

INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

- LE GOUDA SUPPLANTE L'EMMENTAL
- PAS DE TROUS DANS LES RÉSEAUX CYCLABLES
- LES EXPOSÉS DE LA JOURNÉE TECHNIQUE DE
LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE À LUCERNE



SOMMAIRE

3	EDITORIAL
4	LEKKER FIETSEN – LE VÉLO C'EST AGRÉABLE!
9	ZWOLLE, UN EXEMPLE DE PERSÉVÉRANCE
13	LA MAÎTRISE NÉERLANDAISE DES DÉPLACEMENTS À VÉLO
17	C'EST TRÈS BIEN EN HOLLANDE, MAIS ÇA NE PASSERA JAMAIS CHEZ NOUS!
18	LES TROUS TYPIQUES DE L'INFRASTRUCTURE CYCLABLE SUISSE ET LEUR REMPLISSAGE
21	BESOINS ET LACUNES EN SUISSE
24	PLUS DE GOUDA ET DU MEILLEUR EMMENTAL POUR QUE LES CYCLISTES SUISSES SE RÉGALENT!
26	NOUVEAU GUIDE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DANS LE CANTON DE BERNE
26	WELO-CITY GLOBAL 2014 À ADÉLAÏDE

IMPRESSUM

SECRÉTARIAT DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne
Tel. 032 365 64 50,
info@velokonferenz.ch
www.conferencevelo.ch

RÉDACTION

Daniel Sigrist, planum biel ag, 2501 Biel/Bienne
www.planum.ch

RELECTURE

Cindy Freudenthaler, déléguée vélo, Ville de Lausanne
cindy.freudenthaler@lausanne.ch

GRAPHISME

co.dex production ltd., 25021 Biel/Bienne
www.co-dex.ch

TRADUCTION FRANÇAISE

Agnès Camacho-Hübner, IntenCity Sàrl, Chavannes-près-Renens

CONTRIBUTIONS

- Arnold Bongers, Bois-le-Duc, Pays-Bas
- Willem Bosch, Zwolle, Pays-Bas
- Aletta Koster, directrice de la Dutch Cycle Embassy
- Urs Walter, président de la Conférence Vélo Suisse
- Cindy Freudenthaler, vice-présidente de la Conférence Vélo Suisse, déléguée vélo, Ville de Lausanne
- Martin Urwyler, comité de la Conférence Vélo Suisse, service des ponts et chaussées, Ville de Lucerne
- Oliver Dreyer, office de la mobilité douce, Canton de Berne
- Martin Dolleschel et Barbara Auer, service de la mobilité, Canton de Bâle-Ville

ÉDITORIAL

CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS, CHERS MEMBRES DE LA CVS

Le présent bulletin est placé sous le signe du fromage, car il est en grande partie consacré à notre journée technique du 10 septembre à Lucerne: « Le Gouda supplante l'Emmental ».

A l'automne 2013, lors de sa retraite, le comité de la Conférence Vélo a unanimement décidé de faire de l'infrastructure cyclable sa priorité. Cette journée technique est le résultat de l'une des propositions concrètes qui ont émergées au cours de cette retraite. Nous voulions approfondir le sujet de la journée technique d'il y a deux ans consacrée aux bandes et pistes cyclables, mais cette fois en s'inspirant des meilleurs: les Pays-Bas.

Comme beaucoup d'entre nous, j'étais convaincu que le système néerlandais n'avait rien à voir avec notre contexte helvétique et qu'il était le résultat d'une philosophie qui nous était totalement étrangère. Mais je dois avouer qu'un plus long trajet à vélo aux Pays-Bas nous a permis de prendre conscience, à moi et aux autres membres du comité, que ce n'étaient pas les aménagements impressionnants (giratoire cyclable suspendu, vélostations pour 10'000 vélos) qui faisaient la qualité du système néerlandais, mais qu'ils en étaient la conséquence. Et en Suisse, nous aurions encore beaucoup à apprendre sur le sujet.

Avec cette journée technique placée sous le signe du pays des moulins à vent, des tulipes et, aussi, du vélo, nous voulions agir pour éviter que l'infrastructure cyclable ne se résume en Suisse au marquage de bandes cyclables et de pictogrammes de vélo, et aussi pour encourager les discussions autour de solutions innovantes et de projets pilotes. Afin aussi que les exemples positifs venus des Pays-Bas soient étudiés sérieuse-

ment, et qu'une réflexion s'ensuive sur la meilleure manière de les adapter à notre contexte helvétique.

De notre point de vue, la journée technique a été un franc succès; nous avons reçu de nombreuses réactions positives. Les exemples proposés et les discussions ont certainement marqué les esprits, ce qui nous encourage à continuer sur cette voie ces prochaines années.

En ce qui me concerne, cela signifie emporter cette thématique avec moi lorsque je reprendrai le poste de responsable vélo de l'OFROU à partir du 1er avril 2015. Cette nouvelle fonction me permettra de contribuer au niveau fédéral à l'amélioration des conditions-cadres relatives à une infrastructure cyclable attractive et sûre, dans le but de faciliter la mise en œuvre de solutions innovantes au sens de notre journée technique.

Il s'agit donc de mon dernier éditorial en tant que président de la Conférence Vélo Suisse. Je remercie tous les membres, et en particulier le comité, pour leur soutien au cours des dernières années. Je suis convaincu que notre légitimité en tant qu'association professionnelle spécialiste de la thématique cycliste se renforcera encore, et j'aurai certainement l'occasion de faire appel aux compétences de la Conférence Vélo Suisse lorsque j'aurai pris mes nouvelles fonctions.

Je vous souhaite une agréable lecture et espère que les sujets de réflexion seront nombreux.

Urs Walter
Président



LEKKER FIETSEN – LE VÉLO C'EST AGRÉABLE!

ARNOLD BONGERS, BOIS-LE-DUC, PAYS-BAS

Bois-le-Duc a fait de gros efforts pour passer en quelques années seulement du statut de ville en dessous de la moyenne à meilleure ville cyclable des Pays-Bas. Arnold Bongers, ingénieur transports de la ville, explique comment ils y sont arrivés : Lekker fietsen – le vélo c'est agréable ! La présentation complète est disponible sur le site internet de la Conférence Vélo Suisse.

Bois-le-Duc est une ville de 140'000 habitants. Elle est appréciée des touristes, dispose de plusieurs écoles, génère de nombreux emplois et bénéficie de vastes espaces verts et plans d'eau. Bois-le-Duc a longtemps été considérée comme la ville la plus accueillante des Pays-Bas. Le nombre d'emplois – majoritairement dans le secteur tertiaire – y est supérieur au nombre d'habitants, et la part des pendulaires y est également élevée.

DIX ANS POUR ATTEINDRE L'EXCELLENCE

Bois-le-Duc, qualifiée en 2005 de ville avec peu de cyclistes, selon le standard néerlandais, a été nommée Ville Cyclable des Pays-Bas en 2011. Ce résultat a pu être obtenu grâce à la mise en œuvre d'un grand nombre de mesures, qui n'auraient pu voir le jour sans le projet ambitieux des élus et de l'administration : nous voulons devenir une ville favorable aux cyclistes, Bois-le-Duc sera une ville cyclable ! La ville s'est dotée d'un véritable projet d'avenir et a encore l'intention d'augmenter la part modale du vélo à l'intérieur de l'agglomération de 33 % à 44 % d'ici 2015. Concrètement, elle a élaboré un plan d'actions en quatre points :

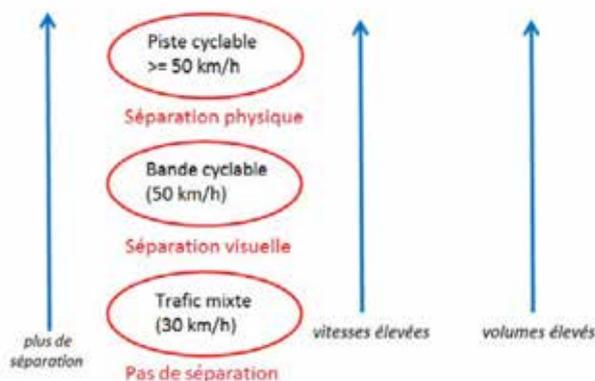
1. Le réseau cyclable
2. Le stationnement pour vélos
3. La communication / le climat cycliste
4. L'innovation

LA CLASSIFICATION DES ROUTES AUX PAYS-BAS

Le premier mot-clé qui vient à l'esprit lorsque l'on parle de déplacements à vélo aux Pays-Bas est « piste cyclable », ce qui est tout à fait conforme à la réalité, et le résultat de la planification des transports néerlandaise. La classification des routes ressemble à celle que l'on connaît en Suisse :

- Autoroutes / voies rapides > routes à grand débit (vitesse autorisée 120/130 km/h)
- Routes principales et routes collectrices > liaisons régionales et interquartiers (vitesse autorisée 50/70 km/h)
- Routes de desserte > desserte locale (vitesse autorisée 30 km/h)
- Espaces partagés / shared space

Conséquence pour les cyclistes : plus la vitesse autorisée et la charge de trafic sont élevées, plus les déplacements à vélo seront guidés séparément du trafic motorisé.



Types d'infrastructure cyclable

UNE CONCEPTION DES ROUTES QUI TOLÈRE LES ERREURS

Aux Pays-Bas, la planification est basée sur le principe de la sécurité à long terme : la fonction, l'usage et la forme (construction) d'une route sont pris en considération dans la même mesure. Le trafic est composé d'êtres humains... qui commettent des erreurs. C'est pourquoi les routes sont construites et exploitées en tenant compte des erreurs humaines possibles en renonçant, par exemple, aux bordures hautes de trottoir et autres délimitations de la chaussée. Le principe de la sécurité à long terme :

- La fonction de la route
- La cohérence entre les dimensions et la vitesse
- Un aménagement lisible de la route (road design)

LE RÉSEAU CYCLABLE : L'INFRASTRUCTURE COMME MOYEN D'ENCOURAGER LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

Le réseau cyclable se doit avant tout d'être :

- cohérent
- direct
- attractif
- sûr
- confortable

« Les itinéraires devraient, autant que faire se peut, se rapprocher de la trajectoire à vol d'oiseau »



01



02



03



04



06



05

- 01 - 02 Construction et exploitation tolérant les erreurs
- 03 À Bois-le-Duc, le réseau cyclable est composé d'un réseau en étoile (rouge) et d'autres itinéraires principaux (bleu)
- 04 Pistes cyclables: largeur de 2,5 m, revêtement rouge, priorité (les pistes cyclables bidirectionnelles ont une largeur de 3,5 m)
- 05 Bandes cyclables: largeur minimale de 1,5 m, de préférence 1,7 m
- 06 Rues cyclables: ressemble à une piste cyclable, revêtement rouge, présence dominante des cyclistes, voitures autorisées

À Bois-le-Duc, les carrefours à feux sont, autant que possible, remplacés par des giratoires. Cela permet de supprimer les attentes pour les cyclistes, qui ont la priorité. Le bilan est positif : moins d'accidents et surtout moins d'accidents graves ont été recensés, car les véhicules motorisés roulent moins vite.

À ce carrefour, la régulation lumineuse a été remplacée par un giratoire. Afin que les distances parcourues à vélo soient les plus courtes possible, les cyclistes peuvent emprunter la piste cyclable autour du giratoire dans les deux sens. C'est le premier de ce genre aux Pays-Bas. Après la période d'essai, la piste cyclable bidirectionnelle a été rendue encore plus visible pour les automobilistes.



07



08



09



10



11

« S'il arrive que certains cyclistes ne se sentent pas en sécurité dans ce giratoire, tous apprécient de ne plus avoir besoin d'attendre. Les ingénieurs transports néerlandais n'ont cependant pas tous le courage de mettre en œuvre de telles solutions. »

Aux carrefours à feux, les cyclistes doivent pouvoir obtenir le vert rapidement. Les feux doivent également indiquer si la présence du cycliste a bien été enregistrée et disposer d'un compte à rebours.

