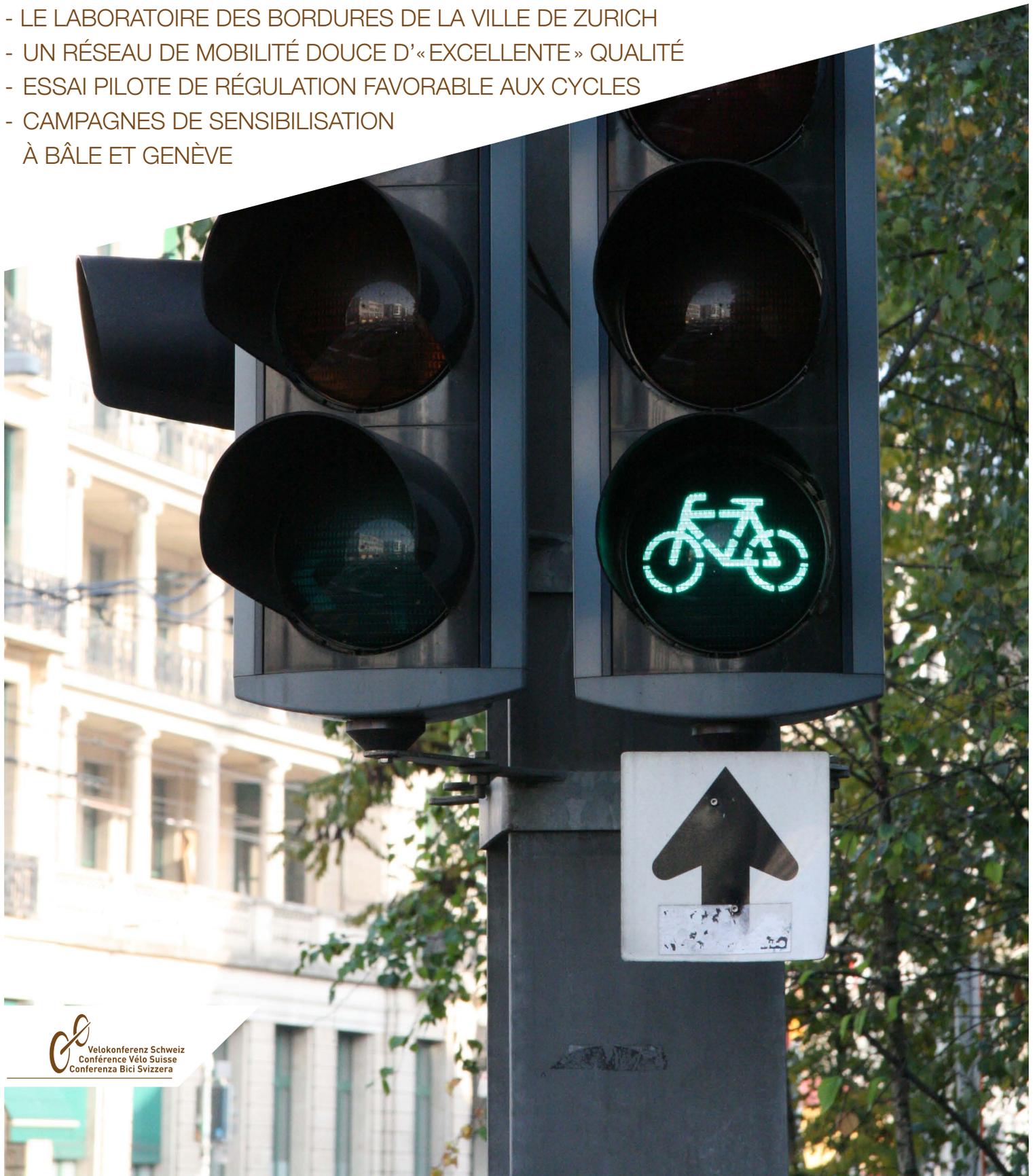


INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

- CONFÉRENCE VÉLO-CITY 2013, VIENNE
- LE LABORATOIRE DES BORDURES DE LA VILLE DE ZURICH
- UN RÉSEAU DE MOBILITÉ DOUCE D'« EXCELLENTE » QUALITÉ
- ESSAI PILOTE DE RÉGULATION FAVORABLE AUX CYCLES
- CAMPAGNES DE SENSIBILISATION
À BÂLE ET GENÈVE



SOMMAIRE

3	ÉDITORIAL
4	CONFÉRENCE VELO-CITY 2013, VIENNE
11	LABORATOIRE DES BORDURES ETUDE-TEST DE LA VILLE DE ZURICH
14	UN RÉSEAU DE MOBILITÉ DOUCE D'« EXCELLENTE » QUALITÉ DANS LE CANTON DE ST-GALL
18	RÉGULATION FAVORABLE AUX CYCLES ESSAI PILOTE DU CANTON DE BÂLE-VILLE
20	« FAIR IM VERKEHR » CAMPAGNE DE LA VILLE DE BÂLE
22	« ESPACES PARTAGÉS » CAMPAGNE DE LA VILLE DE GENÈVE
23	ACTUALITÉS
25	INFORMATIONS

SECRÉTARIAT DE LA 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

IMPRESSUM

RÉDACTION

Barbara Auer
Service de la mobilité du Canton de Bâle-Ville
Münsterplatz 11, 4001 Bâle
Courriel : barbara.auer@bs.ch

RELECTURE

Cindy Freudenthaler
Déléguée vélo de la Ville de Lausanne
Rue du Port-Franc 18, 1002 Lausanne
Courriel : cindy.freudenthaler@lausanne.ch

TRADUCTION FRANÇAISE

Agnès Camacho-Hübner, IntenCity Sàrl
1022 Chavannes-près-Renens

GRAPHISME

co.dex production ltd.
Rechbergerstrasse 1, Postfach 283, 2500 Biel/Bienne
Courriel : contact@co-dex.ch, www.co-dex.ch

CONTRIBUTIONS

- Alain Groff et Simon Kettner, Service de la mobilité du Canton de Bâle-Ville ; Kathrin Hager, Bureau de coordination vélo du Canton de Zurich ; Roland Pfeiffer, Office de la mobilité douce de la Ville de Berne ; Niklaus Schranz, OFROU
- Urs Walter, Délégué vélo de la Ville de Zurich
- Dr. Jacques P. Feiner, Chef de projet du programme d'agglomération, office du développement territorial et géoinformation (2007-2012) ; Daniel Schöbi, office de la mobilité douce du Canton de St-Gall
- Markus Störr, Service de la mobilité de Bâle-Ville
- Martin Dolleschel, Service de la mobilité de Bâle-Ville
- Barbara Pillonel, Déléguée à la communication et promotion des mobilités douces, Ville de Genève
- Julian Baker, Kontextplan AG, Berne et Soleure
- Daniel Sigris, Conférence Vélo Suisse

PHOTOS

Couverture : Rapp Trans AG, Bâle
Contributions : sans indication contraire, chaque auteur

EDITORIAL

CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS, CHERS MEMBRES

Cette année encore, la conférence Vélo-city à Vienne a réuni des centaines de spécialistes des déplacements à vélo, de représentants de groupes d'intérêt et de politiciens qui se sont consacrés de manière intensive et durant plusieurs jours à la thématique cycliste. Quelques-uns des nombreux représentants suisses présents nous font part de leurs impressions, afin que ceux d'entre nous restés en Suisse profitent également de ces échanges d'expériences si importants.

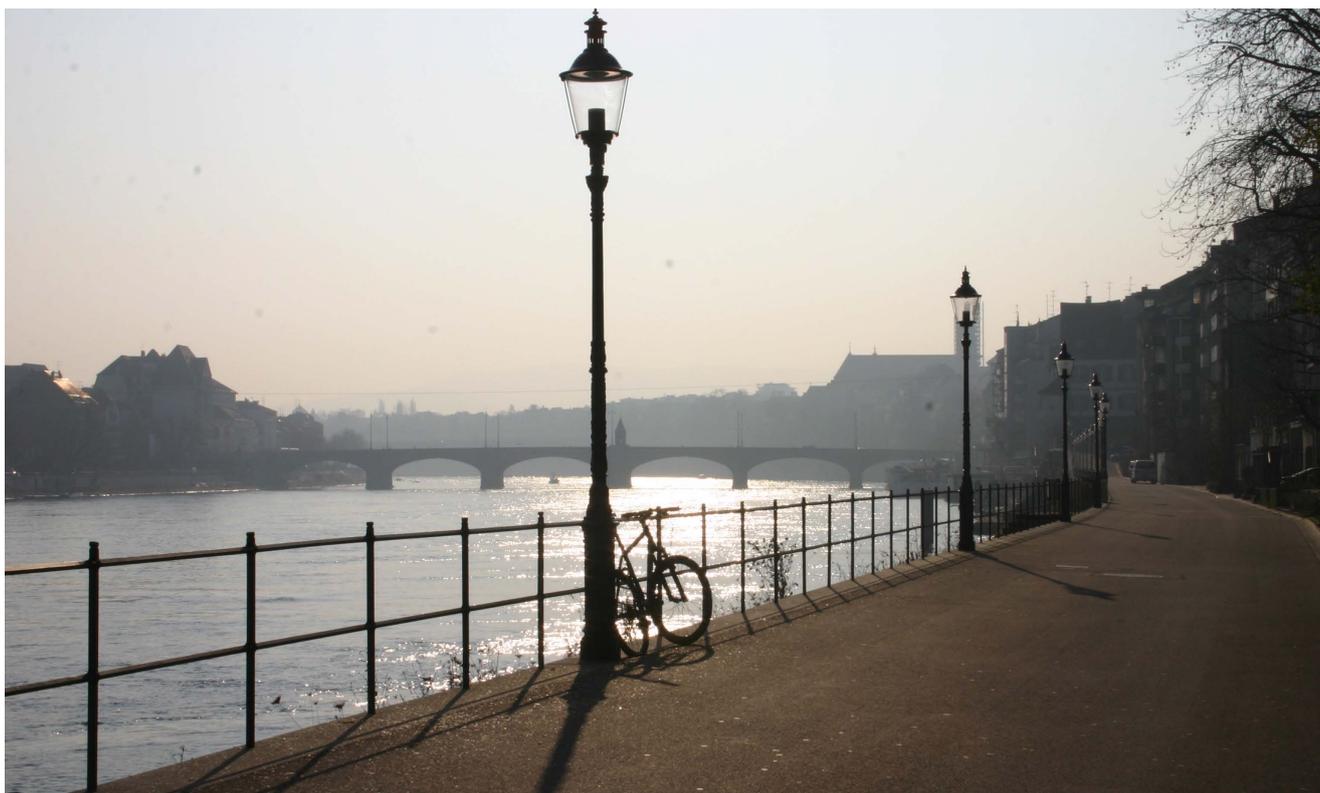
Mais, en Suisse également, on trouve aujourd'hui un grand nombre de thèmes d'actualité qui, d'après nous, peuvent intéresser l'ensemble des professionnels de la branche, que ce soit l'essai pilote de signalisation lumineuse favorable aux modes doux ou encore les campagnes de plusieurs villes suisses pour promouvoir les comportements respectueux au sein du trafic.

Cet automne, la Conférence Vélo Suisse a organisé une excursion technique d'un genre nouveau : pour la première fois, elle a consacré cette journée aux loisirs à vélo en mettant en avant le thème des parcours VTT. Les participants ont également eu l'occasion d'expérimenter eux-mêmes ces infrastructures.

Je profite de cette édition pour vous annoncer que je fais mes adieux à l'équipe de rédaction et que, à l'issue de la prochaine assemblée générale, je quitterai également le comité de la Conférence Vélo. Je vous remercie tous vivement, et en particulier mes collègues du comité et du secrétariat, pour ces dix années d'excellente collaboration et d'échanges passionnants.

