



Atelier « Vivre ensemble à pied et à vélo »

18 février 2015



Documentation



Sommaire

1. Contexte	3
Objectifs.....	3
Déroulement	3
Participants.....	4
2. Généralités	5
Qui est qui ?.....	5
Le vélo, un véhicule ambivalent	5
Faut-il mélanger des piétons et des vélos à Lausanne ?	6
Tout le monde est piéton	6
La problématique est-elle critique aujourd'hui ?	7
3. Thèmes	8
Le long des routes	9
Voies réservées aux mobilités douces.....	11
Zones piétonnes et places	13
Parcs et espaces de détente.....	15
4. Questions ouvertes.....	17
5. Conclusion et suites.....	18
6. Références.....	19



1. Contexte

Mercredi 18 février 2015 s'est déroulée une matinée d'ateliers sur le thème « Vivre ensemble à pied et à vélo ». Ce workshop a été organisé par le Service des routes et de la mobilité de la Ville de Lausanne dans le but d'échanger sur des solutions concrètes autour de ce thème.

Cet événement faisait suite à diverses interpellations du législatif lausannois ainsi qu'à une action entreprise par l'association PRO VELO Lausanne durant l'année 2014 qui a donné lieu à une table ronde sur ce sujet ainsi qu'à une campagne d'affichage.

En parallèle, le développement des réseaux cyclables et piétonniers ainsi que la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération sont venus soulever de nombreuses questions concrètes d'aménagements d'espaces « mixtes piétons/vélos ».

Fort de ses expériences avec deux groupes de travail composés des associations cyclistes (GDRL - Groupe deux-roues légers Lausanne, actif depuis 1996) et des associations piétonnes (GAP - Groupe accessibilité piétonne actif depuis novembre 2012), le Service des routes et de la mobilité a réuni la plupart des acteurs concernés pour mener une discussion orientée solutions.

Objectifs

Les objectifs annoncés étaient les suivants :

- Quels aménagements « mixtes piétons-vélos » fonctionnent ou ne fonctionnent pas ?
- Quels sont les besoins des uns et des autres pour que l'aménagement convienne et soit compris ?

- Comment aménager l'espace public pour favoriser la compréhension mutuelle entre piétons et cyclistes (signalisation, signalétique, choix du revêtement) ?
- Quels sont les bons et les mauvais exemples et quelles solutions faudrait-il tester ou mettre en œuvre ?

Déroulement

La matinée était organisée de manière à laisser une large place aux échanges.

Une première partie était destinée à faire connaissance et prendre conscience des réalités des uns et des autres. Une intervention de la répondeuse aux projets de contrats de quartier a permis de mettre le doigt sur la sensibilité et les préoccupations des habitants.

La seconde partie de matinée était consacrée à des ateliers thématiques, organisés sous forme de « World Café ».





Participants

Cet atelier a permis de réunir l'ensemble des associations représentées dans le groupe piéton (GAP) et le groupe vélo (GDRL) de Lausanne. Ce socle de base a été complété par des représentants d'autres groupes d'intérêts et services communaux, dans le but de diversifier les participants.

Les associations et services suivants étaient présents :

Police de Lausanne

- M. Philippe Clerc – chef du groupe accident
- M. Frédéric Tâche – adjoint sécurité du trafic et stationnement
- M. Bernard Sigrist – adjoint sécurité du trafic et stationnement

Projet Métamorphose

- Mme Anouk Paltani – responsable de site Plaines-du-Loup

Service des routes et de la mobilité

- M. Laurent Duthell – chef de division Espaces publics
- M. Jérôme Lambert – préposé à la sécurité et la signalisation

Service des parcs et domaines

- M. Michaël Rosselet – responsable du patrimoine arboré

AVACAH

- M. Jean-Michel Péclard – délégué technique
- M. Pierre Kehrer – spécialiste handicaps de la vue