- | | |
|---------|---|
| 07 - 09 | Priorité aux cyclistes dans les giratoires |
| 10 - 11 | Transformation d'un carrefour en giratoire avec une piste cyclable bidirectionnelle prioritaire |
| 12 - 13 | Compte à rebours au feu |



12



13

Résultats :

- Satisfaction des commerçants et des habitants
- Augmentation du nombre de cyclistes sur le réseau principal
- Augmentation du nombre de vélos stationnés
- Diminution du nombre de vélos volés
- Augmentation de la part modale du vélo à 37 %

Résumé :

- se poser des objectifs ambitieux
- s'assurer d'un budget
- pouvoir compter sur des élus et une administration enthousiastes
- avoir du courage
- mettre à profit les différentes synergies
- miser sur la qualité
- ne pas se « battre contre » l'automobile
- penser et agir de manière positive



19

19 Ville cyclable 2011 Fêter les progrès et les succès tous ensemble!

ZWOLLE, UN EXEMPLE DE PERSÉVÉRANCE

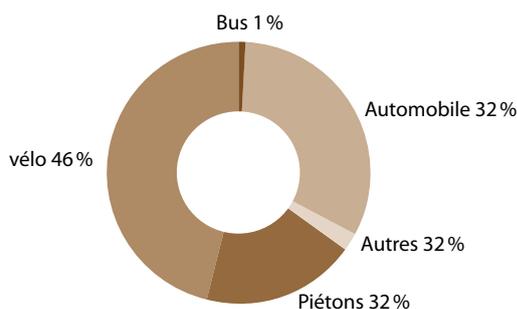
WILLEM BOSCH, ZWOLLE, PAYS-BAS

Willem Bosch expert transports pour la ville de Zwolle présente les principales étapes qui ont mené Zwolle au titre de Ville Cyclable 2014. Depuis les années 70, Zwolle intègre la thématique cycliste de manière systématique dans ses projets d'urbanisme. La présentation complète est disponible sur le site internet de la Conférence Vélo Suisse.

Zwolle est la ville carrefour du nord des Pays-Bas. Elle compte actuellement 120'000 habitants, avec une projection à 130'000 habitants pour 2020. Son aire d'influence compte 500'000 habitants et de nombreux emplois.

UN ENVIRONNEMENT FAVORABLE À LA PRATIQUE DU VÉLO

La distance maximale des quartiers périphériques au centre-ville est de 5 km. La part modale du vélo pour des distances allant jusqu'à 7,5 km est de 46%, un chiffre élevé. Une attention particulière a été portée aux connexions entre les itinéraires quotidiens et de loisirs. Willem Bosch a même utilisé les termes de «utility / recreational bicycle lanes», étant donné que les itinéraires de loisirs sont eux-mêmes empruntés de manière quotidienne.



Répartition modale pour des distances allant jusqu'à 7,5 km

UNE PLANIFICATION FAVORABLE AUX CYCLISTES

De manière générale, les itinéraires cyclables sont soumis aux exigences suivantes :

- un réseau cyclable cohérent
- des itinéraires directs
- des itinéraires attractifs
- des itinéraires sûrs (sécurité routière et sociale)
- des itinéraires confortables (sans obstacles et avec un revêtement adapté)

Références : publications de l'institut CROW sur le thème des déplacements à vélo, en particulier «Teken en ontwerpen voor fietsverkeer». Cette publication datant des années 90 a été révisée en 2006 et rééditée sous un nouveau nom.

LES POINTS FORTS DE ZWOLLE

1. Depuis les années 70, le vélo est systématiquement pris en compte dans les projets d'urbanisme
2. Des itinéraires directs, attractifs, confortables et sûrs
3. L'accès au centre-ville est plus rapide à vélo qu'en voiture
4. La volonté d'agir ! Des élus ambitieux et une administration engagée ; la mobilisation des associations cyclistes et de la population !
5. La recherche constante de nouvelles idées à mettre en œuvre pour promouvoir la pratique du vélo

LE RÉSEAU CYCLABLE COMME BASE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

Depuis les années 70, les itinéraires cyclables et le développement d'un réseau cyclable complet font partie intégrante des projets de développement urbain. Les déplacements à vélo sont une nécessité à la fois économique, sociale et environnementale. À l'origine, les déplacements à vélo ont surtout été encouragés pour des raisons environnementales. Mais en ce début du XXIe siècle, la réduction de la charge de trafic est passée au premier plan.

Objectifs du plan directeur vélo de 1978

- Réalisation d'un réseau cyclable (majoritairement en site propre)
- Définition de standards de qualité pour les itinéraires cyclables

Documents d'orientation stratégique publiés ces dernières années

- «Rapper op de trapper» (plus rapide à vélo), 1995
- «GVVP» (plan directeur des transports de Zwolle), 2001
- «Comfortabel op het zadel» (revêtement de qualité), 2001
- «Fietsstratenplan» (plan directeur des rues cyclables), 2005

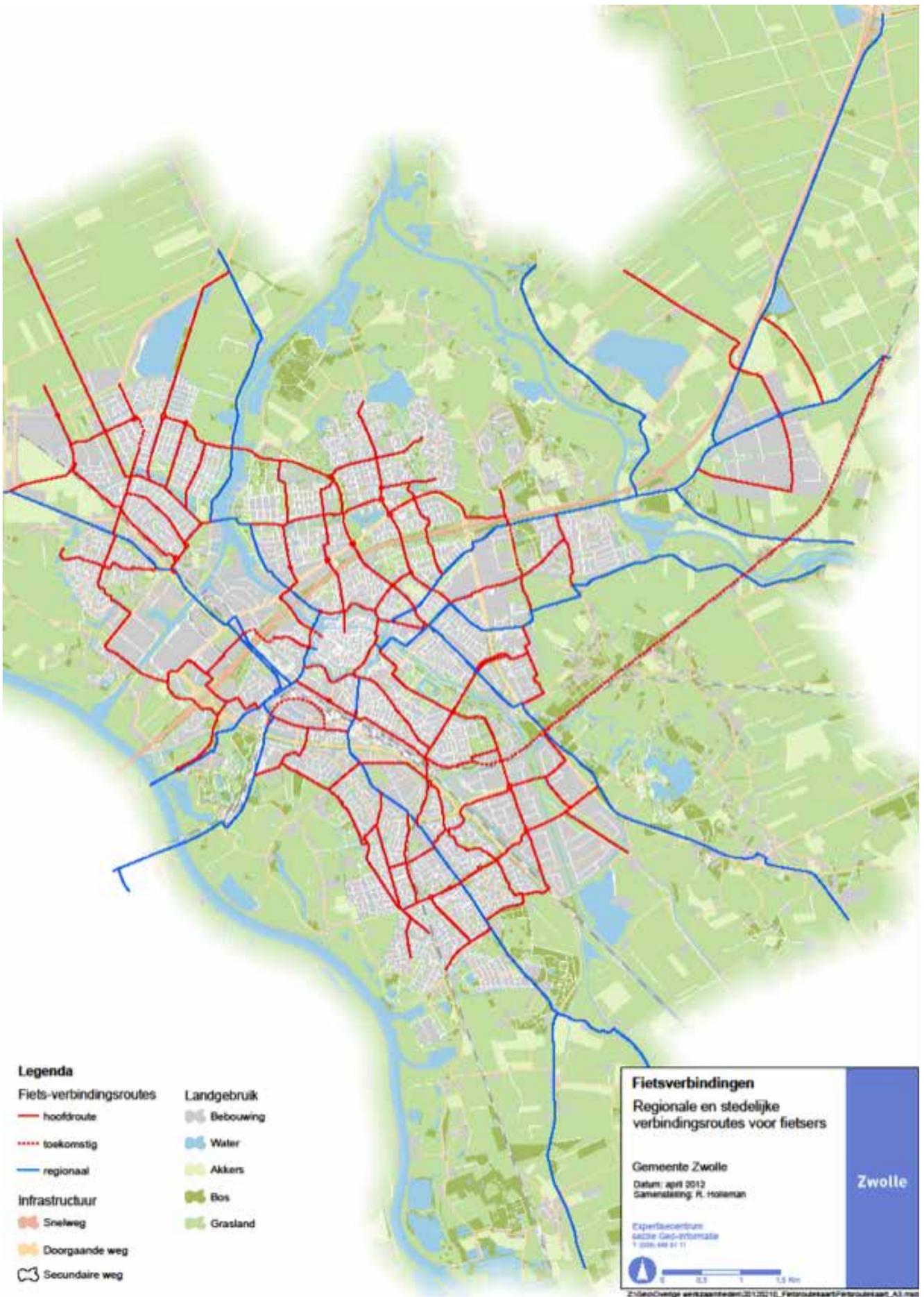
Concept de mobilité

La région s'est dotée en 2008 d'un concept de mobilité tenant compte de tous les acteurs et parties prenantes. Ses objectifs :

- Préserver les points forts actuels que sont l'accessibilité et la durabilité
- Optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et, si nécessaire, en construire de nouvelles
- Promouvoir une mobilité encore plus durable

Un réseau cyclable cohérent

Le réseau cyclable développé depuis les années 70 est dense et cohérent.



Réseau cyclable de Zwolle

DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DIRECTS, ATTRACTIFS, CONFORTABLES ET SÛRS

Résumé des principales mesures :

- Priorité aux cyclistes dans les giratoires et aux carrefours
- Passages inférieurs et supérieurs
- Itinéraires attractifs à l'écart des routes principales (à travers les quartiers résidentiels, rues cyclables prioritaires)
- Amélioration du confort et de la lisibilité grâce au revêtement rouge
- Campagne « à l'école en toute sécurité » à l'aide de mesures constructives et d'accompagnement



L'itinéraire allant de Zwolle-Sud au centre-ville (construction 1978-1992)

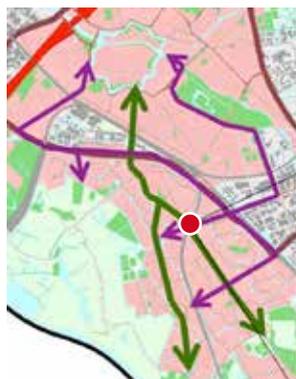
- Itinéraire cyclable
- Trafic motorisé

UN ACCÈS AU CENTRE-VILLE PLUS RAPIDE À VÉLO QU'EN VOITURE !

À l'aide de mesures d'infrastructure et d'une gestion du trafic adéquate, l'accès au centre-ville est devenu plus rapide à vélo qu'en voiture. Cerise sur le gâteau : à Zwolle, certains feux prolongent la phase de vert pour les cyclistes lorsqu'il pleut.



Passage inférieur de la rue Karnbeek



Priorité aux cyclistes de la rue Deventerweg



Attente courte et affichage du compte à rebours



LA VOLONTÉ D'AGIR !

Pour pouvoir promouvoir les déplacements à vélo de manière durable, il faut :

- des élus ambitieux
- une administration engagée
- une intégration active des associations cyclistes et de la population
- des commerçants et entrepreneurs innovants

L'INNOVATION

La Ville de Zwolle développe sans cesse de nouvelles idées pour promouvoir la pratique du vélo et les met en œuvre. Quelques exemples récents :

- comptages vélo annuels à de nombreux carrefours
- participation active aux travaux de recherche sur le thème du vélo (bypad, cycling balance, etc.)

- compte à rebours aux feux
- prévention des agressions dans les passages inférieurs
- carte du réseau cyclable
- giratoire cyclable
- détecteur de pluie aux feux
- projet pilote dans le quartier de Holtenebroek en partenariat avec les organisations de santé publique : « Faites du vélo, soyez en forme ! »
- participation au concours de la Dutch Cycling Union Fietzersbond pour le titre de « Fietsstad 2014 » (Ville Cyclable 2014)

EXEMPLE DE GIRATOIRE CYCLABLE

À Zwolle, un axe principal du réseau cyclable croise une route principale du trafic motorisé, avec le risque d'accident que cela implique. La transformation du carrefour avec l'aménagement d'un giratoire cyclable permet dorénavant aux cyclistes d'effectuer la traversée en ayant la priorité et améliore ainsi la sé-

curité routière. Originalité: le giratoire ne fonctionne que pour les cyclistes; les possibilités de tourner sont limitées pour les voitures. Pour voir le film :

<http://www.youtube.com/watch?v=fR5iX7OHSZU>



Le giratoire cyclable donne la priorité aux cyclistes pour traverser la route principale; les possibilités de tourner sont limitées pour les voitures.