Pour le comité

Barbara Auer



CONFÉRENCE VÉLO-CITY 2013, VIENNE

LES IMPRESSIONS DE PLUSIEURS PARTICIPANTS SUISSES

DIVERS AUTEURS

La Conférence Vélo-city 2013 a confirmé le fait que, comparée aux autres pays d'Europe, la Suisse faisait bonne figure pour ce qui est de la cyclo-conformité de la planification des transports, et était même citée en exemple dans plusieurs domaines. Elle a également montré que plusieurs villes, notamment en Allemagne et en Angleterre, avaient bien comblé leur retard en ce qui concerne la promotion et la part modale du vélo. Si les « villes cyclables » suisses que sont Winterthour, Bâle et Berne veulent avoir une chance de conserver leur avance, elles doivent impérativement passer au niveau supérieur et prendre des mesures audacieuses et souvent coûteuses. Sans quoi elles courent le risque de se voir qualifier, à la Conférence Vélo-city 2020, de villes « à la traîne »

INTRODUCTION

NIKLAUS SCHRANZ, OFROU

La Conférence Vélo-city de Vienne a, une fois de plus, fait état de l'acceptation grandissante de la promotion du vélo par le monde politique, notamment dans les villes. Le lord-maire d'Adélaïde a ainsi traversé la moitié du globe pour se rendre à Vienne, dans le but de soutenir la candidature de sa ville pour l'organisation de la prochaine édition. Et le maire de Vienne lui-même, manifestement peu cyclophile, s'est senti obligé de faire une intervention, encore que peu inspirée. Outre les têtes de classement habituelles venues de Hollande et du Danemark, beaucoup d'autres villes bénéficient de l'engagement et de l'efficacité de personnalités politiques de premier plan, comme la vice-maire de Vienne, Maria Vassilakou, ou le maire de Munich, Hep Monatzeder, pour ne citer qu'eux.

La particularité de cette manifestation reste de réunir des acteurs issus de milieux aussi divers que la politique, l'économie, la science, l'administration et les ONG. Cela s'est une fois de plus traduit par la grande variété des thèmes abordés, que ce soit les dimensions des bordures de trottoir au millimètre près, les campagnes de sensibilisation, les véhicules innovants ou les innombrables bons exemples du monde entier. Les sujets tendance de cette année étaient les voies express vélo, les vélos électriques et les vélos en libre-service.



- 01 Concurrence spatiale entre vélos et piétons
- 02 Hasnerstrasse: perméabilité pour les cyclistes
- 03 Accessibilité à vélo de l'île du Danube depuis le Strassenbrücke

La promenade à vélo dans les rues de Vienne a permis d'observer les forces et faiblesses d'une infrastructure essentiellement composée de pistes cyclables. En particulier les carrefours se sont révélés problématiques, avec des espaces cyclables réalisés au détriment des piétons, qui se retrouvent poussés sur les côtés (photo 01).

Un cas intéressant de route secondaire aménagée de manière «cyclophile» a été présenté : la Hasnerstrasse, avec une priorité aux vélos sur toute sa longueur et des coupures pour le trafic motorisé à intervalles réguliers, afin d'éviter que les automobilistes ne l'utilisent comme raccourci (Photo 02).

La magnifique île du Danube, quant à elle, est une gigantesque zone de loisirs de proximité au cœur de la ville, qui permet de faire des promenades ou des entraînements à vélo sur des dizaines de kilomètres (Photo 03).



DES BRIBES DE MOBILITÉ – EXPÉRIENCE DES DÉPLACEMENTS À VIENNE

ALAIN GROFF, SERVICE DE LA MOBILITÉ DU CANTON DE BÂLE-VILLE

Tout bon participant à une conférence internationale sur le thème des vélos se doit de circuler ou marcher dans la ville hôte avec les yeux grands ouverts. Ma première impression : le désarroi. Deux lignes de bus, un RER et une navette relient l'aéroport à la ville de Vienne. Et rien n'indique laquelle de ces liaisons est la plus rapide et directe pour le centre-ville et la mairie. J'opte en fin de compte pour la navette vert pétant, achète une carte multicourse pour le RER et atterris à la station de métro «Wien Mitte», qui, malgré son nom, ne se trouve pas du tout au centre de Vienne, mais plutôt au centre des nombreuses gares viennoises. Après un court trajet en métro, je me retrouve finalement séparé de la mairie par le Ring, un axe unidirectionnel à plusieurs voies. Ce type d'aménagement, similaire à celui d'un grand boulevard parisien, invite les conducteurs à rouler vite, pour autant qu'il n'y ait pas d'embouteillage. Près du Schotten-tor, la planification «tout-automobile» est également bien perceptible. En effet, en quelques mètres à pied, j'ai dû emprunter un passage inférieur et franchir deux routes principales avec à chaque fois des temps d'attente importants aux feux. J'ai été frappé par le grand nombre de panneaux d'interdiction de s'arrêter ou de stationner, car il semblerait que les normes autrichiennes prescrivent non seulement d'indiquer le début d'un emplacement réservé aux handicapés, mais également d'en indiquer la fin, six mètres plus loin. Vraiment dommage pour

Nous avons également pu admirer plusieurs curiosités, telles que les feux pour cyclistes avec deux feux rouges, pour le cas où l'une des deux ampoules serait défectueuse, ce dont, apparemment, les automobilistes n'ont pas besoin...

Afin que les autorités de chaque pays y trouvent leur compte au même titre que les villes, la European Cyclists' Federation a organisé une rencontre du «National Cycling Officers' Network» qui a eu lieu la veille de la conférence et a réuni les représentants de plus de 10 pays. Être Suisse au milieu de tous ces pays de l'UE c'était parfois se sentir en minorité, mais la rencontre a apporté son lot d'informations intéressantes.



04 Double rouge pour les cyclistes

05 Photo de groupe «National Cycling Officers' Network»

l'apparence par ailleurs très impressionnante des rues et des bâtiments.

En tant qu'utilisateur du tram, on apprécie l'entrée aisée dans les rames modernes à plancher surbaissé ou on profite de la vue depuis les véhicules plus anciens encore en activité. Le tram circule au sein du trafic en de nombreux endroits, ce qui en fait un moyen de transport confortable, mais pas très fiable. Le métro, par contre, est nettement plus rapide et d'excellente qualité, et possède de nombreuses lignes qui quadrillent le centre-ville. Le dernier jour de la conférence, je l'ai pris pour rejoindre une station du RER, qui hélas ne circulait pas à cause d'un problème technique. J'ai ensuite erré quelques minutes à l'intérieur du vaste pôle de correspondance qu'est la station de «Praterstern», aucun panneau n'indiquant comment rejoindre la station de taxis. «C'est bien observé», me dit en riant le chauffeur de taxi égyptien, «cela fait des années que notre commission réclame sans succès la pose d'un panneau». Cela fait également des années que le Canton de Bâle bataille ferme avec les CFF, car ces derniers refusent d'installer un panneau d'affichage électronique indiquant les prochaines correspondances du tram à l'intérieur de la gare. L'intermodalité, ou l'interconnexion intelligente des modes de transport, est dans toutes les bouches, mais de loin pas entrée dans les mœurs ! Ah oui : je n'ai quasiment pas eu l'occasion de me déplacer à vélo à Vienne. Après plusieurs tentatives infructueuses pour emprunter un vélo en libre-service de nextbike, je me suis rabattu sur les TC. Et en ai tiré une leçon importante sur la fiabilité des systèmes de vélos en libre-service.

VOIES EXPRESS VÉLO – AVANTAGES ET FAISABILITÉ

KATHRIN HAGER, BUREAU DE COORDINATION VÉLO, CANTON DE ZURICH

La Conférence Vélo-city 2013 est l'occasion rêvée d'en apprendre plus sur les dernières tendances et nouveautés et d'échanger avec des experts du monde entier. J'en ai profité pour approfondir mes connaissances sur les voies express vélo et trouver des réponses aux questions suivantes :

Pourquoi, quand et comment les autres pays réalisent-ils des voies express vélo ? De quoi ont-elles l'air ? Quels sont les principaux critères à remplir ? Que pourrait-on transposer dans le Canton de Zurich ? Notre planification va-t-elle dans la bonne direction ? Que pourrait-on encore améliorer ?

Que sont les voies express vélo et à quoi servent-elles ?

Le succès croissant des vélos électriques a un impact important sur le réseau cyclable et l'infrastructure. Afin de s'adapter à l'évolution des caractéristiques et des performances d'un mode de déplacement en constante augmentation et de plus en plus rapide, la structure, le dimensionnement et l'aménagement du réseau cyclable doivent être repensés en profondeur. Dans le Canton de Zurich, la réalisation d'un réseau de voies express vélo devrait soutenir la promotion des déplacements quotidiens à vélo (pour se rendre sur son lieu de travail ou de formation) sur des distances moyennes (5-15 km). C'est en effet pour les déplacements de proximité qu'elles ont un rôle stratégique à jouer, car elles concentrent et accélèrent les flux de cyclistes urbains et régionaux.

Les préoccupations actuelles au sujet de la protection du climat et de certains aspects de la promotion de la santé parlent également en faveur des voies express vélo, composantes récentes des réseaux cyclables tournés vers l'avenir.

En ce qui concerne la dénomination de ce type d'infrastructure, nous nous sommes mis d'accord dans le Canton de Zurich sur le terme « Velobahnen » (voies express vélo). A l'étranger, l'on parle aussi bien de « Radschnellwege », de « Cycle super Highways », de « voies vertes pour vélo », de « Cycle Express Routes » que de « Fast Cycle Lanes ». Afin d'ancrer le concept de voies express vélo de manière durable dans les esprits, il est essentiel qu'un terme unique soit employé au niveau national dans chaque langue, car un langage commun facilite la compréhension.

Conditions préalables

Les voies express vélo doivent en premier lieu relier les principaux centres et destinations et être réalisées là où la demande est forte et où un réel potentiel existe en ce qui concerne le nombre de cyclistes. Elles ont essentiellement pour but d'augmenter de manière significative le nombre de trajets pouvant être effectués à vélo.

Aux Pays-Bas, les voies express vélo ont logiquement été construites aux endroits où les embouteillages causés par le flux des pendulaires pouvaient être réduits. En 2025, les Pays-Bas se seront dotés d'un réseau national composé d'environ 675 km de voies express vélo, pour un coût total avoisinant les 700 millions d'euros. Il s'agit de l'objectif du plan de développement actuellement mis au point par des experts mandatés par le ministère des Transports. Ce plan doit être soumis au ministre concerné d'ici la fin de l'année.



Des voies express vélo sont également construites au Danemark, dans plusieurs villes d'Allemagne, à Londres, et d'autres sont encore prévues.

Les expériences des autres pays m'ont permis de recueillir les informations suivantes :

- le groupe cible est composé de pendulaires, avec ou sans vélos électriques, et à l'avenir aussi de cargobikes ;
- la distance visée est comprise entre 5 et 20 km ;
- les voies express vélo doivent être haute qualité, d'un niveau de confort supérieur à l'infrastructure actuelle ;
- l'objectif est d'augmenter la vitesse des déplacements et de réduire le temps de trajet (temps porte à porte réduit au minimum) ;
- les voies express vélo doivent être clairement identifiables et avoir leur propre classification ;
- la fonction des voies express vélo concerne uniquement les itinéraires principaux et non la desserte fine ;
- un bon raccordement au réseau cyclable régional et communal est impératif.

Quelles sont les caractéristiques des voies express vélo ?

Quelques critères à respecter pour obtenir une vitesse de déplacement moyenne plus élevée, des temps de trajets optimaux ainsi qu'un niveau de confort plus élevé :

- une liaison directe entre deux destinations
- un nombre d'arrêts réduit : max. 1 arrêt court par kilomètre
- la priorité aux carrefours
- une largeur de l'infrastructure permettant en tout temps des dépassements confortables et sûrs
- pas de trafic mixte avec les piétons
- uniquement des pentes légères
- un revêtement de bonne qualité
- un service hivernal
- un bon sentiment de sécurité, de l'éclairage public
- un déplacement agréable sur un aménagement de qualité

06-07 Aménagements comparables à des voies express vélo à Paris et à Helsinki



07

Le Canton de Zurich et les voies express vélo

Dans le Canton de Zurich, nous planifions actuellement des voies express vélo dans le cadre du projet pilote « plan du réseau cyclable de Winterthur et environs ». Les questions suivantes se posent encore :

- Quel est le potentiel pouvant justifier la réalisation d'une voie express vélo ?
- Où pouvons-nous construire des voies express vélo : uniquement entre les centres urbains ou également à l'intérieur ? Les rues cyclables (comme en Allemagne et en Autriche) sont-elles le substitut aux voies express vélo à l'intérieur des centres urbains ?
- De quelle manière séparer les cyclistes et les piétons ?
- Comment donner la priorité aux cyclistes aux carrefours ?
- Des itinéraires alternatifs sont-ils nécessaires pour pouvoir réduire le nombre d'arrêts ?
- Quel type de marquage concevoir ? Une signalétique distincte est-elle nécessaire ?