AVIVO – défense et loisirs pour retraités et futurs retraités

- Mme Monique Cosandey
- Mme Paul-Andrée Scheder

Conseil des jeunes de Lausanne

- M. Daniel Gönczy – responsable commission vélo

Mobilité piétonne

- M. Patrick Lacourt
- M. Julien Lovey
- M. Johan Pain

Projet Défi Vélo

- M. Vincent Perrenoud – chargé de projet
- M. Vincent Péclet – coordinateur romand

PRO VELO Région Lausanne

- M. Arnaud Nicolay – secrétaire général
- Mme Marine Skolka – membre du comité
- Mme Moira Simanis – groupe Lausanne-Est

Rue de l'Avenir

- Mme Dominique Von der Mühl – membre du comité

TCS – section cyclotourisme

- M. Raymond de Siebenthal
- M. Jean-François Rochat

Organisation

- M. Laurent Bonnard – modérateur
- Mme Cindy Freudenthaler – déléguée vélo – Ville de Lausanne





2. Généralités

Qui est qui ?

Un accent a été mis sur la meilleure connaissance des uns et des autres et des besoins des piétons, respectivement des cyclistes.

Le groupe d'usagers « piétons » est très hétérogène et ne peut être réduit à quelques catégories. Il s'agit ainsi de prendre en compte cette variété de piétons et de garder en tête que tout le monde est en définitive piéton à un moment ou à un autre de sa journée.

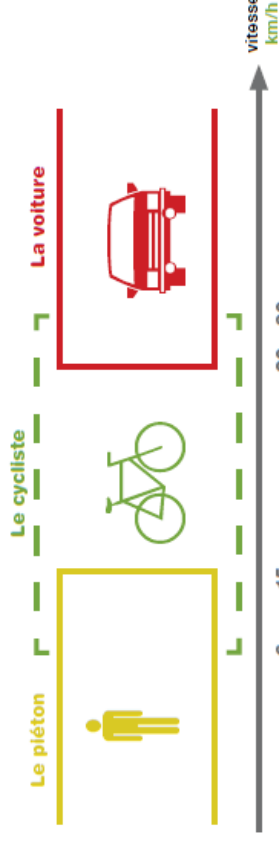
Le groupe d'usagers « cyclistes » ne peut non plus être réduit à quelque catégorie d'usagers. En outre, la pratique du vélo nécessite une certaine maîtrise qui se révèle très variable d'une personne à l'autre.

De nombreuses études menées en Suisse et à l'étranger mettent l'accent sur la très grande variété des usagers des modes de déplacements actifs et documentent les différences et les similarités entre piétons et cyclistes. Les éléments qui sont ressortis comme cruciaux à une meilleure entente est la nécessité de compréhension mutuelle et la faculté de se mettre à la place de l'autre usager.



Le vélo, un véhicule ambivalent

Dans le plan piéton de Strasbourg, édité en 2012, une action visant à « Désamorcer les conflits piétons/vélos » est détaillée. En annexe, une étude fait le tour de la situation dans différents pays européens et résume les résultats d'une enquête menée à Strasbourg sur la gêne mutuelle entre piétons et cyclistes sur certains itinéraires.



Le vélo y est défini comme ayant un statut « hybride » tantôt « piéton accéléré », tantôt « véhicule lent ». Cette ambivalence du vélo est particulièrement marquée à Lausanne entre les sens montant et descendant.





Faut-il mélanger des piétons et des vélos à Lausanne ?

Non ...

... mais

... sauf

... quand

... si

Le parti-pris de la matinée était de discuter de la façon d'aménager les zones où le mélange entre piétons et vélos est prévu ou déjà effectif. En revanche, cette question de base était présente dans l'ensemble des discussions ainsi que dans les préoccupations des différents services, associations et partenaires intéressés par le thème.

A travers les discussions, tous s'accordent sur un principe : « En règle générale, il ne faut pas mélanger des piétons et des vélos mais cela dépend du contexte ».

En particulier, la gestion des cas concrets nécessite des pesées d'intérêt et quelquefois des exceptions à la règle générale.

Il devient donc nécessaire pour tous de traiter les différentes exceptions et d'être au clair sur les critères qui permettent de déroger à la règle générale.