L'ESSENTIEL EN BREF

- Il faut du temps pour obtenir des résultats : commencez maintenant !
- Le réseau cyclable devient la base du développement urbain
- Les itinéraires cyclables sont indépendants des routes principales du trafic motorisé (à travers les quartiers résidentiels, à l'aide de mesures de modération)
- Une politique vélo efficace intègre également les questions du stationnement, des équipements annexes et de la communication
- Un suivi régulier et de nouvelles initiatives améliorent les conditions de déplacement à vélo
- Fêtez vos succès et informez-en les usagers

LA MAÎTRISE NÉERLANDAISE DES DÉPLACEMENTS À VÉLO

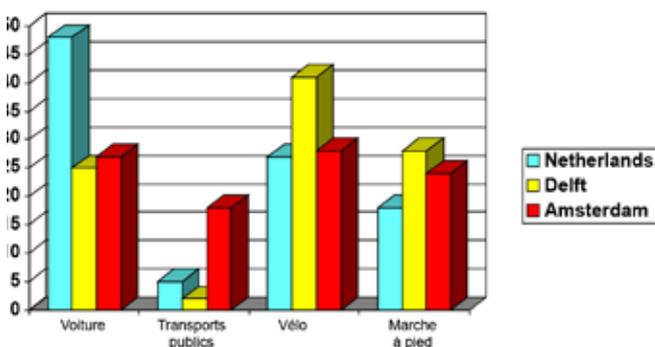
ALETTA KOSTER, DIRECTRICE DE LA DUTCH CYCLING EMBASSY

Aux Pays-Bas, il existe une véritable tradition de la pratique du vélo qui est donc un moyen de transport très répandu. Après avoir été largement supplanté par la voiture entre les années 1950 et 1975, comme ce fut également le cas en Suisse, il a bénéficié, dès les années 70, d'une forte promotion pour finalement devenir le mode des déplacements de proximité par excellence, rapide, respectueux de l'environnement et sûr. Le présent compte-rendu présente de manière succincte le contexte néerlandais ainsi que les fondements de la politique et de la planification vélo aux Pays-Bas. La présentation est disponible sur le site internet de la Conférence Vélo Suisse.

La Dutch Cycling Embassy – ambassade néerlandaise du vélo – est une organisation bénéficiant de soutiens à la fois publics et privés, et dont l'objectif est de faire profiter d'autres pays ou organisations du savoir-faire néerlandais en matière de déplacements à vélo. En effet, une augmentation de la part modale du vélo dans les grands centres urbains du monde entier contribuerait de manière significative au développement d'une mobilité respectueuse de l'environnement et à l'amélioration de la qualité de vie.

LE CONTEXTE NÉERLANDAIS

À partir des années 70, la crise pétrolière, une pollution de l'air en constante augmentation et le constat de la domination des espaces publics par la voiture ont entraîné la promotion des déplacements à vélo en tant que mode de transport à part entière. Les cyclistes ont dès lors été pris en compte dans la stratégie nationale des transports, et le plan directeur vélo qui avait été élaboré en 1989 a été reconfirmé dans les stratégies nationales des transports en 2006 et en 2012.



01

MOBILITÉ AUX PAYS-BAS

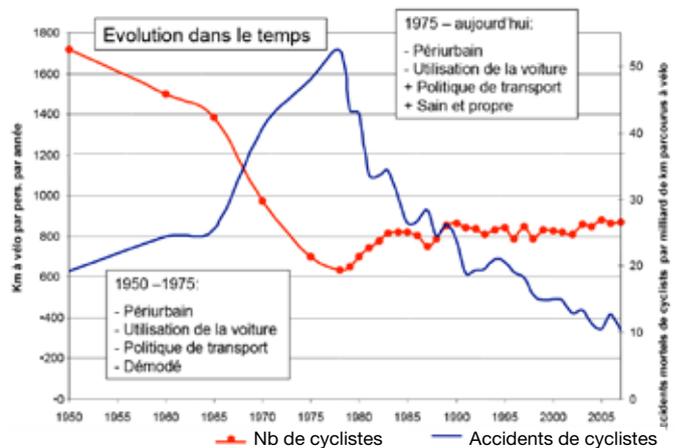
Comme dans la plupart des pays européens, le trafic automobile aux Pays-Bas est dense.

Les 3,2 trajets effectués en moyenne par jour sont répartis de la manière suivante :

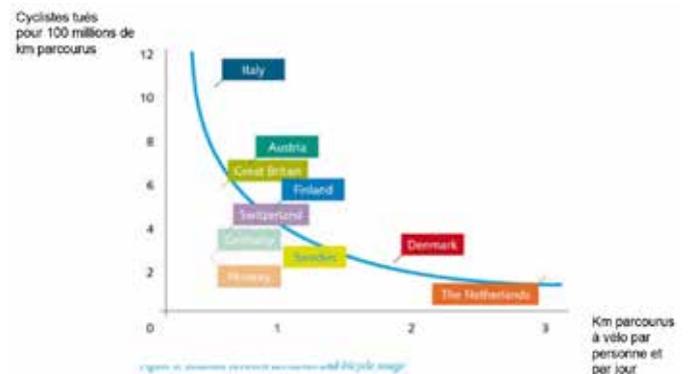
- > 1,0 trajet en voiture (conducteur)
- > 0,8 trajet à vélo
- > 0,6 trajet à pied
- > 0,5 trajet en voiture (passager)
- > 0,2 trajet dans les transports collectifs
- > 0,1 trajet autres

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Plus le nombre de cyclistes est élevé, plus les déplacements à vélo, ainsi que l'ensemble des déplacements, sont sûrs.



02



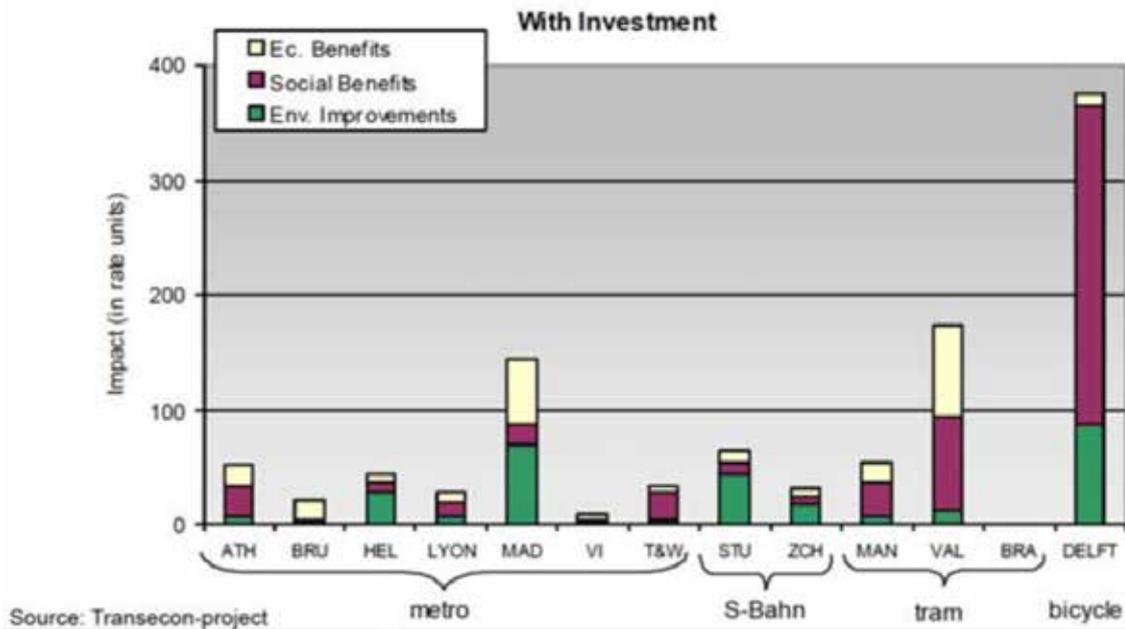
03

- 01 Parts modales pour l'ensemble des Pays-Bas et les villes choisies
- 02 Évolution du nombre de cyclistes et du nombre d'accidents de cyclistes aux Pays-Bas
- 03 Lien entre le nombre de cyclistes et le nombre d'accidents mortels

RÉFLEXIONS EN TERMES DE COÛTS-BÉNÉFICES

Les pouvoirs publics néerlandais investissent 25 € par habitant et par année dans l'infrastructure cyclable et dans les lignes directrices nationales pour l'aménagement des routes. Une étude européenne a montré que la rentabilité des aména-

ments (return on invest ROI) est nettement plus élevée pour les cyclistes que pour les transports collectifs (fig. 4; source: Transecon-project).



04

STRATÉGIE EN FAVEUR DE L'INTÉGRATION DE LA THÉMATIQUE CYCLISTE

La thématique cycliste est prise en compte dans les plans directeurs aux niveaux national, régional et communal. La figure 5 représente la hiérarchie des différents plans directeurs (sans

tenir compte de leurs aspects techniques et culturels). La priorité est donnée à une complémentarité optimale des différents modes de transport (fig. 6).



05



06

PLANIFICATION EN FAVEUR DES CYCLISTES

La prise en compte des cyclistes doit déjà se faire au stade de la planification et du développement des quartiers, et être basée sur la stratégie de mobilité du « porte-à-porte ». Aux Pays-Bas, les itinéraires cyclables doivent être :

- cohérents
- directs
- attractifs
- sûrs
- confortables

Ces différents critères sont illustrés par les photos 07 à 11. Il ne faut cependant pas oublier le thème du stationnement, tout aussi important, et dont les principales caractéristiques doivent être :

- une bonne localisation (proximité immédiate)
- une utilisation facile (ergonomique)
- l'impossibilité de se blesser...ou d'endommager son vélo
- la protection contre le vol
- la protection contre le vandalisme
- la protection contre les intempéries
- la durabilité
- de préférence gratuit ou du moins « bon marché »



07



08



09



10



11

- 04 Comparaison des coûts-bénéfices entre les transports collectifs et le vélo
- 05 Hiérarchie des plans directeurs
- 06 Complémentarité optimale des modes de transport
- 07 Caractéristiques d'un réseau cohérent : connectivité, lisibilité, continuité, signalisation
- 08 Itinéraires directs : minimum de détours et d'attente
- 09 Itinéraires attractifs : environnement attractif, minimum de stress, voisinage sûr
- 10 Itinéraires sûrs : minimum de conflits, interactions possibles entre les différents usagers de la route, prévoir une marge de sécurité
- 11 Itinéraires confortables : minimum d'effort, progression facile, éviter les manœuvres difficiles

INTERMODALITÉ

Une des plus grosses réussites néerlandaises consiste en leur approche intermodale des déplacements, qui met les vélos en relation avec les voitures et les transports collectifs : un grand nombre de personnes se rendent à la gare à vélo (fig.12). Les places de stationnement pour vélos sont aménagées à proximité des quais. À Houten, par exemple, l'accès aux voies traverse la vélostation (fig. 13). L'augmentation de la part des déplacements à vélo aux lieux de destination passe par un renforcement du système national de vélos en libre-service. Actuellement, les vélos en libre-service permettent à plus de 100'000 membres d'effectuer plus d'1 million de trajets.

	Accès à la gare (domicile – gare)	Suite du trajet (gare - destination)
Marche à pied	24,2 %	47,7 %
Vélo	38,9 %	12 %
Bus	23,2 %	26 %
Passager voiture	5,9 %	7,7 %
Conducteur voiture	7,2 %	2,3 %
Autres	0,4 %	3,4 %
Taxi	0,5 %	1 %
Total	100 %	100 %

12



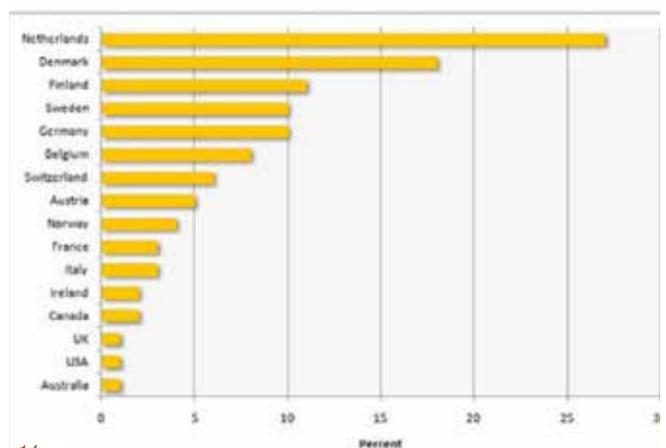
13



QUELQUES CHIFFRES EN CONCLUSION

Pour les étrangers, les déplacements à vélo sont en deuxième position (41 %) du classement des aspects les plus positifs des Pays-Bas, derrière Amsterdam (51 %). 29 % des touristes se déplacent à vélo lors de leur séjour aux Pays-Bas, où la part modale du vélo est la plus élevée au monde (fig. 14), un chiffre amené à augmenter encore.

«Aux Pays-Bas, la dignité personnelle passe par la pratique du vélo jusqu'à un âge avancé et l'autonomie que cela représente. Les personnes qui ne sont plus capables de se déplacer à vélo ont également des difficultés à utiliser les transports collectifs sans aide et nécessitent donc des solutions alternatives.»



