

# INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

- 25 ANS DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE
- LE TRAFIC CYCLISTE DANS LES PROGRAMMES D'AGGLOMÉRATION
- LA PROMOTION DU VÉLO CHEZ LES JEUNES
- LA SUISSE À VÉLO 2030



# SOMMAIRE

---

3	EDITORIAL
---	-----------

---

4	LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE : UN LIEU OÙ LA ROUE TOURNE!
---	--

---

6	EXCELLENCE ET DISCRÉTION : MESURES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE DANS LES PROGRAMMES D'AGGLOMÉRATION
---	---

---

10	MODIFICATIONS DANS LA MISE EN ŒUVRE DU PAQUET DE MESURES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE
----	---

---

12	UNE VÉLOSTATION POUR LA GARE DE LAUSANNE
----	--

---

14	STATIONNEMENT DES VELOS : SÉRIE DE NOTICES DU CANTON DE ZURICH
----	--

---

18	BÂLE S'ENGAGE POUR LE VÉLO : ET LA RELÈVE!
----	--

---

20	PROMOTION DU VÉLO À L'ÉCOLE
----	-----------------------------

---

22	LE «STAMPAWEG» : UN NOUVEAU CHEMINEMENT POUR LA MOBILITÉ DOUCE
----	--

---

26	LA SUISSE À VÉLO 2030 : LA QUALITÉ, NOTRE COMBAT
----	--

---

30	CARTE DU RÉSEAU CYCLABLE DU CANTON DE SOLEURE
----	---

---

32	BÂLE-CAMPAGNE SOURIT AUX VÉLOS
----	--------------------------------

---

## IMPRESSUM

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

## RÉDACTION

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

## RELECTURE

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

## TRADUCTION FRANÇAISE

Delphine Renard

## GRAPHISME

co.dex production ltd., 2501 Biel/Bienne  
www.co-dex.ch

## CONTRIBUTIONS

- Daniel Sigrist,  
Secrétariat de la Conférence Vélo Suisse
- Heidi Meyer, Office fédéral des routes,  
domaine mobilité douce
- Cindy Freudenthaler,  
Déléguée vélo, Ville de Lausanne
- Viktoria Slukan, Bureau de coordination vélo,  
Canton de Zurich
- Martin Dolleschel, Service de la mobilité,  
Canton de Bâle-Ville
- Steve Coucheman, Bureau de coordination vélo,  
Canton de Zurich
- Roland Arpagaus und Manuela Remse,  
Service des ponts et chaussées, Ville de Coire
- Lukas Stadtherr et Bruno Hirschi,  
fondation SuisseMobile
- Julian Baker, Kontextplan AG Berne et Soleure
- Tobias Eggimann,  
Secrétaire général de Bâle-Campagne Tourisme

# EDITORIAL

## CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS, CHERS MEMBRES DE LA CVS

La Conférence Vélo Suisse a fêté ses 25 ans d'existence en mai de cette année: oui, 25 ans déjà que les délégués vélo de différentes villes et cantons fondaient une association pour rassembler les professionnels préoccupés par les questions liées au vélo et renforcer leur légitimité et leurs possibilités d'action. Depuis lors, bien des changements sont intervenus en Suisse: les communes d'autrefois, vues sous l'angle du vélo, se sont métamorphosées, et les infrastructures cyclables ont fait d'énormes progrès.

Pourtant, l'enquête réalisée l'an passé par PRO VELO ([www.villes-cyclables.ch](http://www.villes-cyclables.ch)) nous montre qu'il reste du pain sur la planche. Les notes attribuées restent le plus souvent insuffisantes, soulignant qu'il existe une grande marge d'amélioration. En particulier, les cinq plus grandes villes de Suisse sont toutes reléguées dans la seconde moitié du palmarès: du travail en perspective pour mettre en place des infrastructures encore plus adaptées aux situations de haute densité du trafic. Même à Bâle, l'une des villes les plus accueillantes au vélo, une étude relève que les jeunes cyclistes déplorent le stress associé au fait de rouler en ville et l'absence de visibilité aux carrefours.

Or, des infrastructures adaptées, sûres et confortables sont essentielles si l'on veut encourager les jeunes ou d'autres groupes de population à (re)monter sur leur vélo; ces caractéristiques doivent être au premier plan des projets dès leur conception et les normes devraient également en tenir davantage compte.

Lors de son voyage de trois jours en Hollande, le comité de la Conférence Vélo Suisse a pu s'émerveiller de la haute qualité des infrastructures cyclables, de leur générosité et de leur continuité; c'est bien sûr le résultat de décennies de planification ciblée et il s'inscrit dans des conditions géographiques plus favorables, mais il ne peut que nous encourager à adapter certaines réponses à la situation de notre pays. Notre journée technique du 10 septembre à Lucerne sera l'occasion d'en parler en détail et de poursuivre ainsi nos travaux en direction d'une Suisse toujours plus cyclophile.