Conclusion

D'une manière générale, les informations recueillies lors de la Conférence Vélo-city 2013 ont confirmé les connaissances et expériences acquises au cours de nos propres projets.

Le fait que les voies express vélo représentent un « produit haut de gamme » pour les cyclistes et les transportent dans une autre dimension ne doit pas être négligé. Le travail d'information sur le sujet se doit d'être ciblé et le marketing, plus précisément l'illustration des avantages pour l'économie, y joue un rôle primordial. Dans ce contexte, il est essentiel d'obtenir le soutien d'experts qui apportent une véritable crédibilité à ce message. Il faut également réussir à gagner des personnalités aussi bien de la politique, de l'administration que de l'économie à cette cause, faire « monter la pression » par la presse et les relations publiques ou encore mettre en place une campagne de sensibilisation sur ce thème.

Les voies express vélo sont une solution d'avenir qui contribue à améliorer les conditions de circulation dans les zones à forte densité.

ARRÊTS EN BASTION – QUELLES SOLUTIONS POUR LES CYCLISTES

ROLAND PFEIFFER, OFFICE DE LA MOBILITÉ DOUCE DE LA VILLE DE BERNE

Les arrêts de tram représentent pratiquement toujours un obstacle pour les cyclistes, en particulier les arrêts en bastion qui sont de plus en plus souvent utilisés. Ce type d'aménagement, qui permet aux personnes à mobilité réduite de monter et descendre du tram plus facilement, n'est cependant pas sans conséquence pour les cyclistes. La distance insuffisante entre les rails et la bordure haute du quai oblige souvent les cyclistes à contourner cette zone en roulant sur le trottoir.

La Ville de Vienne a profité de la Conférence Vélo-city 2013 pour présenter un nouvel aménagement permettant aux cyclistes arrivant à hauteur de l'arrêt de passer à droite du tram en circulant sur la zone d'attente des passagers. La zone autorisée aux vélos est clairement indiquée.

Au printemps 2013, quatre arrêts d'une ligne de tram ont été aménagés de cette façon, une rampe relativement raide empêchant que les cyclistes n'arrivent sur cette zone à une vitesse trop élevée. Le bilan de cette expérience est pour l'instant très encourageant.



08-09 Arrêt en bastion avec signalisation lumineuse pour les cyclistes à Vienne
10-12 Détails d'un arrêt en bastion



Les cyclistes jouent bien le jeu lorsqu'il s'agit de s'arrêter pour laisser descendre et monter les passagers d'un tram à l'arrêt. Il n'y a eu pour l'instant aucune situation de conflit notable entre piétons et cyclistes.

Les services de la ville chargés de la planification ont mis en place un système de monitoring à grande échelle des arrêts en bastion. Le rapport d'évaluation de l'Université technique de Vienne à ce sujet sera disponible courant 2014 et permettra de savoir dans quelle mesure ce nouveau type d'arrêt est accepté par les cyclistes et les usagers des transports collectifs.

Cet aménagement a entre-temps fait des émules dans d'autres villes; la photo ci-dessous montre un exemple similaire à Berlin.

La ville de Bâle a l'intention d'aménager l'arrêt de tram Hünigerstrasse de la même manière, avec en plus une signalisation lumineuse destinée aux cyclistes.

13-14 Cohabitation optimale sur l'arrêt en bastion
 15-16 Fin de l'arrêt en bastion
 17-19 Solution berlinoise (Photo en centre S. Ketter, photo de droite B. Auer, tout deux du Service de la mobilité de Bâle-Ville)



BÂLE : L'EXCELLENCE POUR LES VÉLOS ET LES TC ?

ALAIN GROFF, SERVICE DE LA MOBILITÉ DU CANTON DE BÂLE-VILLE

La répartition modale des habitants de Bâle a fait des jaloux parmi les auditeurs présents à la Conférence Vélo-city de juin 2013 à Vienne : seulement 18 % des trajets se font en voiture, car les habitants de Bâle marchent (37 %), prennent le tram (27 % TC) ou leurs vélos (16 %). Et Bâle, dont l'objectif à terme est de devenir la ville de Suisse la plus favorable aux cyclistes et aux piétons, va encore s'améliorer. L'extension du réseau de tram ainsi que celle du RER, en tant que colonne vertébrale du développement de l'agglomération, sont également prévues. Tout ceci est-il compatible ? Au cours d'un exposé éclair (« lightning talk ») à la conférence de Vienne, Florian Mathys et Alain Groff du Service de la mobilité du Canton de Bâle-Ville ont prouvé qu'il était possible pour une ville de viser l'excellence à la fois pour la promotion du vélo et pour la qualité de ses transports collectifs. Mais encore faut-il réussir à surmonter les embûches que sont les conflits d'intérêt lors de la répartition

des voies de circulation, la gestion de la signalisation lumineuse ou encore l'affectation des ressources. La pesée de multiples intérêts constitue donc une des tâches centrales d'une planification de la mobilité moderne et intégrée. Vélos et TC se complètent parfaitement et se renforcent mutuellement, comme le montrent bien les vélostations et les places de stationnement remplies dans les grandes gares bâloises. Dans le cas d'une ville historique avec des espaces restreints comme Bâle, un grand soin doit être apporté à la conception des espaces publics et des places et une attention particulière doit être portée à la combinaison des différents modes de transport.

Les vélos et les TC ont l'avantage d'être des modes de déplacement respectueux de l'environnement et peu gourmands en espace, et ils contribuent également à libérer les rues et les quartiers du trafic motorisé. La Loi bâloise sur la protection de la nature prescrit d'ici 2020 une diminution de 10 % du trafic motorisé. Si la ville veut pouvoir respecter cette exigence, elle doit être à la pointe et le rester, une ville cyclable d'excellence et une ville TC d'excellence.



20-21 Des interfaces de transport attractives à Bâle : vélostations à la gare CFF et à la gare St. Johann

LES VÉLOS ENTRAVENT-ILS LA CIRCULATION OU AMÉLIORENT-ILS L'ACCESSIBILITÉ ?

SIMON KETTNER, SERVICE DE LA MOBILITÉ DU CANTON DE BÂLE-VILLE

Wolfgang Rauh (Chemins de fer autrichiens ÖBB) a relevé dans son exposé que l'argumentation en faveur des déplacements à vélo ne devrait pas uniquement reposer sur les aspects environnementaux et de santé publique. En effet, les avantages économiques du vélo sont bien réels et il n'existe au sein des zones urbaines aucune contradiction entre économie et écologie. Monsieur Rauh a illustré ses propos à l'aide d'exemples d'accessibilité et de coûts liés aux embouteillages :

— En temps normal, vitesses de déplacement élevées et amélioration de l'accessibilité sont liées. Les données empiriques récoltées auprès de nombreuses villes montrent cependant que les villes « rapides » ne sont pas très denses. La densité diminue avec la vitesse, en raison du besoin en

espace des infrastructures adaptées à une circulation rapide d'une part, et de la possibilité ainsi offerte d'effectuer des trajets plus longs d'autre part. L'accessibilité, définie comme le nombre de potentialités (par ex. de personnes) pouvant être atteintes en un laps de temps donné, diminue alors elle aussi.

- Les préjudices causés à l'économie par le trafic automobile peuvent être encore supérieurs aux dégâts causés à l'environnement. Ainsi, chaque pendulaire en voiture à Vienne génère des coûts liés aux embouteillages d'env. 3'000 euros par an rien qu'en ralentissant le déplacement des autres pendulaires. Cela signifie donc que chaque pendulaire effectuant un transfert modal de la voiture vers le vélo (ou vers les TC) épargne à l'économie un coût de 3'000 euros par an. Ce bénéfice des déplacements à vélo est environ six fois plus important que celui lié à la santé et à l'environnement.

LE LABORATOIRE DES BORDURES

TEST DE BORDURES DE TROTTOIR À ZURICH

URS WALTER, DÉLÉGUÉ VÉLO DE LA VILLE DE ZURICH

Les uns les détestent, les autres ne peuvent s'en passer : les bordures de trottoir. Lorsqu'elles sont trop raides ou trop hautes, elles représentent un obstacle pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant ou à l'aide de déambulateurs ainsi que pour les cyclistes. À l'inverse, les personnes malvoyantes ont besoin d'une bordure haute afin de pouvoir s'orienter avec une canne. Le premier test de bordures de trottoir au niveau national a permis d'évaluer le meilleur compromis qui conviennet aux différents besoins.

SITUATION DE DÉPART

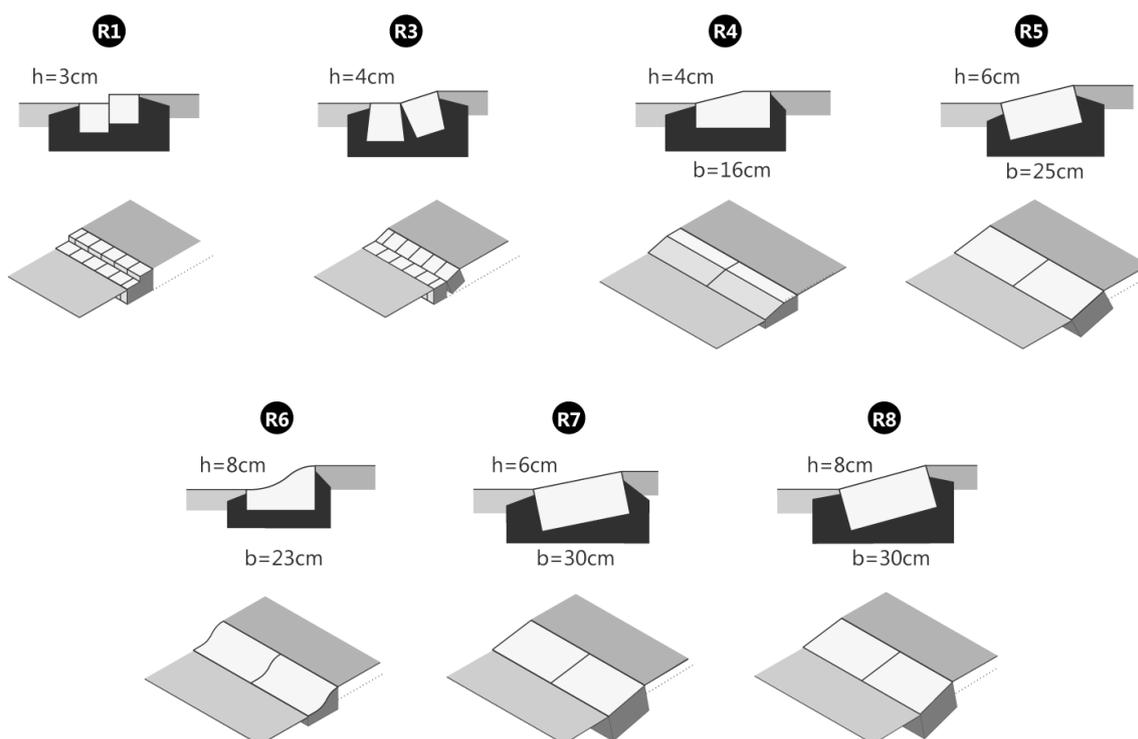
Cela fait longtemps que la question de la typologie des bordures de trottoir qui répondent aux exigences de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées tout en étant adaptée aux déplacements à vélo se pose. Depuis 1988, un décrochement vertical de 3 cm au minimum pour les bordures tactiles. Afin de faciliter le passage des fauteuils roulants sur les bordures basses, une alternative est possible depuis 2003 : des bordures biaisées de 4 cm de haut et de 13-16 cm de large (pente 25 %). Cependant, aucune des deux solutions n'est

confortable pour les cyclistes, et elles peuvent même s'avérer dangereuses pour eux dans certains cas.

