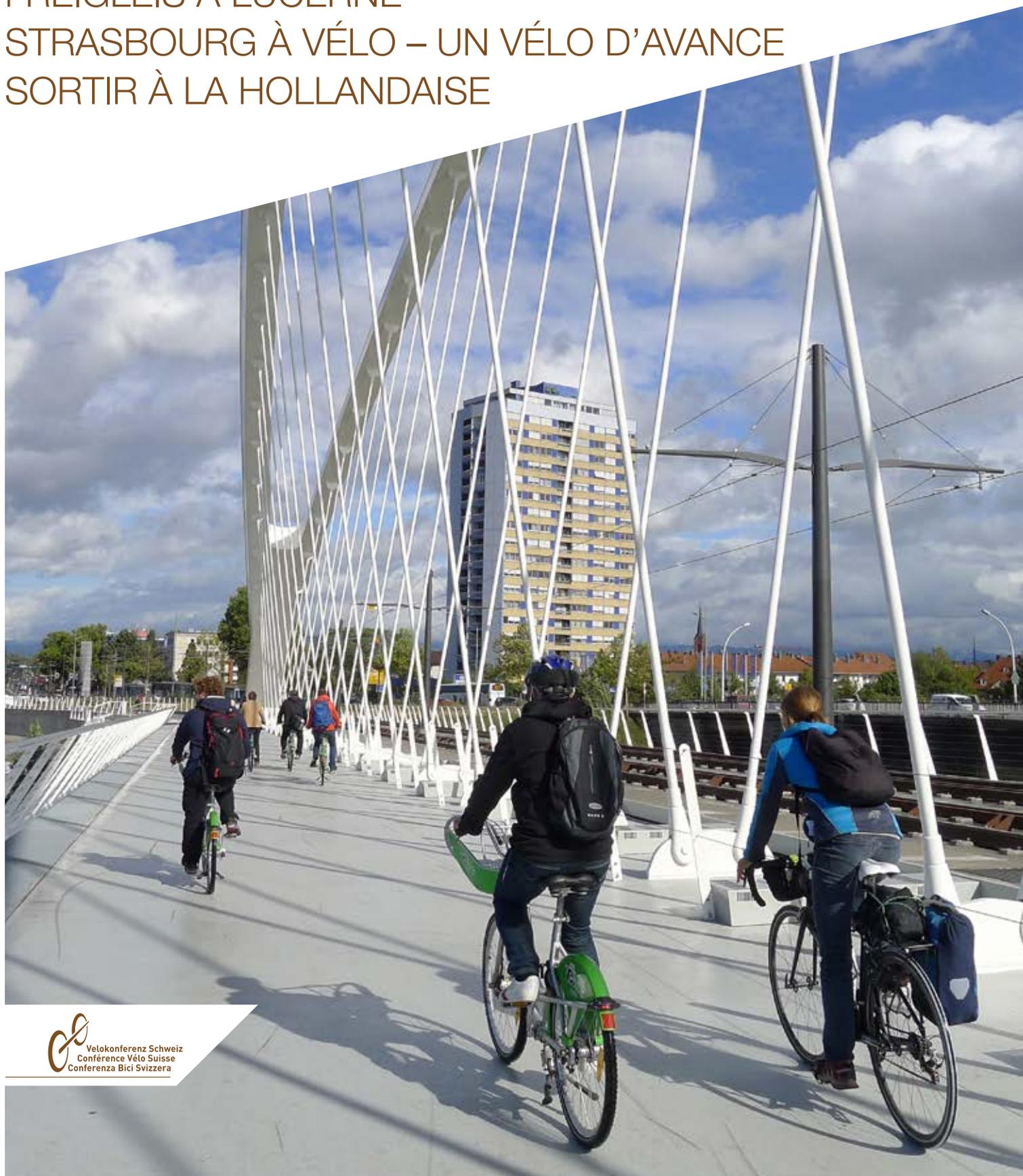


INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

FREIGLEIS À LUCERNE
STRASBOURG À VÉLO – UN VÉLO D'AVANCE
SORTIR À LA HOLLANDAISE



CONTENU

3 ÉDITORIAL

- 4 FREIGLEIS À LUCERNE
MARTIN URWYLER, SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES
DE LA VILLE DE LUCERNE, MEMBRE DU COMITÉ DE LA
CONFÉRENCE VÉLO SUISSE
-

- 9 STRASBOURG À VÉLO – UN VÉLO D'AVANCE
LUKAS STADTHERR, FONDATION SUISSEMOBILE, MEMBRE DU
COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE
-

- 12 STRASBOURG – UNE COHABITATION PIÉTONS-
CYCLISTES RÉUSSIE ?
SERGE ASECIO, CHARGÉ DE MISSIONS MOBILITÉS ACTIVES,
EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG
-

- 15 ZONE DE RENCONTRE TEMPORAIRE À LA GARE
DE RENENS (VD)
JADE RÜDLER, ARCHITECTE EPFL, ASSISTANTE-DOCTORANTE
AU LABORATOIRE CHÔROS, INSTITUT D'ARCHITECTURE DE LA
FACULTÉ ENAC DE L'EPFL, COFONDATRICE DU BUREAU OLGA
-

- 18 DES VÉLOS EN LIBRE-SERVICE EN FLOTTE-LIBRE
À LUCERNE
MARTIN URWYLER, SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES
DE LA VILLE DE LUCERNE, MEMBRE DU COMITÉ DE LA
CONFÉRENCE VÉLO SUISSE
-

- 20 SORTIR À LA HOLLANDAISE
DANIEL SIGRIST, CONFÉRENCE VÉLO SUISSE
-

- 22 CAS PRATIQUE
AMÉLIORATIONS EN FAVEUR DU VÉLO ET DE LA COHABITATION
AVEC LES PIÉTONS SUR LE QUAIBRÜCKE À ZÜRICH
CYNTHIA MÜLLER, SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE LA
VILLE DE ZÜRICH
RAPHAEL KNUSSER, SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES
DE LA VILLE DE ZÜRICH, MEMBRE DU COMITÉ DE LA
CONFÉRENCE VÉLO SUISSE
-

- 24 CLAUDE MOREL
-

IMPRESSUM

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

RÉDACTION

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

RELECTURE

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

GRAPHISME

co.dex production ltd., 2502 Biel/Bienne, www.co-dex.ch

TRADUCTION

Delphine Renard, Lausanne

ILLUSTRATION DU TITRE

Strasbourg, piste cyclable et voie piétonne sur le nouveau pont du
tram (Photo : Daniel Sigrist)

ÉDITORIAL

CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS, CHERS MEMBRES DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE,

La Conférence Vélo a eu beaucoup de motifs de réjouissance en 2017, mais aussi certains événements tristes ou décevants à affronter.

Pour commencer par les choses positives, parlons de Lucerne et de sa nouvelle liaison cyclable, «Freigleis», créée en pleine ville sur le tracé d'une ancienne voie ferroviaire, dont le baptême a été dignement célébré. À Zurich aussi, la mobilité douce a bénéficié d'efforts importants, puisque le Quaibrücke a été réaménagé en sa faveur, en intégrant de nouvelles normes pour les personnes en situation de handicap (comme Lucerne d'ailleurs). Ces deux exemples, dont ce Bulletin vous offre une présentation approfondie, illustrent la manière dont cyclistes et piétons peuvent cohabiter de manière sûre et harmonieuse sur des surfaces partagées.

Le moment fort de l'année fut bien sûr, de notre point de vue, l'excursion à Strasbourg, au cours de laquelle nous avons pu découvrir et expérimenter «en live» de nombreuses mesures, petites ou grandes, en faveur du vélo. Si tout n'a pas pu être mis en œuvre de manière optimale, la continuité et la cohérence du réseau cyclable sont tout simplement impressionnantes.

Nous avons malheureusement aussi certains revers à déplorer. Par exemple, le périphérique vélo de Bâle a été rejeté par la votation (nous y reviendrons dans un prochain Bulletin) et le Fonds pour la sécurité routière n'a pas retenu notre concept «Sortir à la hollandaise. Un geste simple de prévention des accidents», qui mérite cependant de conserver toute notre attention dans la mesure où il peut prévenir de graves blessures lors de l'ouverture des portières de voiture.

L'événement qui nous a douloureusement touchés cette année, c'est le décès inattendu de Claude Morel, pionnier de la promotion du vélo à Genève et cheville ouvrière de la Conférence Vélo Suisse dès ses débuts. Son activité aura continuellement influencé le développement de notre association, et sa joie de vivre communicative aura fait passer encore plus vite le temps de nos excursions, même lorsque nous devions en consacrer une partie à le chercher parce qu'il avait cédé une fois de plus à son insatiable curiosité. Claude, tu restes et resteras toujours présent dans nos mémoires.

Roland Pfeiffer
Président de la Conférence Vélo Suisse



Excursion à Strasbourg, la photo de groupe (il en manque certains!) (Photo : Serge Asencio)

FREIGLEIS À LUCERNE

MARTIN URWYLER, SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE LA VILLE DE LUCERNE, MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

La mise en galerie souterraine du Zentralbahn sur le tronçon Mattenhof-Lucerne a libéré l'espace dédié à l'ancienne ligne entre l'Allmend et la Neustadtstrasse pour la mobilité douce: une piste cyclable bidirectionnelle et un chemin pour piétons ont ainsi pu voir le jour.

1. SITUATION DE DÉPART

En 2007 déjà, ainsi qu'en témoigne une étude du 26.09.2007, se faisait sentir le besoin d'un axe pour la mobilité douce (piétons et vélos) afin de compléter le réseau existant en reliant les zones industrielles et résidentielles de la banlieue sud de Lucerne (siège d'un développement de grande ampleur) à la ville de Lucerne.

Cet axe représente la liaison piétonne et cyclable la plus importante entre la ville de Lucerne et les communes de Kriens et de Horw. Sa construction répondait aux attentes suivantes:

- Désenclavement et connexion du pôle de développement de Steghof et du pôle cantonal de développement de Lucerne Sud, dont on attendait un effet favorable sur le report modal en faveur des déplacements à pied et à vélo
- Liaison directe entre le centre de Lucerne / la gare de Lucerne et le haut lieu culturel Südpol, ainsi que les zones résidentielles à l'ouest du Zentralbahn
- Liaison directe entre les zones résidentielles à l'ouest du Zentralbahn à Horw et le Südpol ainsi que le centre de Horw
- Liaison commode et confortable permettant d'éviter de prendre la Horwerstrasse entre le centre de Horw et le centre de Lucerne, en particulier lorsque la Horwerstrasse était barrée ou lors de grandes manifestations
- Abandon du trajet étroit et sinueux entre l'Arsenalstrasse / la Horwerstrasse et l'Eschenstrasse

À la requête du Conseil d'État, cette liaison a été intégrée dans le plan cantonal des itinéraires cyclables et fait également partie du plan directeur pour le trafic des deux-roues légers de la ville de Lucerne, ainsi que du projet d'agglomération de première génération; elle constitue enfin une mesure importante de la stratégie mobilité de la ville de Lucerne.

