

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 135 (2009)
Heft: 05: Trafic lent

Artikel: Pédaler dans le dur
Autor: Della Casa, Francesco
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-99738>

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: 09.07.2025

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

Pédaler dans le dur

MOBILITÉ

Il est notoire que le développement de la bicyclette dans la mobilité quotidienne rencontre en Romandie une inertie plus forte qu'en Suisse alémanique. Parce qu'en terre de Salon de l'Auto, la représentation symbolique attachée au véhicule privé reste encore vivace. Parce que de nombreux hommes politiques ne conçoivent la liberté individuelle que sur quatre roues¹, considèrent les promoteurs de la mobilité douce comme des ayatollahs et dénoncent les mesures de sécurité routière comme liberticides. Mais surtout, parce que les aménagements en faveur du vélo donnent parfois l'impression d'avoir été réalisés pour la bonne conscience de leurs promoteurs plutôt que pour offrir aux usagers les services qu'ils attendent. Deux exemples.

Luxe localisé, ignorant la demande

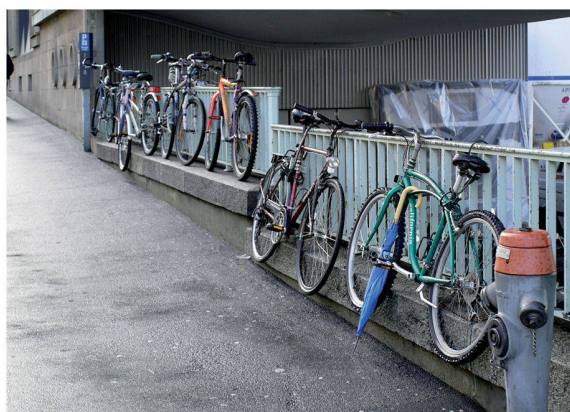
Le premier a trait à l'élaboration des recommandations pour le stationnement des vélos, dont les auteurs justifient le dimensionnement selon des critères esthétiques. Il faudrait ainsi éviter « un effet d'ensemble désavantageux à cause de dispositifs très proches qui donnent l'impression d'une grille ou d'une forêt »². Autour de la gare de Lausanne, l'application docile de ces recommandations a motivé l'installation d'une dizaine d'arceaux. Distants de 1m 30, ils permettent de garer royalement un vélo par arceau (fig. 1). Localement, un « effet d'ensemble » qui fait peut-être joli; mais tout alentour, des vélos par dizaines, attachés aux arbres, aux barrières, aux bancs publics (fig. 2 et 3). Signe tangible que l'explosion de la demande est ressentie comme un problème plutôt que comme un comportement à encourager, dans une ville plutôt pentue et engorgée par la circulation automobile.

¹ Par exemple, l'ancien conseiller national Charles Poncet, lequel, avec la finesse d'esprit qui le caractérise, explique ainsi son achat d'un véhicule 4x4 hybride: « A basse vitesse, le moteur électrique est silencieux, ce qui permet d'écraser plus facilement les écolos transpirant sur leurs vélos, car ils ne m'entendent pas arriver! ». In « Ils aiment leur gros cube », *Le Matin*, 30 juillet 2008.

² OFROU: « Stationnement des vélos. Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation », *Guide de recommandations sur la mobilité douce* n° 7, Berne, 2008, 85



1



2



3

Fig. 1 : Parc à vélos selon les recommandations de l'OFROU (Bd de Grancy, Lausanne)
(Photo FDC)

Fig. 2 et 3 : Parcage sauvage aux alentours de la gare de Lausanne, signalant l'excès de la demande, bien que ces images aient été prises un jour de mars, plutôt pluvieux.
(Photos FDC et AHO)

Fig. 4 : Carte au 1/25 000 de la voie cyclable Ecublens-Bussigny.
En rouge, le tracé routier, en jaune, le tracé cyclable

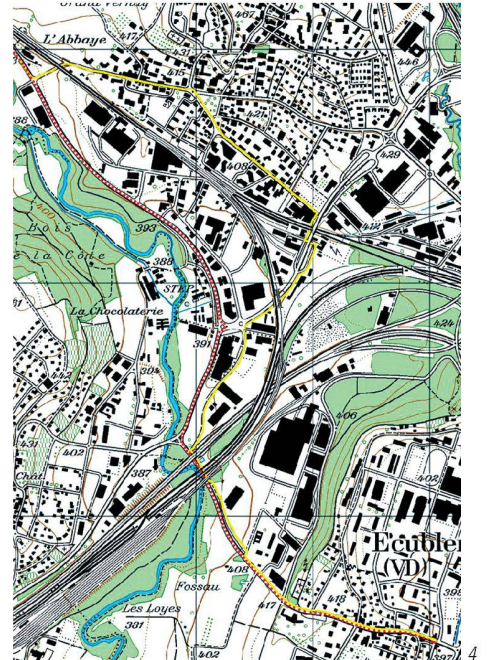
Fig. 5 à 9 : La descente entre Ecublens et les ponts de la Venoge (Photos FDC)