Les exigences en matière de bordures de trottoir varient en fonction du type d'usagers :

- Les personnes malvoyantes ont besoin de bordures tactiles pour pouvoir se déplacer de manière autonome dans l'espace public. En effet, de telles bordures leur permettent d'identifier où ils peuvent passer de l'espace piéton à la chaussée – pour des raisons de sécurité, elles doivent pouvoir être interprétées immédiatement et sans le moindre doute comme un signal d'arrêt.
- Les personnes à mobilité réduite (utilisateurs de fauteuil roulant ou de déambulateur) doivent pouvoir passer sans effort et sans risque de chute (basculer, coincer le marche-pied, buter contre le revêtement). À cela vient s'ajouter la question du confort, qui dépend des capacités, mais aussi de l'équipement de chacun (par ex. les secousses lors d'un déplacement en fauteuil électrique).
- Les cyclistes sont également sensibles aux aspects liés à la sécurité (risque de chute, bordures mal identifiables) et au confort (chocs et freinages répétés).

01 Les types de bordures testées



LE LABORATOIRE DES BORDURES

En vue de la finalisation de deux normes (espaces de circulation sans obstacle, trottoirs traversants), l'OFROU et le BFEH (Bureau fédéral de l'égalité pour les personnes handicapées) se sont intéressés à cette thématique et ont décidé, avec le concours de toutes les organisations concernées, d'effectuer un test significatif réunissant tous les types d'utilisateurs. Les tests ont été organisés par le Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés et PRO VELO Suisse, et suivis par le bureau d'ingénieurs Metron de Brugg.

Le test s'est déroulé à la Förrlibuckstrasse, où le Service des travaux de la Ville de Zurich a construit un «laboratoire des bordures» constitué de treize types de bordures différentes, qui ont été évaluées par les personnes les plus diverses. Il y avait des classes d'école, des cyclistes de tous niveaux, jeunes ou âgés, des personnes malvoyantes avec chiens guides et cannes blanches ainsi que des personnes en fauteuil roulant et utilisateurs de déambulateurs. La concentration des différentes bordures en un seul lieu a facilité le déroulement du test, qui a pu être effectué de manière rapide et confortable, tout en permettant une meilleure comparaison des résultats entre eux. Le laboratoire a ensuite été démoli dans le cadre de la réfection prévue de la rue.

Fait réjouissant, le test a bénéficié d'une bonne couverture médiatique dans la presse et à la télévision. Cela a permis d'attirer l'attention du grand public de manière positive sur les thèmes des déplacements à vélo et des espaces de circulation sans obstacle.



03



04

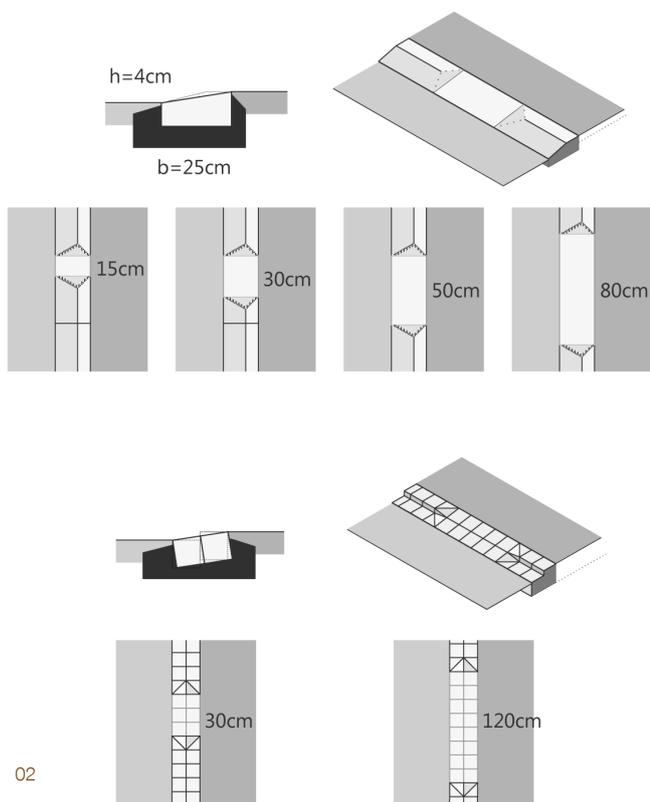


05



06

02 Interruptions ponctuelles testées, les «Zahnlücken» ou brèches
03-06 Images des tests avec diverses catégories d'utilisateurs



02

LES RÉSULTATS

Comme l'on pouvait s'y attendre, les tests ont montré qu'aucun type de bordure ne convient à la fois aux personnes se déplaçant dans un fauteuil roulant ou avec un déambulateur, aux cyclistes et aux personnes malvoyantes. Faire le bon choix dépend donc grandement du contexte local.

Les bordures utilisées actuellement (décrochement vertical de 3 cm ou bordure biaise de 4 cm) se révèlent être un bon compromis pour les personnes en fauteuil roulant et les malvoyants. Elle ne sont en revanche. Pour augmenter le confort des cyclistes, il est également possible, sous certaines conditions, d'abaisser ponctuellement la bordure sur une largeur de 30 à 100 cm. Aux endroits où les personnes en fauteuil roulant ne doivent pas circuler, une bordure biaise de 6 cm de haut pour 30 cm de large s'avère plus conforme aux besoins des cyclistes que la bordure biaise de 4 cm de haut. Ces nouvelles possibilités ont été intégrées dans le projet de norme « espace de circulation sans obstacle » (SN 640 075).

Le rapport détaillé peut être téléchargé sur www.stadt-zuerich.ch/masterplanvelo.

Source: l'Office fédéral des routes (OFROU) et le bureau fédéral de l'égalité pour les personnes handicapées (BFEH); « Behinderten- und velogerechte Randabschlüsse - Bericht zu den Testergebnissen », Berne 2013 (uniquement en allemand)

Schémas et photos:

Marco Starkermann (Metron); « Sind erstastbare Randabschlüsse auch gehbehinderten- und velogerecht? Erkenntnisse aus dem Randsteinlabor » Présentation lors d'une journée technique le 21 juin 2013

- 07 Les bordures adaptées aux personnes malvoyantes et aux cyclistes
- 08 Les bordures adaptées aux besoins de l'ensemble des usagers

Sicherheit / Komfort Velo		Sicherheit Sehbehinderte
<p>R1 mit Unterbruch 50-100cm¹⁾</p> <p>h=3cm</p>	<p>R1 mit Unterbruch 30-50cm</p> <p>h=3cm</p>	<p>R1</p> <p>h=3cm</p>
<p>R4¹⁾</p> <p>h=4cm</p> <p>b=16cm</p>		<p>R3</p> <p>h=4cm</p>
<p>R7¹⁾</p> <p>h=6cm</p> <p>b=30cm</p>		

07 ¹⁾Einsetzbarkeit mit Vorbehalten

Sicherheit / Komfort Velo		Sicherheit Sehbehinderte
<p>R1 mit Unterbruch 50-100cm¹⁾</p> <p>h=3cm</p>	<p>R1 mit Unterbruch 30-50cm</p> <p>h=3cm</p>	<p>R1</p> <p>h=3cm</p>
<p>R7¹⁾</p> <p>h=6cm</p> <p>b=30cm</p>	<p>R5</p> <p>h=6cm</p> <p>b=25cm</p>	<p>R3</p> <p>h=4cm</p>
<p>R4¹⁾</p> <p>h=4cm</p> <p>b=16cm</p>		<p>R8</p> <p>h=8cm</p> <p>b=30cm</p>

08 ¹⁾Einsetzbarkeit mit Vorbehalten

UN RÉSEAU DE MOBILITÉ DOUCE D'« EXCELLENTE » QUALITÉ : WWW.LVPORTAL.CH

DR. JACQUES P. FEINER, CHEF DE PROJET DU PROGRAMME D'AGGLOMÉRATION, OFFICE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET GÉOINFORMATION (2007-2012)

DANIEL SCHÖBI, OFFICE DE LA MOBILITÉ DOUCE, SERVICE DES TRAVAUX DU CANTON DE ST-GALL

L'initiative du Canton de St-Gall pour la promotion des modes doux, arrivée en finale de l'« International Transport Achievement Awards » de l'OCDE, a manqué la victoire de peu. Le projet s'était imposé en demi-finale face à des concurrents du monde entier. C'est la première fois dans l'histoire du Transportation Award - une des plus importantes récompenses dans le domaine de la planification en transports - qu'un projet en faveur des modes doux arrive en finale.

« L'agglomération de St-Gall est la "lanterne rouge" de Suisse en ce qui concerne la mobilité douce ». Tel était le verdict de la Confédération en 2007 après l'évaluation des projets d'agglomération de 1re génération. Le point ainsi perdu lors de l'évaluation a coûté à St-Gall plus de 10 millions de francs de contributions fédérales. Ce « réveil brutal », d'une part, et le projet de relevé des points noirs du réseau de mobilité douce cantonal, déjà en cours, d'autre part, ont motivé le canton de St-Gall à revoir entièrement sa copie en la matière. Sachant que les points noirs d'un réseau de mobilité douce en déterminent l'attractivité, une équipe pluridisciplinaire a reçu pour mandat de redéfinir soigneusement les itinéraires et d'en relever au passage les déficits et les coupures. Parallèlement aux relevés, une base de données géographiques a été développée, permettant non seulement de répertorier les points noirs et coupures, mais aussi d'élaborer des mesures correctives et de proposer une estimation des coûts de manière simple et systématique. Ces dernières sont ensuite mises à la disposition des services des travaux des communes en vue de leur mise en œuvre. Grâce à l'outil www.LVPortal.ch, pas moins de 6'000 points noirs et coupures des réseaux de mobilité douce ont été répertoriés durant ces quatre dernières années, et traduits en mesures concrètes au cours d'ateliers. La commission des transports de l'OCDE a jugé l'approche saint-galloise pour l'amélioration globale de la qualité de son réseau de mobilité douce innovante et concrète, et l'a nommée pour la finale de l'« International Transport Achievement Awards »[1] en mai 2013. Le projet saint-gallois en faveur des modes doux s'est ainsi imposé face à des projets de transport pesant plusieurs milliards. Ce projet a largement contribué à l'évaluation positive obtenue dans le cadre du projet d'agglomération de 2e génération : la partie « mobilité douce » à elle seule a récolté 70 millions de contributions de la part de la Confédération. Le fait que les contributions cantonale et fédérale cumulées couvrent 80% des coûts liés aux mesures correctives a convaincu les ser-

vices des travaux communaux à planifier leur mise en œuvre et à les intégrer dans leur plan des investissements. Un réseau de mobilité douce de qualité est soudain à portée de main.