14

12 La majorité des passagers se rend à la gare à pied ou à vélo.

13 Houten : l'accès aux voies traverse la vélostation.

14 Part modale du vélo

C'EST TRÈS BIEN EN HOLLANDE, MAIS ÇA NE PASSERA JAMAIS CHEZ NOUS!

URS WALTER, PRÉSIDENT DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Lorsque les professionnels et les politiciens suisses se trouvent confrontés aux exemples venus des Pays-Bas, les réactions sont presque toujours les mêmes: «Ces solutions sont vraiment excellentes, mais le contexte n'est pas le même ici»; «On aimerait bien faire ça, mais on ne peut pas, car...».

Tour d'horizon des arguments principaux et des «petites phrases assassines» qui reviennent toujours sur le tapis lorsque l'on mentionne l'infrastructure cyclable néerlandaise.

LES NÉERLANDAIS ONT BEAUCOUP PLUS DE PLACE QUE NOUS.

La superficie des Pays-Bas est comparable à celle de la Suisse, mais le nombre d'habitants y est deux fois plus élevé. Avec 488 habitants au km², il s'agit du pays le plus densément peuplé de l'UE. 20% de la superficie est recouverte d'eau. 40% de la population vit dans la région dite Randstad, une conurbation réunissant les grandes villes que sont Amsterdam, Rotterdam, Utrecht et La Haye, avec une densité de population moyenne de presque 800 habitants au km².

Les Alpes occupent environ la moitié de la superficie de la Suisse. Dans les cantons typiques du plateau que sont l'Argovie et Zurich, la densité de population est de 600 à 800 habitants au km².

Les conditions spatiales dans les conurbations néerlandaises et suisses sont également très similaires. En Suisse, la topographie représente certes une difficulté supplémentaire, mais les planificateurs néerlandais sont, quant à eux, limités par la présence de l'eau, qui rend les travaux de génie civil complexes et coûteux. Et si la structure des villes des deux pays est très différente, les centres historiques néerlandais sont tout aussi étroits que ceux des villes suisses. On peut donc dire que si, aux Pays-Bas, les cyclistes disposent de plus d'espace, c'est en grande partie grâce au travail conséquent effectué ces dernières décennies.

LES PAYS-BAS SONT UN PAYS PLAT, DONC PLUS PROPICE À LA PRATIQUE DU VÉLO.

Mais l'absence de relief est également la cause de vents fréquents et violents. À en croire la littérature spécialisée, l'influence du vent est comparable à celle des pentes – à la différence près que le vent est imprévisible et peut survenir aussi bien à l'aller qu'au retour. Les cyclistes qui ont déjà eu l'occasion de circuler sur une digue contre le vent savent bien à quel point la pratique du vélo peut être éprouvante.

AUX PAYS-BAS, LA PRATIQUE DU VÉLO EST UNE VIEILLE TRADITION. LES NÉERLANDAIS NAISSENT POUR AINSI DIRE SUR UN VÉLO.

Il est vrai que la pratique du vélo a toujours revêtu une importance particulière aux Pays-Bas. Mais il ne faut pas oublier que, dans la première moitié du XXe siècle, les villes suisses aussi étaient des villes cyclables. La motorisation massive qui a suivi a sonné le glas de la culture du vélo dans les deux pays, et, dans les années 70 aux Pays-Bas, il aurait été difficile de prévoir que le vélo allait y faire son grand retour. En réaction aux protestations de la population, la politique des transports néerlandaise a commencé à promouvoir les moyens de transport respectueux de l'environnement de manière conséquente et avec succès, et en particulier le vélo. Cela fait plusieurs décennies que les Pays-Bas sont les pionniers des solutions créatives et avant-gardistes dans le domaine de la planification des transports.

AUX PAYS-BAS, IL Y A PEU DE TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LES VILLES, CE QUI LIBÈRE DE LA PLACE POUR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES.

Même si l'offre des transports collectifs néerlandais ne se situe pas à un niveau aussi élevé qu'en Suisse, elle n'en reste pas moins bien développée. Dans les villes de taille moyenne notamment, les trajets de distance moyenne seront effectués à vélo, avec pour conséquence une densité moindre du réseau de transports collectifs que dans des villes suisses de taille comparable, ce qui facilite la planification d'une infrastructure cyclable continue. Savoir si la desserte fine, et comparativement très coûteuse, assurée par les transports collectifs a vraiment un sens d'un point de vue économique est une autre question.

Les raisons qui font que la planification des déplacements à vélo est plus simple aux Pays-Bas qu'en Suisse sont donc bien réelles. L'un dans l'autre, nous sommes pourtant tous logés à la même enseigne, et un bon nombre de solutions seraient transposables en Suisse, pour autant que la volonté politique existe. Mon souhait serait qu'à l'avenir moins d'énergie soit déployée à chercher des raisons pour lesquelles les solutions néerlandaises ne pourraient pas être appliquées en Suisse, et que l'on se préoccupe plus de trouver des façons de les adapter au mieux au contexte suisse.

LES TROUS CARACTÉRISTIQUES DE L'INFRASTRUCTURE CYCLABLE SUISSE

CINDY FREUDENTHALER, VICE-PRÉSIDENTE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE, DÉLÉGUÉE VÉLO DE LA VILLE DE LAUSANNE

Traversées pour vélos, giratoires, carrefours et rues de quartier peuvent créer des discontinuités dans le réseau cyclable. En effet, absence de guidage, interruption des aménagements et pertes de priorité sont souvent associés à ces points clés, ce qui rend la lecture du réseau parfois difficile pour le nouveau venu. Ces «trous» trouvent parfois des solutions intéressantes chez nos voisins européens, qui méritent d'être observées.

Continuité et cohérence sont deux caractéristiques majeures du réseau cyclable néerlandais. Il s'agit également de points sur lesquels pèchent bien souvent l'infrastructure cyclable en Suisse. Des «trous» apparaissent à différents niveaux et pénalisent les cyclistes en les retardant (pertes de priorité) ou en les invitant à faire des manœuvres délicates (giratoires, tourner-à-gauche).

Ces trous et manques de continuité du réseau cyclable sont d'une part liés à des contextes particuliers et peuvent être comblés par un réaménagement ou une réorganisation de la voirie. D'autre part, il existe des types de «trous» caractéristiques qui sont liés à la manière même de guider le cycliste, à la philosophie d'aménagement et au cadre normatif et légal en vigueur. Quels sont ces trous et comment sont-ils gérés dans d'autres pays: petit tour de la question en image.

LES TRAVERSÉES POUR VÉLOS

Lorsqu'un itinéraire piéton nécessite de traverser une route, un passage pour piétons est mis en place et garantit aux piétons la priorité sur les véhicules. L'aménagement est reconnaissable, visible et compris de tous. Il en va autrement pour les itinéraires cyclables: les traversées pour vélos existent parfois mais impliquent à chaque fois une perte de priorité et nécessitent souvent de mettre pied à terre. Dans le meilleur des cas, le cycliste bénéficie d'un guidage par pictogramme et éventuellement d'un feu qui lui permet de disposer d'une phase pour traverser.

Aux Pays-Bas, les traversées cyclables existent avec ou sans priorité pour les vélos. Dans les deux cas, l'aménagement est clair pour les utilisateurs. Dans le cas de traversées avec priorité, le revêtement rouge caractéristique des aménagements cyclables traverse purement et simplement la route, encadré par le marquage au sol de gros carrés et de cédez-le-passage. En général, la traversée est accompagnée d'un seuil pour les véhicules, réduisant l'office la vitesse dans le secteur. Le dispositif est visible et le régime de priorité compris par tous.

Dans certains cas, des signaux sont ajoutés pour renforcer la règle de priorité.

Dans le cas de traversées sans priorité, un marquage accompagne également l'aménagement, assurant la lisibilité de l'itinéraire pour le cycliste. Ces traversées sont la plupart du temps sécurisées par des seuils, des îlots de protection ou parfois des feux, les rendant ainsi praticables aussi par les plus fragiles.

01 Exemple de traversée en Suisse
02 - 03 Exemples de traversées aux Pays-Bas



LES GIRATOIRES

La sécurité est au centre: nombreuses sont les brochures de prévention et autres campagnes d'affichage qui traitent de la bonne manière de circuler dans un giratoire. Ce type de carrefour est en effet compliqué à appréhender pour beaucoup de cyclistes. Les aménagements cyclables sont généralement interrompus en amont pour permettre aux vélos de se présélectionner au centre de la chaussée. Lorsque la vitesse ou la charge de trafic sont élevées, le giratoire peut constituer un «trou» dans le réseau cyclable.

Côté Pays-Bas, la manière de gérer et de concevoir les giratoires est très clairement différente. Les mouvements vélo sont systématiquement sortis de l'anneau et bénéficient d'une voie autour du giratoire. Comme pour les traversées, les vélos ont la priorité sur les véhicules en approche. Depuis quelques années, certaines villes ont introduit le double-sens sur les pistes dans les giratoires; permettant ainsi aux cyclistes de choisir l'itinéraire le plus court. Cette innovation a nécessité quelques adaptations pour garantir la sécurité des cyclistes. Des mesures constructives pour réduire la vitesse ainsi que des signaux complémentaires pour rendre les conducteurs attentifs à regarder des deux côtés ont été ajoutés. Au final, le bilan s'avère positif notamment en regard du gain de temps pour les cyclistes.

LES CARREFOURS

Dans un carrefour à feux avec plusieurs présélections et de nombreux mouvements possibles, il est parfois difficile d'arbitrer sur le marquage à faire pour les vélos. Faut-il arrêter le marquage assez tôt pour faciliter la présélection, faut-il guider le cycliste

jusqu'à la ligne de feu pour un mouvement ou pour tous les mouvements. A-t-on la place à disposition pour ce faire?

Dans le carrefour lui-même, les règles sont simples: le marquage cycliste n'est possible que sur l'axe principal. Les itinéraires cyclables qui s'en écartent ou qui sont transversaux ne peuvent pas être marqués au sol et le cycliste se retrouve souvent livré à lui-même au milieu de surfaces de bitume importantes. Dans le cas de dispositifs de tourner-à-gauche indirect, le guidage est également léger et discret: un panneau et un pictogramme mais pas de guidage transversal dans le carrefour.

D'autres pays offrent des possibilités plus nombreuses de marquer l'itinéraire dans le carrefour avec des nombreux pictogrammes ou même des bandes cyclables marquées en travers. Le cycliste est ainsi accompagné dans sa traversée du carrefour et sait très exactement où il doit circuler. Côté automobilistes, il en découle une bonne compréhension de ce que le cycliste va faire et de quel itinéraire il va emprunter.



- 04 Exemple de giratoire en Suisse
- 05-06 Exemples de giratoires aux Pays-Bas
- 07 Exemple de carrefour en Suisse
- 08 Exemple de carrefour à Münster (Allemagne)

LES RUES DE QUARTIER ET LES RUES CYCLABLES

Les rues de quartier sont souvent des maillons essentiels des réseaux cyclables. Régime de vitesse à 20 ou 30 km/h, charges de trafic réduites et environnement apaisé favorisent l'utilisation du vélo. Ces rues sont aménagées avec des priorités de droite et des alternances de stationnement qui contribuent à la modération mais qui pénalisent également les itinéraires pour vélos avec différentes interruptions et des manœuvres d'évitement.

En Hollande, certaines rue de quartier sont aménagées en «rues cyclables», soit des rues à priorité pour les vélos dans lesquelles les voitures peuvent circuler à vitesse réduite pour aller se stationner notamment. Le concept prévoit que les cyclistes circulent côte à côte¹ et les voitures attendent derrière.

A Eindhoven, ce type d'aménagement a également été testé dans une rue commerçante avec beaucoup de stationnement et de trafic (4'000 véhicules/jour pour 8'000 vélos/jour). Cet aménagement permet de garantir la continuité du réseau cyclable même lorsque les contraintes locales et l'étroitesse des rues ne permettent pas d'intégrer des aménagements plus conventionnels

LA PHILOSOPHIE DES TROUS

Le vélo est un véhicule qui doit circuler sur la chaussée. Les axes structurants du réseau cyclable sont bien souvent également des axes structurants du réseau routier. Lorsque ce n'est pas le cas et que les itinéraires cyclables doivent couper un axe

de circulation ou s'en écarter, les possibilités d'aménagements sont limitées. Traversées avec priorité et guidages dans les carrefours ne sont souvent pas possibles et constituent autant de coupures dans le réseau.