Urs Walter  
Président, Conférence Vélo Suisse



# LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE : UN LIEU OÙ LA ROUE TOURNE !

DANIEL SIGRIST, SECRÉTARIAT DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

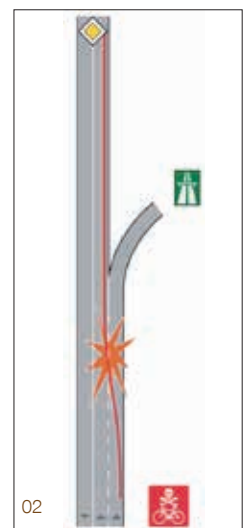
La Conférence Vélo Suisse est une association professionnelle dédiée à la planification en matière de déplacements à vélo. Elle se définit comme un forum, d'échange d'expériences et de transfert de connaissances et de compétences. Cette plateforme est destinée à tous les professionnels en matière de déplacements à vélo des administrations, organismes publics ou bureaux d'études et d'ingénieurs. Son objectif est d'améliorer les conditions-cadre pour le trafic cycliste au niveau des villes, des communes, des cantons et de la Confédération.

## DES CONNAISSANCES DÉFICITAIRES

Dans les années 60 et jusqu'au début des années 70, le vélo était au mieux ignoré des planificateurs en matière de transports, au pire considéré comme une gêne pour le trafic motorisé. Cependant, au moment où les premières voix (par exemple les sections de l'association PRO VELO et de l'ATE) se faisaient entendre pour défendre la cause du vélo et où les premiers politiciens intervenaient officiellement pour demander une politique moderne et cohérente en matière de transports et notamment de déplacements à vélo, les communes et les cantons durent constater qu'ils manquaient tout simplement des connaissances nécessaires pour planifier adéquatement les conditions faites au trafic cycliste. C'est ainsi qu'ils créèrent les premiers « bureaux de coordination vélo » et les premiers postes de délégué vélo. Il s'agissait souvent de mandats à temps partiel et les délégués vélo s'occupaient le reste du temps de projets conventionnels.

## L'UNION FAIT LA FORCE

Hollande, 1987 : le congrès « Velo-City » de l'European Cyclists' Federation fait se rencontrer pour la première fois les délégués vélo de différents cantons et villes de Suisse, et inspire le souhait d'une collaboration transcantonale qui permette la circulation réciproque d'idées et de connaissances. Deux ans plus tard, le congrès Velo-City de 1989, à Copenhague, sera l'occasion de développer un modèle pour leur future collaboration. Ce modèle repose sur le constat, d'abord que le nombre absolu de délégués vélos est trop restreint, ensuite que même là où ils existent, ils endossent trop souvent le rôle de combattants isolés dont la cause entre régulièrement en conflit avec d'autres intérêts. Ils doivent donc déployer des trésors d'énergie, non seulement pour convaincre leurs collègues de la validité des mesures prenant en compte les besoins des cyclistes, mais aussi pour informer le grand public des projets qui concernent le vélo, et bien souvent pour riposter aux arguments du lobby des automobilistes. Une conclusion s'impose : la promotion du vélo doit nécessairement s'inscrire dans une démarche collective, d'où la nécessité d'une association qui soutienne les actions des délégués vélo isolés au sein de diverses structures administratives, qui rende possible une collaboration au-delà des frontières cantonales, et qui aide à développer des principes directeurs pour le trafic cycliste. C'est ainsi que se crée l'année suivante à Berne, le 27 mars 1990, l'association SVK/CORAC, « Conférence suisse des responsables en aménagements cyclables ». En 1998, elle s'ouvre aux bureaux privés d'études et d'ingénieurs. Finalement, en 2005, elle est renommée « Conférence Vélo Suisse ». Ainsi sont créées les fonda-





tions de la première association professionnelle suisse pour la promotion du vélo.