2. DÉVELOPPEMENT DU PROJET

2.1 PÉRIMÈTRE

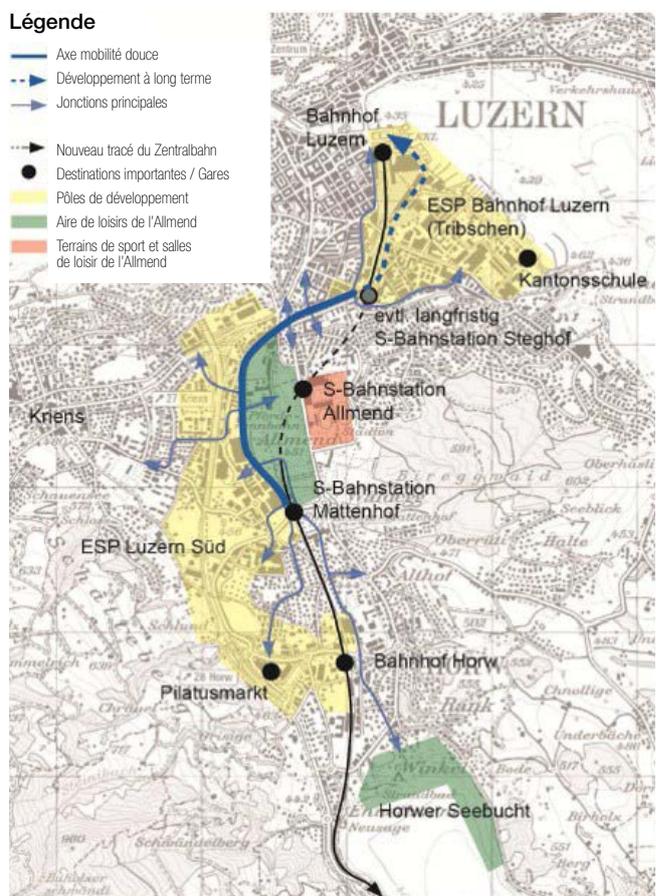
Le périmètre du projet comprenait au départ le tronçon actuel du Zentralbahn entre la station Mattenhof du S-Bahn et la

Sternmattstrasse, en incluant la traversée de l'Eichwaldstrasse, de la Horwerstrasse et de la Moosmattstrasse ainsi que toutes les connexions au réseau cyclable existant, soit une longueur d'environ deux kilomètres. Les réflexions se sont ensuite poursuivies pour inclure le secteur de la rade de Horw jusqu'à la gare de Lucerne (pôles de développement de la gare de Lucerne, de Steghof et de Lucerne Sud, aires de loisir de l'Allmend et de la rade de Horw, terrains de sport et salles de loisir de l'Allmend et du Südpol).

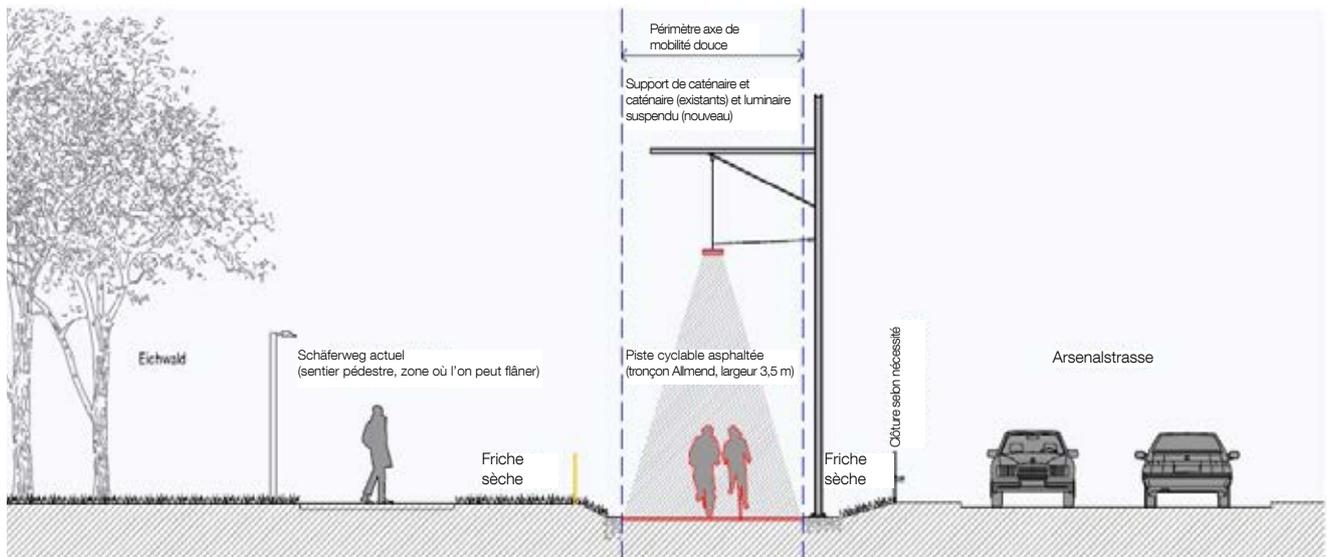
La figure 1, qui montre le périmètre pris en compte par le projet, illustre bien la manière dont ce dernier s'articule dans toute la région allant de la rade de Horw à la gare de Lucerne, avec ses jonctions et ses ramifications. À l'avenir, il est prévu que l'axe mobilité douce soit élargi au-delà de la gare routière du Steghof et des secteurs ferroviaires jusqu'à la Fruttstrasse, qu'il continue sous le Langensandbrücke puis franchisse les voies CFF désaffectées du Rösslimatt jusqu'à l'Inseli.

Légende

- Axe mobilité douce
- Développement à long terme
- Jonctions principales
- Nouveau tracé de Zentralbahn
- Destinations importantes / Gares
- Pôles de développement
- Aire de loisirs de l'Allmend
- Terrains de sport et salles de loisir de l'Allmend



Périmètre pris en compte par le projet



Coupe schématique de l'Eichwaldstrasse (séparation entre l'aire piétonne et l'aire cyclable)

2.2 SECTIONS TRANSVERSALES

Le projet initial prévoyait que le chemin pour piétons et la piste cyclable soient conçus comme une aire de circulation mixte sur la majorité du parcours, et c'est sous cette forme qu'il a été présenté. Prenant en compte les réponses et commentaires exprimés, particulièrement dans le cadre des ateliers conduits à ce sujet, ainsi que la vitesse plus élevée à laquelle circulent les vélos à assistance électrique actuels, le cheminement piéton et la piste cyclable ont finalement été séparés par un marquage et portent la signalisation « Piste cyclable et chemin pour piétons avec partage de l'aire de circulation » (signal 2.63). La largeur de voie totale est de 5 m, 2 m pour le chemin piéton et 3 m pour la piste cyclable. La volonté existait toutefois de ne pas abandonner entièrement l'idée de l'aire de circulation mixte, et donc de favoriser dans toute la mesure du possible la capacité à marcher ou circuler côte à côte, en tirant parti de toute la largeur de section, de la grande taille des rayons et des bonnes conditions de visibilité. Les discussions avec les usagers ont mis en évidence l'importance d'indiquer clairement de quel côté ils devaient se positionner en cas de rencontre non souhaitée, et cela a permis d'éviter de construire une séparation physique entre la surface dédiée aux piétons et celle dédiée aux cyclistes.

Sur le tronçon de 500 mètres qui va de la jonction Eichwald à la jonction Eichwilstrasse (Allmend), les piétons circulent sur ce qui s'appelle aujourd'hui le Schäferweg, et les vélos roulent sur une piste cyclable séparée d'une largeur de 3,5 m. Les deux voies sont séparées par une bande végétale large d'environ 1 m, afin d'éviter toute friction entre les cyclistes et les nombreuses personnes qui se déplacent ici à pied pour leurs loisirs et pour se détendre.

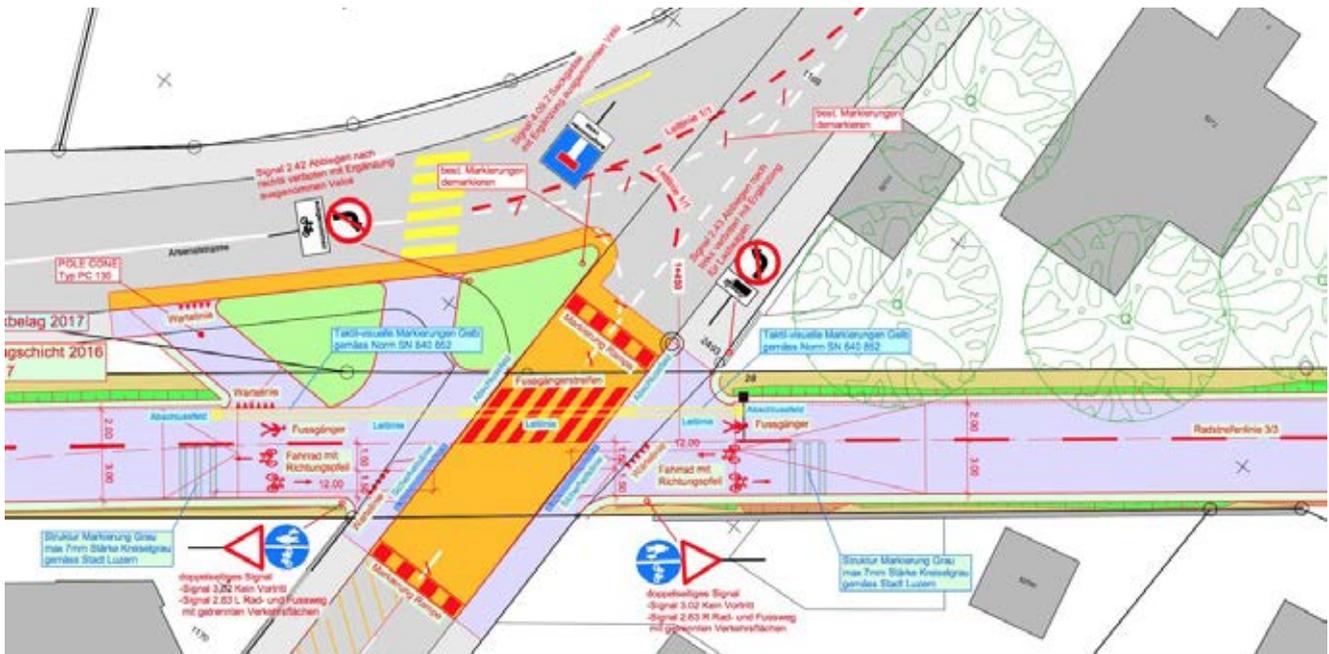
2.3 CROISEMENTS

Le chemin pour piétons et la piste cyclable traversent deux routes communales (Eichwaldstrasse et Moosmattstrasse) et une route cantonale (Horwerstrasse au kilomètre 32). Il était initialement prévu que les vélos sur la piste cyclable aient la priorité aux croisements avec l'Eichwaldstrasse et la Moosmattstrasse. Les re-

tours des habitants du quartier ainsi qu'un audit du Bureau pour la prévention des accidents ont motivé la ville à abandonner cette solution. Les vélos doivent donc laisser la priorité aux autres usagers aux croisements des routes susmentionnées et respecter la signalisation « cédez-le-passage » (signal 3.02). La traversée de la Horwerstrasse s'effectue au moyen d'un îlot central de 2,5 m de large incluant un bypass vélo de 3,5 m de large. En plus du cédez-le-passage, des marquages tactiles au sol rappellent aux cyclistes la nécessité de ralentir à l'abord des croisements. Les traversées de la Horwerstrasse et de l'Eichwaldstrasse comportent des passages pour piétons, mais pas celle de la Moosmattstrasse qui se trouve dans une zone limitée à 30 km/h. À la jonction Arsenalstrasse/Eichwaldstrasse, potentiellement dangereuse en raison de son angle aigu, une interdiction d'obliquer a été mise en place. Sur l'Eichwaldstrasse, juste après l'accès au Murmattweg, il y a un petit tronçon à sens unique sur lequel il est possible de circuler depuis la Horwerstrasse en direction de l'Obergrundstrasse, ce qui déleste significativement l'Eichwaldstrasse du trafic d'évitement dans les rues latérales et rend plus sûr le croisement avec l'axe mobilité douce. Les répercussions de cette mesure avaient été préalablement évaluées grâce au modèle de transports de Lucerne Sud et par une simulation détaillée (Vissim) des conditions



Carrefour de l'Eichwaldstrasse



Carrefour de l'Eichwaldstrasse

de circulation au carrefour de l'Eichhof; l'évaluation avait montré que les reports modaux étaient gérables et que la mesure n'interférait pas avec la qualité des déplacements.