De nombreuses documentations et recommandations existent à ce sujet et devraient être adaptées au contexte lausannois.

Action n° 1 – Traiter les exceptions

Réaliser un document de lignes directrices propre à Lausanne qui mette en évidence les différents critères permettant de déroger à la position générale.

Tout le monde est piéton ...

...mais pas forcément cycliste.

L'échange entre participants a permis de mieux se rendre compte des réalités des uns et des autres et dans une certaine mesure de mieux comprendre les comportements des différents usagers.

Une bonne partie des conflits trouvent leur source dans le comportement des individus et le respect d'autrui. Les éléments d'aménagement peuvent contribuer à clarifier les situations mais devraient être accompagnés de mesures de communication incitant au fair-play et au respect mutuel.

Action n° 2 – Se mettre dans la peau de l'autre

Soutenir ou développer des campagnes de communication visant à favoriser le fair-play entre usagers.





La problématique est-elle critique aujourd'hui ?

Les échanges ont mis en lumière des situations critiques pour certains groupes d'utilisateurs plus fragiles et dans certains endroits particuliers.

Constat 1 : La situation n'est pas catastrophique à Lausanne

A l'exception de quelques lieux qui ont été débattus, cela se passe bien dans la majorité des cas et il s'agit d'anticiper une augmentation du nombre de cyclistes pour s'assurer que les principes du vivre ensemble soient respectés dans le futur.

Constat 2 : la situation dans les quartiers

L'input de la répliquante aux contrats de quartier montre que la mobilité est une préoccupation centrale des habitants mais que c'est bien le conflit entre piétons et automobiles qui prévaut dans les discussions. Dans les quartiers, la cohabitation entre piétons et vélos est rarement relevée et peu conflictuelle à ce jour.

En revanche, la situation au centre-ville ou dans certaines zones de loisirs montre une autre image. Au final, il s'avère que vivre ensemble à pied et à vélo n'est pas conflictuel partout et que cela dépend essentiellement du contexte urbanistique et de la fréquentation des lieux.

Constat 3 : le paradoxe ville-campagne

Dans les zones périurbaines ou à la campagne, une séparation physique des deux types d'utilisateurs n'est pas forcément nécessaire alors même que l'espace à disposition est suffisant pour le faire. A l'opposé, en ville et dans les lieux fortement fréquentés, une séparation est le plus souvent la meilleure option alors même que la place à disposition ne le permet pas toujours.

Constat 4 : fonction et type d'usage

Le type d'usage (loisirs/promenade ou déplacement pendulaire), influence fortement le comportement de l'utilisateur. Par exemple, la présence de cyclotouristes avec bagages ou de cyclistes avec remorques gêne moins le piéton promeneur dans un parc que le cycliste pendulaire pressé qui se rend au travail.

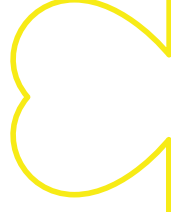
Dans le même ordre d'idée, un piéton pressé qui cherche à attraper un train sera plus gêné par la présence d'une famille de cyclistes en vacances que par un pendulaire à la vitesse plus élevée.

Constat 4 : les grands absents de la discussion

La question du vivre ensemble à pied et à vélo résonne forcément en regard des autres modes de transports et c'est bien souvent en raison d'une impossibilité de vivre ensemble avec le trafic individuel motorisé ou avec les transports publics que les utilisateurs des modes doux sont contraints de partager les mêmes aménagements.



Figure 1 : cohabitation à la Place Chauderon, 1952



3. Thèmes

A différents contextes correspondent différents aménagements. Quatre thèmes reflétant des situations spécifiques ont été choisis pour les ateliers qui se sont déroulés en deuxième partie de matinée.

