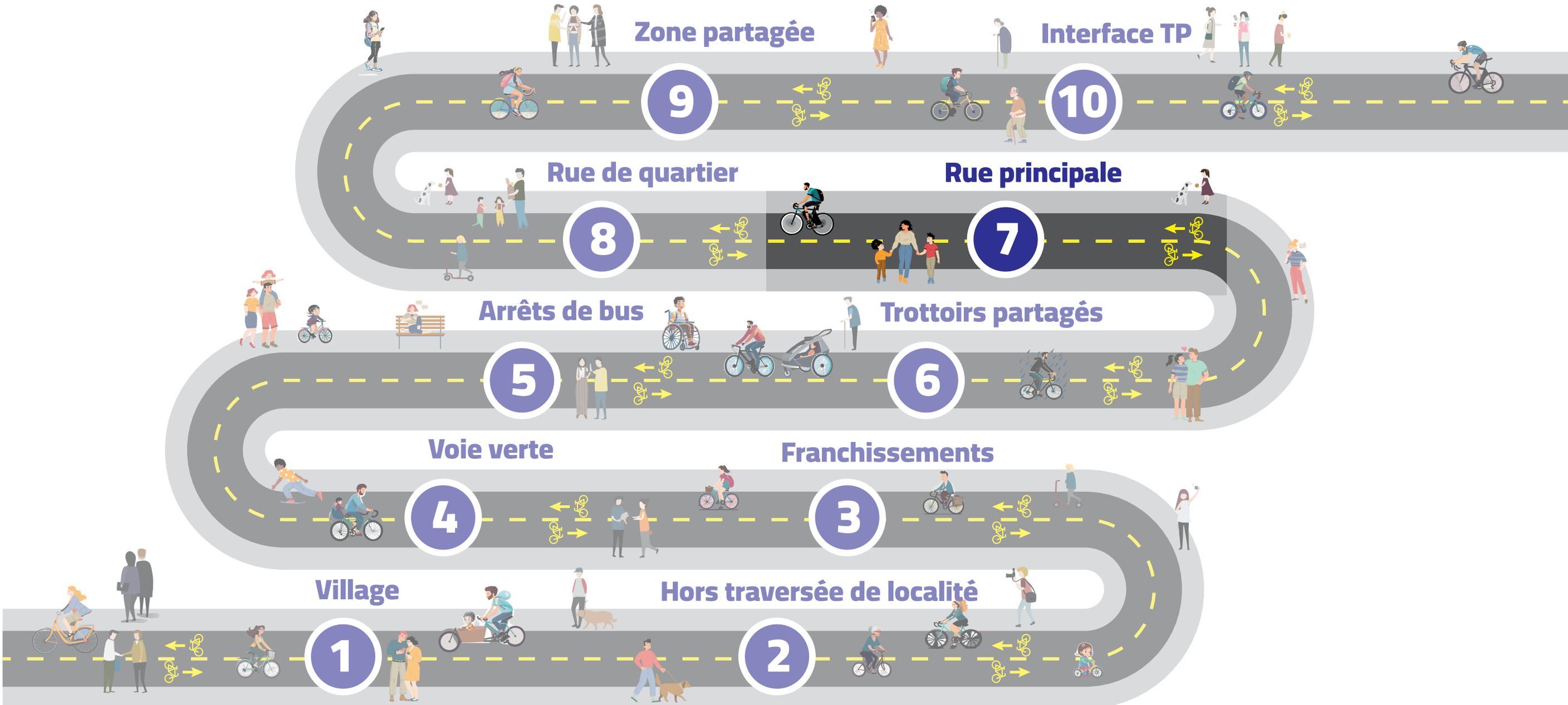
À la rue du Stand, une piste cyclable sur un trottoir très fréquenté par les piétons



Rue du Stand, Genève (GE)

- Une piste cyclable sur un trottoir au centre-ville.
- De nombreux flux piétonniers, des commerces, un arrêt de bus.
- Beaucoup de cyclistes.
- Une situation de cohabitation difficile.





Av. Bellefontaine et Av. de Provence, Lausanne (VD)

Séparer les modes et redistribuer l'espace au profit des modes actifs



À l'avenue de Provence, une voie voiture a été réaffectée dans chaque sens pour créer une piste cyclable protégée.