Comment cela a-t-il été possible ? D'une part, le bon rapport coût-utilité de la mobilité douce lui a donné « pignon sur rue » au niveau fédéral, et d'autre part, on assiste à une véritable prise de conscience de son importance par la population :

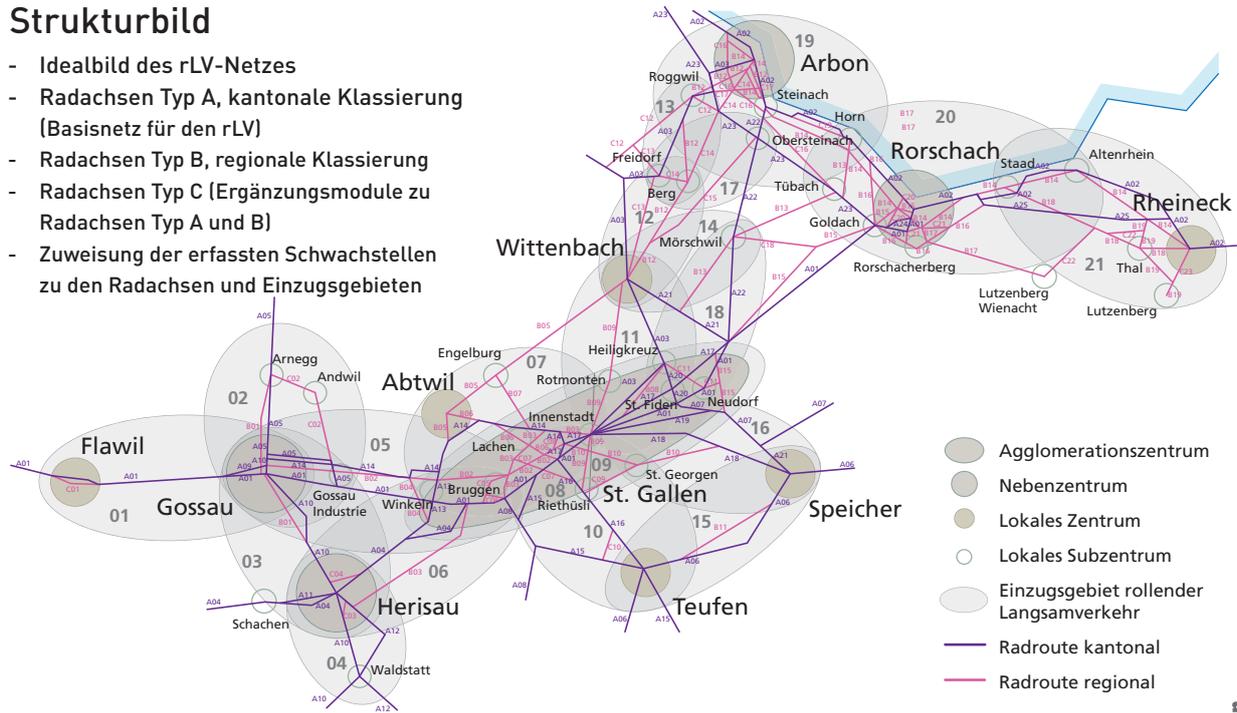
- Dans son rapport de 2001 sur la situation des agglomérations en Suisse[2], la Confédération a reconnu le besoin urgent d'une coordination étroite entre l'urbanisme et les transports, afin de garantir l'attractivité et la qualité de vie des régions de Suisse soumises à une urbanisation croissante. Les « projets d'agglomération de la Confédération » qui en ont résulté ont clairement mis en avant l'importance de la mobilité douce en la prenant en compte dans l'évaluation des projets, dont le résultat détermine la part des contributions fédérales pour l'infrastructure des transports au sein des dites agglomérations. L'argument de la Confédération était qu'un apport financier relativement modeste permet d'obtenir des résultats significatifs. Il est à noter que, dans la politique des transports de la Confédération, des cantons, mais aussi des villes et des communes, seulement 2 à 4% des investissements publics pour les transports[3] sont alloués à la mobilité douce.

- Au cours des dernières décennies, un véritable changement de paradigme s'est produit au sein de la population et dans les milieux spécialisés (et également au sein de la commission des transports de l'OCDE). Aujourd'hui, l'importance de disposer d'un réseau d'itinéraires piétons et cyclables continus et confortables (sûrs, directs et efficaces) est largement reconnue. Les raisons en sont évidentes : les modes doux ne consomment que peu d'énergie, ne polluent pratiquement pas, ne sont pas gourmands en espace et sont bénéfiques pour la santé – des critères incontournables de nos jours, étant donné l'urbanisation croissante observée en Suisse. Et admettons-le : quelle commune ou ville peut se targuer aujourd'hui d'être réellement attractive sans un bon réseau d'itinéraires piétons et cyclables, tout du moins en son centre ? De plus, les déplacements à pied et à vélo sont tout à fait concurrentiels par rapport au trafic individuel motorisé ou aux transports collectifs sur des distances respectives allant jusqu'à un et cinq kilomètres. Et c'est précisément dans les aires urbaines que la mobilité douce offre la possibilité de résoudre en partie les problèmes liés au trafic.

→ Themenfeld 'Massnahmen / Massnahmenpakete / Leuchtturmprojekte'

Strukturbild

- Idealbild des rLV-Netzes
- Radachsen Typ A, kantonale Klassierung (Basisnetz für den rLV)
- Radachsen Typ B, regionale Klassierung
- Radachsen Typ C (Ergänzungsmodule zu Radachsen Typ A und B)
- Zuweisung der erfassten Schwachstellen zu den Radachsen und Einzugsgebieten



01



Schwachstellenanalyse rLV und Erfassung Veloparkierung (Agglomerationsprogramm Wil)

→ Schwachstellenanalyse rLV

Datenblatt Schwachstelle / Export Datenbank

Agglomeration Wil Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr GIS Datenbank Schwachstelle		Klassifizierung der Schwachstellen: 1. Raumorganisation 2. Linienführung 3. Hindernisse baulicher Art (Belag, MIV-Parkierung, Sichtbehinderung) 4. Signalisation/Orientierung/Markierung 5. Konfliktpotenzial mit MIV (Sicherheit) 6. Konfliktpotenzial mit Zufussgehenden (Sicherheit) 7. Soziale Sicherheit 8. Ausbau Abstellanlagen
Schwachstelle Velonetz IDMS: 118	Schwachstellen Nr. Art 74.90.38p punktuell	
Veloland Routen: 5 / 33 Gebietsbezeichnung: Strasse / Platz Gebietsbezeichnung: Ländersdstrasse Zusatz: Ländersdstrasse / Toggenburgenstrasse Nutzung: Alltag und Freizeit	Klassifizierung der Route bisher: kantonale Route Veloland neu: neu Quelle:	→
Klassifizierung der Schwachstelle Quelle: Klassifizierung I: 5 Konfliktpotenzial motorisierter Verkehr Klassifizierung II: 4 Signalisation / Orientierung / Markierung	Lösungsvorschlag / Bemerkung Markierung anpassen, geschützte Abbiegehilfe erstellen, LSA mit Anmeldebeschriftung für rLV ausstatten	
Schwachstellenbeschreibung schnelle Strassengeometrie, verkehrsorientierter Ausbau, erhöhte Knotenkomplexität, fehlende LSA für rLV, DTV > 17000 (IQ), Vordringungsgefiel rLV		

02



Schwachstellenanalyse rLV und Erfassung Veloparkierung (Agglomerationsprogramm Wil)

→ Schwachstellenanalyse rLV

Datenblatt Schwachstelle / Export Datenbank

Agglom. Relevanz Agglomerationsrelevanz	Schwere der Schwachstelle Bedeutung im Netz Priorität: hohe Priorität	→ Priorisierung
Weilers Vorgehen / Projektorganisation Projektbeschreibung		
Projektbeschreibung Zustandigkeit Projektstand Zeitraum		

03



[1] Informations supplémentaires sur <http://2013.internationaltransportforum.org/awards>
 [2] La politique des agglomérations de la Confédération, rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001
 [3] Réseau piétons-vélos (éd.) (1999): L'avenir appartient aux déplacements à pied et à vélo. Rapport A9 du PNR 41 « Transport et environnement ». Berne

01 Exemple de carte thématique du réseau structurant pour les déplacements à vélo, y compris les aires d'influence et la définition des itinéraires cyclables (asa AG)
 02 Exemple de fiche de la base de données géoréférencée documentant un point problématique du réseau cyclable (asa AG)
 03 Priorisation des points noirs dans la base de données SIG (asa AG)

Comment la direction du projet et l'équipe pluridisciplinaire ont-elles procédé pour obtenir une amélioration généralisée des conditions pour les modes doux ?

- Dans un premier temps, les points noirs et coupures du réseau cyclable ont été relevés de manière exhaustive. Dans les faits, des spécialistes du bureau asa AG de Rapperswil ont circulé sur le réseau d'itinéraires principaux et alternatifs du canton de St-Gall en se concentrant sur les points problématiques et les compléments à apporter au réseau (du point de vue des déplacements utilitaires). Parallèlement, les principaux emplacements de stationnement pour vélo ont été recensés et les lacunes en la matière déterminées, car des possibilités de stationnement adaptées contribuent à l'attractivité globale du vélo comme mode de déplacement. Dans un deuxième temps, l'ensemble des déficits relevés a été géocodé par asa AG et doté d'attributs supplémentaires.
- L'examen du réseau piéton, quant à lui, a été effectué aux pôles générateurs, c'est-à-dire aux endroits attirant un grand nombre de piétons : centres-ville et centres de localités, principaux arrêts TC, terrains de sport ainsi que tout autre équipement public. Le contrôle des quelque 2000 principales traversées piétonnes sur les routes cantonales a également été riche en enseignements. Les statistiques des accidents concernant les modes doux ont en outre été analysées parallèlement au relevé in situ. En complément, le projet pilote « La commune bouge » [4] a permis de répertorier les obstacles structurels du réseau en collaboration avec des classes d'école, des groupes de personnes âgées et des groupes de personnes à mobilité réduite. Ces relevés, effectués à l'aide de tablettes numériques par les personnes directement concernées, ont permis d'étayer et d'affiner l'analyse globale.

Une fois le rapport disponible, la question suivante s'est posée : comment cette multitude de points noirs peuvent-ils être corrigés et assainis de manière coordonnée alors que la responsabilité des mesures correctives relève de la compétence de plus de cent communes, cinq cantons (SG, SZ, TG, AR, ZH) et également des pays limitrophes (Autriche, Principauté du Liechtenstein) ?

- Au moment des relevés déjà, les points noirs ont été classés par ordre de priorité (nécessité d'intervention faible, moyenne et élevée) et d'importance dans le réseau. Nous savions ainsi quels déficits bénéficiaient d'un degré de priorité élevé sur quels itinéraires, dans quels zones territoriales et dans quelles aires d'influence. Afin de pouvoir solliciter un cofinancement de la Confédération dans le cadre du fonds d'infrastructure, nous devions encore estimer les coûts liés à la mise en œuvre des mesures correctives. Nous nous sommes donc fixé comme objectif supplémentaire de mener des études préliminaires ou des avant-projets à un degré d'avancement tel que les services des travaux et à les offices de la mobilité douce des cantons, mais aussi les services de construction des communes, puissent les intégrer à leurs planifications financières des années à venir. Les ateliers ayant réuni les différentes parties prenantes

ont été un bon moyen de les sensibiliser aux exigences en matière de mobilité douce.

- En collaboration avec la société Wälli AG, une base de données en ligne a été développée permettant de reproduire et de traiter les données géocodées. Afin de répondre aux exigences de la manière la plus exhaustive possible, des ateliers réunissant les différents types d'utilisateurs ont été organisés. La base de données géoréférencée a ainsi pu être créée pas à pas avec des interfaces utilisateur et des outils correspondants. Différentes procédures pour l'élaboration d'études/d'avant-projets, pour l'estimation des coûts (et l'archivage) et pour l'évaluation des mesures mises en œuvre ont été testées sur certains sites pilotes. L'approche suivante s'est avérée la plus efficace, et aussi la plus réaliste : une équipe, composée d'un spécialiste de la mobilité douce, d'un ingénieur civil et du service de construction responsable, examine chaque point noir ou ensemble de points noirs, esquisse un avant-projet et fait une première estimation des coûts basée sur un module de coût spécialement développé à cet effet, dans lequel figurent les coûts par unité de surface ou par mètre linéaire ainsi que les facteurs de correction. Grâce à cette méthode, il a été possible d'évaluer jusqu'à cent mesures par jour, pour un coût par point-noir « traité » modeste.

Les déficits, qui n'étaient jusqu'alors « que » des points et des lignes sur le plan, ont ainsi pu être concrétisés en mesures (constructives) chiffrées. Des listes de mesures classées par ordre de priorité et tenant compte des ressources financières à disposition ont ensuite été créées et mises à disposition des cantons et des communes pour leur plan d'investissement en vue d'une mise en œuvre ultérieure. Étant donné que la base de données contient également le réseau d'itinéraires, les données des accidents, un programme avec l'estimation des coûts, et un dispositif de contrôle, sa fonction va bien au-delà de la simple documentation et constitue une plus-value considérable dans l'optique d'une planification des travaux d'entretien coordonnée, tout en ayant le potentiel nécessaire pour continuer à se développer.