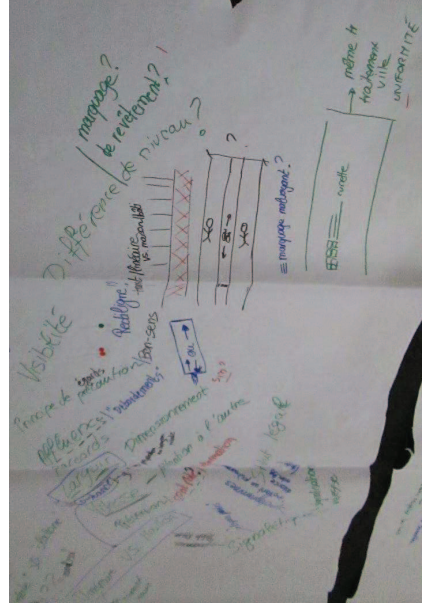
Une situation de cohabitation dans un parc n'est pas identique au partage d'un trottoir au cœur du centre-ville et ne saurait être comparée à la création d'une nouvelle infrastructure entièrement réservée à la mobilité douce, soit aux vélos et aux piétons.



En gardant comme ligne directrice de faire le tour de ce qui fonctionne, ne fonctionne pas et d'échanger sur les bons et les mauvais exemples, la discussion au sein des différents ateliers était alimentée par des images de référence de situations lausannoises, suisses et étrangères.

Chacun était invité à noter ses idées, ses remarques et à résumer les discussions sur de grandes nappes présentes sur chacune des tables.

Ces procès-verbaux géants ont permis de fournir autant de précieux indices que de recommandations sur lesquels s'appuient les propositions d'action qui suivent.





Le long des routes

Lorsque le trafic est dense ou la vitesse élevée, la meilleure solution pour guider les vélos peut s'avérer en les séparant du trafic motorisé. La création de pistes cyclables, de pistes mixtes piétons-vélos, de trottoirs autorisés aux vélos sont alors envisageables. Quels avantages, inconvénients et points d'attention sont à prendre en compte dans les différentes solutions ?

Les éléments suivants sont ressortis plus particulièrement :

- le vélo a sa place sur la chaussée

En conséquence, la cohabitation entre piétons et vélos est une exception et non la règle. En revanche, le cas de la piste cyclable est ambivalent puisqu'il ne s'agit ni d'un trottoir, ni d'un aménagement routier. La forte hétérogénéité du traitement des zones de « mixité » a été relevée. Plus forte serait la cohérence entre les types d'aménagements, meilleure serait la compréhension des usagers.

- la question de la vitesse

Les aménagements cyclables sont souvent nécessaires en raison d'un différentiel de vitesse avec le trafic motorisé. En modérant la vitesse dans les rues, on les rend plus adaptées à la vitesse des cyclistes tout en évitant de mélanger des piétons et des vélos.

- la question de la séparation

Lorsqu'il y a des espaces partagés, il est nécessaire de disposer d'espace généreux. Le balisage et la peinture sont évalués avec une certaine réserve en regard du langage routier qu'ils donnent. Il y a lieu de trouver un traitement le plus uniforme possible pour que chacun s'y retrouve sur l'ensemble du territoire lausannois.

Des pistes d'actions concrètes autour de ce thème sont proposées comme suit :

Action n° 3 – Traiter le cas de la piste cyclable

Piste sur trottoir, trottoir mixte, zone colorée, revêtement différencié, différence de niveau. Qu'est-ce qu'une piste cyclable ? Il s'agit aussi de développer un langage cohérent sur le territoire communal et de l'agglomération pour traiter de ce qu'est une piste cyclable et ce qu'est un trottoir ouvert aux vélos.

Action n° 4 – la modération comme aménagement

La diminution de la vitesse et la création de zones 30 km/h est également une manière de diminuer les conflits entre piétons et cyclistes. Dans une ville apaisée, le vélo prend naturellement sa place dans le trafic dont la vitesse lui est proche et n'est plus ce véhicule hybride qui oscille entre véhicule lent et piéton accéléré. La politique générale de modération du trafic doit être également poursuivie avec pour objectif d'améliorer le vivre ensemble entre usagers.

Action n° 5 – Traiter la matérialité des zones mixtes

Comment faire comprendre aux usagers qu'ils doivent partager un espace ou alors qu'ils ne sont pas invités sur un espace. Tant les piétons que les cyclistes sont beaucoup plus sensibles aux éléments d'aménagements, aux éléments au sol et revêtements qu'aux signalisations verticales. Il s'agit également de trouver un langage adapté qui puisse être généralisé dans des contextes similaires.