Dans les rues de quartier favorables au passage des vélos, les possibilités de donner une priorité particulière aux vélos n'existent pas et les interruptions et ralentissements sont nombreux et pénalisent également les cyclistes. Le concept de rues cyclables développé dans différents pays propose une solution innovante pour renverser les priorités habituelles. Ce type de disposition trouvera-t-il également une place en Suisse ?

¹ En Suisse, les vélos peuvent circuler côte à côte uniquement dans les zones de rencontre, sur les pistes cyclables et lorsqu'ils circulent en groupe de plus de 10 ou que la circulation des cycles est dense (OCR, art. 43).

09 Rue cyclable a Eindhoven



09

BESOINS ET LACUNES EN SUISSE

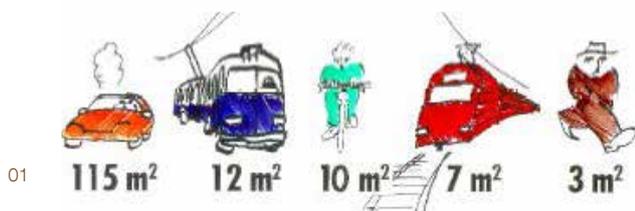
MARTIN URWYLER, COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE, OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE LA VILLE DE LUCERNE

Martin Urwyler soumet trois thèmes à la discussion et formule des propositions: Transports collectifs vs. déplacements à vélo, un sujet tabou? - Encore plus de courage pour promouvoir les déplacements à vélo - Adaptation de la loi sur la circulation routière.

1) TRANSPORTS COLLECTIFS VS. DÉPLACEMENTS À VÉLO – UN SUJET TABOU ?

Dans les centres anciens et les villes historiques de Suisse, les infrastructures de transport sont en grande partie déjà pré-déterminées. L'enjeu réside donc dans la répartition des ressources limitées que sont les surfaces et espaces à disposition. Dans ce contexte, le constat est le suivant: on mise pratiquement partout sur le moyen de transport le moins encombrant.

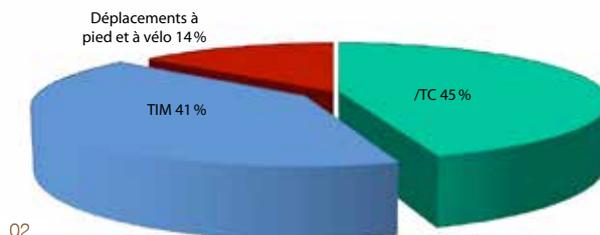
Importance du choix du moyen de transport dans les villes où les espaces-rues sont étroits



Concrètement, la volonté de promouvoir les transports collectifs (TC) ainsi que les déplacements à pied et à vélo existe bel et bien. Cette volonté se retrouve dans les stratégies, concepts, règlements, plans directeurs et autres projets d'agglomération de la plupart des villes et agglomérations, et c'est bien ainsi. Mais qu'en est-il dans la pratique? Même si de nombreuses villes aimeraient promouvoir les déplacements à vélo, il n'y a toujours pas de réelle conviction qu'ils ont un rôle essentiel à jouer dans la résolution du problème des déplacements urbains. Ces 20 dernières années en Suisse, la priorité a été donnée aux TC et non aux déplacements à vélo.

Les moyens financiers ont surtout été attribués au développement des TC pour des raisons bien simples: contrairement aux déplacements à vélo, les déplacements en TC sont possibles indépendamment des conditions météorologiques et de la topographie, et peuvent également être effectués par les personnes à mobilité réduite. Résultat des courses: ces investissements considérables ont porté leurs fruits, car la Suisse dispose d'une des meilleures offres de TC au monde.

En Ville de Lucerne, par exemple, ce ne sont pas moins de 45 % de l'ensemble des personnes-kilomètres qui sont actuellement effectués en TC. Parallèlement, les chiffres concernant le trafic individuel motorisé sont restés, à peu de chose près, stables, un réel acquis à préserver. Les investissements alloués à la promotion des déplacements à vélo sont donc comparativement modestes, et les piétons et les cyclistes doivent bien trop souvent se partager les surfaces restantes. Tout ceci est clairement illustré par les chiffres de la répartition modale: aux Pays-Bas, une part modale des déplacements à vélo de plus de 30 % n'est pas chose rare, alors que dans notre ville de Lucerne, elle atteint à peine les 6 %. Cela montre bien que la répartition modale ne tombe pas du ciel.



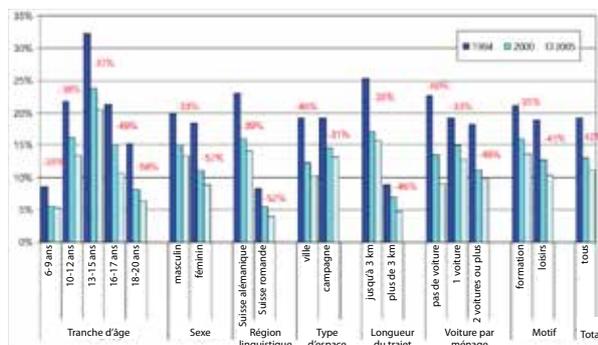
Comparés à nous, les Néerlandais ont toujours beaucoup plus misé sur les déplacements à vélo, avec pour résultat un réseau cyclable cohérent, attractif et sûr. Aux Pays-Bas, les TC sont utilisés pour la liaison entre les localités et non à l'intérieur des localités comme c'est le cas chez nous. Des parts modales du vélo de plus de 30 % dans les villes néerlandaises montrent bien que le potentiel des déplacements à vélo existe. Si l'on se penche plus en détail sur le potentiel du vélo dans les villes suisses, on s'aperçoit que 34 % des trajets en voiture et env. 60 % des trajets en tram ou en bus pourraient tout à fait être effectués à vélo.

- 03
- > 12 % des trajets en voiture et env. 20 % des trajets en tram ou en bus ne dépassent pas 1 km distance idéale pour les piétons et les cyclistes (temps de trajet: 15'-5')
 - > 34 % des trajets en voiture et env. 60 % des trajets en tram ou en bus ne dépassent pas 3 km distance idéale pour les cyclistes (temps de trajet: 10')
 - > 50 % des trajets en voiture et env. 80 % des trajets en tram ou en bus ne dépassent pas 5 km les vélos et les vélos électriques sont concurrentiels (temps de trajet: 20'-15')

01 Le choix du moyen de transport est décisif lorsque l'espace-rue est étroit
02 Répartition des personnes-kilomètres de la ville de Lucerne
03 Potentiel des déplacements à vélo en ville

En ces temps de restrictions budgétaires qui touchent un grand nombre de communes, il paraît opportun de se poser la question: jusqu'à quel point voulons-nous encore augmenter l'offre des TC? et: pouvons-nous encore nous le permettre? Il est temps de mettre la question tabou «vélo vs. TC» sur le tapis, et de se demander, notamment en ce qui concerne les zones de développement qui voient le jour en bordure des agglomérations, si des arrêts de TC tous les 300 m associés à une fréquence de 10, 8 ou 6 minutes sont réellement nécessaires. Ou encore si les trajets quotidiens ne dépassant pas 5 km ne pourraient pas se faire à la néerlandaise, c'est-à-dire à vélo. Pour cela, il faut évidemment disposer d'une infrastructure cyclable aux dimensions généreuses, que même les enfants et les personnes âgées peuvent emprunter sans risque, comme c'est le cas aux Pays-Bas: une infrastructure cyclable 8-80, qui puisse être empruntée sans hésitation et en toute sécurité aussi bien par des enfants de 8 ans que par des personnes de 80 ans. Les TC ne se chargent pas de la desserte fine, mais relient surtout les centres entre eux.

Baisse de la pratique du vélo chez les enfants et les adolescents



04

Les résultats du micro-recensement transport montrent que les enfants et les adolescents d'aujourd'hui se déplacent de moins en moins à vélo. Cette tendance a hélas été confirmée par les chiffres récents du micro-recensement (pas encore représentés). Ce n'est pourtant pas par manque de vélos, car leur nombre est très élevé en Suisse: par exemple, une enquête menée auprès de la population du canton de Lucerne a révélé que 79% des habitant(e)s des zones rurales avaient toujours un vélo à disposition, ainsi que 75% de ceux en périphérie et 64% de ceux en ville.

Ce n'est pas non plus parce que les déplacements à vélo sont considérés comme dangereux ou à cause de mauvaises expériences sur le chemin de l'école ou parce que les parents interdisent la pratique du vélo; non, la véritable raison en est bien le confort d'utilisation d'une offre de TC de premier ordre. C'est ce qu'ont prouvé des études menées à Lucerne et dans d'autres villes. En clair: notre réseau de TC dense dans les villes représente une concurrence sérieuse pour les déplacements à vélo.

Enquête auprès des écoliers de la ville de Lucerne

- Un vélo à disposition
- Pas d'interdiction des parents d'utiliser le vélo
- Aucune mauvaise expérience à vélo
- Le trajet à l'école est considéré comme facile

- Un grand nombre d'écoliers a l'impression que les déplacements à vélo sont lents et fatigants → les déplacements en TC sont plus confortables

05

Une nouvelle approche permettrait peut-être de mieux combiner à l'avenir les avantages respectifs des déplacements en TC et à vélo. En ce qui concerne les conditions météorologiques, on peut considérer qu'env. 1/3 de l'année est tout à fait propice à la pratique du vélo. Alors, pourquoi ne pas mettre les surfaces nécessaires à disposition des cyclistes durant cette période, tandis qu'en hiver ou en cas de mauvais temps, c'est-à-dire lorsque les usagers préfèrent voyager en TC, cet espace serait réattribué à ces derniers. Les outils modernes sont de véritables aides à la mobilité et permettraient la mise en place d'horaires variables. Imaginez un peu: le matin au réveil, une voix suave vous annonce que la journée sera ensoleillée. Rendez-vous au travail à vélo. Les voies bus sont à votre disposition. Profitez du trajet, du temps agréable et rendez service à votre santé.

ENCORE PLUS DE COURAGE POUR PROMOUVOIR LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

Mon impression est que la Suisse est actuellement encore trop timorée et trop peu conséquente lorsqu'il s'agit de dégager des fonds pour les infrastructures cyclables. Il est toujours nettement plus facile de soumettre une demande de crédit au Parlement pour l'extension d'une ligne de bus ou de tram que pour la réalisation d'un nouvel aménagement cyclable. J'ai cependant l'espoir que des conférences telles que celle-ci, entre autres, nous permettent de démontrer le potentiel du vélo et ainsi d'obtenir des décisions courageuses pour une mise en œuvre plus conséquente de mesures cyclo-conformes.

Il est possible d'influencer la répartition modale en faveur des déplacements à vélo. Pour y parvenir, nous aurions cependant besoin d'un nouveau paradigme. La position soutenue depuis toujours par la Conférence Vélo Suisse est que la place des cyclistes est sur la chaussée. Ce n'est en principe pas faux, mais il en faudrait plus. Il faudrait un réseau cyclable parallèle sur lequel un grand nombre d'utilisateurs pourraient effectuer une bonne partie de leurs trajets quotidiens. Un réseau de base régional, rapide, sûr et efficace. Des voies express vélo qui relieraient les localités entre elles, et où les cyclistes ne devraient s'arrêter que rarement et pourraient se dépasser en toute sécurité. Les voies express vélo devraient avoir leurs propres noms et être clairement identifiables.

Au Danemark: «Autoroutes à vélo pour pendulaires», en Allemagne: «voies rapides cyclables», aux Pays-Bas: «Fietsberaad». Ce qui est possible dans d'autres pays devrait l'être également chez nous. À l'intérieur des villages et des villes, les voies express vélo régionales rejoignent les rues cyclables, rues parallèles où les cyclistes sont prioritaires et autorisés à circuler côte à côte, et où le trafic motorisé est toléré, mais non prioritaire. À Lucerne, on pourrait tout à fait imaginer la Taubenhuisstrasse et la Habsburgerstrasse en tant que rues cyclables. Les rues cyclables, une réalité dans les pays voisins, n'existent hélas toujours pas chez nous.



06

ADAPTATION DE LA LOI SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

La réticence et la retenue à l'égard des déplacements à vélo sont également apparentes dans les bases légales. Dans la Constitution fédérale de la Confédération Suisse, l'art. 88 régle la question des réseaux de chemins et de sentiers pédestres. Le mode de déplacement vélo n'y est cependant pas inscrit.