Comme mentionné plus haut, le projet de mobilité douce piloté par le canton de St-Gall dans le cadre du projet d'agglomération a été évalué par la Confédération en 2013 et jugé « excellent », obtenant ainsi plus de 70 Mio CHF de contributions fédérales. Le défi est maintenant de taille pour les délégués MD et les services de construction concernés : mettre en œuvre au cours des 5 prochaines années des mesures en faveur des modes doux à hauteur de 180 Mio CHF. Mais ce défi représente également une formidable opportunité d'accomplir un changement qualitatif majeur en matière de mobilité douce.

Des parties de cet article ont également paru au sein d'une publication de *Disp-The Planing Review* 191 (4/2012).

[4] Informations supplémentaires sur <http://www.sg.ch/home/bildung/sport/Gemeinden/gemeindebewegt.html>

ESSAI PILOTE DE RÉGULATION FAVORABLE AUX CYCLES

TOURNER-À-DROITE LIBRE POUR LES CYCLISTES À BÂLE

MARKUS STÖRR, SERVICE DE LA MOBILITÉ DU CANTON DE BÂLE-VILLE

La fonction principale de la signalisation lumineuse est de permettre de franchir une intersection de manière sûre et sans encombre. Mais elle permet également de prendre en compte les besoins spécifiques des différents usagers. Afin de renforcer l'utilisation du vélo, le canton de Bâle-Ville réalise de juin 2013 à novembre 2014 un essai pilote de signalisation lumineuse favorable aux cycles.

La plupart des feux de signalisation ont été conçus pour le trafic individuel motorisé (TIM) et les transports collectifs (TC), et ne tiennent pas suffisamment compte des piétons et des cyclistes. Des temps d'attente longs, des phases de feux peu favorables aux piétons ou encore des traversées de chaussée par étape avec attente sur un îlot central ne sont que quelques exemples expliquant pourquoi les piétons et les cyclistes ne s'arrêtent souvent pas au feu rouge.

Le projet de recherche «une signalisation lumineuse favorable aux modes doux» de l'association suisse des ingénieurs et experts en transport (SVI) s'intéresse aux mesures propres à la signalisation lumineuse qui vont dans le sens d'une promotion des déplacements à pied et à vélo. Sur la base d'une analyse de la situation, des solutions possibles, des recommandations et des instructions sont élaborées pour différents cas de figure de signalisation lumineuse favorable aux cycles. L'étude s'est concentrée en particulier sur les possibilités d'amélioration de la situation des piétons et des cyclistes aux feux, avec pour but une meilleure acceptation de la régulation lumineuse de leur part. La régulation des carrefours à feux doit donc être optimisée pour les piétons et les cyclistes et/ou autoriser certains mouvements que la législation actuelle ne permet pas.

Bâle, actuellement l'une des villes de Suisse les plus favorables aux cyclistes, aimerait encore augmenter la part modale du vélo. Les moyens légaux à disposition pour accélérer les déplacements à vélo aux feux sont cependant déjà tous épuisés. Dans sa quête de nouvelles possibilités d'augmenter l'attractivité du vélo comme mode de déplacement, il était naturel pour Bâle non seulement de participer au projet de recherche en question, mais aussi de s'investir activement dans un projet pilote de signalisation lumineuse favorable aux cycles.

Lors des réflexions au sujet du type de projet pilote permettant de réduire les temps d'attente des cyclistes aux feux, les questions suivantes se sont posées :

- Dans quelles conditions est-il possible de faire une exception ou une entorse à la régulation lumineuse en faveur des cyclistes?
- Est-il envisageable de donner des phases de feux pendant lesquelles les piétons et les cycles sont en conflit?
- Dans quelles circonstances est-il possible de favoriser les cyclistes par rapport au TIM et/ou aux TC?
- Le fait de favoriser les cyclistes pourrait-il également profiter au TIM et/ou aux TC?

PHASES D'EXPÉRIMENTATION

TOURNER-À-DROITE LIBRE POUR LES CYCLISTES AU FEU ROUGE

Durant l'essai de tourner-à-droite libre, l'autorisation a été donnée aux cyclistes de tourner à droite au feu rouge à trois carrefours faisant l'objet d'une signalisation spéciale. Cette réglementation est accompagnée par un nouveau panneau de signalisation représentant un vélo et une flèche vers la droite jaunes sur fond noir.

La présence de ce panneau à droite du feu rouge à une intersection indique aux cyclistes qu'ils ont la possibilité de tourner à droite au rouge. Il va sans dire que les piétons qui traversent et le trafic routier venant de gauche conservent la priorité.



01 Panneau de tourner-à-droite libre pour cyclistes

PHASE POUR PIÉTONS ET CYCLISTES

Lors de la phase pour piétons et cyclistes, ces derniers ont la possibilité de franchir le carrefour dans toutes les directions tant que le feu est vert pour les piétons. Cette règle est signalée par un feu clignotant avec un vélo, situé à côté du feu rouge, et qui clignote uniquement durant la phase pour piétons. Là aussi, les cyclistes doivent laisser la priorité aux piétons et donc franchir le carrefour avec prudence.

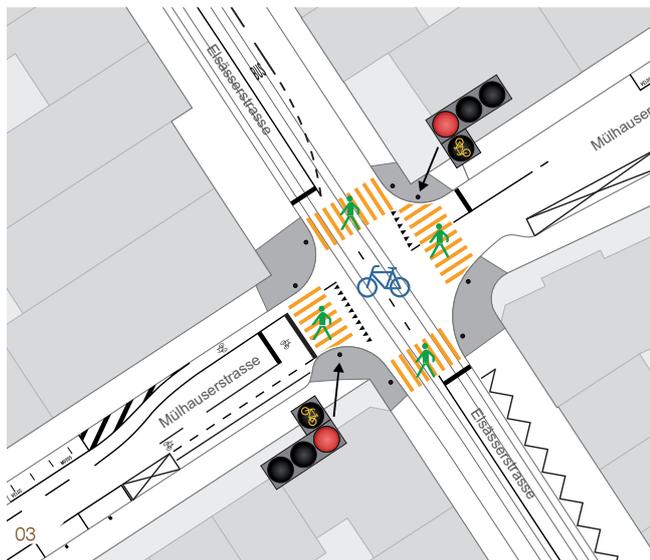


02

Durant toute la durée de l'essai, des panneaux indicateurs orange ont été installés sur les sites expérimentaux afin d'avertir les usagers des changements dans la gestion des cycles. Afin de pouvoir mener à bien les deux volets de son expérimentation, le canton de Bâle-Ville a dû obtenir auprès de l'Office fédéral des routes (OFROU) une dérogation permettant aux cyclistes de passer au feu rouge, ce qui n'est jusque-là pas autorisé par la loi sur la circulation routière.

SITES EXPÉRIMENTAUX

Les carrefours choisis pour l'essai de tourner-à-droite libre et de phase pour piétons et cyclistes doivent permettre de tester différents cas de figure d'entrée et de sortie (avec ou sans bande cyclable ou passage piéton), la sécurité de tous les usagers restant bien entendu la principale priorité. Afin que les cyclistes puissent tourner en toute sécurité, ils doivent bénéficier d'une bonne visibilité de l'ensemble du carrefour. Trouver des carrefours à feux où circulent un grand nombre de cyclistes



dans la direction souhaitée n'a cependant pas été chose facile. Au final, les trois situations suivantes ont été retenues pour tester le tourner-à-droite libre :

- Kanonengasse/Steingraben :
Bande cyclable à l'entrée et à la sortie du carrefour. Aucun conflit avec les piétons
- Leonhardsstrasse/Steingraben :
Bande cyclable uniquement à la sortie du carrefour. Les vélos sont en conflit avec les piétons avant et après la bifurcation
- Klingenbergstrasse/Schanzenstrasse :
Aucune bande cyclable. Les vélos sont en conflit avec les piétons avant et après la bifurcation

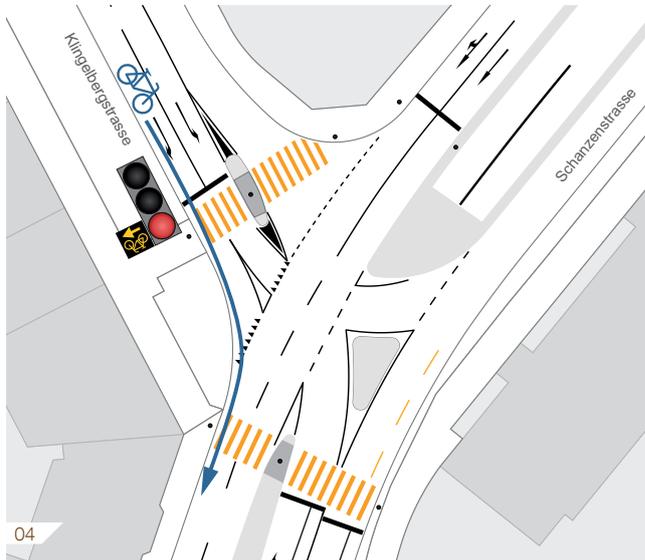
L'intersection Mülhauserstrasse/Elsässerstrasse située sur un itinéraire cyclable fortement fréquenté servira d'observatoire pour l'essai de la phase pour piétons et cyclistes. Durant la phase de vert de l'ensemble des piétons, les cyclistes venant de deux directions sont autorisés à franchir le carrefour pour aller dans toutes les directions.

PERSPECTIVES

Fin août-début septembre, la première série de relevés a eu lieu sur les sites mentionnés ci-dessus. Ils indiqueront comment les cyclistes perçoivent ces nouvelles facilités et si des situations problématiques avec les autres usagers apparaissent.

Suite à l'évaluation des résultats de l'essai pilote par la SVI, l'OFROU décidera du bien-fondé d'une application de ces nouvelles règles de circulation aux feux à l'ensemble du territoire suisse. Le cas échéant, une modification de la loi sur la circulation routière deviendra nécessaire.

-
- 02 Panneau d'indication sur la phase pour piétons et cyclistes à l'intersection Mülhauserstrasse / Elsässerstrasse
 - 03 Phase pour piétons et cyclistes à l'intersection Mülhauserstrasse / Elsässerstrasse
 - 04 Tourner-à-droite libre sur la Klingenbergstrasse dans la Schanzenstrasse



« FAIR IM VERKEHR » GOPPELONI! GUET GMACHT!

BÂLE DIT « MERCI » AU RESPECT SUR LA ROUTE

MARTIN DOLLESCHER, SERVICE DE LA MOBILITÉ DU CANTON DE BÂLE-VILLE

Au cours d'une enquête effectuée l'an passé à Bâle, la majorité des passants interrogés se plaignaient d'un manque de fairplay sur la route, mais changer les comportements des usagers est un travail de longue haleine. Assurément deux bonnes raisons de remettre sur le tapis la question de la cohabitation respectueuse dans les rues de Bâle.

« CENTRE TRANSFORMÉ EN ZONE FAIRPLAY »

À Vienne, l'on dit « Tschuldigen » (s'excusez), à Copenhague il est question du « Good Karma » (bon karma) et à Berlin, beaucoup parlent de « Rücksicht im Strassenverkehr » (respect sur la route). Il s'agit là d'initiatives en faveur d'une cohabitation pacifique sur la route, ayant pour but d'inciter les usagers à adopter un comportement sûr et coopératif et à éviter les attitudes irrespectueuses. Et Bâle, pendant ce temps? Lors du « Fair im Verkehr Tag », le slogan était: « Goppeloni! Guet gmacht! » (Sacrebieu! Bien joué!).

À la surprise générale, les « Fair Bikes » roses ont fait leur réapparition à différents endroits du centre de Bâle pour attirer l'attention sur le « Fair im Verkehr Tag » du 14 septembre. Ce jour-là, la Barfüsserplatz a été aménagée en « zone fairplay ». Une piste cyclable, un passage piéton et une voie de circulation marqués en rose fluo conduisaient au centre de la place – le cœur de la zone fairplay. Tous les usagers, qu'ils se déplacent à pied, à vélo ou en voiture, avaient la possibilité de discuter du thème du fairplay, de tordre le cou à quelques clichés et de renforcer ainsi le fairplay entre usagers.