Les conditions de visibilité à tous les carrefours sont tout juste conformes aux normes suisses, et parfois uniquement grâce à la prise en compte des trottoirs transversaux. L'ouverture provisoire de l'axe mobilité douce en décembre 2016 (encore sans revêtement) a permis de faire de premières expériences et d'y apporter encore de petites corrections. Il a par exemple fallu aménager des obstacles au croisement de la route cantonale au kilomètre 32, du fait que certains cyclistes incorrigibles (cas isolés) traversaient la route cantonale sans freiner et sans regarder, prenant ainsi des risques énormes. Les marquages tactiles destinés à attirer l'attention sur l'approche du croisement, d'un relief initial beaucoup trop important de 15 mm, ont été réduits à un relief de 5 mm.



Croisement de la Horwerstrasse au kilomètre 32

2.4 MESURES POUR PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

Dans l'idée de départ d'une aire de circulation mixte, il était prévu que les personnes malvoyantes puissent circuler en bordure du chemin pour piétons et de la piste cyclable. L'ensemble du parcours présente une inclinaison unilatérale. Il était prévu que, du côté le plus élevé du chemin pour piétons, on mettrait en place un décrochement vertical de 3 cm qui serve d'orientation aux personnes malvoyantes, et ressorte grâce à un marquage bien contrasté. Les accès au cheminement et les croisements étaient par ailleurs dotés d'un marquage tactile. La mise en œuvre de ces mesures devait se faire en étroite concertation avec les associations pour personnes en situation de handicap. Suite à la décision de séparer par un simple marquage l'espace piétonnier de l'espace cyclable, ces dernières ont remis en cause le projet initial et ont proposé qu'un décrochement vertical de 3 cm sépare de manière continue les deux espaces. Cette solution était cependant contraire à l'intention de laisser l'intégralité de la surface accessible aux deux groupes d'utilisateurs et aurait posé des problèmes de sécurité pour les vélos arrivant sur l'axe mobilité douce, raison pour laquelle le projet initial a été maintenu. En revanche, on a pu renoncer à la bordure et aux lignes destinées à rehausser le contraste du fait que, selon les associations, le contraste entre le revêtement et la banquette était suffisamment perceptible par le toucher. Une bordure de 3 cm a donc été aménagée aux croisements, et un aménagement sans changement de niveau privilégié pour la zone de circulation. Les accès pour les vélos ont été recouverts d'un marquage tactile. Enfin, des marquages tactiles ont également été aménagés sur les passages piétons au niveau du croisement de la Horwerstrasse et de l'Eichwaldstrasse, où l'axe mobilité douce arrive de biais.



Marquage tactile pour vélos

2.5 AUTRES AMÉNAGEMENTS

L'aménagement des espaces extérieurs ne faisait initialement pas partie de ce projet, ce qui n'a pas empêché d'être conscients des opportunités créées par ce dernier en termes d'aménagements urbains, et d'y réfléchir sous un angle aussi bien historique qu'urbanistique. L'idée de fond retenue a été de garder présent le caractère de voie ferroviaire, ce qui s'est par exemple concrétisé dans le maintien en place des caténaires, utilisées pour suspendre les nouveaux éclairages, et dans la création de zones de friches sur les bas-côtés de l'axe mobilité douce, telles qu'on en trouve habituellement sur les bas-côtés des voies de chemin de fer, et qui présentent le double avantage d'être peu onéreuses à entretenir et d'être intéressantes d'un point de vue écologique.

Trois secteurs, celui du Mattenhof, du pôle Sud (Haute École de musique), et du Steghof, ont été identifiés comme des endroits à valoriser lors des développements prévisibles, au sens de lieux de qualité à offrir au public.

Enfin, pour encourager les cyclistes à emprunter cet axe, deux stations-service ont été créées, où il est possible d'effectuer de petites réparations et de petits réglages et regonfler ses pneus.



Station-service avec pompe à vélo et outillage

2.6 ÉCLAIRAGE

L'éclairage a été monté sur les caténaires de l'ancienne voie ferroviaire. On a choisi des luminaires LED modernes, sans diffusion de la lumière et avec une intensité lumineuse modulée en fonction des besoins (plus intense aux croisements, plus douce dans les zones résidentielles). Les éclairages se commandent de manière individuelle et sont équipés de senseurs. La nuit, s'il n'y a personne en déplacement, leur intensité diminue jusqu'à 10 % de l'intensité standard.



Éclairage de l'axe mobilité douce, montage sur la caténaire de l'ancien Zentralbahn

3. COÛTS

Les coûts totaux ont été estimés à 4,8 millions de francs bruts. L'axe mobilité douce fait partie du projet d'agglomération de première génération; à ce titre, il a droit à une contribution de 35 % de la part de la Confédération. Le canton a contribué à hauteur de 600'000.- CHF à la mise en galerie souterraine du Zentralbahn, et de 1 million de francs au chemin pour piétons/piste cyclable. La commune de Kriens a versé 500'000.- CHF et la ville de Lucerne a payé le reste. Les coûts réels ont été inférieurs de plusieurs centaines de milliers de francs au montant budgété.



Plaque signalétique « Freigleis »

4. LA FÊTE

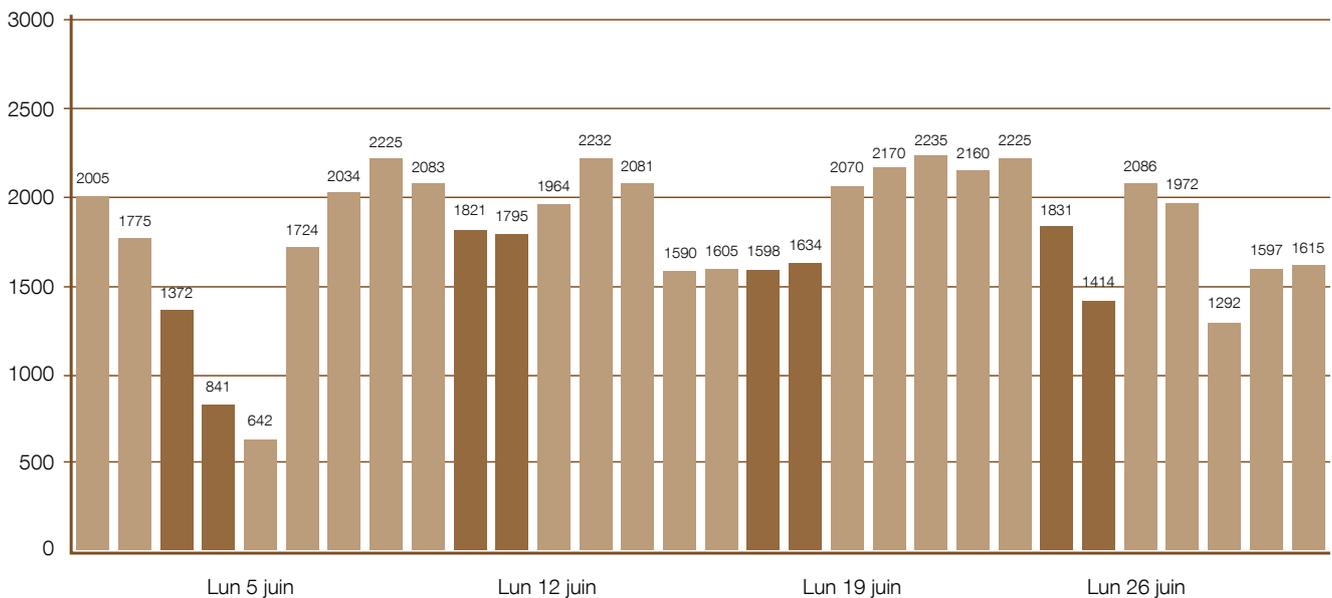
Le nouvel axe mobilité douce, baptisé «Freigleis», a été inauguré par une grande fête populaire le 13 mai 2017. Son nom rappelle les anciennes voies ferroviaires, dont la disparition aura libéré l'espace pour son existence, mais évoque aussi le temps libre, puisqu'il est entouré de nombreuses structures destinées aux activités de loisir, et que le vélo est lui-même une activité de loisir. Il a été choisi au terme d'un concours où s'affrontaient 310 propositions, parmi lesquelles un jury composé de représentants de la ville de Lucerne, de la commune de Kriens et des associations des quartiers limitrophes a eu à désigner le lauréat. Le baptême officiel a eu lieu à l'occasion de la fête, où plus de 10'000 amis du vélo ont pu découvrir la centaine d'attractions émaillant le parcours.



Les vélos en fête

5. FRÉQUENTATION

D'emblée et peu après la cérémonie d'inauguration officielle déjà, la fréquentation a été très bonne. En juin 2017, le compteur de Kleinmatt recensait un total de 53'688 cyclistes et celui de l'Arsenalstrasse 43'333. On s'attend à ce que ces chiffres continuent de progresser dans les années qui viennent en lien avec le développement du pôle de Lucerne Sud.



Compteur de Kleinmatt, valeurs enregistrées pendant la journée en juin 2017, peu après l'inauguration officielle

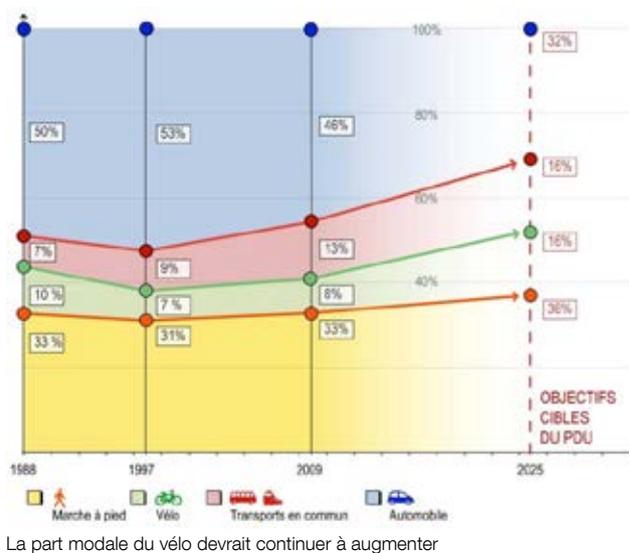
STRASBOURG À VÉLO – UN VÉLO D’AVANCE

LUKAS STADTHERR, FONDATION SUISSEMOBILE, MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Le 14 septembre 2017, notre excursion annuelle nous a emmenés à Strasbourg, championne des villes cyclophiles de France. Les 40 participants ont été impressionnés par la richesse de l’offre combinant générosité des infrastructures et pragmatisme des réalisations – de quoi inspirer les Suisses que nous sommes.