La Loi sur la Circulation Routière de décembre 1958 régit le trafic sur la voie publique. Le Code de la Route concerne les conducteurs de véhicules à moteur et les cyclistes circulant sur les routes publiques. Ces derniers sont donc tenus de le respecter. D'un point de vue historique, la Loi sur la Circulation Routière a été élaborée afin de donner un cadre réglementaire au trafic motorisé au début du siècle passé. Il n'est dès lors pas étonnant qu'il n'y ait pas plus de dispositions particulières concernant les cyclistes dans les bases légales. Il n'existe actuellement aucune loi spécifique pour les cyclistes.

La Suisse manque encore cruellement de bases légales importantes pour la réglementation des déplacements à vélo, bases légales qui existent pourtant déjà dans certains pays d'Europe du Nord, par exemple. Quelques exemples déjà mentionnés :

- Les rues cyclables
- Les traversées cyclables prioritaires
- Les « autoroutes à vélo pour pendulaires » avec priorité aux carrefours à feux
- Les règles de priorité particulières pour les cyclistes (par ex. le tourner-à-droite libre au feu rouge actuellement en phase de test à Bâle).



Chez nous, une réforme de la loi est plus que nécessaire. Le Code de la Route et les prescriptions légales existantes devraient être systématiquement passés au crible afin de vérifier leur cyclo-conformité. Les prescriptions n'ayant aucun sens pour les cyclistes devront être adaptées. Les prescriptions existantes (par ex. l'obligation d'emprunter les pistes et les bandes cyclables) devront être contrôlées. Certaines infractions pourront ainsi être évitées ou mieux sanctionnées.

Ceux qui en parlent le plus sont également ceux qui devraient faire avancer les réformes. Nous devons œuvrer tous ensemble : l'OFFROU, qui a la volonté manifeste d'élever la mobilité douce au rang de troisième pilier de la mobilité des personnes, au niveau fédéral ; la Conférence Vélo en tant qu'association de spécialistes de la thématique cycliste en poste au niveau des villes ou des cantons ; les groupes d'intérêt (PRO VELO Suisse...) et les organisations (SuisseMobile...) ou encore les réseaux de villes. L'objectif serait, entre autres, de rallier à la cause cycliste les personnes responsables pour qui cette thématique n'était jusqu'alors que d'un intérêt secondaire et qui n'arrivent pas à concevoir l'importance du rôle des déplacements à vélo dans le paysage suisse de la mobilité. Les conditions-cadres pour le développement et le renforcement de la thématique cycliste doivent impérativement être améliorées.

Prenons exemple sur nos voisins du Nord. Rendons-nous aux Pays-Bas, au Danemark, en Allemagne avec des politiciens et des experts, afin de nous rendre compte par nous-mêmes de ce qu'il est possible de réaliser. Le Gouda supplante l'Emmental, pas de trous dans les réseaux cyclables et une part modale des déplacements à vélo comprise entre 20 et 30%.



- 04 Les enfants et les adolescents se déplacent moins à vélo
- 05 Enquête auprès des écoliers de la ville de Lucerne
- 06 Voie express vélo régionale (NL)
- 07 Rue cyclable (All.)
- 08 Traversée cyclable (NL)
- 09 Autoroute à vélo pour pendulaires (DK)
- 10 Tourner-à-droite libre au feu rouge
- 11 Part modale des déplacements à vélo entre 20 et 30 %

PLUS DE GOUDA ET DU MEILLEUR EMMENTAL POUR QUE LES CYCLISTES SUISSES SE RÉGALENT !

URS WALTER, PRÉSIDENT DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Les photos et les récits de ceux qui reviennent des villes néerlandaises sont toujours impressionnants. Ils sont le résultat d'une politique basée sur la promotion conséquente du vélo en tant que mode de déplacement à part entière depuis plusieurs décennies. Les photos ne rendent cependant pas totalement justice à la qualité réelle de l'infrastructure cyclable néerlandaise, il faut en faire l'expérience. C'est ce qu'a fait le comité de la Conférence Vélo Suisse durant trois jours, afin de préparer au mieux cette journée technique. Et bien que nous soyons tous et toutes de vieux briscards du vélo, nous n'en finissons pas de nous émerveiller de la continuité et du confort des itinéraires néerlandais. Un exemple : sur les 40 kilomètres qui séparent Bois-le-Duc d'Eindhoven, nous n'avons « subi » qu'une seule fois une bordure de trottoir – à savoir pour monter sur le trottoir devant notre hôtel à Eindhoven. Sur la totalité du trajet, l'itinéraire cyclable était lisible et sûr, même lorsque nous avons quitté l'itinéraire principal pour emprunter d'autres itinéraires passant par des villages et la campagne.

LA RÈGLE DES 8-80 DANS LA PLANIFICATION EN FAVEUR DES CYCLISTES

En Suisse, les infrastructures cyclables sont souvent planifiées en tenant compte des différences entre cyclistes chevronnés et peu expérimentés – les lièvres et les tortues. Aux Pays-Bas, il n'est question que d'un seul type d'infrastructure, adaptée aussi bien aux lièvres qu'aux tortues : sûre, rapide et confortable.

Au cours des dernières années, la règle des 8-80 a suscité de plus en plus d'intérêt en tant que principe éloquent d'un aménagement de l'espace public mettant les usagers au cœur de la réflexion. Ramené à la planification en faveur des cyclistes, cela se traduit par le raisonnement suivant : 1. visualiser un enfant de 8 ans ; 2. visualiser une personne âgée ; 3. se demander si on laisserait circuler sans hésitation ces deux usagers à vélo ensemble sur l'infrastructure prévue. Si l'on peut répondre par « oui » à la dernière question, cela signifie que l'infrastructure est sûre ; dans le cas contraire, le projet devrait être amélioré.

UNE INFRASTRUCTURE QUI TOLÈRE LES ERREURS POUR PLUS DE SÉCURITÉ

Jeunes ou âgés, les cyclistes néerlandais circulent à vélo avec assurance et bien droits sur leur selle. En Suisse, la grande majorité des cyclistes a entre 25 et 45 ans – et en majeure partie des hommes. Cela montre bien que chez nous, se déplacer à vélo est une activité avant tout adaptée aux usagers

en forme, réactifs et courageux. Même dans les villes, les déplacements à vélo peuvent être plus ou moins agréables, mais jamais au point d'avoir la sensation relaxante de glisser vers l'avant, comme aux Pays-Bas ; il faut être beaucoup trop attentif aux changements incessants du guidage, voire aux obstacles. Même si l'on ne peut pas accuser l'infrastructure d'être la cause directe du nombre croissant d'accidents impliquant des cyclistes, l'incohérence d'une infrastructure cyclable suisse typique ne laisse aucune marge pour les erreurs individuelles. Comparativement, les infrastructures cyclables néerlandaises tolèrent mieux les erreurs. Résultat : aux Pays-Bas, les déplacements à vélo sont sûrs et les cyclistes se sentent également plus en sécurité.

L'UNIFORMISATION POUR UNE MEILLEURE LISIBILITÉ

Une infrastructure cyclable qui tolère les erreurs dispose d'itinéraires clairs et permet aux cyclistes de s'orienter facilement en toutes circonstances. L'infrastructure néerlandaise est impressionnante d'uniformité. La coloration rouge systématique des pistes, bandes et rues cyclables dans des villes comme Bois-le-Duc et Zwolle permet à tous les usagers d'identifier les itinéraires cyclables, et aux cyclistes de circuler sur des itinéraires continus. En comparaison, les itinéraires suisses paraissent très hétérogènes. La plupart du temps, l'unique fil conducteur est le jalonnement, lorsqu'il existe. L'uniformisation des mesures cyclo-conformes aurait pour résultat une infrastructure cyclable plus lisible et donc plus sûre. Avec les travaux en cours pour le manuel « Infrastructures cyclables », la Conférence Vélo Suisse apporte sa pierre à l'édifice. Ce manuel ne sera pas une œuvre rigide, mais pourra intégrer les évolutions futures et être régulièrement mis à jour.

S'AMÉLIORER SANS CESSER

Bien qu'aux Pays-Bas l'infrastructure cyclable ait déjà atteint un niveau défiant toute concurrence, cela ne signifie pas pour autant que les villes néerlandaises se reposent sur leurs lauriers. Arnold Bongers décrit le « Constant improving » comme l'un des principes fondamentaux de la promotion des déplacements à vélo à Bois-le-Duc. Il nous faut cependant bien avouer que ces dernières années en Suisse, il n'y a guère eu d'évolution majeure. Quelques tests isolés de nouvelles régulations lumineuses ont été effectués, et, depuis début 2014, certaines bandes et pistes cyclables situées en des endroits critiques peuvent légalement être colorées en rouge. La question du gui-

dage des cyclistes, en particulier aux carrefours, n'a par contre pas progressé, ou alors les nouvelles solutions envisagées se sont heurtées aux dispositions légales et normatives en vigueur.

L'INFRASTRUCTURE A BESOIN DE QUALITÉ ET DE NOUVEAUTÉ

Lors de la retraite tenue fin 2013, le comité de la Conférence Vélo Suisse a décidé de mobiliser ses ressources pour les prochaines années sur la question de l'infrastructure. Avec un premier résultat: la journée technique à Lucerne. Étant donné qu'il va falloir rallier d'autres catégories de personnes à la cause cycliste – et pratiquement toutes les agglomérations et communes ont fixé des objectifs en ce sens dans leur politique des transports – l'infrastructure cyclable suisse doit impérativement devenir plus attrayante et plus sûre. Les exemples venus des Pays-Bas nous montrent qu'il est possible d'entreprendre bien plus que le simple marquage de bandes cyclables et de pictogrammes de vélos. La Conférence Vélo Suisse mettra tout en œuvre durant les prochaines années, afin que de nouvelles solutions pour le guidage des cyclistes soient testées et encouragées, comme :

- les traversées cyclables, avec ou sans priorité
- les voies express vélo et les rues cyclables (itinéraires prioritaires à travers les quartiers résidentiels)
- le guidage des cyclistes dans les giratoires
- une augmentation du nombre de pistes cyclables ou de bandes cyclables avec ligne continue
- aménagements de tourner-à-gauche indirects

La Conférence Vélo Suisse va œuvrer en faveur des essais

pilotes et de l'ancrage juridique de nouvelles réglementations, en collaboration avec les communes, l'OFROU et les associations professionnelles. Au passage, les dogmes en vigueur devront sérieusement être remis en question. Et alors en Suisse aussi, les usagers de 8 à 80 ans pourront se déplacer à vélo en toute sécurité.



NOUVEAU GUIDE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DANS LE CANTON DE BERNE

OLIVER DREYER, OFFICE DE LA MOBILITÉ DOUCE DU CANTON DE BERNE

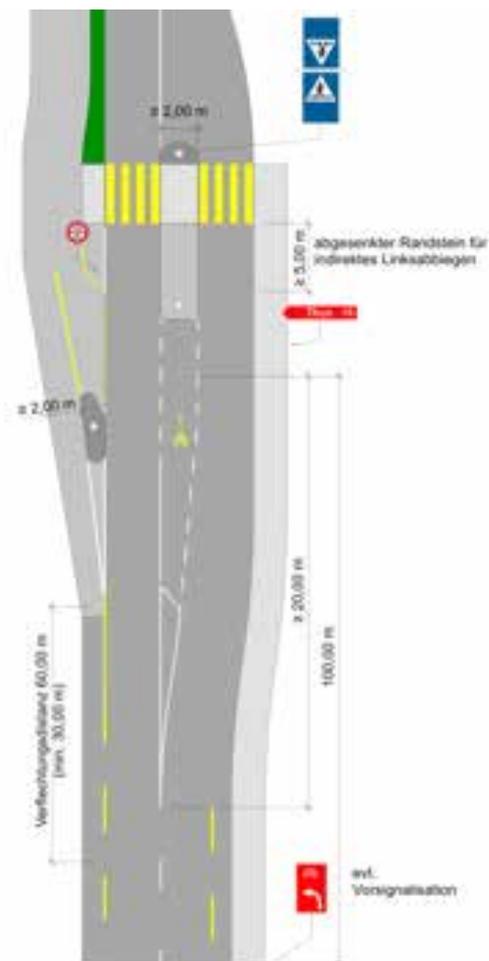
Le nouveau guide du service des ponts et chaussées «Anlagen für den Veloverkehr im Kanton Bern¹» a été publié cet été. L'idée de départ ainsi qu'une partie du contenu de ce guide ont été tirées de la directive cantonale zurichoise révisée «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich²», qui a été gracieusement mise à disposition du Canton de Berne par l'Office cantonal des ponts et chaussées zurichois.