Toutes les personnes intéressées étaient également invitées à se rendre dans un « studio photo » pour prendre la pose avec leur message personnel pour plus de fairplay. Au même moment, le « Fair Crew » sillonnait le centre-ville pour surprendre les piétons, mais aussi les cyclistes et les automobilistes. Le « tapis rose » était déployé pour les personnes ayant un comportement exemplaire (pousser son vélo au Rheinsprung, respecter la limitation de vitesse à l'intérieur de la zone 30 ou attendre au feu rouge piéton du Bankverein) et elles ont même reçu un petit cadeau en guise de remerciement.





« LA RÉCOMPENSE »

Au « studio photo », pas moins de 90 messages en faveur d'une meilleure cohabitation sur la route ont été lancés en l'espace de quelques heures et de nombreux partisans ont pu être gagnés à la cause du « Fair im Verkehr ». Des collaborateurs du service de la mobilité et de la police cantonale ont également discuté ouvertement avec les passants des situations correctes et moins correctes sur la route. Les récompenses distribuées par le « Fair Crew » en cas de bon comportement ont créé la surprise et provoqué de nombreux sourires.

Les discussions animées, la prise de position active par les usagers eux-mêmes en faveur de plus de fairplay et le remerciement inattendu ont contribué à instaurer de nouveaux modèles de comportement sur la route. De cette façon, le fairplay sur la route a été perçu comme attrayant et sympathique. L'action était basée sur une approche positif, qui augmente la probabilité que les personnes touchées se comportent mieux à l'avenir. Un sondage effectué par la suite a révélé que 80% des personnes interrogées approuvaient le fait de récompenser les bons comportements. Et plus de 70% étaient persuadés que la campagne aurait un effet positif sur les comportements individuels sur la route (n=124).

« GOPPELONI! GUET GMACHT! »

Cette journée d'action a suivi la campagne de 2012 sur le thème du fairplay, qui avait déjà été un franc succès. L'année passée, plusieurs vidéo-clips invitaient à remettre en question son propre comportement. Cette année, ce sont les bonnes résolutions et la récompense des bons comportements qui étaient au premier plan.

« Fair im Verkehr Tag » était une action conjointe du service de la mobilité et de la prévention routière de la police cantonale de Bâle-Ville. Ils se sont mobilisés ensemble pour des conditions de circulations sûres et une cohabitation de tous les usagers empreinte de bonne volonté et de compréhension. Lorsque les usagers se rencontrent en tant que partenaires égaux en droits, la situation est plus agréable et plus sûre pour tous. Bâle s'est ainsi approchée encore un peu plus de son rêve de devenir la ville de Suisse la plus favorable aux piétons et aux cyclistes. Le film et l'album photo de la journée d'action se trouvent sur www.fair-im-verkehr.ch.

D'autres campagnes sur le même thème :

- Vienne: www.tschuldigen.at
- Berlin: www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de
- Copenhague: <http://video.denmark.dk/video/3226397>



« ESPACES PARTAGÉS »

LA VILLE DE GENÈVE A LANCÉ UNE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION

BARBARA PILLONEL, DÉLÉGUÉE À LA COMMUNICATION ET PROMOTION DES MOBILITÉS DOUCES, VILLE DE GENÈVE

Dans un contexte urbain dense, soumis à des contraintes d'aménagement complexes et multiples, il devient de plus en plus ardu de garantir la continuité des itinéraires cyclables. Avec l'instauration d'« espaces mixtes », il devient possible de garantir la continuité des itinéraires cyclables, sans péjorer la sécurité des piétons. Dans l'esprit de maintenir une bonne entente entre les différents usagers, la Ville de Genève a lancé une campagne de sensibilisation à l'égard des cyclistes.

Dans un contexte urbain dense, soumis à des contraintes d'aménagement complexes et multiples, il devient de plus en plus ardu de garantir la continuité des itinéraires cyclables dans les zones où la pression en termes de mobilité est la plus forte, comme dans l'hyper-centre, ou sur les ponts. L'espace dévolu aux mobilités douces est souvent trop restreint pour permettre une séparation physique entre les modes, notamment en raison des dimensions que cela nécessite. A Genève, les transports collectifs et le trafic individuel motorisé restent encore souvent prioritaires lorsqu'il s'agit de distribuer l'espace public. Une nouvelle loi cantonale sur le stationnement oblige les communes à compenser chaque place de parc supprimée. Difficile dans ces conditions de trouver 1m 50 pour faire passer des vélos. Le trafic cycliste doit s'adapter à ce contexte et, au regard des derniers comptages, il s'en sort plutôt bien : augmentation de 30% entre 2009 et 2011 !

Avec l'instauration d'« espaces mixtes », il devient possible de garantir la continuité des itinéraires cyclables, sans péjorer la sécurité des piétons. Ce régime de mixité s'applique sur des places, parfois des trottoirs ou encore des zones piétonnes. Dans ces cas, les piétons et les cyclistes évoluent dans un espace commun, sans qu'il n'y ait de séparation physique entre le cheminement des piétons et la circulation des cycles.

Cette cohabitation s'effectue naturellement et se passe bien dans la majorité des cas. Certaines situations requièrent toutefois un peu plus d'attention. Ces cas de figures se retrouvent par exemple devant des passages piétons, à proximité des arrêts de transports collectifs ou encore lorsque le cheminement est ponctuellement très étroit.

Dans l'esprit de maintenir une bonne entente entre les différents usagers, la Ville de Genève a souhaité répondre à la demande de Pro Vélo Genève afin d'anticiper les craintes des associations de piétons, ou des aînés, en lançant une campagne de sensibilisation à l'égard des cyclistes.

A cet effet, un visuel a été développé, accompagné d'un texte simple et direct : ici, les piétons ont la priorité, les cyclistes adaptent leur vitesse. Un modèle masculin, jeune et sympathique a été retenu pour la photographie, car ces attributs caractérisent le groupe cible visé qui est celui de jeunes hommes à vélo. Ces derniers doivent pouvoir s'identifier au modèle. D'autre part, le capital « sympathie » a été mis en avant pour susciter de l'empathie entre les deux groupes d'usages. Le t-shirt du cycliste « I love les piétons » s'inscrit dans la tendance urban style et fait référence aux panneaux routiers et au code de la route.

Ces affiches ont été installées sur des panneaux mobiles de grand format, que la Ville utilise pour effectuer de l'information publique ponctuelle et de proximité. Cette solution permet d'intervenir au cas par cas, lorsque la situation le requiert ou à la demande d'habitants ou d'associations. Initiée au printemps 2013, cette campagne a reçu un très bon écho de la part du public et se poursuit en se déplaçant d'un lieu à l'autre.

- 01 Affiche de la campagne
- 02 Panneaux mobiles



ACTUALITÉS

ÉCHANGES PROFESSIONNELS SOLEURE – VORARLBERG

JULIAN BAKER, KONTEXTPLAN AG, BERNE ET SOLEURE

RUES CYCLABLES, VÉLOSTATIONS, ZONES DE RENCONTRE ET BIEN PLUS

LA CULTURE SOLEUROISE DU VÉLO, UN CAS D'ÉTUDE POUR L'AUTRICHE

Lorsque l'on parle de planification vélo en Suisse, l'on pense généralement aux grandes villes. Mais depuis qu'elle a remporté le Prix Vélo 2010, la région de Soleure est également citée en exemple: le fait que plusieurs projets innovants aient pu être réalisés au sein d'une région composée de petites sous-structures la rend plus intéressante aux yeux des régions de taille similaire que les grandes aires urbaines.

C'est pourquoi en avril 2013, des représentants des communes et des professionnels du Vorarlberg autrichien (25 au total) se sont rendus à Soleure dans le but d'en apprendre plus sur les planifications vélo locale et régionale. Ils ont pu visiter entre autres la vélostation de la gare, la zone de rencontre de la vieille ville, des passerelles pour piétons et cyclistes ainsi que plusieurs aménagements en faveur des cyclistes sur des routes à fort trafic. Ils ont été particulièrement intéressés par le concept de l'Offensive Mobilité douce du canton (« Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – und Region! LOS! »).

VORARLBERG : LE PLEIN D'INNOVATION ET D'ÉNERGIE

En septembre 2013, une petite délégation soleuroise s'est à son tour rendue dans le land le plus occidental de l'Autriche. Ses membres ont eu droit à une visite guidée de plusieurs projets, et la stratégie en matière de déplacements à vélo leur a été expliquée. D'un point de vue helvétique, il était impressionnant

de voir l'énergie que déploient nos voisins pour la planification vélo: Vorarlberg a en effet défini le réseau cyclable du land en collaboration avec (presque) toutes les communes, lors d'ateliers. L'aménagement de liaisons cyclables d'importance régionale sur les routes communales a été soutenu à hauteur de 70 % des coûts de construction. Un des critères d'éligibilité stipule que le dimensionnement de l'infrastructure doit être en général plus généreux que ce qui est prescrit dans les normes en vigueur.

PIONNIER EN MATIÈRE DE RUES CYCLABLES

La stratégie vélo de Vorarlberg prévoit également une action au niveau fédéral, afin d'optimiser les lois en ce qui concerne les besoins des cyclistes. Citons notamment l'introduction de rues cyclables. Depuis avril 2013, seules les liaisons routières d'importance pour les déplacements à vélo locaux ou régionaux et à faible trafic automobile ou poids lourds peuvent être déclarées rues cyclables. La vitesse est limitée à 30 km/h et les cyclistes sont officiellement autorisés à y circuler côte à côte. Les routes transversales n'ont pas la priorité (même lorsque la vitesse y est limitée à 50 km/h).

Ces échanges professionnels ont été organisés par l'agence pour l'énergie du land Vorarlberg et le bureau d'études Kontextplan, avec le soutien du canton et de la ville de Soleure et du land Vorarlberg.

01-02 La commune de Hard possède une des premières rues cyclables d'Autriche. Elle fait 550 mètres de long et est aisément reconnaissable grâce à un marquage particulièrement voyant.



01



02

CHEMIN DES COUDRIERS - PROJET D'UNE PISTE CYCLABLE ENTRE DEUX COMMUNES

BARBARA PILLONEL, DÉLÉGUÉE À LA COMMUNICATION ET PROMOTION DES MOBILITÉS DOUCES, VILLE DE GENÈVE

Grâce à la collaboration de trois communes, une importante liaison tangentielle a pu être sécurisée et rendue attractive pour la mobilité douce.

Le chemin des Coudriers se situe à la frontière de trois communes: Genève, Vernier et le Grand-Saconnex. C'est un axe tangentiel qui relie deux radiales importantes entre la périphérie et le centre-ville. L'une des deux, l'avenue Louis-Casaï, canalise le trafic entre l'aéroport, l'autoroute A1 et le centre-ville, tandis que la deuxième relie la ville française de Ferney-Voltaire au lac, à travers le quartier des organisations internationales.

Héritage d'une vocation agricole et de desserte locale, le chemin des Coudriers n'avait pas pour vocation de répondre aux besoins en mobilité d'un quartier en pleine expansion. La chaussée étroite, dévolue à la circulation des voitures dans les deux sens, ne laissait pas d'espace suffisant pour des trottoirs sûrs, ni pour des pistes ou des bandes cyclables.

La construction de logements a amené de nouvelles infrastructures scolaires, des commerces et divers pôles d'activités qui se sont développés dans ce secteur. Toutes ces modifications impliquent de nouveaux usages auxquels les pouvoirs publics doivent répondre. Les besoins en mobilité, pour le quartier doivent être adaptés, et de ce fait, l'espace public doit être aménagé en conséquence.

