

4.6 LES DEUX-ROUES LEGERS

La problématique

En milieu urbain, et particulièrement au centre-ville, la densité des activités génère un important besoin de déplacements. Ce dernier, aujourd'hui, ne peut être absorbé par la seule voiture individuelle, l'espace pour circuler et stationner étant limité, sans oublier les conséquences sur la qualité de la vie et de l'environnement.

En complément à l'amélioration de l'accessibilité multimodale aux différents pôles du territoire et au découragement du trafic de transit au centre-ville, l'usage de la bicyclette présente, en ce sens, de nombreux avantages pour les déplacements de courte et moyenne distance en zone urbaine. En effet, ce mode de transport, bien qu'individuel, économise l'énergie, ne pollue pas et est silencieux; il est peu gourmand en espace et bienfaisant pour la santé de ses utilisateurs.

Toutefois, les deux-roues légers sont souvent peu appréciés des conducteurs de véhicules motorisés, car leur présence sur la chaussée ralentit leur déplacement. Il importe donc d'assurer une meilleure sécurité aux usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes). A cet égard, rappelons que l'enfant est menacé principalement en tant que piéton jusqu'à l'âge de 6-7 ans. Dès 8 ans, il est surtout victime d'accident en tant que cycliste, puis cyclomotoriste dès 14 ans.

Du fait de la topographie difficile et de la voirie exiguë et très sollicitée, voire engorgée aux heures de pointe, les possibilités de se déplacer à vélos en ville de Lausanne sont très variables. On observe pourtant un regain de popularité pour les deux-roues légers, notamment par l'usage accru du vélo tout terrain (VTT). Il s'avère donc nécessaire d'améliorer la sécurité des deux-roues légers sur la base de dispositions d'aménagement liées à la hiérarchisation du réseau.

Des mesures de sécurité et de priorité doivent être prises à proximité des principaux générateurs de trafic de deux-roues légers, particulièrement les écoles et les équipements sportifs. La sécurité et le confort des usagers doivent être augmentés de manière générale, tout particulièrement aux carrefours, le long des voies principales et à proximité des points de transbordement des transports publics. Ce qui implique un système d'organisation du trafic motorisé donnant une plus grande priorité aux usagers non motorisés par des aménagements favorisant la pratique du vélo; cela étant, la cohabitation vélos-piétons en zone piétonne et de déassement n'est pas à rechercher.

L'accessibilité aux activités réparties dans le territoire sera améliorée par le développement d'itinéraires cyclables continus passant, notamment, à proximité des arrêts de transports publics et par l'aménagement d'aires de stationnement pour les deux-roues légers à l'intérieur des pôles d'activités.

OBJECTIF

31. Faciliter les déplacements en vélo, notamment en développant le réseau des pistes et bandes cyclables.

PRINCIPES

91. Définition d'un schéma d'itinéraires sûrs et praticables pour des déplacements de courte et moyenne distance, qui tient compte des pôles d'activité, des équipements et de la topographie.

92. Etude, lors de la conception de tout aménagement ou réaménagement routier, des possibilités de favoriser un trafic cycliste sûr et commode, également hors des itinéraires planifiés, et ceci, essentiellement, par des mesures légères, adaptées, flexibles, bon marché et parfois de nature expérimentale.

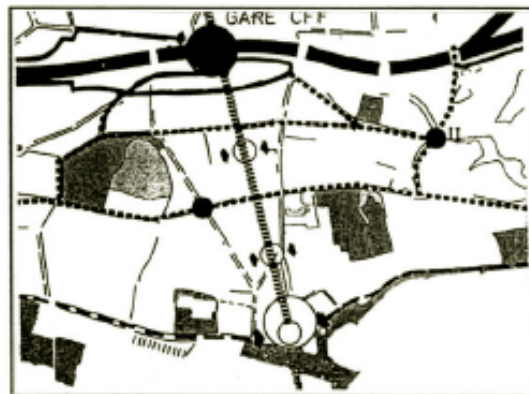
93. Développement d'un réseau connexe qui assure des itinéraires continus basés sur une hiérarchisation du réseau et des modes de transports, et qui prend en compte des rabattements sur l'axe lourd TC (épine dorsale nord-sud LO-LG).

Le concept

Une planification des déplacements, reconnaissant la complémentarité des différents modes de déplacement, conduit à donner à chaque usager la place qui lui revient et non pas à les opposer.

Il convient donc de développer des conditions favorables à l'usage des deux-roues légers, de façon à motiver les utilisateurs de la "petite reine" et à adapter le comportement des autres usagers de la voirie.

Compte tenu de la topographie de la ville de Lausanne, il est proposé schématiquement la création d'itinéraires est-ouest, "parallèles" aux courbes de niveau représentant ainsi de faibles dénivellations. En complément, il convient de relier ces axes à "l'épine dorsale" des transports publics existants et futurs (LO-LG) afin de faciliter le déplacement des usagers à vélos sur les lignes de plus grande pente (voir plan des itinéraires vélos ci-joint).



Les propositions

Il est proposé de réaliser un réseau d'itinéraires cyclables dont certains tronçons seront en site propre (piste cyclable) et d'autres intégrés au trafic (bande cyclable), en relation avec la hiérarchisation du réseau.

| Hiérarchisation du réseau | | | | |
|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types | Réseau principal A et B | Réseau de distribution | Tronçons modérés | Réseau de desserte |
| Buts et moyens | <ul style="list-style-type: none">• si itinéraire deux-roues, alors dispositions de protection nécessaires (pistes voire bandes cyclables et régulation) | <ul style="list-style-type: none">• itinéraires mixtes• éventuellement bandes cyclables à contresens | <ul style="list-style-type: none">• itinéraires mixtes• "priorité" aux carrefours• contresens par bandes cyclables possible | <ul style="list-style-type: none">• itinéraires mixtes• contresens par bandes cyclables à développer |

Des itinéraires de substitution, parallèles aux axes principaux (A ou B), devraient être proposés dans la mesure où ils n'entraîneraient pas un allongement trop important du parcours. De plus, ce réseau minimum pourra être complété ultérieurement, notamment en relation avec le développement des transports publics (voir plan de situation ci-après).