Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2022)

Heft: 3

Artikel: À vélo sur les routes brésiliennes : réflexions autour des infrastructures cyclables

Autor: Beuchat, Laurence

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-981125

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

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

CARTE BLANCHE

A vélo sur les routes brésiliennes Réflexions autour des infrastructures cyclables

LAURENCE BEUCHAT

Architecte-urbaniste dont le travail se situe à l'interface entre urbanisme et mobilité, elle est titulaire d'un master en architecture de l'EPFL et travaille actuellement dans un bureau d'urbanisme et d'aménagement du territoire à Zurich. Elle a réalisé en 2021–2022 un voyage à vélo de cinq mois au Brésil et en Colombie.

Un voyage à vélo de près de 3300 kilomètres le long de la côte brésilienne – de São Paulo à Maceió – présente l'occasion de tester différents aménagements cyclables ainsi que d'observer la place de la petite reine dans la vie des Brésiliens. Le contexte est particulier : pays des superlatifs, le Brésil fait plus de 200 fois la taille de la Suisse et São Paulo, la plus grande ville du pays, héberge environ 12 millions d'habitants, plus que la population suisse toute entière. Le Brésil est un pays dit émergent, où les contrastes sont multiples, par exemple entre urbanité planifiée et développement incontrôlé ainsi qu'entre richesse et pauvreté. Ce texte propose quelques réflexions nées d'observations de terrain.

Les infrastructures cyclables se concentrent principalement dans les moyennes et grandes villes, bien que certaines petites villes touristiques et balnéaires en soient parfois également pourvues. Les types d'aménagements cyclables sont nombreux, et se situent tantôt au niveau du trottoir, tantôt sur la chaussée. Dans le cas d'un aménagement sur chaussée, les pistes cyclables sont généralement séparées des véhicules motorisés à l'aide de plots ou autres aménagements fixes. Par endroits, il s'agit même d'une hauteur de trottoir, un obstacle infranchissable et peu commode pour les cyclistes désirant dépasser ou obliquer. Cette délimitation marquée des usagers de la route est opérée, on s'en doute, pour des questions de sécurité. En effet, la mixité entre véhicules motorisés et cycles, liée aux notions de respect mutuel et de réduction des vitesses des véhicules motorisés n'est pas (encore ?) à l'ordre du jour dans la société brésilienne très centrée sur la voiture et où foisonnent les pick-up et SUV. En outre, on observe à plusieurs endroits que les aménagements cyclables ont vraisemblablement été développés aux dépens des piétons plutôt que du trafic motorisé, menant à un rétrécissement, voire à une suppression du trottoir. Ceci dit, force est de constater que les automobilistes font preuve de fair-play à l'égard des cyclo-voyageurs. Ces derniers sont en effet régulièrement encouragés à coup de klaxons et les dépassements sont généralement réalisés en respectant une distance généreuse.

[ILL. 1]

[ILL. 1] Pistes cyclables le long de la mer à Copacabana dans la ville de Rio de Janeiro. Les jours de grande affluence, ici un samedi, les pistes cyclables s'avèrent clairement sous-dimensionnées. (Photo : D. Christen)

[ILL. 2]

[ILL. 3]

[ILL. 4]

[ILL. 2] L'Avenida Paulista à São Paulo, avec aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle au centre de la rue. (Photo : D. Christen)

[ILL. 3] Ici, les deux bandes cyclables sont regroupées à gauche de la chaussée, un aménagement plutôt atypique pour des cyclistes suisses. (Photo : D. Christen)

[ILL. 4] Route hors localité avec larges accotements pour faciliter, entre autres, la circulation des cycles. (Photo : L. Beuchat)

Certains aménagements cyclables peuvent prêter à confusion pour les cyclistes suisses : tantôt situées sur le côté gauche de la route [ILL. 3], tantôt sur le côté droit, les pistes cyclables peuvent être difficiles à repérer. Sur les grandes avenues avec trafic bidirectionnel, comme l'Avenida Paulista à São Paulo [ILL. 2], les deux pistes cyclables sont généralement regroupées au centre de la route. Ainsi, les conflits avec les véhicules obliquant à droite sont évités, mais les cyclistes sont également séparés des fronts bâtis, commerces et autres services, participant à conférer à l'avenue un caractère fonctionnel et routier. De manière générale, on note également des discontinuités dans le réseau cyclable ainsi que des largeurs de voies insuffisantes.

Un lieu particulièrement prisé pour la pratique du vélo dans les villes brésiliennes s'avère être le front de mer, où les cyclistes bénéficient généralement de pistes cyclables continues [ILL. 1]. Les dimanches et jours fériés, certaines villes ferment partiellement ou complètement les voies de circulation longeant la mer, accroissant ainsi considérablement les espaces piétons et cyclables. C'est aussi le long des fronts de mer que l'on trouve la majorité des stations de vélos en libre-service. Il est intéressant de noter que les vélos en libre-service sont en plein développement au Brésil, en particulier dans les grandes villes le long du littoral et que, comme en Europe, la pandémie a considérablement augmenté l'utilisation de la bicyclette pour les loisirs suite à la fermeture des fitness et autres installations sportives.

Si les pistes cyclables sont courantes dans de nombreuses villes brésiliennes, elles sont peu développées en dehors des zones urbaines. Le bas-côté souvent généreux le long des routes offre cependant au cycliste expérimenté une place à côte de la chaussée et constitue occasionnellement même une bande cyclable officielle, sans présenter toutefois d'aménagements spécifiques [ILL. 4]. Ce bas-côté fait office d'espace multifonctionnel se transformant au gré des situations (espace piéton en traversée de localité, stationnement d'urgence et piste cyclable en dehors des localités, etc.).

Ainsi, le Brésil constitue un cas d'étude intéressant, en raison d'une culture du vélo existante et actuellement fleurissante. Le vélo y occupe une place ambivalente. D'une part, la société brésilienne est très centrée sur la voiture et le cycliste occupe une place encore marginale sur la chaussée. D'autre part, le vélo est très présent dans les villes, en particulier comme mode de récréation ou encore pour les déplacements quotidiens d'une population défavorisée, tels que les marchands ambulants. Il sera intéressant de suivre l'évolution de la petite reine dans ce contexte. Aujourd'hui, le Brésil constitue – en tous cas le long de la côte – un lieu où le cyclo-voyageur se sent bien.