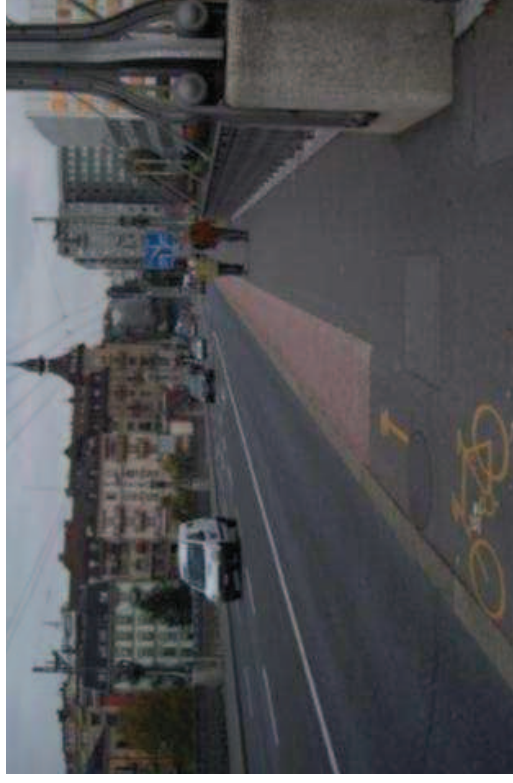


Le long des routes



Figure 2 : Cambridge MA, Etats-Unis

La séparation par une matérialisation au sol permet de remplacer les systèmes de marquage qui ne sont pas toujours perceptibles par les personnes malvoyantes.



Figures 2 et 3 : Pont Chauderon et Route de Berne

Les solutions de marquage proposées pour séparer les espaces à partager entre piétons et vélos sont problématiques pour les personnes malvoyantes ou aveugles. D'autres types de solutions qui puissent être détectables par les personnes malvoyantes sont à privilégier.



Voies réservées aux mobilités douces

Voies vertes, itinéraires réservés à la mobilité douce, passerelles pour piétons et pour vélos voient le jour dans de nombreuses villes et à Lausanne aussi. Comment aménager ces cheminements pour que chacun s'y retrouve au mieux ?

Qu'est-ce qu'un itinéraire de mobilité douce

La nécessité est apparue de bien définir ces itinéraires, selon leur fonction et statut légal. Pour les usagers de ces futures liaisons, il s'agit de poser clairement les règles du jeu et de la cohabitation. Il semble pertinent d'avoir un traitement uniforme au niveau de la signalisation et de peut-être développer une signalétique au sol ou verticale qui convienne aux usagers des modes actifs.

La question de l'échelle

Un itinéraire peut prévoir une séparation des flux en règle générale et une mixité sur certains tronçons. Si la cohabitation n'est prévue que sur un maillon de l'itinéraire, la distance concernée et le temps de parcours sont déterminants. Un tronçon étroit de partage entre vélos et piétons pourrait être admis, s'il est court et s'intègre dans un itinéraire plus conséquent le long duquel des tronçons séparés et/ou mixtes existent. Pour rappel, les distances marchables et cyclables ne sont pas les mêmes et la question des échelles est importante à prendre en compte.

La question du dimensionnement

Dans le cas de nouvelles infrastructures, une attention particulière doit être apportée pour dimensionner les infrastructures en fonction de l'affluence future, des vitesses projetées et des gabarits à disposition.

La question de la séparation

Faut-il créer des différences de niveaux sur un chemin pour séparer la partie vélo de la partie piéton ? Peut-on créer un statut du « bon sens » et développer une signalétique spécifique et utiliser une signalisation uniforme. Lors de la création d'une passerelle, il est clair que l'aménagement sera destiné aux deux types d'usagers. En revanche, la matérialisation d'éventuels espaces de circulation dédiés à chaque mode doit être évaluée avec soin. En effet, selon le contexte et la fréquentation, séparer peut inciter à une moins grande tolérance envers les usagers contrevenants.