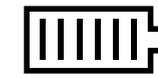
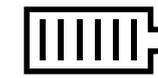
Des présélections spécifiques pour les cyclistes sans conflits avec les phases piétonnes ou voiture.

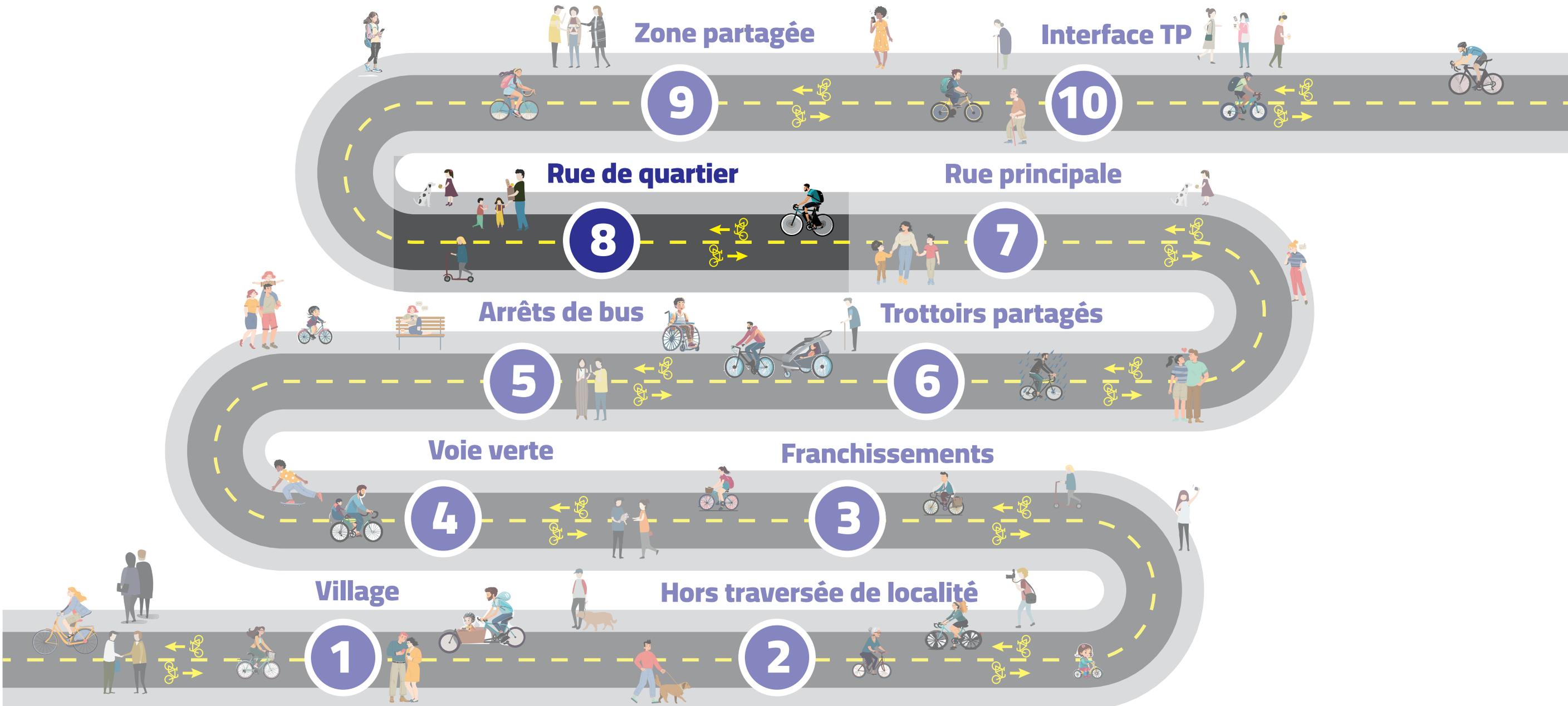


À l'avenue Bellefontaine, une voie voiture a été réaffectée pour créer une piste cyclable ce qui permet de laisser le trottoir aux seuls piétons.



- Pour améliorer les cheminements piétons et la sécurité des cyclistes, il vaut mieux séparer les modes.
- Ici, l'espace a été repris sur la voiture en diminuant le nombre de présélections et en abaissant la vitesse.
- Séparation physique des voies TIM.