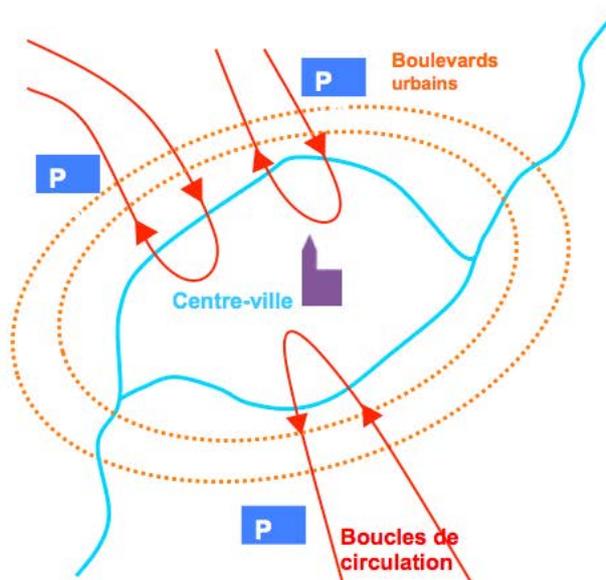
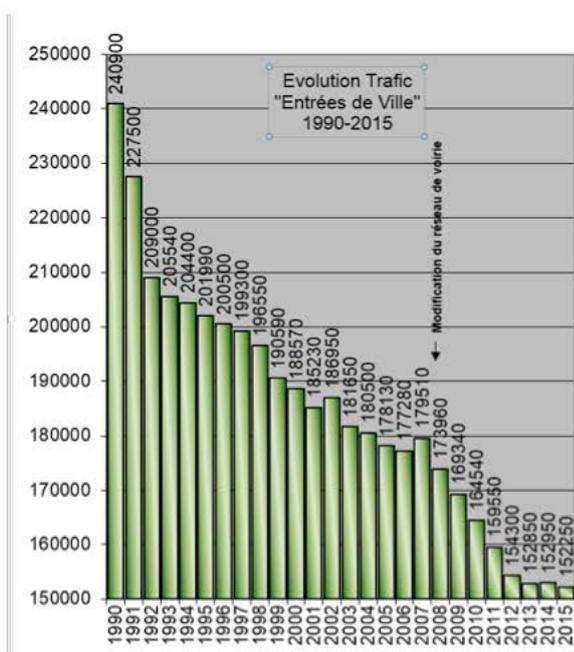
À Strasbourg, ça pédale: un réseau cyclable planifié pour 130 km, 5’000 vélos en location et de remarquables aménagements en faveur du vélo montrent que, loin de se reposer sur ses lauriers, la ville a l’intention de continuer à investir. Un vaste paquet de mesures a pour objectif de faire passer la part modale du vélo de 10 % actuellement à 15 % au moins en 2025.

L’agglomération « Eurométropole de Strasbourg » compte 470’000 habitantes et habitants, dont une bonne moitié réside en ville de Strasbourg. Les efforts en faveur du vélo remontent



Strasbourg.eu eurométropole 35 ans de politiques cyclables

La méthode strasbourgeoise



La traversée du centre-ville a été interdite aux voitures et le nombre de places de stationnement diminué, ce qui a permis de réduire énormément la charge de trafic liée aux véhicules à moteur



Piste cyclable bidirectionnelle aménagée aux dépens de la voie de circulation pour voitures (Photo: Daniel Sigrist)

aux années 70 avec un premier plan directeur vélo. D'emblée, le réseau de trams a joué un rôle central, non seulement en tant que pilier de la politique des transports, mais également en tant qu'élément fondamental du développement du réseau cyclable. En effet, cela fait plus de 20 ans que la construction de lignes de tram s'accompagne systématiquement de l'aménagement de liaisons cyclables dans le couloir de tram concerné. Le trafic individuel motorisé s'en trouve restreint de manière sensible: les traversées de la ville sont rendues difficiles pour les voitures, les places de parc au centre-ville réduites. Cela ne bénéficie d'ailleurs pas uniquement aux cyclistes et aux piétons, mais rend possible l'aménagement d'espaces de plein air agréables pour tous: places, allées et boulevards.

Cette stratégie s'incarne dans plusieurs projets phares: en 2004 déjà, 24 millions d'euros étaient dépensés dans la construction d'une passerelle pour la mobilité douce sur le Rhin; plusieurs autres passerelles ont été créées depuis lors, qui ont nécessité des investissements également importants. N'oublions pas de mentionner des mesures de moindre envergure, mais tout aussi importantes, telles que 20'000 supports pour vélo mis à disposition dans l'espace public jusqu'en 2014

afin de sécuriser le parcage des vélos, et l'adaptation continue de l'offre en places de stationnement vélo tout autour de la gare principale.

La colonne vertébrale du dispositif est un réseau urbain étendu de voies express vélo et de pistes cyclables (sur une longueur totale de 130 km), constitué de 10 itinéraires radiaux et 3 itinéraires tangentiels. Ces itinéraires offrent un degré élevé de confort (ils se prêtent par exemple à rouler côte à côte), permettent un accès aisé aux principales destinations en ville (on peut par ailleurs calculer le temps de trajet), sont utilisables en toute sécurité 365 jours par an (ils bénéficient par exemple d'un déneigement prioritaire) et sont faciles à identifier (signalisation claire, marquages spécifiques).

En France, Strasbourg est depuis longtemps pionnière des mesures en faveur du vélo. C'est à 1983 que remonte l'autorisation du contre-sens vélo dans les rues à sens unique; les premiers sas vélo aux carrefours furent introduits en 2007, et en 2017 la ville introduisait des rues cyclables pour la première fois en France.

La promotion du vélo à Strasbourg va largement au-delà des mesures d'infrastructures, avec par exemple des actions



Vélostation à la gare principale (Photo: Daniel Sigrist)



Station de comptage automatique des vélos (Photo: Daniel Sigrist)

en lien avec les déplacements des écoliers (notamment 200 jours d'action spécifiques par année), un réseau de vélos en location comptant 5'000 vélos, et des actions de sensibilisation sur la thématique de la cohabitation entre cyclistes et piétons.

Les participants et participantes à notre excursion sont revenus la tête pleine d'impressions et d'expériences précieuses. Leur appréciation du système strasbourgeois était multifacette et parfois mitigée, surtout dans le domaine des infrastructures. Si l'ampleur de l'offre (par exemple les passerelles vélo) et la qualité de certaines sections du réseau ont été applaudies, on a pu s'étonner en revanche de l'approche fondamentalement pragmatique de certaines difficultés: en de nombreux endroits, des standards tels que les largeurs minimales ne sont pas respectés, il faut s'accommoder de discontinuités dans le réseau, voire d'endroits franchement dangereux. Les cyclistes ne sont pas encore tout à fait au paradis!

Le pragmatisme en matière de réalisations a toutefois ses avantages: les aménagements sont concrétisés sans attendre les conditions-cadres idéales ni la conformité à tous les standards, sans forcément prendre en compte toutes les normes pertinentes et répondre à toutes les attentes en matière de qualité de construction. Au contraire, savoir que la perfection n'a pas été atteinte permet de travailler continuellement à l'amélioration des conditions-cadres pour les infrastructures, fût-ce parfois par petits pas.

Pour nous, visiteurs de Suisse, cette expérience a été bénéfique. Il serait appréciable que dans notre pays aussi, des mesures en faveur du vélo puissent être instaurées ici et là de manière plus rapide et plus décidée, même si les exigences ne sont pas encore remplies à 100%. Qui peut le moins – au moins dans un premier temps – peut souvent le plus!



Piste cyclable unidirectionnelle, protégée par des bornes (Photo: Daniel Sigrist)



Piste cyclable bidirectionnelle aménagée grâce à une réorganisation du trafic automobile (Photo: Daniel Sigrist)



Passage parallèle au passage piétons avec priorité aux vélos (Photo: Daniel Sigrist)

STRASBOURG

UNE COHABITATION PIÉTONS-CYCLISTES RÉUSSIE ?

SERGE ASENCIO, CHARGÉ DE MISSIONS MOBILITÉS ACTIVES, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Depuis 40 ans, les politiques successives en matière de mobilités actives ont permis le développement de l'usage du vélo et de la marche dans l'ensemble de l'Eurométropole de Strasbourg. Les parts de ces deux modes de déplacement dans le centre-ville de Strasbourg questionnent la répartition de l'espace public, les aménagements et l'évolution des comportements.

La dernière enquête Ménages Déplacements (2009)¹ confirme l'importance de la marche et du vélo dans l'agglomération de Strasbourg. Un déplacement sur trois (33 %) y est ainsi effectué exclusivement à pied – 52 % pour les résidents du centre-ville. Quelque 532'000 déplacements (soit 1,3/personne) sont donc effectués quotidiennement à pied. L'agglomération de Strasbourg est la plus cyclable de France, avec une part modale moyenne de 8 % et de fortes disparités entre son centre-ville (à 14 %) et ses quartiers d'habitat social (à 3 %).

La part modale pour les véhicules légers est passée à 46 % (20 % en centre-ville). Grâce aux données de comptage voitures, transports en commun et vélos, ces chiffres ont été actualisés pour déterminer une part modale vélo d'environ 17 %

en centre-ville en 2015. Les habitants y disposant d'une offre importante en équipements, emplois, services et transports alternatifs à la voiture, ces chiffres montrent l'ampleur de la cohabitation entre les piétons et les cyclistes.

Les courriers des lecteurs du journal local, les remontées d'informations des conseils de quartier, les courriers à la collectivité sont autant d'indicateurs de cette problématique qui est progressivement intégrée dans les politiques publiques de la collectivité.

AMÉNAGEMENTS

En 1992, les premiers travaux du tramway ont coupé le transit des voitures dans le centre-ville de Strasbourg. L'extension des aires piétonnes, le fonctionnement en boucles de circulation, l'arrivée du tramway avec une redistribution de l'espace public en faveur des piétons et cyclistes, les aménagements cyclables, la politique de stationnement (notamment les parkings relais « P+R » et l'extension du stationnement payant) ont apaisé le trafic et les vitesses des véhicules motorisés dans le centre de la ville.

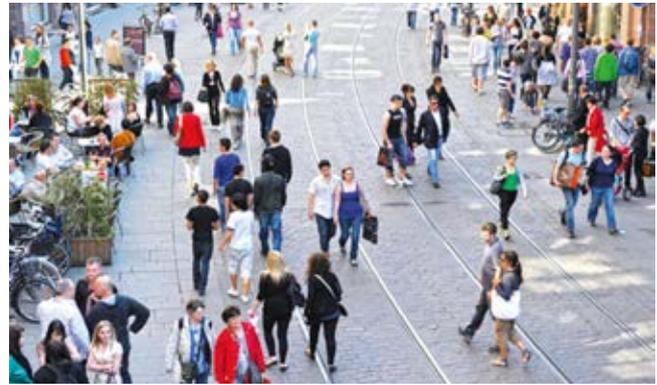
¹ « Enquête ménages déplacements – Résultats essentiels CUS (1988 – 1997 – 2009) », ADEUS, 2009, <http://www.adeus.org/>



Arceau reprenant la forme d'un vélo à Strasbourg. © DR



Terminus de la ligne B du tramway de Strasbourg. © DR



Zone piétonne de Strasbourg. © P. Bogner

En 1990, 241'000 véhicules motorisés entraient quotidiennement dans le centre-ville élargi de Strasbourg contre 152'000 en 2016, soit une diminution de 37 %.