Sport extrême

Le second exemple met en lumière une carence rédhibitoire dans l'aménagement d'une piste dite cyclable, dont on peut présumer que ni les ingénieurs de circulation qui les ont conçues, ni les autorités qui les ont commandées n'ont, ne serait-ce qu'une seule fois, enfourché une bicyclette. Le tronçon considéré se trouve dans l'ouest lausannois, entre Ecublens et Bussigny, accès majeur depuis l'agglomération lausannoise vers une vallée de la Venoge invitant à la balade. Un accident mortel survenu il y a quelques années, tout comme l'intense trafic des camions sur cet axe, ont logiquement motivé cet équipement. Sur la carte au 1/25 000, le tracé paraît rationnel (fig. 4). Il en va tout autrement lorsqu'on va y voir d'un peu plus près.

Toboggan, angles droits et gymkhana

L'aventure commence dans la descente du coteau du Motty, au milieu de laquelle le cycliste atteint facilement une vitesse de 50 km/h. Il aurait bien tort de se laisser griser, car deux virages à angle droit qui se succèdent sur une distance de 5 m auraient tôt fait de le désarçonner (fig. 5). Cette montée d'adrénaline se répète à peine deux cents mètres plus loin, quand il s'agit de se faufiler entre deux poteaux de bois pour emprunter, toujours en descente, un petit chemin de gravillons (fig. 6). Parfois, un véhicule garé à la diable vient encore corser l'affaire. Avec au moins le mérite de maintenir la vigilance du cycliste en alerte, car ce dernier n'aura que soixante centimètres pour éviter soit la pile du pont, soit une chute sur la voie routière, un redent masqué se chargeant de châtier le maladroit (fig. 7 et 8). Pour les rescapés de ce Lauberhorn sur bitume, mieux vaut ne pas reprendre trop de vitesse, car le revêtement défoncé punira celui qui n'a pas pris la précaution de se munir d'un vélo



5



6



7



8



9

Fig. 10 à 14 : La montée depuis les ponts de la Venoge vers Bussigny

Fig. 15 : Bande cyclable dans la montée entre les ponts de la Venoge et Ecublens

(Photos FDC)



10



11

tout-terrain (fig. 9). Cent mètres plus loin, nouveau virage à angle droit, dans la boue cette fois-ci (fig. 10). Les frissons de Paris-Roubaix à la portée de tous ! Une centaine de mètres de répit avant de déboucher sur une rue de livraisons de la zone industrielle, avec la noria de camions que l'on prétendait précisément épargner aux cyclistes (fig. 11). Survient un rond-point, richement balisé. La piste est là traversée par un chemin d'accès, obligeant alors de marcher prudemment à côté du vélo (fig. 12). Un repos provisoire néanmoins utile, puisque les planificateurs proposent alors une jolie déviation en montée. Mieux vaut ne pas avoir le souffle court, au risque de perdre son chemin avec sa lucidité (fig. 13). Car il faudra reprendre son slalom, sauter deux paires de rails et s'engouffrer vaillamment dans un passage sous-voies (fig. 14). Un appel au « fair-play » (sic) incite à nouveau à mettre pied à terre, faute de quoi le malheureux piéton engagé dans le noir fera avec vous les frais de cette cohabitation à laquelle vous aurez forcé des concepteurs peu au fait des conséquences de leur planification. Après cela, la traversée de Bussigny et sa cohorte de ralentisseurs apparaîtra brou-

tille. Il sera alors toujours temps de rejoindre la gare, de jeter son vélo dans le train avec le raisonnable projet de le raccrocher au clou de la cave. Car le chemin du retour promet lui aussi de belles sueurs froides, la montée vers Ecublens permettant de mesurer la sécurité toute relative offerte par les bandes jaunes en trait-tillé, allègrement chevauchées par les camions-remorques (fig. 15).

Cache-misère

Avec la superposition d'une rivière, d'un nœud autoroutier, d'un triangle ferroviaire et d'une forte concentration de commerces de grande surface, ce tronçon propose certes un maximum de problèmes à résoudre pour une piste cyclable. Traité avec désinvolture, en réponse hâtive à l'émotion provoquée par un accident mortel, cet équipement installé à la va-vite risque toutefois d'annoncer d'autres drames. S'ils surviennent, la fatalité aura alors joué un rôle bien moindre que la légèreté des concepteurs et de leurs mandants.

Francesco Della Casa



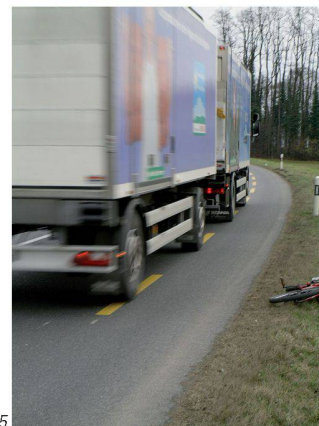
12



13



14



15