Freiestrasse, Berne (BE)

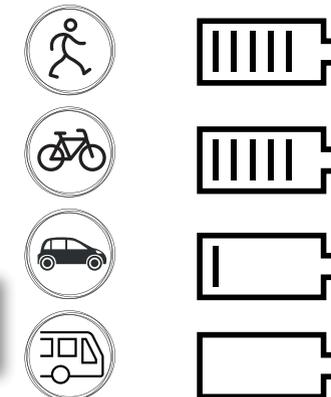
Couper le trafic de transit et se réappropriier l'espace public



Les piétons peuvent traverser la chaussée partout.



- Le trafic de transit a été coupé par des bornes et la vitesse abaissée à 30 km/h.
- Le carrefour central devient la place centrale du quartier avec un marquage ludique et coloré réalisé par les habitant.e.s
- Séparation des modes avec trottoirs et rue cyclable.



Mittelstrasse, Berne (BE)

Penser l'espace public pour les piétons en premier



Une rue accessible pour tous, mais à vitesse réduite en donnant la priorité aux piétons



Des assises pour les piétons



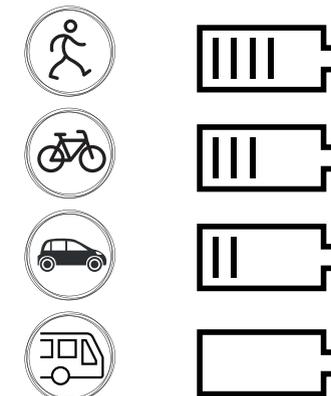
Mixité en zone de rencontre

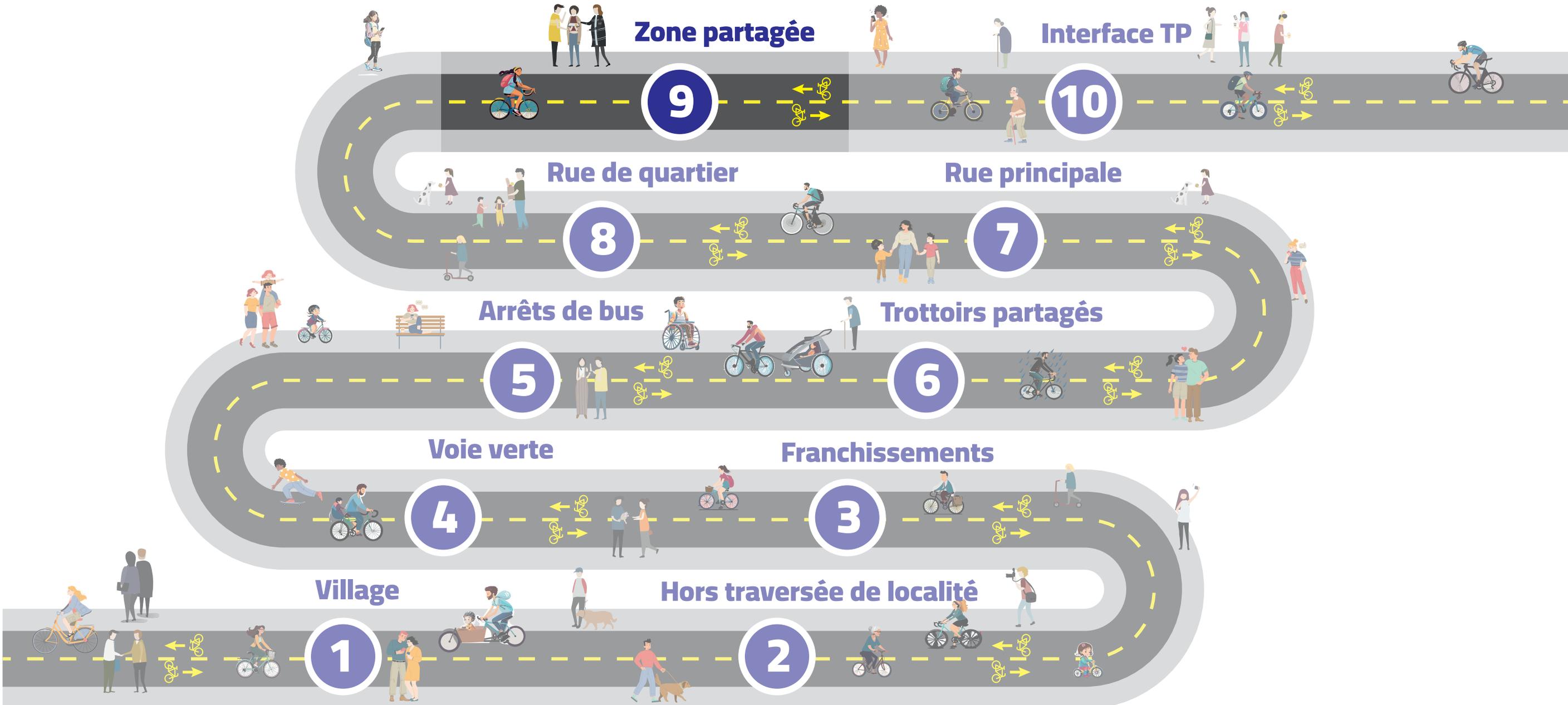


À 20 km/h, tout le monde y gagne.



- Une zone de rencontre à 20 km/h avec priorité aux piétons.
- La mixité fonctionne bien et le quartier est plus vivant qu'avant.
- Les riverains peuvent fermer la rue au trafic certains jours.
- Mixité sur la chaussée, mais en présence de trottoirs.