BUT ET OBJET DU GUIDE

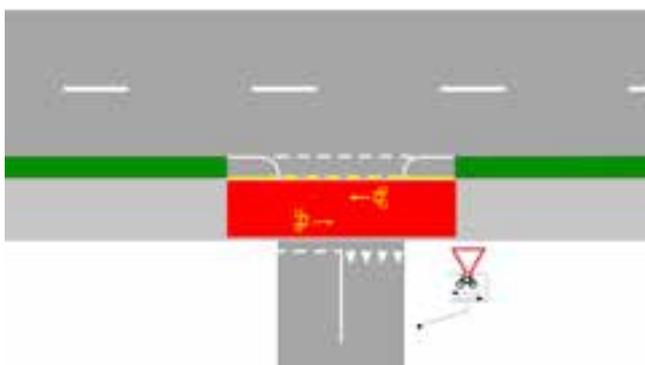
Le guide «Anlagen für den Veloverkehr¹» s'adresse en premier lieu aux responsables de projet des arrondissements d'ingénieur en chef de l'Office des ponts et chaussées du Canton de Berne et aux mandataires chargés des planifications et des projets sur les routes cantonales. Il s'adresse également aux communes sur le réseau desquelles peuvent passer des itinéraires cyclables d'importance cantonale tels que définis dans le plan sectoriel cantonal vélo (version pour la mise en consultation de janvier 2014).

Ce document constitue ainsi un outil précieux pour tous les bureaux d'étude et d'ingénierie, qui montre comment réaliser des aménagements cyclables de façon opportune. Il traite essentiellement des bandes et pistes cyclables, tout en abordant également de façon sommaire les autres types de routes ouvertes aux cycles, quoique sans surfaces dédiées.

Le choix du meilleur aménagement cyclable pour un tronçon donné s'effectue après une analyse basée sur les recommandations du guide «Standards pour les routes cantonales» (Office des ponts et chaussées du Canton de Berne 2011), tout en tenant compte de la demande et du type d'usage (déplacements utilitaires, loisirs).



Exemple d'un tourner-à-gauche sécurisé assurant la transition entre une route avec bandes cyclables et une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale (que les cyclistes ne sont pas obligés d'utiliser). Les cyclistes moins expérimentés ont la possibilité d'effectuer un tourner-à-gauche indirect en empruntant la traversée piétonne.



Marquage et signalisation du débouché d'une route secondaire sur une route principale traversant une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale. Les cyclistes ont la priorité sur les usagers de la route secondaire (Art. 40 OCR).

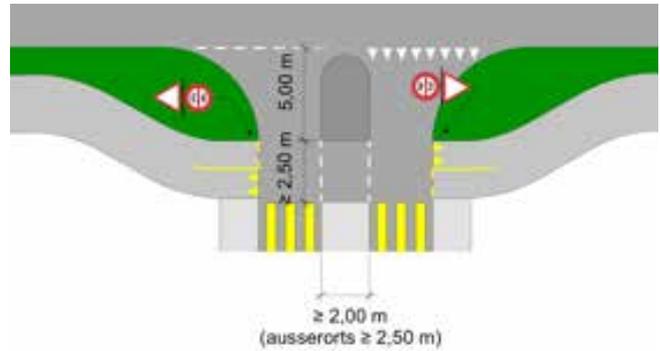
Ce nouveau guide a été favorablement accueilli jusqu'ici. Les condensés des principales dispositions des normes suisses relatives à la sécurité routière ont été tout particulièrement appréciés, telles les indications relatives aux largeurs standard des bandes et pistes cyclables. Les recommandations basées sur les longues années d'expérience pratique ont également eu beaucoup de succès, notamment pour savoir dans quels cas il est possible de s'écarter de ces largeurs, et font de ce guide un outil pratique pour qui cherche des solutions.

Ce nouveau document tient lieu de référence à la fois solide et compréhensible, qui permettra d'éviter les discussions de fond. En raison de la pression constante de faire des écono-

mies, les aménagements cyclables eux aussi se doivent d'apporter des solutions proportionnelles et, lorsque c'est possible, peu coûteuses. Exigences que le guide contribue largement à satisfaire.

Le guide sera régulièrement mis à jour. C'est pourquoi les délégués mobilité douce cantonaux prennent volontiers en compte tout retour qui leur sera fait :

Office des ponts et chaussées du canton de Berne
 Centre de prestations
 Reiterstrasse 11
 3011 Berne
 Tel: 031 633 35 90



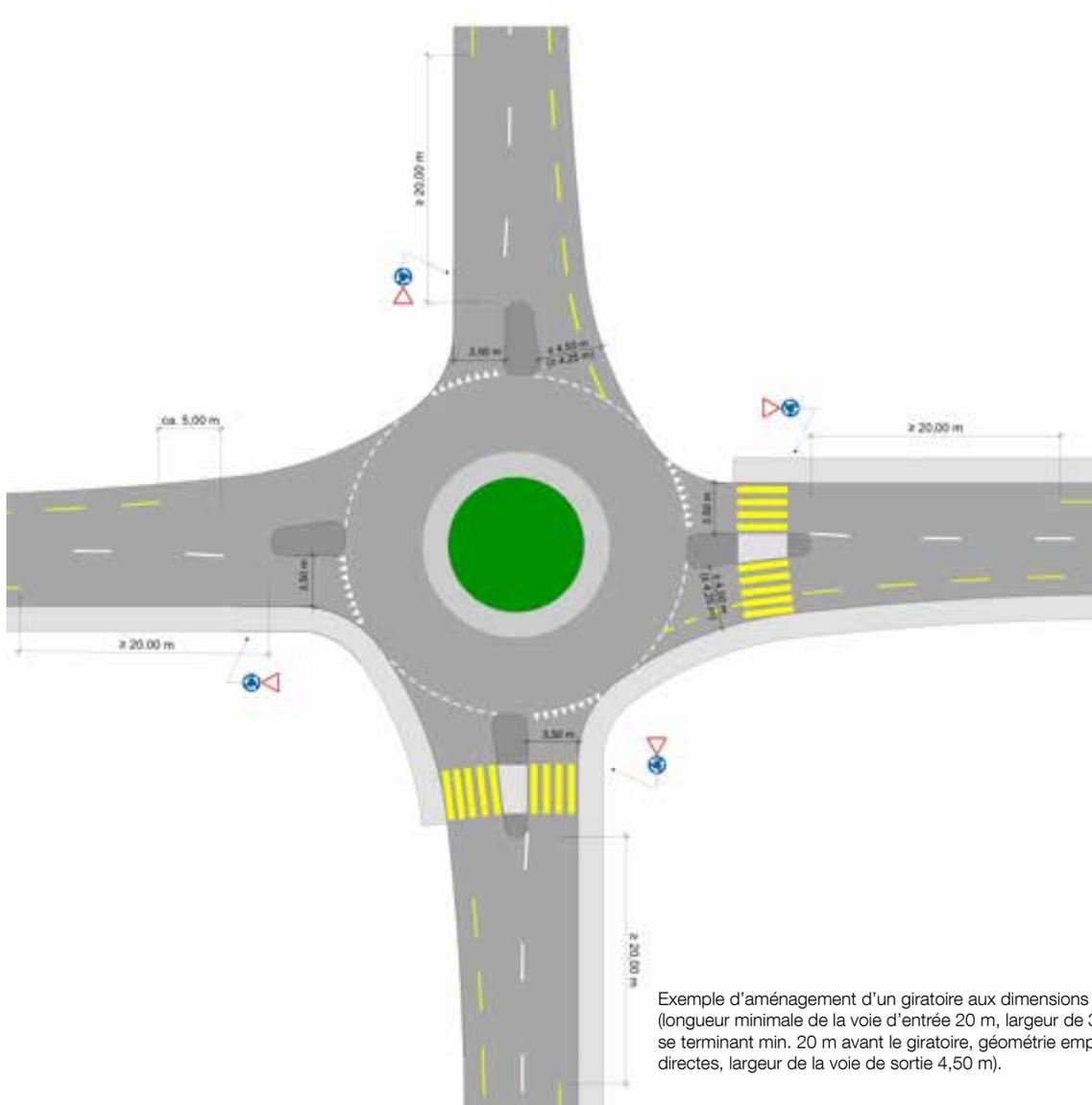
Aménagement d'une intersection entre une route secondaire et une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale non prioritaire

Il est possible de télécharger le guide (en allemand) sur le site internet de l'Office des ponts et chaussées (sous : Mobilität & Verkehr > Publikationen à Langsamverkehr).

La version française sera disponible fin 2014.

¹ « Aménagements cyclables dans le Canton de Berne »

² « Aménagements pour les deux-roues légers dans le Canton de Zurich »



Exemple d'aménagement d'un giratoire aux dimensions cyclo-conformes (longueur minimale de la voie d'entrée 20 m, largeur de 3,50 m, bande cyclable se terminant min. 20 m avant le giratoire, géométrie empêchant les trajectoires directes, largeur de la voie de sortie 4,50 m).

VELO-CITY GLOBAL 2014 À ADÉLAÏDE

ADÉLAÏDE UNE VILLE EN PLEINE MUTATION (DES TRANSPORTS)

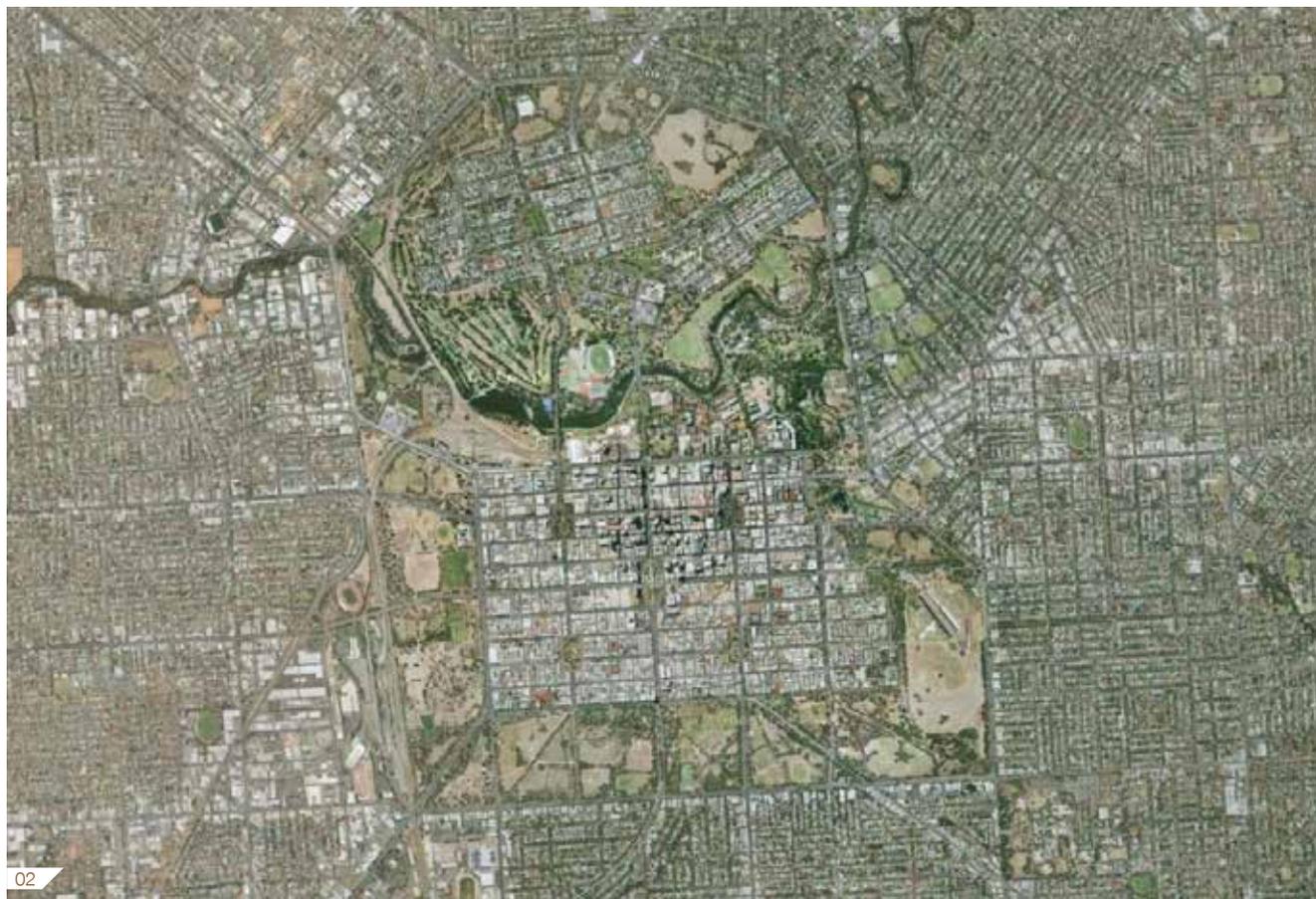
MARTIN DOLLESCHTEL ET BARBARA AUER, SERVICE DE LA MOBILITÉ DU CANTON DE BÂLE-VILLE

Du 27 au 30 mai 2014, Adélaïde, capitale de l'état d'Australie-Méridionale, organisait la conférence Velo-city qui a réuni plus de 550 spécialistes des déplacements à vélo.

