

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 141 (2015)
Heft: 13-14: Cyclisme urbain

Artikel: Intégrer les réseaux cyclables dans le tissu urbain
Autor: Tron, David
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-513681>

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: 30.03.2025

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

INTÉGRER LES RÉSEAUX CYCLABLES DANS LE TISSU URBAIN

Le vélo a un très grand potentiel de développement en ville : améliorer les infrastructures est essentiel. Afin de tendre vers de meilleurs réseaux cyclables, plusieurs stratégies et axes d'intervention peuvent être imaginés.

David Tron

Dans les villes, de nombreux itinéraires et aménagements cyclables sont aujourd'hui discontinus, peu adaptés aux besoins des usagers ou tout simplement inexistantes. Les raisons les plus souvent invoquées pour «justifier» ces trous dans les réseaux sont le manque de moyens à disposition et de place dans un espace urbain souvent contraint, la difficulté de planifier ou réaliser des aménagements sur un itinéraire complet plutôt que par tronçon au gré des opportunités, ou encore l'absence de planification spécifique en faveur des vélos.

Pourtant, cela fait près de quinze ans que l'Office fédéral des routes (OFROU) a été chargé d'élaborer un plan directeur départemental (**lire encadré p. 14**) en vue d'encourager les mobilités douces. A la base de cette initiative se trouve la volonté de la Confédération de donner un statut égal aux trois piliers du transport des personnes : trafic individuel motorisé, transports publics et mobilités douces.

Les atouts du vélo en milieu urbain

C'est en milieu urbain que le vélo est le plus apte à remplir son rôle de troisième pilier du transport de personnes. A l'heure actuelle, un tiers des déplacements réalisés se font sur des distances inférieures à 3 kilomètres et la moitié sur moins de 5 kilomètres. Si ces distances sont parfaitement adaptées à la pratique du vélo, le vélo électrique permet, lui, d'envisager de plus grands trajets. Le potentiel de la mobilité cycliste est énorme et insuffisamment exploité (**lire texte p. 15**).

L'efficacité est un autre atout du vélo en milieu urbain. Très concurrentiel, il permet une simplicité de déplacement, de porte à porte, sans détours ou changements, et ne nécessite que peu d'espace. C'est particulièrement dans le milieu périurbain, à plus faible densité et où la couverture en transports en commun est parfois insuffisante, que le vélo est le mode le plus efficace – par exemple pour se rendre au centre-ville.

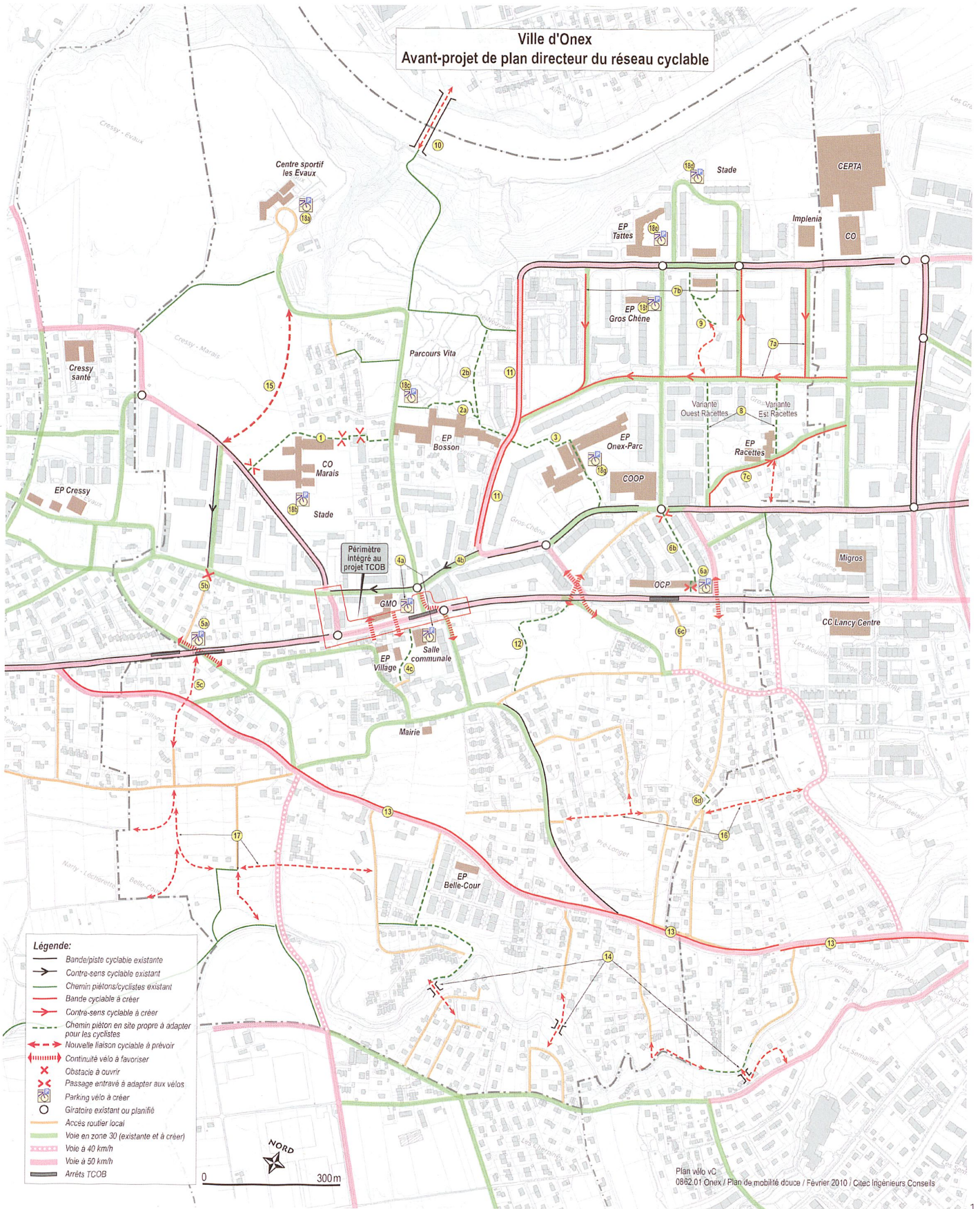
Même les contraintes topographiques, souvent citées comme frein majeur au développement de la pratique du vélo, ne sont plus insurmontables. Avec l'avènement du vélo électrique, les villes avec des déclivités importantes deviennent également attractives pour les cyclistes.