Place de l'Ours, Marterey, Lausanne (VD)

En zone piétonne, n'oubliez pas petite reine, que le piéton est roi



UrbanMöving



Une zone piétonne ouverte aux vélos (mais pas au VAE45)



Une rue avec une légère pente



Le matin, pas de terrasse et peu de piétons



En journée, beaucoup de piétons et d'enfants

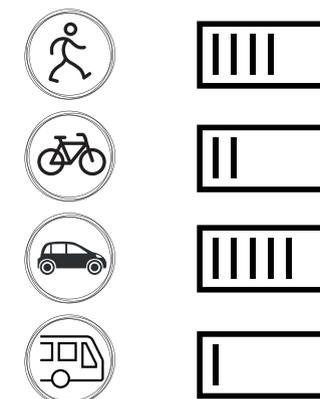


La nuit, peu de piétons et peu de cyclistes



Extension des terrasses pendant les finales de l'Euro 2024: le passage est étroit pour tous!

- La zone piétonne est ouverte aux vélos dans les deux sens.
- Présence d'une école et de commerces avec une station de métro.
- Liaison structurante à vélo pour rejoindre le centre-ville et la gare.
- Cohabitation très variable durant la journée.



Vieille-ville de Soleure (SO)

Priorité aux piétons, ouvert aux vélos et sans voiture



UrbanMöving



Les piétons sont prioritaires partout, mais les cyclistes sont les bienvenus sans problème particulier.



Les quais sont des axes structurants pour les vélos.

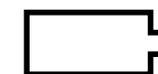
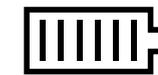