Des pistes d'actions concrètes autour de ce thème sont proposées comme suit :

Action n° 6 – Définir ces nouveaux « cheminements »

Itinéraire pour les modes doux, piste cyclable, cheminement, voie mixte piéton-vélo. La terminologie pour décrire les nouvelles infrastructures réservées aux piétons et aux vélos n'est pas uniforme et il manque à ce jour une définition claire des principes à mettre en œuvre pour ces nouvelles liaisons.

Action n° 7 – Informer et communiquer

Ces itinéraires étant conçus pour les piétons et les vélos, il y a lieu d'informer et de communiquer autour des objectifs et des partis pris des projets. Une signalétique spécifique doit être étudiée et développée au cas par cas.



Voies réservées aux mobilités douces



Figure 4 – Passerelle de Maillefer

La passerelle Bellevaux – Quartier En Bugnon/Maillefer est en construction. Réservée aux piétons et aux vélos, il s'agit d'apposer une signalisation claire et peut-être de la compléter par une signalétique invitant au « Vivre ensemble ».



Figure 4 – Chemin de Chandieu

Une rampe a été créée pour faciliter le passage des poussettes et des personnes à mobilité réduite et pour autoriser les vélos. Le tronçon est court et muni d'une signalisation priorisant le piéton.



Zones piétonnes et places

Lorsqu'un itinéraire cyclable traverse un espace prioritairement piéton et densément utilisé, les points de friction sont nombreux. Quels sont les points d'attention et les solutions pour signaler et aménager ces espaces ? Quels exemples d'ici et d'ailleurs sont des pistes à creuser pour gérer ce type de situations ?

La discussion autour de ce thème s'est concentrée sur le centre-ville de Lausanne. En revanche, il convient de séparer les zones piétonnes existantes des zones piétonnes projetées.

Zones piétonne existantes

La présence de cyclistes n'est, à quelques exceptions près, pas admise. En revanche, il s'agit de proposer un itinéraire de contournement qui permette d'assurer le lien entre certaines zones de la ville. Tout nouvel itinéraire pour les vélos à travers une rue piétonne existante est ressenti comme une contrainte supplémentaire pour les piétons et n'est pas souhaité.

Zones piétonnes futures

La planification d'une zone piétonne nécessite de supprimer le trafic individuel motorisé. Dans ce cadre, la question de restreindre également l'accès aux vélos doit être étudiée car cela peut induire une coupure importante dans le réseau cyclable et au final un non respect de l'interdiction de circuler si aucune autre liaison fonctionnelle n'est offerte pour pallier la restriction créée.

Action n° 8 – concept de parking vélo au centre-ville

L'accessibilité à la zone commerciale du centre-ville passe aussi par le positionnement de stationnement pour vélos attractif et de qualité aux entrées de la zone piétonne.

Action n° 9 – traversée du centre-ville à vélo

L'itinéraire cyclable à travers le centre-ville et la rue Haldimand n'est pas toujours bien compris. Des actions ponctuelles de prévention et une amélioration de la signalétique sont à mettre en place.

Action n° 10 – identifier les itinéraires cyclables des nouvelles zones piétonnes

Lors de la conception d'un nouveau quartier ou de l'extension d'une zone piétonne existante, l'identification des itinéraires cyclables devrait se faire très tôt pour permettre d'offrir un langage d'aménagement qui soit compréhensible par tous et qui mette en évidence les endroits où les vélos sont autorisés et ceux où ils doivent être poussés.

Action n° 11 – tester un autre langage

La signalisation OSR ne suffit parfois pas ou est trop discrète pour permettre de comprendre les pratiques qui sont souhaitées et celles à proscrire. Peut-on s'autoriser un autre langage en complément aux signaux officiels – par exemple au sol ou par de la signalétique – pour mieux s'adresser aux usagers des modes doux.