Ainsi, en matière d'aménagements cyclables, l'Eurométropole a choisi en 2016, suite à son premier schéma directeur vélo de 1978, la séparation des flux, en privilégiant les pistes cyclables au niveau du trottoir le long des axes structurants et de distribution (vitesse limitée à 50 km/h). La séparation des espaces entre piétons et cyclistes est assurée par le « Pav'guide » (aide au guidage des personnes déficientes visuelles) conçu en concertation avec les associations de malvoyants.

Aujourd'hui coexistent ainsi dans le centre-ville élargi de Strasbourg des aires piétonnes, des zones de rencontre, des zones 30 et des pistes cyclables au niveau des trottoirs.

Dans les années 1990, certains points durs regroupaient des trottoirs mixtes piétons/vélos, mais suite à un recours de l'association Piétons 67 au tribunal administratif en 2012, ceux-ci ont été réaménagés.

COHABITATION PIÉTONS-CYCLISTES

Les dysfonctionnements constatés sont les suivants :

- Certains cyclistes roulent trop rapidement dans les aires piétonnes. Les piétons se sentent en insécurité, en particulier les personnes âgées. Des incidents, voire des accidents, ont lieu entre cyclistes et piétons.
- Certains cyclistes utilisent des trottoirs non aménagés.
- Certains piétons marchent sur les pistes cyclables et gênent la circulation.

La stratégie de l'Eurométropole en matière de cohabitation piétons/cyclistes se décline en quatre grands axes de travail :

- créer des itinéraires cyclables de contournement afin d'éviter les aires piétonnes ;
- réserver progressivement les chaussées aux cyclistes en leur offrant de bonnes conditions de sécurité ;
- développer une offre de stationnement vélo massifiée et incitative en périphérie des aires piétonnes ;
- mener des campagnes de communication.

ITINÉRAIRES CYCLABLES DE CONTOURNEMENT

L'Eurométropole met progressivement en place un réseau express vélo, « Vélostras », sur l'ensemble de son territoire. Ce réseau hyper-structurant est constitué de 3 rocade et 10 radiales. Son haut niveau de service doit faciliter les déplacements plus longs à vélo (notamment à vélo à assistance électrique).

La deuxième rocade terminée et jalonnée crée un véritable « périphérique » vélo, avec ses portes et ses connexions aux différents quartiers de Strasbourg.

La première rocade, au plus proche du cœur historique de la ville, est en cours d'aménagement sur sa partie sud. Elle incitera les cyclistes à éviter le transit dans les aires piétonnes pour se rendre d'une partie à l'autre du cœur historique.

Sur une des radiales, où circulent près de 10'000 cyclistes par jour, l'Eurométropole a interdit une rue piétonne en journée en offrant un itinéraire confortable et sécurisé en alternative.

CYCLISTES SUR CHAUSSÉE

Avec le développement de la marche et du vélo, piétons, voitures et véhicules de livraison tendent à emprunter les pistes cyclables aménagées au niveau du trottoir près du centre historique. Avec l'inauguration en mai dernier de la première vélorue de France en vélo-cargo, un signal fort a été donné aux cyclistes afin de les inciter à emprunter de préférence la chaussée.

PARKINGS VÉLO DE DISSUASION

En 2016 l'Eurométropole a déployé 400 places de vélo sur 4 sites en périphérie du plateau piétonnier pour inciter les cyclistes à laisser leur vélo et finir leur déplacement à pied. Le matériel utilisé est équivalent à celui des parkings en ouvrage (pas de contact entre les vélos) offrant ainsi un confort d'utilisation et optimisant l'espace public. D'autres sites visant ces deux objectifs de dissuasion et d'optimisation de l'espace public seront équipés.

COMMUNICATION ET SENSIBILISATION

À l'automne 2016, une grande campagne de communication sur le « vivre ensemble » et la cohabitation des différents modes avait été menée avec l'idée de ne pas stigmatiser un type d'usager. Cette campagne générale se décline ponctuellement sur site où des conflits apparaissent. Deux personnes en contrat civique accompagnent ces campagnes sur le terrain et analysent les situations et propositions d'actions.

Les conseils de quartier ont élaboré une charte du « vivre ensemble » entre piétons, cyclistes et automobilistes qu'ils diffuseront progressivement dans tous les quartiers.

VERS UN PLAN DE CIRCULATION DES VÉLOS

Ces mesures répondent à un besoin à court terme d'apaiser les relations entre piétons et cyclistes. L'objectif du plan local

d'urbanisme (PLU) de doubler la part modale du vélo à l'horizon 2030 et d'augmenter celle de la marche nécessite d'anticiper les différents flux.

Avec l'actualisation du schéma directeur vélo de 2011 et du plan piétons de 2012, l'objectif est de produire un plan des mobilités actives qui sera présenté en conseil municipal en début d'année 2018. Des mesures favorables aux cyclistes et aux piétons seront élaborées. Quelque 25 ans après le plan de circulation des voitures, un plan de circulation des vélos sera l'une des mesures phares.

PERSPECTIVES

La marche et le vélo sont deux modes de déplacement qui contribuent à la qualité de vie en ville (moins de pollution et de bruit, exercice physique, convivialité...). Le PLU de l'Euro-métropole de Strasbourg visant en 2030 des objectifs élevés en part modale pour ces deux modes actifs, l'enjeu des prochaines années est d'anticiper ces pratiques par un rééquilibrage de l'occupation de l'espace public et une évolution des comportements.

EXPÉRIMENTATION DE LA PREMIÈRE VÉLORUE

Après le double sens cyclable, le tourne-à-droite et le décompteur aux feux, la Ville de Strasbourg a lancé, le 12 mai 2017, une nouvelle expérimentation : la vélorue. Par ce concept, qui existe déjà en Allemagne, aux Pays-Bas et au Danemark, les cyclistes peuvent rouler au milieu de la chaussée, les voitures devant rester derrière eux.

Expérimenté rue de la Division-Leclerc, il sera étendu en juin à la rue du Faubourg-de-Saverne et au quai du Brulig. Si l'expérimentation est satisfaisante, le concept pourra être étendu sur les axes où la cohabitation entre piétons et cyclistes reste difficile et dans les rues étroites où le dépassement des cyclistes par les voitures peut être dangereux.

Pour le moment, la piste cyclable à double sens de circulation est maintenue rue de la Division Leclerc. Elle pourrait être transformée en sens unique, à terme, si les cyclistes adoptent la vélorue.



ZONE DE RENCONTRE TEMPORAIRE À LA GARE DE RENENS (VD)

JADE RUDLER, ARCHITECTE EPFL, ASSISTANTE-DOCTORANTE AU LABORATOIRE CHÔROS, INSTITUT D'ARCHITECTURE DE LA FACULTÉ ENAC DE L'EPFL, COFONDATRICE DU BUREAU OLGA

À l'occasion de son assemblée générale 2017, la Conférence Vélo Suisse avait visité la zone de rencontre temporaire de la gare de Renens. La rédaction de la revue Collage de la Fédération suisse des urbanistes (FSU) a aimablement mis à notre disposition cet article de Jade Rudler paru dans l'édition de mai 2017.

En mai 2017, la place de la Gare de Renens (VD) est devenue une zone de rencontre temporaire. Pendant une semaine, une vingtaine d'étudiants des sections Architecture, Génie Civil et Environnement de l'EPFL l'ont transformée en y opérant des interventions réversibles. Cette approche de test in situ permet de travailler simultanément sur les aspects de mobilité et d'aménagement de l'espace public, tout en intégrant la population à la planification en cours.

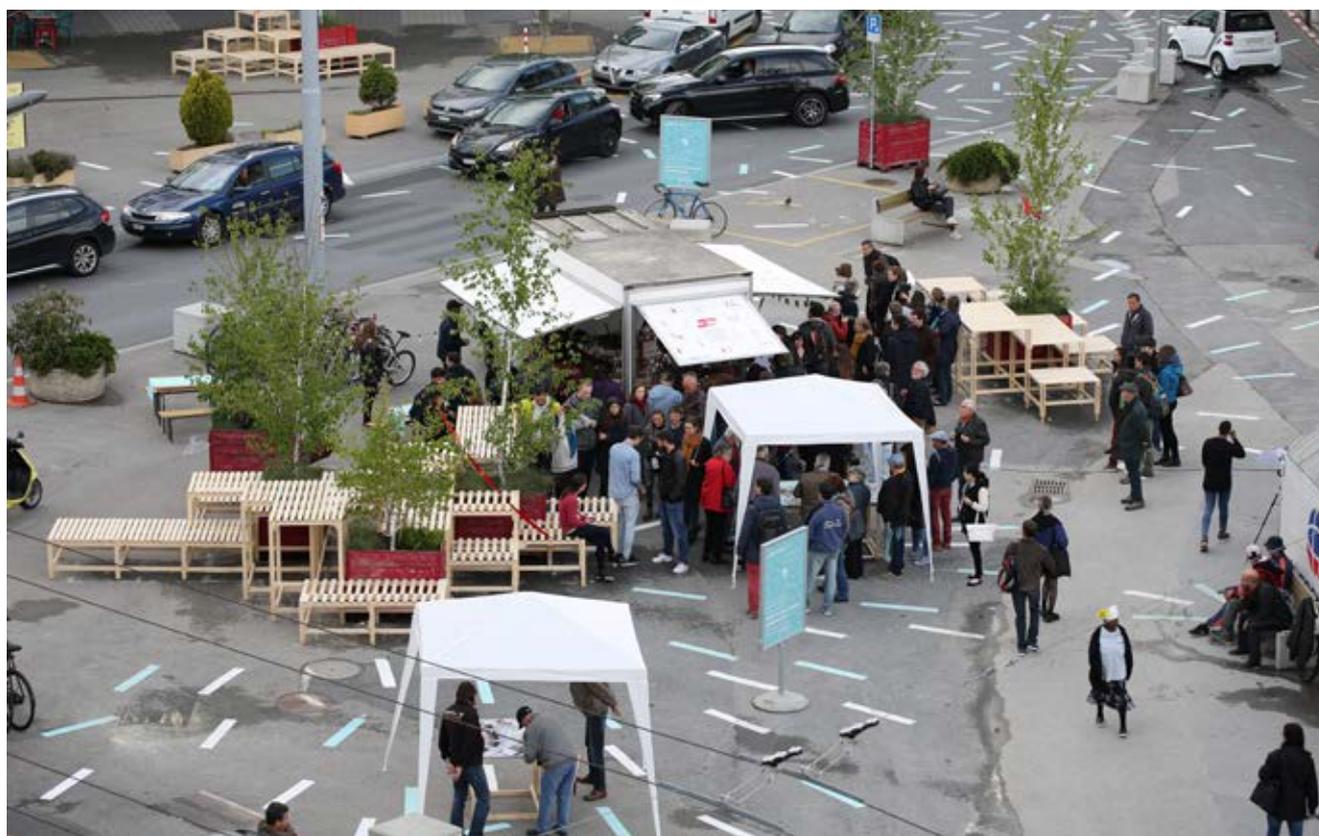
Depuis une vingtaine d'années, en reconnaissant que nos déplacements sont intrinsèquement liés à nos modes de vie, nous

sommes passés du transport à la mobilité¹. D'une contrainte, le temps de trajet est devenu une opportunité de réaliser certaines pratiques. Ce passage du véhicule à l'individu demande de considérer les espaces publics comme davantage que des lieux de circulation. Dans les interfaces de transport, les courts-séjours sont fréquents, et l'attente d'un bus ou d'un train devient alors du temps « utile » selon les possibilités offertes.