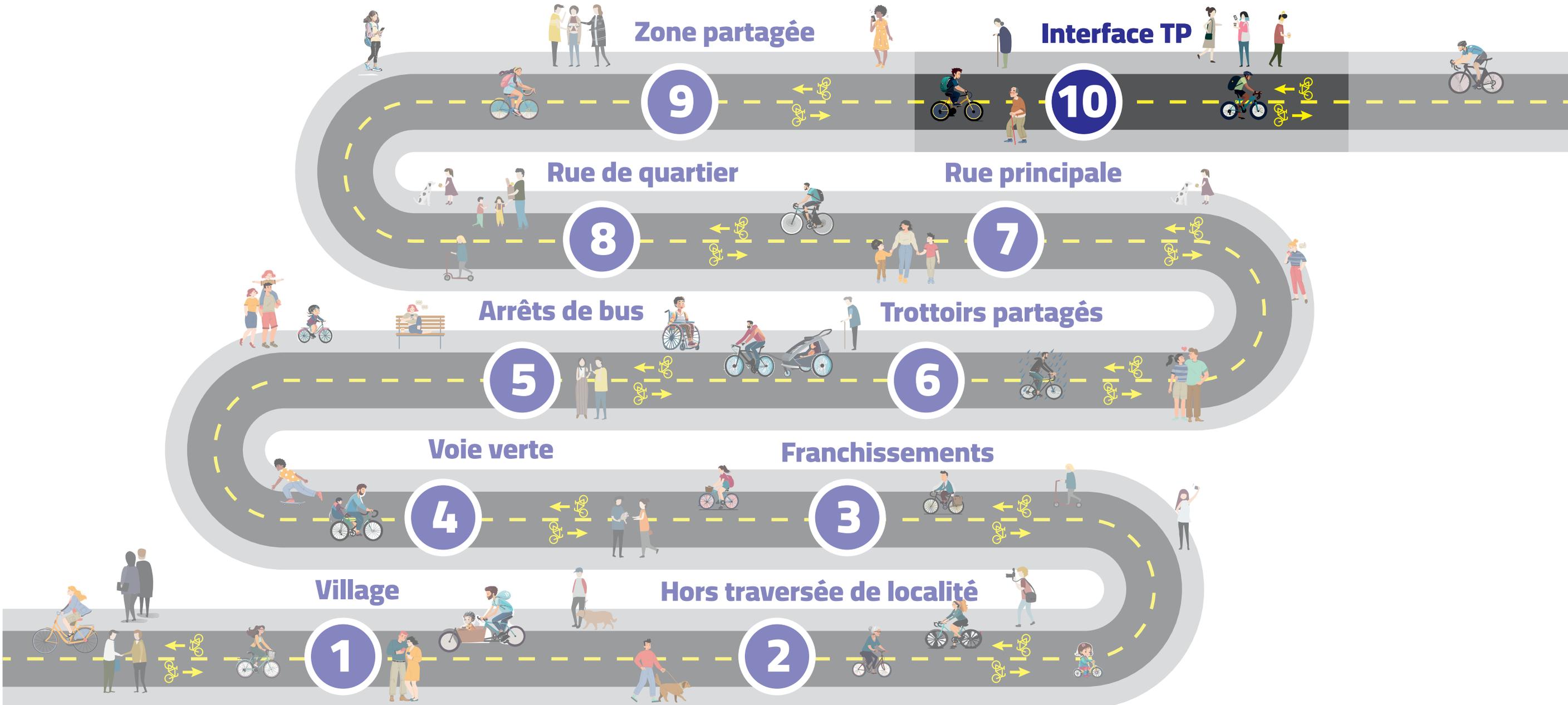
Des lignes de bus transitent par le centre et les quais sont des axes structurants pour les vélos.

La vieille ville de Soleure est une zone de rencontre interdite aux voitures.



- La vieille ville de Soleure est une zone de rencontre interdite au trafic.
- Les piétons sont prioritaires et les cyclistes peuvent traverser en toute sécurité.
- Le centre-ville est apaisé grâce à la suppression du trafic de transit.





Saint-Gall (SG)

Une interface multimodale où les piétons sont rois



UrbanMöving



La Bahnhofplatz est interdite à tout véhicule excepté les bus et la vitesse est limitée par une zone de rencontre



L'interface de la gare est très fréquentée par les piétons en lien avec la gare et les lignes de bus / tramway



Des rues cyclables permettent de relier la gare et traverser l'agglomération pour rejoindre la vélostation principale



- Interface majeure des TP avec le train, flux piétonniers importants.
- Coupure du trafic de transit et zone de rencontre.
- Axes forts vélos pour rejoindre une vélostation.

Winterthur (ZH)

Une interface pour les modes actifs et les transports publics



UrbanMöving



L'interface TP de la gare de Winterthur est en zone 30 avec de nombreux bus et piétons



Les rues sont à 30 km/h avec peu de trafic et un accès aisé pour les vélos



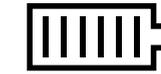
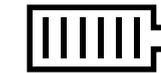
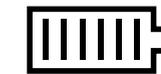
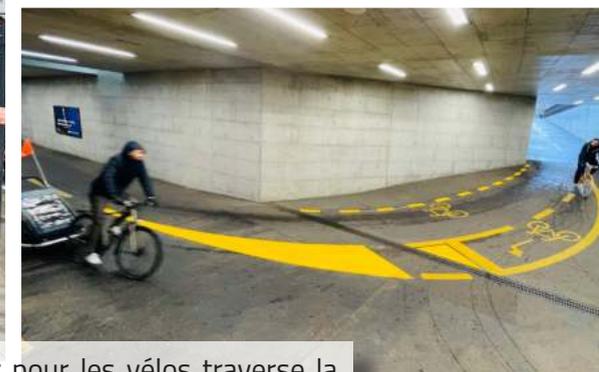
Mixité en zone piétonne au nord