ADELAÏDE? ADELAÏDE!

La City of Adelaide, avec ses 19'000 habitants, fait partie d'une conurbation, ou Greater Metropolitan Area, qui en compte 1,2 million. La ville est composée d'un mélange animé de bâtiments historiques très bien conservés et de tours des plus modernes – dont quelques-unes très récentes. La ville est entourée par une large ceinture verte composée de vastes parcs. Un coup d'œil sur l'image satellite permet de se rendre compte de cette impressionnante structure urbaine.

- 01 Cathédrale St.-Xavier d'Adélaïde
- 02 Image satellite d'Adélaïde
- 03 Carrefour avec possibilité de traverser en diagonale
- 04 Rundle Street, zone piétonne depuis 1976
- 05 - 06 Parklets aménagés





03

LE TRAFIC URBAIN – EN BREF

Les rues d'Adélaïde ont été planifiées à l'équerre et quadrillent la ville de damiers réguliers. Les routes principales à plusieurs voies qui traversent le centre ont été conçues pour le trafic motorisé, et les rues encaissées à l'américaine offrent peu de qualité de séjour. Adélaïde est en tête du classement peu glorieux des villes ayant le plus grand nombre de places de parking par habitant et le prix du stationnement y est même le moins élevé de toute l'Australie. Les transports collectifs sont assurés par le métro (non électrifié), un réseau de bus dense et le O-Bahn Adelaide, un système de bus guidés long de 12 km. De l'ancien réseau de tram ne subsiste plus qu'une ligne qui circule en site propre à travers la ville et peut être empruntée gratuitement.

Les axes principaux ne sont pas attractifs pour les piétons, et les distances importantes à traverser aux carrefours, associées aux longues attentes aux feux, font le reste. En cas de vert généralisé, les piétons ont au moins la possibilité de traverser en diagonale à certains carrefours. Une zone piétonne existe au cœur du centre-ville d'Adélaïde. La Rundle Street, totalement engorgée par les embouteillages, a été fermée au trafic motorisé en 1976, et transformée en première zone piétonne d'Australie, le Rundle Mall (Mall = zone piétonne australienne). Les petites rues secondaires d'Adélaïde, peu construites et avec de multiples restaurants ainsi que les nombreux parcs autour de la ville invitent également à se promener et à séjourner.

LA MUTATION DES TRANSPORTS

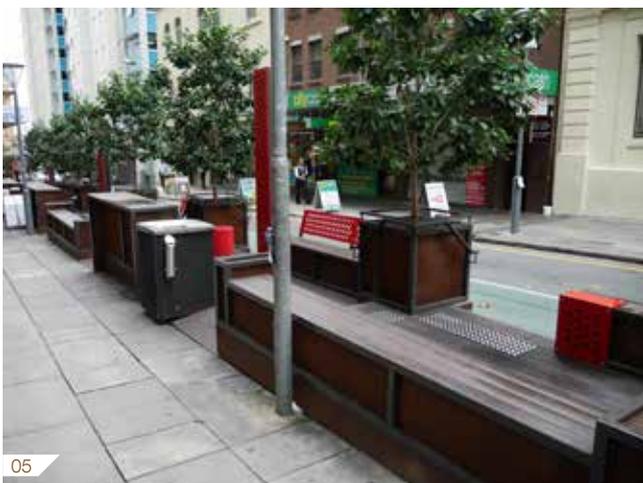
À Adélaïde, un changement est en train de s'opérer dans la politique des transports, déjà perceptible dans la physionomie



04

des rues. Le premier passage pour piétons et la première voie bus ont été marqués récemment. La ville a adopté une approche intéressante avec ce qu'ils appellent les parklets. Afin de redynamiser l'espace public, et en particulier le quartier commerçant, des places de stationnement ont été supprimées, ce qui a permis d'étendre la zone piétonne sur ces surfaces. Les parklets sont le plus souvent meublés, et proposent des espaces pour s'asseoir et se détendre. Ils sont mis à disposition de la population par les pouvoirs publics. La modération du trafic est un sujet récent qui suscite également un vif intérêt. Malgré cela, la peur d'une opposition politique à l'aménagement de zones 30 a motivé certaines villes australiennes, dont Adélaïde, à débiter par des zones 40.

Pour ce qui est des déplacements à vélo, Adélaïde est une « Starter » avec une part modale du vélo d'environ 1 %. La ville, qui a l'ambition de devenir la ville la plus favorable aux cyclistes de tout l'hémisphère sud, considère la conférence Velo-city comme un premier pas important vers cet objectif. Dans ses discours, le Lord-maire Stephen Yarwood a plus mis l'accent sur le rôle de la multimodalité que sur le vélo lui-même. Il veut initier un changement en faveur d'une mobilité adaptée au milieu urbain, grâce avant tout aux services numériques (« connect to your community ») et à la conception d'images et de visions favorables. Il en appelle pour cela à tous les participants, les invitant à communiquer au sujet de la conférence sur les réseaux sociaux (WiFi gratuit dans toute la ville) et à se déplacer à vélo en ville, afin de lancer un signal fort. Circuler en ville à vélo a été un bon moyen de se rendre compte des nombreuses avancées en faveur des cyclistes.



05



06

SE DÉPLACER À VÉLO À ADÉLAÏDE

De prime abord, se déplacer à vélo à Adélaïde avait deux particularités : les véhicules circulent à gauche, et le casque est obligatoire. Ici, l'obligation de porter un casque est prise très au sérieux (120 francs d'amende), et la quasi-totalité des cyclistes en porte un. Les cyclistes sont tout à fait visibles au sein du trafic : en semaine, ils se déplacent principalement sur des vélos de course, des hommes avec casque, gilet fluo réfléchissant et vêtus de lycra. Sinon, les vélos sont plutôt insolites (par ex. Fixies), le vélo de ville de base est plutôt rare. Le week-end, des familles avec enfants circulent également à vélo. Grâce aux dimensions généreuses de la chaussée, de nombreuses bandes cyclables ont pu être aménagées, et celles du centre-ville ont même été colorées en vert. Les bandes cyclables élargies aux carrefours («bike boxes») permettent aux cyclistes de démarrer en première ligne aux feux. Les parkings pour vélos sont équipés, entre autres, d'arceaux anti-renversement, et l'on trouve même des supports à vélo temporaires sur certains parklets. Il est aussi possible d'emprunter gratuitement un vélo par l'intermédiaire de certains hôtels et commerces.

Les bandes cyclables sont efficaces pour ne pas rester coincé dans les embouteillages et arriver rapidement à destination. En leur absence, on se sent un peu démuni sur les «autoroutes urbaines», notamment à la hauteur des arrêts des transports collectifs sur la chaussée, où l'on se retrouve freiné par le bus, et les changements de voie au milieu de la chaussée deviennent de véritables épreuves de courage, surtout à l'heure de pointe. Les pistes cyclables ne sont aménagées que sur un nombre limité de tronçons. Aux carrefours, la séparation est utilisée pour indiquer les destinations principales, les distances et les temps de parcours. Dans les nombreux parcs, les bandes cyclables existent dans les deux sens et sont marquées séparément. En revanche, il faut partager un profil déjà étroit avec les piétons, ce qui peut vite devenir désagréable lorsque des vélos, des piétons et des cyclistes sportifs sur leurs vélos de courses se rencontrent.

LA CONFÉRENCE VELO-CITY

Environ 550 personnes ont répondu présentes à l'invitation à la conférence, majoritairement d'Australie et de Nouvelle-Zélande, mais il y avait évidemment aussi des représentants des nations phares du monde du vélo que sont les Pays-Bas et le Danemark. Au total, 180 présentations et exposés étaient proposés, ainsi que de nombreuses excursions à vélo. Avec ses trois exposés, Bâle a bénéficié d'une bonne visibilité, et a eu des retours positifs au sujet notamment de la faible part modale de la voiture dans le canton de Bâle-Ville.

NOS IMPRESSIONS DES PRÉSENTATIONS ET DES EXPOSÉS

Une fois de plus, les exposés des pays européens phares du vélo – les Pays-Bas et le Danemark – ont été impressionnants, ainsi que ceux des villes particulièrement engagées que sont Vienne, Stockholm et New York.

Alors que le maire de Copenhague, Morten Kabell, demandait à la ronde, question purement rhétorique, comment ne pas promouvoir les déplacements à vélos, si peu gourmands en place et peu coûteux, le vice-maire de Stockholm exposait leur «Urban Mobility Strategy» reposant sur trois piliers :

- Urbanisme : développement urbain dense et varié réduisant les motifs de déplacement.

- Planification de l'infrastructure : développement important des transports collectifs et un réseau routier qui dirige le trafic poids lourd hors de la ville
- Planification des transports : optimisation de l'utilisation de l'infrastructure existante

Dans le cadre de sa stratégie, Stockholm dispose des fondements essentiels que sont les moyens financiers à disposition pour l'infrastructure (1 milliard de couronnes – env. 130 millions de francs), ainsi que leur propre équipe d'entretien de l'infrastructure cyclable, qui renforce encore leur devise «a city for cycling all year round» (une ville où il est possible de circuler à vélo toute l'année).

Un nombre sans cesse croissant de spécialistes table également sur les «streets designed for all ages, abilities and modes of travel» (un aménagement des rues adapté à toutes les tranches d'âge, toutes les aptitudes et tous les modes de déplacement) ou «design for all» (design pour tous), sur la «safe infrastructure for ALL» (des infrastructures sûres pour tous) ou encore sur «reclaiming streets for people» (rendons la rue aux personnes). Des informations intéressantes sont disponibles, entre autres, sur les sites internet suivants :

www.8-80cities.org/8-80-rule

<http://streetsforeveryone.org/>

http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf

En ce qui concerne la réappropriation des rues par les personnes, New York s'avère être une ville étonnamment exemplaire aux USA. Elle a présenté son «street redesign and reclamation» avec ses nouvelles places piétonnes, ainsi que la mise en œuvre du «Bicycle Master Plan» entre 2007 et 2012, qui incluait le marquage de plus de 250 miles de bandes cyclables et de pictogrammes sur les chaussées partagées (les «Sharrows» : share-the-road arrows).

RÉSUMÉ

Un grand nombre de villes australiennes, néo-zélandaises et asiatiques n'en sont encore qu'aux balbutiements de la promotion du vélo. Malgré cela, leur participation en nombre à la conférence Velo-city d'Adélaïde et l'enthousiasme qu'elles ont manifesté devant les solutions venues d'Europe laissent entrevoir l'orientation future prise par leurs politiques des transports. Les possibilités d'échanges et de mises en réseau offertes par la conférence ont donc été particulièrement nombreuses et fructueuses pour les représentants des villes et de diverses parties prenantes venues d'Océanie et d'Asie, comme ce fut le cas pour Taipei City, par exemple, qui sera la ville hôte de Velo-city global 2016. L'influence de la conférence dans ces pays est bien réelle, et contribue à renforcer la position du vélo dans la lutte pour obtenir des surfaces et des moyens financiers. Et bien qu'en maints endroits le chemin vers une ville favorable aux cyclistes et aux piétons soit encore long, de nombreux participants venus de ces villes croient en un succès sur le long terme et s'enthousiasment pour la promotion des déplacements à vélo et la récupération de surfaces de circulation appropriées.

07 L'obligation du casque est prise très au sérieux.

08 - 10 Des bandes cyclables généreuses et colorées en vert

11 Parklets avec supports à vélo temporaires

12 - 13 Bandes cyclables avec guidage séparé

14 Bandes cyclables dans un parc



CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Rechbergerstrasse 1,
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63

Courriel: info@velokonferenz.ch
www.conferencevelo.ch