La zone de rencontre, entrée il y a 15 ans dans la loi suisse, suit cette tendance. Ses objectifs, avant l'apaisement de la circulation (la vitesse y est limitée à 20 km/h et la priorité donnée aux piétons sur la chaussée), sont de faciliter les interactions entre individus et d'enrichir les utilisations de l'espace public.

Depuis quelques années, de nouvelles approches d'aménagement émergent pour tisser des liens entre professionnels et population, entre espace planifié et espace vécu. Expérimenter, ajuster, adapter, continuellement : cet urbanisme « de l'entre-deux » reconnaît la valeur du processus ; il induit une remise en

¹ Sheller, M. et Urry, J., 2006. « The new mobilities paradigm ». Environment and Planning A 38 (2) : 207-26.



La place de la gare réaménagée (Photo: Alexandre Gonzalez, ENAC EPFL)



Chantier ouvert : reproduction du motif peint sur l'ensemble de la place de la Gare. (Photo : Franziska Meinherz)

question continue, pour toujours chercher à améliorer ce qui est réalisé. Ce qu'il produit n'est ni un consensus ni un compromis, mais une matière à débattre. À l'instar des moyens d'action qu'il préconise, ce mode opérationnel ne s'impose pas ; il s'inscrit dans les structures existantes pour y opérer une transformation progressive.

OCCUPER LA FRICHE TEMPORELLE

Située au sud de la gare de Renens (VD), la place de la Gare est une interface de transport très fréquentée. Environ 13000 véhicules et le double de piétons s'y croisent chaque jour, et ces chiffres sont en constante augmentation. Pour assurer la qualité des déplacements, la gare est en cours d'agrandissement et les espaces publics qui l'entourent sont repensés. Un concours pour le réaménagement de la place a été organisé en 2007. En 2013, l'ancien rond-point est devenu une priorité de droite, qui va passer en zone de rencontre d'ici 2021. Depuis plusieurs années, la place est dans une friche temporelle² où, dans l'attente du réaménagement, aucun investissement n'est fait pour améliorer la qualité du lieu.

En mai 2017, pour faire un lien entre le présent – les pratiques quotidiennes – et le futur – les projets de planification –, une équipe de 21 étudiants de l'EPFL a mis en place une zone de rencontre temporaire. Issus des sections Architecture, Génie Civil et Environnement de l'EPFL, ils étaient encadrés pour ce faire par deux doctorantes, Franziska Meinherz et Jade Rudler. En habitant la place pendant cinq jours, les étudiants l'ont modifiée et ont créé autant d'opportunités d'échanges, où chacun pouvait informer et s'informer sur les changements en cours. Parce qu'elles restent en place pendant plusieurs mois, leurs

installations s'inscrivent dans les pratiques quotidiennes d'un échantillon représentatif d'individus. En observant comment elles sont utilisées, il devient possible d'en évaluer la pertinence.

Basé sur une expertise d'usage (observation et entretiens avec des usagers) et sur les enjeux qui leurs ont été communiqués par les différents acteurs du projet (CFF, Ville de Renens, Bureau Stratégie et développement de l'Ouest lausannois), le diagnostic des étudiants a fait émerger plusieurs faiblesses de la place actuelle. Les véhicules y roulent (trop) vite, les piétons traversent en dehors des passages et sont cachés par des éléments de mobilier urbain. Fractionnée par la chaussée, la place manque d'unité. Pour beaucoup de passants, son potentiel est invisible : la place est grise, sans identité, et n'offre que peu de possibilités d'activités.

PROPOSER DES AMÉLIORATIONS

En réponse à ces constats, les étudiants ont conçu et réalisé in situ une proposition d'aménagement. Avec la volonté de faire avec l'existant, ils ont commencé par déplacer les éléments mobiles (bacs à plantes, bancs, racks à vélo) pour mieux montrer les qualités du lieu. Un marquage a unifié la place par son sol. Les étudiants ont reproduit un même motif de type traitillé non seulement sur la chaussée, dans des directions aléatoires pour exprimer le nouveau régime où tous les usagers cohabitent, mais également sur les zones piétonnes, dirigés vers des points d'intérêt parfois mal connus, tels qu'un garage à vélos ou deux parcs proches. Plus la densité de traitillés est grande, plus les utilisateurs doivent être vigilants, notamment dans les zones où les croisements entre piétons et véhicules sont plus fréquents. Trois structures multifonctions en bois ont été disposées de part

² Chabot, L. 2013. L'installation temporaire Scuba : une réponse positive, souple et adaptable à l'évolution d'un aménagement urbain ; Les aménagements papillons. Mémoire de Master en Géographie. Université de Lausanne.



Chantier ouvert : les étudiants travaillent, en interaction avec les passants. (Photo : Jade Rudler)

et d'autre de la chaussée, pour donner une identité commune à toute la place, tout en invitant à jouer, manger, se détendre, discuter, boire un café...

La transformation tient compte des enjeux globaux comme des attentes individuelles. Elle ne vise pas l'exhaustivité, mais plutôt à soutenir des comportements jusqu'ici entravés pour rendre visible le potentiel de cet espace public.

OSER TESTER

Le caractère réversible des modifications autorise la prise de risque. Tester pendant plusieurs mois permet d'identifier des externalités d'un changement de régime sur cette place de gare, et apporte de nouveaux éléments de réflexion au projet de planification. En même temps, la zone de rencontre s'inscrit dans le quotidien des usagers et le lieu connaît une amélioration immédiate. L'enjeu pédagogique est également notable : les futurs professionnels de l'aménagement, par le faire, prennent conscience de leur capacité d'action sur la ville — même avec peu de temps et de moyens — et de l'intérêt de donner du crédit aux usagers.

L'Office fédéral des transports a autorisé un test d'un mois qui a été prolongé pour six mois par la Municipalité de Renens. En décembre 2017, un bilan permettra de décider si le test aura été concluant et si la zone de rencontre peut être maintenue jusqu'aux travaux de réaménagement.

ENRICHIR L'EXPÉRIENCE DE DÉPLACEMENT

L'action a été initiée en réponse à une problématique de mobilité. En inversant la priorité sur la chaussée des véhicules aux pié-

tons, la zone de rencontre temporaire contribue à résoudre des situations au niveau réglementaire³. Elle rééquilibre le partage de l'espace public et fluidifie les interactions entre les usagers de la place (bus, voitures, piétons, cyclistes).

La zone de rencontre temporaire permet d'inscrire le nouveau régime dans les pratiques habitantes⁴, pour en révéler les avantages et opérer un changement progressif de la place de la Gare. Le test permet l'audace et met en lien les différents acteurs concernés par les changements.

L'approche par l'aménagement permet de dépasser l'aspect technique du transport. Au-delà de l'amélioration de la qualité des déplacements, les modifications opérées donnent à la place de la Gare une identité et des fonctions nouvelles. L'infrastructure n'étant pas modifiée, l'investissement économique est faible et largement compensé par la nouvelle attractivité de la place, bénéfique aux commerces locaux. La transformation sollicite peu de ressources matérielles, mais elle a un fort impact social : la semaine de « chantier ouvert » a lancé une dynamique et fait émerger des envies : des participants au contrat de quartier intercommunal et la communauté de la paroisse située sur la place ont spontanément manifesté un intérêt à prolonger la démarche. Ils y voient l'opportunité de réaliser leurs projets de jardins partagés, de bibliothèques d'échanges, etc., en s'inscrivant dans l'identité visuelle donnée par les installations des étudiants.

En impliquant les usagers dans le processus de planification, l'urbanisme de l'entre-deux aide à faire la transition entre l'état actuel de la place et son réaménagement.

³ Le flux de piétons entre le passage sous-voie de la gare et le parc des Cèdres (qui dessert tout un quartier) est important. Pourtant, ces deux lieux, séparés par la route, ne peuvent être reliés par un passage piéton. La raison : une interdiction réglementaire, due à la proximité d'un arrêt de bus. Un grand nombre de piétons traversaient quand même la route à cet endroit, en prenant le risque de ne pas être vu par les véhicules qui doublent les bus arrêtés.

⁴ Des comptages effectués par la Police de l'Ouest lausannois une semaine après la réalisation de la zone de rencontre temporaire attestent de la diminution significative de la vitesse des véhicules motorisés, particulièrement en journée. Un gain sans équivoque en termes de sécurité.

DES VÉLOS EN LIBRE-SERVICE EN FLOTTE-LIBRE À LUCERNE

MARTIN URWYLER, SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE LA VILLE DE LUCERNE, MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Dans un premier temps, la ville de Lucerne a opposé un refus net aux opérateurs de systèmes de vélo en libre-service (VLS) en flotte-libre. Le conseil municipal a considéré qu'il ne pouvait pas répondre favorablement à ces requêtes, en raison, entre autres, de l'espace parfois très restreint au centre-ville. Cependant, dans le cadre d'une stratégie globale, il va se prononcer sur la manière dont seront traitées à l'avenir des offres de ce genre, dont le potentiel pour la promotion du vélo est évident.

Tout récemment (depuis cette année), différentes entreprises de VLS en flotte-libre (free floating) cherchent à s'implanter dans les villes européennes. Dans ces systèmes, l'utilisateur localise, réserve et paie son vélo via une application pour smartphone. Le retrait et la restitution des vélos ne sont pas liés à des stations fixes. Cet été, la ville de Lucerne a reçu simultanément trois requêtes d'opérateurs qui projetaient, selon le cas, de mettre à disposition entre 100 et 500 VLS en flotte-libre, ce qui représentait en tout jusqu'à 1200 nouveaux vélos en libre-service (en partie à assistance électrique). La question s'est donc posée de savoir si la place qu'occuperaient ces vélos devait être soumise à autorisation. De vifs débats sur la place publique à propos des VLS ont donné naissance à deux interventions parlementaires en octobre et novembre.

La ville de Lucerne estime que les VLS en flotte-libre constituent un usage accru du domaine public et doivent donc être soumis à autorisation. L'usage accru du domaine public inclut également le cas de figure où une entreprise utilise l'espace public à des fins commerciales et, à ces fins, veut occuper une surface déterminée. Considérant qu'aujourd'hui déjà il manque des places de stationnement pour vélos et que l'espace public est occupé de manière extrêmement dense au centre-ville de Lucerne, le conseil municipal a jugé que le stationnement supplémentaire de VLS en flotte-libre allait poser problème. D'autre part, il existe déjà un système de VLS à Lucerne, avec des stations fixes, proposé par l'opérateur nextbike en collaboration avec Caritas. Ce système jouit d'un bon ancrage, s'étant étendu dans les communes environnantes des cantons de Lucerne, Obwald et Nidwald, et répond aux intérêts de la collectivité en matière de promotion du vélo et d'offre touristique. Pour ces raisons, la ville de Lucerne n'accordera pour l'instant pas d'autorisation pour des systèmes de VLS en flotte-libre.