Zones piétonnes et places



Figure 4 – Petit-Chêne

Liaison piétonne stratégique entre la Gare et le centre-ville ; le Petit-Chêne est autorisé aux vélos. Si cela ne pose pas de problème dans le sens montant, la vitesse des cyclistes à la descente dérange. Une étude sur l'accès à pied et à vélo à la Gare permettra de définir les itinéraires à privilégier pour les piétons et pour les vélos.



Figure 5 – Route de Bel-Air

Lier les Terreaux au Flon ? Il n'existe malheureusement pas beaucoup de liaisons qui soient autorisées aux vélos. La route de Bel-Air en fait partie et constitue donc un maillon essentiel du réseau cyclable et est également très fréquentée par les piétons. Quelles améliorations apporter pour favoriser une vitesse des vélos adaptée ?



Parcs et espaces de détente

« N'oubliez pas petite reine, les piétons sont rois ». Comment vivre ensemble dans des espaces de loisirs et de détente. Quelles sont les bonnes idées et les idées à ne pas retenir ? Comment peut-on faire mieux ou faire autrement ?

Constat 1 : l'attrait du parc

Les parcs sont des zones de respiration et de tranquillité en ville. Ces îlots sont très attractifs pour les piétons mais également pour les cyclistes qui ne sont pas toujours conscients que les interdictions générales de circuler dans ces lieux leur sont également destinées.

Les parcs sont des zones de déassement et de tranquillité mais certains parcs sont également des lieux de passages ou une variété d'usages et d'utilisateurs se rencontrent. Cela est manifeste dans la zone Vidy-Bourget dont le fonctionnement est géré sur un modèle de vivre ensemble soutenu par une signalétique spécifique.

Constat 2 : une concession doit être justifiable

Si un nouvel itinéraire venait à être proposé dans un parc, il doit être justifiable et apporter une amélioration significative pour les cyclistes en termes de distances ou de sécurité sur un axe du réseau cyclable.

Constat 3 : zones de quiétudes

Si certaines parties d'un même parc sont adaptées pour accueillir différents usagers, d'autres parties devraient être réservées à un usage de déassement et de tranquillité.

Constat 4 : la question de la vitesse

Le vivre ensemble passe également par une adaptation des rythmes des uns et des autres et une diminution de la vitesse des cyclistes dans certaines zones. A ce titre, un travail sur les revêtements lors de réfections ou l'ajout de marques ou signaux peut contribuer à modérer la vitesse des vélos.

Action n° 12 – Identifier les parcs concernés

Tous les parcs ne sont pas traversés ou bordés par des itinéraires cyclables. Desquels s'agit-il ? Une analyse du territoire lausannois devrait être faite.

Action n° 13 – traiter la matérialité des promenades

Le revêtement a une influence sur le comportement des usagers, en particulier pour les modes actifs. Son choix influence potentiellement la vitesse du cycliste et sa compréhension de sa légitimité ou non à circuler dans un espace.

Action n° 14 – signaler, communiquer et informer

Les signaux verticaux ne sont pas toujours perçus comme s'adressant également aux cyclistes et beaucoup d'usagers ne sont pas conscients qu'ils ne peuvent pas circuler à vélo à Sauvabelin ou au parc Milan. Tester un autre langage par exemple au sol ou en utilisant mieux la signalétique de la zone Vidy-Ouchy pourrait contribuer à mieux faire comprendre et appliquer les règles.



Parcs et espaces de détente



Figure 6 – Parc Montbenon et allée Ansermet

L'esplanade de Montbenon constitue un espace de respiration et de détente important au cœur de la ville. Les vélos sont autorisés à emprunter son allée centrale pour éviter l'avenue Jules-Gonin au trafic important. L'aménagement du parc avec des zones en gravillons et des terrasses à franchir informe naturellement les usagers sur les zones de passages et les zones de détente. Les largeurs importantes et l'absence de pente permettent une cohabitation harmonieuse.



Figure 7 – La Vallée de la Jeunesse

Tous les cyclistes ne savent pas qu'ils ne sont pas autorisés à circuler sur l'allée centrale aux dimensions imposantes. L'itinéraire prévu pour les cyclistes est peu attractif et peu visible. Une piste pour améliorer la situation pour les piétons et pour les vélos serait d'offrir un itinéraire cyclable attractif et de marquer plus clairement les zones où ils ne sont pas invités à circuler, notamment l'allée centrale. Des solutions pour modérer la vitesse pourraient également être testées.