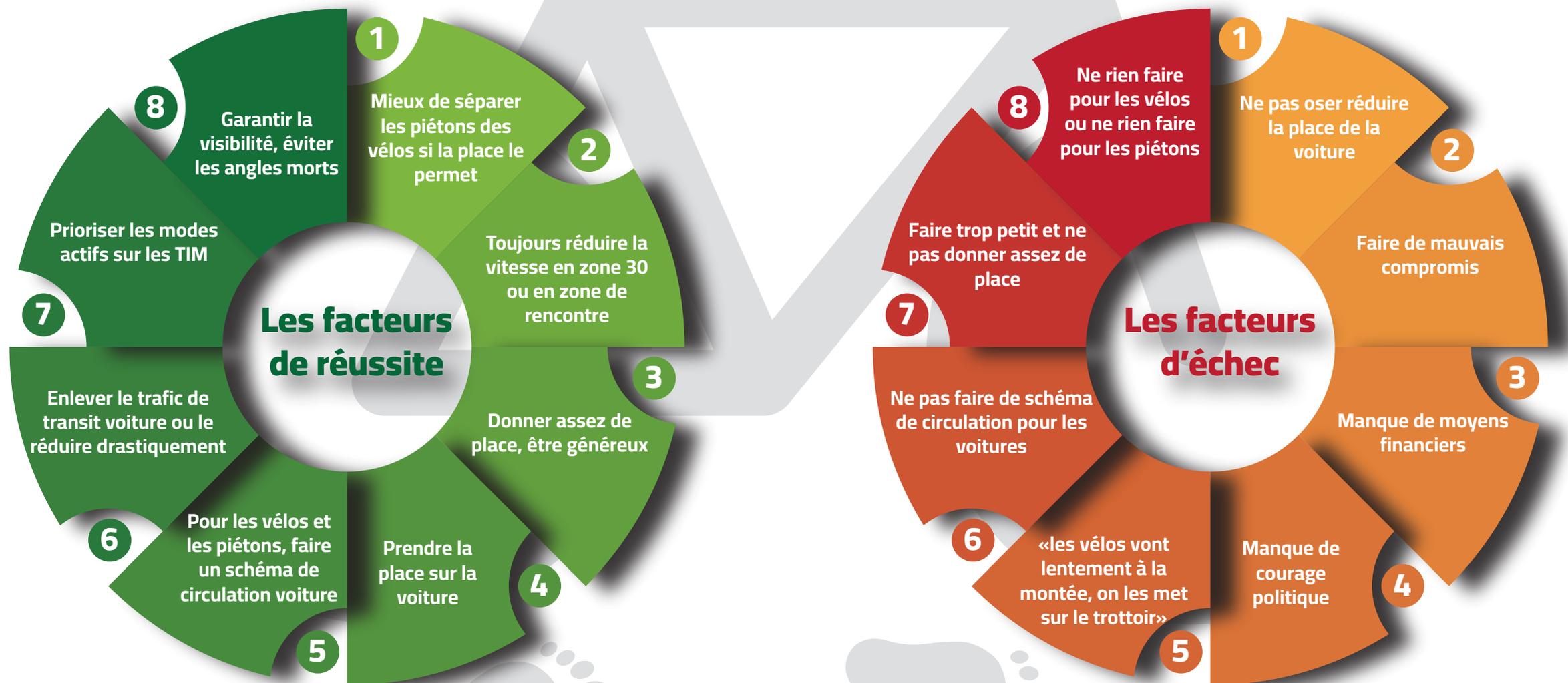
Un réseau de rues cyclables traverse la ville et permet d'accéder au centre-ville et à la gare



Un passage inférieur pour les vélos traverse la gare et permet de rejoindre la vélostation.



- Une interface au sud de la gare à 30 km/h avec une restriction du trafic et une zone piétonne au nord.
- Un accès aisé à la gare pour les piétons, les cyclistes et les bus.
- Un passage inférieur pour les vélos qui traverse la gare et rejoint la vélostation.



La plupart du temps, un enjeu de:

- > vitesse et visibilité
- > conception de l'espace public
- > manque de volonté de réduire la place de la voiture

UrbanMōving

UrbanMoving Ingénierie sàrl

mobilité | aménagements urbains | mobilité douce | démarches participatives

Chemin de Champ-Rond 36A | 1010 Lausanne | +41 79 501 43 17

www.urbanmoving.ch | laurent.dutheil@urbanmoving.ch

Laurent Dutheil

Chef de projet en mobilité, directeur

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