Il reste cependant vrai que le VLS, avec ou sans stations fixes, représente aux yeux de la ville de Lucerne un excellent moyen de promotion du vélo. Le Conseil municipal a donc l'intention d'évaluer quels systèmes, avec quel nombre de vélos, devraient recevoir les autorisations d'exploitation. Compte tenu de l'espace très limité, il est essentiel de peser soigneusement les avantages et les inconvénients. Les résultats de cette évaluation seront intégrés à la future stratégie de promotion du vélo, que le Conseil municipal rendra publique probablement fin 2018 dans le cadre des rapport et proposition pour la promotion de la mobilité douce.

Voici quels sont les avantages potentiels d'un système de VLS en flotte-libre :

- l'augmentation du nombre de vélos disponibles pourrait contribuer à l'augmentation souhaitée de la part modale du vélo ;
- l'autorisation peut également faire passer un message positif, dans la mesure où la ville montre par là qu'elle prend le vélo au sérieux, sait faire preuve d'innovation et se montrer accueillante envers des initiatives privées ;
- diversifier l'offre et en tester de nouvelles formes représente l'occasion d'attirer de nouveaux groupes d'utilisateurs. Par exemple, les personnes venant de l'étranger utiliseront plus volontiers un système qu'elles connaissent déjà ;
- il s'agit d'une prestation séduisante et simple à utiliser pour les nombreux touristes qui visitent Lucerne ;
- les nouveaux opérateurs ont déjà mentionné leur intérêt à collaborer avec la ville et les institutions sociales telles que Caritas, ce qui pourrait augmenter le nombre de postes des programmes d'occupation ;
- élargir l'offre des VLS peut alléger à moyen terme la pression sur les places de stationnement, puisque certains utilisateurs, notamment les pendulaires, seront probablement intéressés par ce système plutôt que de conserver leur « vélo de jour » qui reste en général toute la journée stationné au lieu de correspondance avec les transports publics ;
- l'expérience a jusqu'ici montré que les opérateurs sont très coopératifs et désireux d'agir en concertation avec la ville. Il n'est cependant pas exclu qu'ils mettent à disposition des vélos même sans autorisation si la ville leur oppose un refus. Afin de favoriser un travail constructif avec les exploitants, il semble donc plus prometteur de délivrer, dans un premier temps, des autorisations restreintes à des projets pilotes, avec des contraintes et des accords spécifiques.

Les inconvénients potentiels sont les suivants :

- au centre-ville, les places de stationnement pour les vélos sont très densément occupées et ne répondent déjà pas aux besoins des utilisateurs de vélos privés. L'ajout de vélos en libre-service ne fera qu'aggraver le problème, avec le risque que certains vélos soient parqués hors des places prévues, envahissant ainsi l'espace public ;
- pour l'instant, le système de VLS existant n'a pas permis de diminuer significativement la pression sur les places de stationnement ;
- le danger d'inonder le marché est réel, avec comme résultat de nombreux vélos inutilisés, sur les places de stationnement prévues ou ailleurs, sans aucun bénéfice pour la collectivité. Les premières expériences à Zurich montrent que certains vélos en libre-service sont stationnés sur des emplacements inappropriés, ce qui contraint les services municipaux à procéder à des contrôles et des évacuations. Cela donne une mauvaise image du vélo et va dans le sens inverse du désir de promotion de la ville ;
- nextbike propose déjà un système fiable, de bonne qualité, qui fonctionne bien et répond aux besoins dans une région de grande taille, faisant s'interroger sur l'intérêt d'offres supplémentaires ;
- l'offre actuelle répond de manière suffisante aux besoins du public en matière de VLS. Il paraît donc difficile de justifier une occupation supplémentaire de place, d'autant moins que l'espace public est déjà très sollicité pour d'autres usages ;
- l'offre de nextbike croît constamment pour répondre à l'augmentation de la demande, et il n'y a pas de raison de craindre à l'heure actuelle que nextbike soit prochainement dépassé. Dans ces conditions, le marché semble tout simplement trop restreint pour accommoder plusieurs opérateurs, ou alors au prix d'une compétition nocive ;
- bien entendu, un certain degré de compétition est tout de même souhaitable pour que les utilisateurs bénéficient des meilleures prestations possible. Mais il semble plus favorable d'exercer cette compétition via un appel d'offres régulier pour une offre globale (en tout cas sur plusieurs lots) plutôt que via l'autorisation de plusieurs offres individuelles sans coordination spécifique. L'appel d'offres répond par ailleurs aux exigences légales ;
- les modèles de gestion des opérateurs ne présentent pas toute la transparence souhaitable. Il y a en particulier de

nombreuses questions sans réponses en ce qui concerne l'utilisation des données recueillies et la protection des données ;

- il existe le risque que la nouvelle offre encourage certains usagers à se lancer dans la circulation sans être familier des conditions locales, ce qui est problématique du point de vue de la sécurité routière ;
- les expériences de Zurich avec le système de VLS en flotte libre ne sont pas toutes positives. Les autorités municipales sont encore en train de chercher la meilleure manière de s'adapter au dispositif. Il semble donc sage que Lucerne attende d'avoir un recul suffisant et de s'être fait une idée plus précise de la bonne pratique requise dans d'autres villes au contexte comparable avant de se lancer dans l'aventure ;
- les vélos mis à disposition dans d'autres villes ne sont que partiellement adaptés à la topographie d'une ville comme Lucerne. On peut donc craindre qu'ils ne contribuent que de manière marginale à l'augmentation souhaitée de la part modale du vélo.

Pour la jurisprudence, le droit conditionnel à l'usage accru du domaine public émane de la liberté économique garantie par la Constitution. Cela signifie qu'il est obligatoire d'assurer un traitement équitable des concurrents ou des conditions de concurrence équitables (cf., parmi beaucoup d'autres, TF 142 I 99 E. 2.4.2). Par exemple, cela peut signifier que l'utilisation projetée ne soit pas réservée à un cercle restreint d'opérateurs, toujours les mêmes, mais que plusieurs opérateurs différents en aient la jouissance à tour de rôle, voire même simultanément. Le Tribunal fédéral stipule qu'il faut s'efforcer d'obtenir un juste équilibre entre l'intérêt légitime des nouveaux candidats et l'intérêt des personnes jusque-là détentrices d'autorisations à ce que les dispositions légales soient respectées et à ce que les investissements consentis soient protégés. En pratique, cela signifie qu'il est tout à fait possible, dans une première phase, de ne délivrer d'autorisation qu'à un seul requérant. Mais à partir du moment où le système de location des vélos est bien établi et a fait ses preuves, alors la ville devrait veiller à ce que les prestataires ne soient pas toujours les mêmes. Différents moyens sont envisageables : un système de tournus, l'adjudication au plus offrant, le tirage au sort, ou l'appel d'offres officiel. À l'heure actuelle, c'est l'appel d'offres qui semble représenter le moyen le plus prometteur à plus long terme.

SORTIR À LA HOLLANDAISE

UN GESTE SIMPLE DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

DANIEL SIGRIST, CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Un geste simple pour éviter l'accident aux conducteurs et aux passagers lorsqu'ils sortent de voiture: l'essayer c'est l'adopter!

OUVRIRE SA PORTIÈRE: OUI, MAIS AVEC PRUDENCE!

Les cyclistes sont souvent exposés à des dangers importants, surtout lorsque le trafic en ville est dense. L'ouverture de portières de voitures garées sur le côté de la route constitue un danger spécifique – une situation qui ne laisse au cycliste aucune chance d'esquiver la collision. De tels accidents entraînent régulièrement de graves blessures à la tête ou à l'épaule, et sont si fréquents que d'autres pays ont créé un terme ad hoc pour les désigner, le dooring (de l'anglais door, porte ou por-

tière). Etant donné que c'est le conducteur ou le passager qui porte le plus souvent la responsabilité de l'accident, il s'agit d'un problème facile à éviter.

UN GESTE SIMPLE POUR ÉVITER DES ACCIDENTS

La recommandation est très simple: ouvrir la portière avec la main opposée à celle qu'on utilise naturellement, c'est-à-dire avec celle qui ne se trouve pas du côté de la portière. Que l'on soit conducteur ou passager, assis à l'avant ou à l'arrière, ce geste entraîne une rotation du torse qui force à jeter un coup d'œil sur la voie publique et permet de voir à temps si un cycliste est en train de passer à côté du véhicule, y compris dans l'angle mort, et donc d'attendre qu'il soit passé (cf. photos).

Aux Pays-Bas, cette manœuvre est enseignée depuis longtemps dans les cours d'auto-école et est d'usage courant depuis des décennies, d'où l'appellation anglaise de « Dutch reach » ou de « sortir à la hollandaise », selon notre traduction.

Bien entendu, elle ne protège pas seulement les cyclistes, mais aussi les piétons sur le trottoir et les véhicules motorisés qui passent à côté, évitant ainsi des dégâts humains aussi bien que matériels. En fait, elle permet de mieux voir tous les usagers de la route qui s'approchent depuis l'arrière, de jour comme de nuit.

TOUS LES OCCUPANTS DU VÉHICULE SONT CONCERNÉS

De nombreux accidents sont causés non pas par le conducteur, mais par les passagers, qu'ils soient assis à l'avant ou à l'arrière, raison pour laquelle les outils électroniques comme les capteurs de position, qui ne sont perçus que des conducteurs, restent d'une utilité restreinte.

« SORTIR À LA HOLLANDAISE » EXCLU DE LA CAMPAGNE « MADE VISIBLE »

La Conférence Vélo Suisse avait prévu que le concept « Sortir à la hollandaise. Un geste simple de prévention des accidents » constitue un volet accessoire de la campagne « Made visible » (cf. encadré), et avait reçu du Fonds pour la sécurité routière (FSR) le mandat d'élaborer un concept détaillé ayant comme public cible les nouveaux conducteurs et des coûts plafonnés à 160'000.- CHF. Malheureusement, ce travail effectué par la Conférence Vélo Suisse et l'agence de communication by the way studio a été rejeté en septembre 2017 par la commission de gestion du FSR.

Schwerer Unfall

Autofahrer öffnet Türe, Velofahrerin verletzt sich schwer

Dienstag, 23. Mai 2017, 10:08 Uhr, aktualisiert um 11:36 Uhr

Am Montagabend ist eine 51-Jährige Velofahrerin schwer gestürzt. Sie prallte in die sich öffnende Fahrertüre eines Autos und wurde mit lebensbedrohlichen Kopfverletzungen ins Spital gebracht.



Zum Unfall auf der Bahnhofstrasse kam es am Montag um 18 Uhr. ZVG / KANTONSPOLIZEI AARGAU

Un exemple dans les médias (copie d'écran du site de la SRF, 23.05.2017)
Accident grave – une cycliste grièvement blessée par une portière de voiture. Lundi vers 18h00, une femme de 51 ans qui roulait à vélo sur la Bahnhofstrasse en direction du centre-ville de Brugg a été victime d'un accident dans les circonstances suivantes, selon les premiers constats de la police cantonale argovienne: alors qu'elle dépassait une voiture en stationnement sur le côté droit de la route, la personne au volant de la voiture a ouvert sa portière et l'a heurtée, la faisant chuter. La cycliste ne portait pas de casque. Elle a été transportée à l'hôpital et, selon les premières informations à disposition, a subi de graves blessures à la tête et son pronostic vital est engagé. La police a transmis l'information selon laquelle une enquête a été ouverte par le ministère public de Brugg-Zurzach.