Enjeux et stratégies possibles de mise en œuvre

Le vélo est, comparativement au trafic motorisé, un mode non dominant et donc vulnérable. Il est en position de faiblesse dans le trafic. Il faut donc tenter d'équilibrer le rapport de force entre les différents modes. Par ailleurs, il est rare que de nouvelles infrastructures routières viennent faciliter l'aménagement de réseaux cyclables ; dans la majorité des cas, il est nécessaire d'intervenir sur le réseau routier existant.

Il est également indispensable d'encourager et développer la pratique du vélo. La mise à disposition d'infrastructures de qualité est une condition essentielle au développement de la mobilité cyclable, mais elle ne suffit pas à elle seule. Promouvoir le vélo comme mode de déplacement quotidien doit donc faire partie des stratégies cyclables mises en place. Deux modes d'interventions

Ville d'Onex Avant-projet de plan directeur du réseau cyclable



1 Avant-projet de plan directeur du réseau cyclable, Onex (Citec). Citec a aussi réalisé les plans directeurs pour la mobilité douce de Martigny et Gland.

LES BASES NORMATIVES ET DE PLANIFICATION EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DOUCE

Le « Plan directeur de la locomotion douce », élaboré en 2001, est le document duquel découlent toutes les directives de planification existantes. Les échelons de planification actuels – qui ne sont pas obligatoires et qui ont alors un degré de développement qui peut différer fortement d'un canton à l'autre – sont :

- en plus de la stratégie générale, la législation, les normes et les recommandations qui sont établies au niveau fédéral et qui donnent le cadre global dans lequel tout réseau cyclable doit s'inscrire;
- la stratégie cantonale pour les mobilités douces qui doit, pour chaque canton, définir la direction vers laquelle il souhaite faire évoluer les mobilités et les moyens qui doivent être mis en œuvre;
- le plan directeur cantonal pour les mobilités douces (ou spécifiquement pour les vélos) qui définit plus précisément les mesures et les priorités pour le développement du réseau cyclable;
- les plans d'agglomération qui, pour le volet mobilité douce, doivent mettre en cohérence et préciser les planifications à l'échelle de l'agglomération (donc les différentes planifications communales ainsi que les planifications au niveau cantonal);
- les plans directeurs communaux qui, soit dans un volet annexe, soit dans un plan directeur spécifique, précisent les réseaux de mobilité douce à l'échelle de la commune.

Finalement, différentes normes (éditées par la VSS) et cahiers de recommandation (pour la plupart édités par l'OFROU) existent. Ces documents donnent les bases à suivre pour le bon aménagement d'itinéraires cyclables : les gabarits, les dimensions, les bonnes pratiques, le tout en fonction du contexte et du type d'itinéraire.



3 Route des Acacias à Genève, aménagement vélo créé en lien avec le développement du tram (Citec).

Interventions de promotion

La promotion du vélo est un enjeu primordial pour le développement des mobilités douces. Plus le grand public sera impliqué et favorable au vélo, plus il sera aisé d'obtenir des actions politiques pour favoriser son usage.

Encourager la pratique du vélo par des actions ponctuelles mais régulières doit faire partie de la politique cyclable de toute ville souhaitant développer ce mode. Ces actions peuvent prendre des formes très variées : dimanches sans voiture au centre-ville, mise à disposition facilitée de vélos ou encore encouragement des entreprises/employeurs à leurs collaborateurs d'utiliser le vélo pour les déplacements pendulaires (l'action bike to work est un bel exemple, lire texte p. 6).

Il est également fondamental d'endiguer la baisse d'utilisation du vélo chez les jeunes, grâce à la mise en place de formations adéquates et à l'encouragement de la pratique du vélo dans les écoles. Des aménagements adéquats de l'espace public, qui tiennent compte des usagers les plus vulnérables, doivent également être mis en place pour permettre ce renversement de tendance.

Perspectives

Une meilleure intégration des réseaux cyclables dans les villes sera possible si se manifeste une volonté plus forte d'améliorer les aménagements et de davantage favoriser le mode de transport le plus adapté aux distances des déplacements urbains. Des principes d'arbitrage clairs devront être définis et respectés et les compromis ne permettant finalement pas de solutions satisfaisantes évités.

Pour ce faire, tous les outils de planification et de nombreuses opportunités existent. Il s'agit dès lors que tous les acteurs concernés se mobilisent et travaillent dans la même direction pour développer de manière efficace la pratique du vélo dans les villes.

David Tron, ingénieur transports EPFL, chef de projet à Citec Ingénieurs Conseils. Citec est à l'origine de la première zone 30 du canton de Genève qui date de 1999.