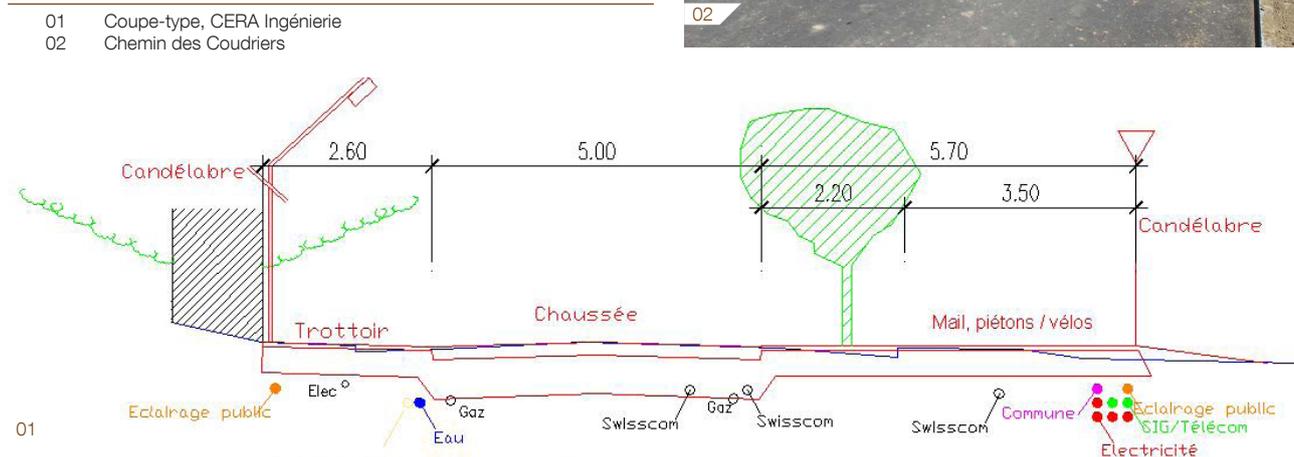
Pour ces raisons, un travail important de requalification de tout l'axe a été entrepris par les communes concernées. Dans un premier temps, en 2008, ce sont les villes de Genève et Vernier qui se sont coordonnées pour sécuriser les abords d'une école, notamment ses accès pour les étudiants, qui se déplacent à pied ou à vélo. Cette action a également amélioré la liaison avec un grand centre commercial, situé sur l'avenue Louis-Casaï. Pour réaliser cet aménagement polyvalent, des négociations foncières ainsi que la suppression de quelques places de stationnement ont été nécessaires. Ces démarches

ont permis d'obtenir des dimensions suffisantes pour offrir des cheminements sûrs aux piétons et aux cyclistes.

Cette amélioration, notoire pour les modes doux, devait encore être poursuivie pour garantir la continuité des itinéraires sur l'ensemble du chemin. C'est ainsi que dans une deuxième étape, les communes du Grand-Saconnex et de Genève, propriétaires fonciers, ont profité de la construction de logements pour requalifier la totalité de la chaussée. Les deux communes ont partagé la même vision de l'aménagement de ce chemin et elles se sont entendues pour rédiger un cahier des charges et confier l'étude, puis la réalisation des travaux, à des mandataires communs.

L'excellente collaboration entre les deux communes a permis de mettre en place une allée réservée aux mobilités douces, séparée de la chaussée par un terre-plein végétalisé. L'instauration de trois passages piétons avec des feux, la pose d'un revêtement phonoabsorbant et un éclairage public remis à neuf ont été intégrés dans cette réalisation. L'éclairage est différencié entre l'espace dédié aux modes doux et celui de la route (voir coupe-type).

A ce jour, les travaux de génie civil sont terminés. Manquent encore les arbres - des coudriers - qui seront plantés à la fin de l'automne. Mais déjà, promeneurs et cyclistes apprécient et investissent ce nouvel espace qui leur est dédié.



INFORMATIONS

LA CONFÉRENCE VÉLO PREND DE L'ALTITUDE – COMPTE-RENDU DE L'EXCURSION « CHICKENLINES & PUMPTRACKS »

DANIEL SIGRIST, CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Lors de l'excursion technique de la Conférence Vélo Suisse du 30 août 2013 à Flims (GR) des installations touristiques ont été testées et certaines questions abordées: Qu'est-ce que les chickenlines? Est-ce que les pumptracks peuvent avoir une influence positive sur les déplacements au quotidien? Quels sont les aspects à prendre en compte lors de la planification et de la réalisation des parcours VTT et comment éviter les conflits avec les chemins de randonnée pédestre? Les participants ont également eu l'occasion de se familiariser avec le langage du monde touristique, qui demande un temps d'adaptation.

CHICKENLINES

La Runcatrail qui mène de Narau à Flims avec env. 800 m de dénivelé est un parcours de difficulté moyenne qui propose de nombreuses variantes pour les cyclistes de bon niveau, ainsi que pour les débutants. Elle est parsemée de plus de 30 obstacles artificiels, qui peuvent tous être contournés (chickenlines), et les randonneurs n'y ont pas accès. Les participants à l'excursion et leurs VTT ont tout d'abord pris de l'altitude avec un téléphérique. Durant le trajet, Marc Woodtli de Bike Destination Flims a donné des informations sur la construction de la piste et son coûteux entretien puisque les courbes et les tronçons les plus raides doivent être consolidés pour prévenir l'érosion. La Runcatrail est empruntée env. 24'000 fois par an.

VTT ET CHEMINS DE RANDONNÉES

Dans le canton des Grisons, faire du VTT sur les chemins de randonnée pédestre est autorisé. Peter Stirnimann, de l'office de la mobilité douce des Grisons, explique que la cohabitation entre vététistes et randonneurs est rendue possible grâce à un important travail d'information, des actions et, lorsque cela s'avère nécessaire, une séparation physique. Ainsi, des sonnettes sont distribuées gratuitement avec en prime une information sur le bon comportement à adopter. Une séparation pure et simple des deux modes n'est d'une part pas réalisable à cause de la taille du réseau, et pas acceptable d'un point de vue social. La limitation des parcours VTT aux chemins forestiers et agricoles - réalisée ailleurs - a été clairement rejetée, car c'est précisément sur les chemins les plus larges que les vitesses les plus élevées peuvent être atteintes, augmentant sensiblement les risques de conflit en cas de rencontre, ce qui n'est pas le cas sur les singeltrails. La séparation des itinéraires pédestres et des pistes de VTT est en revanche recherchée aux endroits où les vététistes utilisent des remontées mécaniques. À la descente, la vitesse et le nombre de VTT sont trop importants pour permettre une cohabitation avec les randonneurs. Cette utilisation a ouvert le débat dans le cadre des plans directeurs régionaux et il a été défini sur quels chemins une utilisation commune était possible et où une séparation était nécessaire. Dans les plans d'équipement communaux (plan d'affectation), les chemins et leur utilisation sont garantis légalement auprès des propriétaires fonciers. Plus d'informations et de matériel sur les pratiques en place dans les Grisons sont à disposition auprès du l'office de la mobilité douce des Grisons.

01 Point d'information sur la piste Runcatrail



01

PUMPTRACKS

Les pumptracks sont des pistes artificielles spécialement conçues pour pouvoir prendre de la vitesse sans pédaler, en utilisant uniquement les mouvements du corps. La pumptrack est constituée de bosses et de divers autres éléments (virages relevés, sauts). Étant construite sur un terrain plat, elle peut être empruntée dans les deux sens. La distance entre deux bosses et les rayons de courbure choisis doivent permettre aux utilisateurs de prendre de la vitesse efficacement en « pom-pant », c'est-à-dire en exerçant une pression d'avant en arrière sur le VTT. La difficulté d'un parcours dépend de la vitesse des cyclistes, de la pente des bosses et du choix de la trajectoire. Une pumptrack est accessible à presque tous les vélos et il existe même des pistes spéciales pour les enfants et leur draï-sienne dans les plus grandes installations.

Pete Stutz, délégué au sport populaire de Swiss Cycling, résume les qualités et avantages d'une pumptrack :

- terrain d'aventure pour tous, de 2 à 70 ans
- aménageable de manière sûre et sans clôture dans l'espace public
- coûts de construction faibles
- favorise l'exercice physique pendant les loisirs et peut être intégrée au programme scolaire d'éducation physique
- éducation routière et sécurité: des bases pour une vie entière de déplacements à vélo
- peu bruyante et niveau élevé de contrôle social
- situation idéale près d'une école ou dans un quartier. Les pumptracks deviennent les lieux de rencontre du quartier.

La Conférence Vélo Suisse est particulièrement intéressée par la relation qu'il peut y avoir avec l'usage du vélo au quotidien. On s'amuse bien sur les pumptracks et les enfants y apprennent à rouler de manière sûre. Leur position centrale près des établissements scolaires ou au sein des quartiers permet aux enfants de s'y rendre à vélo de manière autonome. Les participants à l'excursion technique ont pu tester le côté ludique par eux-mêmes. À Laax, la pumptrack et la « skill area » (racines d'arbres, champ de pierre, bascules, virages en épingle et sauts de différentes hauteurs) ont mis leurs compétences à l'épreuve.

DU VTT AU VÉLO

Dans les Grisons, les randonnées à vélo classiques ont tout aussi bien leur place que les parcours VTT. Bruno Hirschi de SuisseMobile a expliqué les principes de base du balisage des itinéraires de randonnées à vélo et à VTT, tout en abordant également le sujet de la cohabitation des cyclistes et des vététistes avec les randonneurs. SuisseMobile et plusieurs autres organisations ont adopté une position commune à ce sujet.

CONCLUSION

VSe déplacer à vélo est source de plaisir, et l'excursion technique a montré que c'était particulièrement le cas dans les montagnes grisonnes. Il faut espérer que le dynamisme, les idées et l'enthousiasme que déploie le secteur du tourisme en faveur du vélo feront école pour les déplacements utilitaires. Dans ce contexte, la construction de pumptracks semble une

démarche prometteuse. Elles participent en effet aux activités de loisirs des villes et des villages, tout en inculquant aux enfants et aux jeunes les bases pour des déplacements sûrs au quotidien.

Liens : - www.langsamverkehr.gr.ch
- www.flims.com
- www.pumptracks.ch
- www.bikeparkzuerich.ch

Littérature : - Norme VSS SN 640 829a Signalisation du trafic lent schweizmobil.org/wegweisung/vss
- Manuel : Signalisation de direction pour les vélos, VTT et autres véhicules schweizmobil.org/manuals
- Pumptracks, Office fédéral du sport OFSPo Macolin, avril 2012 (uniquement en version papier, participation aux frais CHF 15.-)
- Installations pour VTT (bpa), bfu.ch/mountainbike-anlagen



02 Pumptrack à Laax
03 Skill-Area à Laax
04 Signalisation des itinéraires de randonnées à vélo

LA « COORDINATION BIKESHARING » DEVIENT LE « FORUM BIKESHARING SUISSE »

MANON GIGER, FORUM BIKESHARING SUISSE ET URS WALTER, CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Depuis trois ans, la Suisse dispose d'une plateforme d'informations et d'échanges en matière de bikesharing. A travers des rencontres d'information, des newsletters, un site internet et un pool conseil, elle offre des possibilités de réseautage et des sources d'informations spécialisées dans ce domaine. Ce service est issu d'une collaboration entre les experts de la Conférence Vélo Suisse et le secrétariat de PRO VELO Suisse. Il est rendu possible grâce au soutien de l'Office fédéral des routes. Un grand merci !

En 2013, l'organisation a quelque peu été modifiée. Le rapprochement entamé l'année dernière entre les thèmes « vélostations » et « bikesharing » lors d'une rencontre d'information bien fréquentée à Genève a été renforcé :

- Les deux structures ont reçu un nouveau nom « Forum bikesharing Suisse » et « Forum vélostations Suisse ». Elles sont à présent toutes deux portées par PRO VELO Suisse et la Conférence Vélo Suisse avec un soutien de l'Office fédéral des routes (OFROU).
- La rencontre d'information annuelle combine les deux thèmes. Celle de cette année a eu lieu le 6 septembre à Lucerne.
- Les contacts avec acteurs du domaine, entreprises de transports, confédération, etc. sont approfondis par des rencontres internes thématiques.

Plus d'informations sur : www.bikesharing.ch

CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

c/o planum biel ag

Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63

Courriel: info@velokonferenz.ch

www.conferencevelo.ch