Façon usuelle d'ouvrir la portière (Source : youtube)



Sortir à la hollandaise : le regard est porté vers l'arrière par-dessus l'épaule (Source : YouTube)

PERSPECTIVES

La Conférence Vélo Suisse va poursuivre ses efforts pour faire connaître en Suisse la sortie à la hollandaise, une manœuvre qui, en Hollande, est partie intégrante de la formation des élèves conducteurs et est utilisée de manière rigoureuse par les conducteurs et leurs passagers. D'autres pays européens ont également suivi cet exemple. Pour la Conférence Vélo Suisse, les réactions positives de l'Association suisse des moniteurs de conduite constituent un véritable encouragement.

« MADE VISIBLE »

Le Fonds pour la sécurité routière (FSR) finance une campagne sur le thème de la visibilité des usagers de la mobilité douce et des deux-roues à moteur sous le nom « Made visible ». La campagne principale, confiée au TCS, dispose d'un budget de 9'000'000.- CHF. Le budget total affecté aux volets accessoires s'élève quant à lui à 4'500'000.- CHF. www.fvs.ch

CAS PRATIQUE

AMÉLIORATIONS EN FAVEUR DU VÉLO ET DE LA COHABITATION AVEC LES PIÉTONS SUR LE QUAIBRÜCKE À ZURICH

CYNTHIA MÜLLER, SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE LA VILLE DE ZURICH

RAPHAEL KNUSSER, SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE LA VILLE DE ZURICH, MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

1. SITUATION DE DÉPART

CONTEXTE ET PROBLÉMATIQUE

Le Quaibrücke constitue une liaison centrale et très fréquentée entre Bellevue et la Bürkliplatz en ville de Zurich. Sa section transversale de 30,7 m de large était précédemment utilisée de la manière suivante : 2 x 5,9 m de chaussée, 2 x 6,5 m de zone piétonne et cyclable, 5,8 m pour le tram. La séparation entre les zones piétonne et cyclable était insuffisante, car elle consistait uniquement en une ligne jaune interrompue sans marquage tactile. La circulation des vélos était rendue laborieuse à cause des bandes cyclables étroites qui se terminaient abruptement d'une part, et à cause des rétrécissements causés par les candélabres servant également de support aux caténaires du tram d'autre part. Enfin, le marquage au sol (pictogrammes vélo...) n'était pas constant, ce qui conduisait de surcroît à des situations d'incertitude et de conflit.



Zones piétonne et cyclable avant l'assainissement du Quaibrücke (à gauche, côté lac ; à droite, côté Limmat)

2. SITUATION D'ARRIVÉE

RÉFLEXIONS ET SOLUTION

L'emplacement des voies de tram et des voies pour le TIM dans les deux directions était fixe. L'idée de faire passer les vélos par une piste cyclable en site propre parallèle au pont ou par un autre tracé entre la Bürkliplatz et Bellevue fut abandonnée en raison de considérations urbanistiques et liées aux conditions de circulation. Pour des raisons de statique, on ne pouvait pas non plus envisager un élargissement significatif du Quaibrücke, qui aurait nécessité de grosses interventions architecturales avec ajout de poutrelles d'acier et de supports.

MESURES :

- Élargissement du pont de 0,5 m de chaque côté
- Déplacement des candélabres portant les caténaires sur les côtés du pont
- Séparation des zones piétonne et cyclable par un repère tactile (pierre naturelle)
- Marquage au sol cohérent à l'aide de pictogrammes vélo

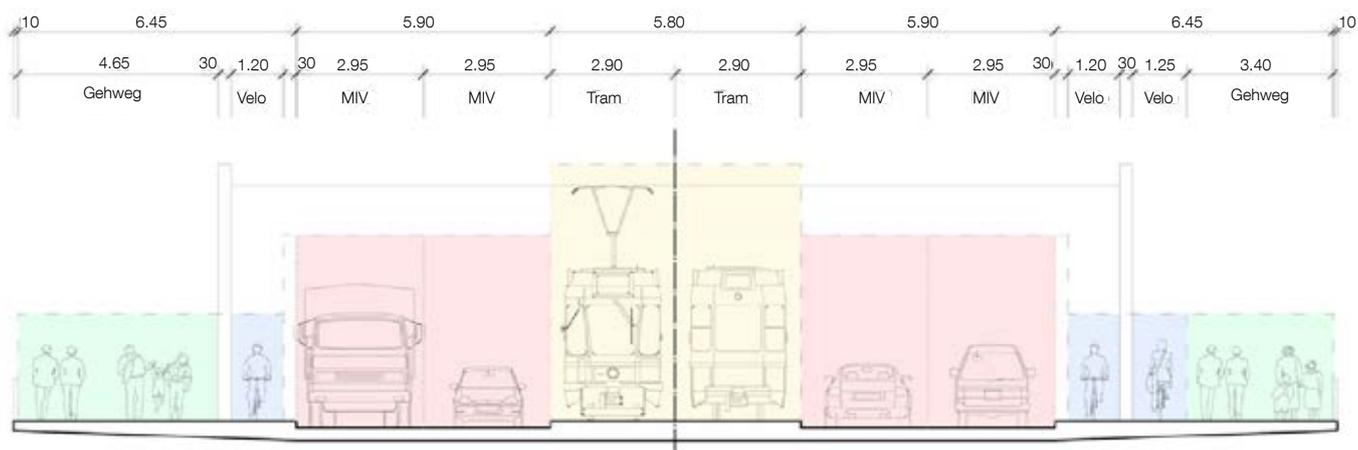
Ces mesures ont permis de gagner environ 2,2 m d'espace pour les piétons et les vélos de chaque côté du Quaibrücke. Les cyclistes sont principalement avantagés par l'élargissement notable de la piste cyclable.

3. GÉNÉRALITÉS

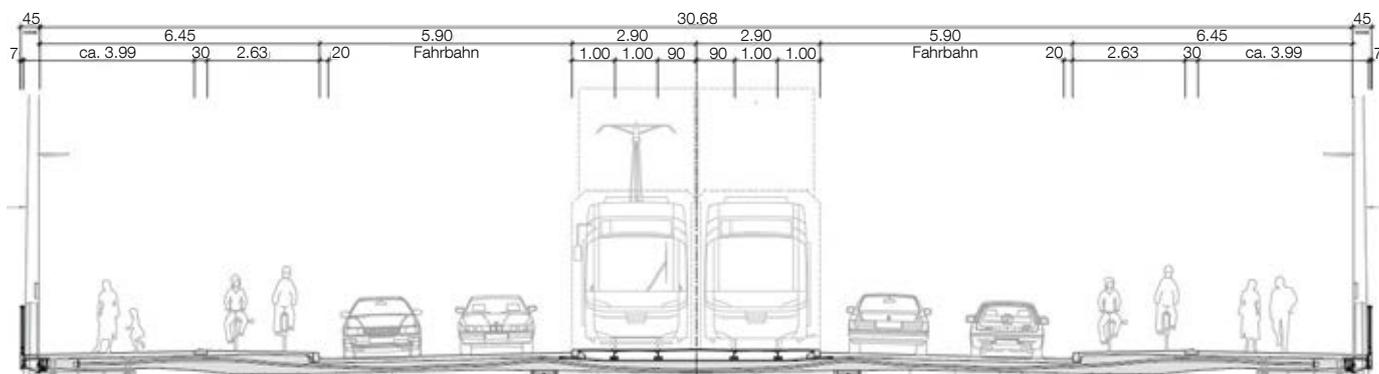
L'aménagement de l'élément séparateur tactile et visuel entre les zones piétonne et cyclable a fait l'objet de discussions approfondies avec des représentants des associations de personnes en situation de handicap, et la décision s'est prise de manière concertée, dans le souhait de respecter au mieux leurs besoins. Le fait que le pont existait déjà avec des contraintes statiques incontournables a nécessité de trouver et mettre en œuvre une solution d'exception, unique à Zurich, fortement préconisée par les associations de personnes en situation de handicap.



Après l'assainissement du Quaibrücke



Coupe transversale de la rue avant l'assainissement



Coupe transversale de la rue après l'assainissement

DONNÉES TECHNIQUES	
Fin des travaux	2016
Coûts totaux pour la mobilité douce	1'930'000 CHF
Section transversale en mètres (situation de départ) (piétons/vélos/TIM/tram)	4.65 / 1.20 / 5.90 / 5.80
Section transversale en mètres (situation d'arrivée) (piétons/vélos/TIM/tram)	4.00 / 2.63 / 5.90 / 5.80
Aménagement antérieur	Zone piétonne et bande cyclable unidirectionnelle au même niveau
Aménagement actuel	Zone piétonne et piste cyclable bidirectionnelle séparées par un repère tactile (bande en pierre naturelle)

CLAUDE MOREL

Il y a un an, Claude Morel était nommé membre d'honneur de la Conférence Vélo Suisse, et en juin dernier il a contribué bénévolement et avec enthousiasme au congrès Velocity 2017. En août, une maladie subite l'a emporté.

Claude a débuté sa carrière vélo dans les années 1980 comme le « Monsieur Vélo » de la ville de Genève. À l'époque, personne ne parlait de mobilité durable ni de réchauffement climatique. L'automobile était reine; développer un réseau cyclable et déverser de la peinture jaune pour dessiner des pistes cyclables et des pictogrammes exigeait beaucoup de courage et de ténacité – des qualités dont Claude ne manquait pas.

Claude a été actif pour la Conférence Vélo Suisse dès la fondation de notre association en 1990, d'abord comme vérificateur des comptes, puis membre du comité de 1994 à 2016. Son engagement a été décisif pour la perpétuation de la Conférence Vélo, dont le changement de génération en 2005 a exigé une réorientation aussi bien des contenus que des personnes et des structures. Claude était l'homme qui apportait continuellement de nouvelles questions au comité; il déroulait ses plans et nous cherchions ensemble la meilleure solution (qu'il avait souvent déjà trouvée et indiquée).

Nous avons beaucoup voyagé ensemble. Claude était curieux de tout, ce qui faisait que, de temps à autre, au cours de nos excursions, nous le perdions. «Où est Claude?» – question récurrente et familière, et l'on pouvait partir du principe que si Claude était là, tout le monde était là. N'oublions pas ses aventures avec son inséparable vélo pliable, comme ce jour où, monté dans le train de nuit, il range son vélo pliable dans le compartiment à vélos; plus tard, le train est séparé en deux, et Claude part à Berlin, tandis que le vélo part à Budapest, d'où il n'est jamais revenu.



La cérémonie d'adieux fut émouvante, à la fois recueillie, malicieuse et pleine d'humour, jusqu'à sa fin un peu oblique – tout à fait à l'image de Claude. C'était magnifique de voir autant de gens heureux ensuite, et c'est ainsi que nous garderons Claude en mémoire – heureux.

Daniel Sigrüst, Cindy Freudenthaler, Barbara Pillonel, Martin Urwyler, Urs Walter, Jean-Christophe Boillat, Roland Pfeiffer, Kathrin Hager, Raphael Knuser, Oliver Dreyer, Armin Schmauss, Lukas Stadtherr, Fabian Schwab, Gabrio Baldi

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