4. Questions ouvertes

Quel usage de la sonnette ?

Entre signaler sa présence ou demander de libérer l'espace, l'usage de la sonnette peut être perçu de manière très différente d'une personne à l'autre. Aggression sonore, information, signalement ... comment cet équipement obligatoire doit-il être perçu et devrait-il être utilisé ? Cette question a autant de réponses que d'utilisateurs et l'usage de la parole, du signe de tête ou de main restent probablement plus efficaces que le seul tintement d'une sonnette.

Quel impact du vélo électrique ?

Le vélo électrique implique des questions de vitesse qui sont déjà présentes de par la diversité des utilisateurs de la bicyclette. En revanche, le vélo électrique est également plus lourd et moins maniable qu'un vélo standard et les utilisateurs sont en moyenne plus âgés et moins à l'aise dans la circulation motorisée.

Dans la discussion, cette problématique n'est pas ressortie comme un enjeu majeur mais comme un développement à suivre pour le futur.

Quelle marge entre prévention et répression ?

La question des limites de la prévention et la nécessité d'également sanctionner les comportements inadéquats a été évoquée. Toutes les parties s'accordent à dire que les comportements dangereux doivent être sanctionnés par la Police et qu'ils donnent une mauvaise image sur l'ensemble des utilisateurs.

Quel changement générationnel ?

La thématique du vélo a le vent en poupe dans de nombreux pays et villes d'Europe. La question de la circulation et la mobilité douce comme alternative crédible pour les déplacements dans les centres urbains est d'actualité et fait son chemin dans les écoles et auprès des jeunes. Qu'en est-il donc de la perception des situations conflictuelles entre vélos est piétons selon les générations ? Les représentants du projet défi vélo qui s'adressent aux 15-18 ans ont souligné l'incompréhension des jeunes par rapport aux interdictions imposées aux vélos dans certaines zones dont l'accès leur paraît naturel.



5. Conclusion et suites

Le dialogue orienté concret a permis de mettre en évidence plusieurs améliorations possibles dans les aménagements existants et d'identifier les éléments à prendre en compte dans les projets futurs.

Les échanges entre participants ont également permis d'identifier le besoin de règles claires pour tous et les plus uniformes possibles sur le territoire communal pour que chacun s'y retrouve.

A travers différents projets déjà lancés, de nouvelles solutions concrètes sont en réflexion et pourront être présentées aux membres des groupes piétons (GAP) et vélo (GDRL) au fur et à mesure de leur développement.

En complément, les recommandations et pistes d'actions issues de cette matinée serviront à nourrir un rapport-préavis qui sera rédigé pour répondre à un postulat au Conseil Communal sur ce sujet.



6. Références

Editeur	Titre de la publication	Référence	Année
BPA	Circulation des cycles sur le trottoir		1996
Conférence Vélo Suisse	Vélos sur le trottoir Manuel d'aide	www.conferencevelo.ch	2005
Ville de Genève Roland Ribbi & Associés	Les cyclistes sont-ils un danger pour les piétons ?		
PRO VELO Suisse & Mobilité piétonne	Surfaces partagées entre piétons et cyclistes Recommandations	www.pro-velo.ch www.mobilitepietonne.ch	2007
Rue de l'Avenir	Espace partagés entre piétons et cyclistes	Bulletin 3/2007 www.rue-avenir.ch	2007
Rue de l'Avenir	Partage des trottoirs avec les vélos : problèmes et solutions	Bulletin 1/2006 www.rue-avenir.ch	2006
OFROU	La mobilité douce dans les projets d'agglomération Aide de travail	www.astra.admin.ch	2007
PRO VELO Info	La rue en partage	Bulletin 19/2012 www.pro-velo.ch	2012
Ville de Strasbourg	Plan piéton 2011-2020	www.strasbourg.eu	2012