## LA CONFÉRENCE VÉLO : UN LIEU D'ÉCHANGES POUR TOUTES LES QUESTIONS TOUCHANT AU VÉLO

Les principales missions et prestations de la Conférence Vélo Suisse sont :

- la mise en réseau des acteurs de la planification en matière de déplacements à vélo (services administratifs, organismes publics, bureaux d'études et d'ingénieurs) ;
- la transmission de connaissances via son site internet, ses bulletins d'information, des journées techniques et excursions ;
- la mise en route, la conception et l'accompagnement de projets de recherches, de normes et de guides de recommandations ;

La Conférence Vélo est organisée en association et tire son financement des cotisations de ses membres. Actuellement, elle compte comme membres 20 cantons, 25 communes, 36 bureaux d'études et d'ingénieurs ainsi que des membres individuels et diverses associations. Elle dispose d'un secrétariat mandaté à un pourcentage de 5-10 %. Elle bénéficie également d'un soutien de l'Office fédéral des routes (OFROU), sous la forme de financements liés à des projets spécifiques qui lui permettent d'élargir et de professionnaliser la palette de ses offres.

## FÉLICITONS-NOUS DES PROGRÈS RÉALISÉS ...

Plusieurs changements, et non des moindres, sont intervenus depuis la création de la Conférence Vélo Suisse : les déplacements à pied et à vélo sont désormais reconnus comme des modes de déplacement à part entière et regroupés sous le terme « mobilité douce » ; beaucoup de projets en faveur de la mobilité douce ont été intégrés dans les projets d'agglomération ; les acquis de la recherche et de l'expérience pratique ont conduit à l'élaboration de nouvelles normes, directives et guides de recommandations aussi bien en termes de planification que de construction et d'exploitation. Grâce à l'évolution des philosophies en matière de planification des transports, de plus en plus de rues font l'objet de réaménagements qui prennent en compte la qualité de l'espace routier et des espaces publics et de séjour.

## ... MAIS CERTAINS PROBLÈMES SONT TENACES

En parallèle, il faut malheureusement reconnaître que de nombreux problèmes sont restés bien présents, voire même se sont aggravés. Il est particulièrement difficile de défendre efficacement les intérêts du vélo face à l'augmentation continue du trafic motorisé. Aux intersections en localité, par



exemple, c'est une lutte serrée pour obtenir suffisamment de place pour les bandes cyclables et suffisamment de temps pour les phases vertes ; les besoins des usagers de la mobilité douce restent en effet le plus souvent minorisés par rapport aux besoins de capacité pour le trafic motorisé et de priorité pour les transports publics. De nouveaux défis ont par ailleurs surgi avec le développement foudroyant des vélos électriques. Les différences de vitesse entre cyclistes sont particulièrement problématiques sur les pistes cyclables, où les dépassements peuvent se révéler périlleux, et où les virages sont serrés. C'est la raison pour laquelle la Conférence Vélo se prononce en faveur d'une abolition de l'obligation faite aux vélos d'emprunter les pistes cyclables.

## QUEL AVENIR POUR LA CONFÉRENCE VÉLO ?

En un quart de siècle, la petite association confidentielle qu'était la Conférence Vélo à l'origine s'est transformée en une plate-forme nationale. Son développement futur dépend essentiellement du financement de ses prestations et de son secrétariat. Les objectifs qu'elle s'est fixée pour le proche avenir sont les suivants :

- étroite collaboration avec ses membres et d'autres associations actives dans le domaine des transports ;
- poursuite des transferts de connaissance entre services administratifs, organismes publics, bureaux d'études et d'ingénieurs ;
- recrutement de manière à inclure si possible tous les cantons suisses et davantage de communes et de bureaux d'études ;
- élaboration du Manuel « Infrastructures cyclables » en cinq volumes. Les travaux concernant le volume « Gestion des cycles aux carrefours » ont déjà commencé ;
- mise en route et accompagnement de nouveaux projets de recherche.

Nous invitons le lecteur à consulter notre site internet [www.conferencevelo.ch](http://www.conferencevelo.ch) pour toute information complémentaire.

*Cet article initialement rédigé pour ViaStoria a été publié dans la revue « Les chemins et l'histoire », numéro 2013/2 intitulé « Les organisations de mobilité douce »*

01 Des carrefours à haute capacité pour les vélos. Voyage d'études de la Conférence Vélo à Copenhague en 2011. (Daniel Sigrist)

02 Aux entrées de routes à grand débit (RGD) : les voies tout-droit ne doivent jamais mener à la RGD. (Source : « Gestion des cycles aux abords des routes à grand débit », Conférence Vélo Suisse 2011)

03 La Conférence Vélo prend de l'altitude. Excursion « Chickenlines & Pumptracks », Laax (Grisons), 2013. (Niklaus Schranz)

04 Le diable est dans le détail. Excursion « Tram & vélo » de la Conférence Vélo, Berne, 2011. (Daniel Sigrist)

# EXCELLENCE ET DISCRÉTION : MESURES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE LES PROGRAMMES D'AGGLOMÉRATION

HEIDI MEYER, OFFICE FÉDÉRAL DES ROUTES OFROU, DOMAINE MOBILITÉ DOUCE

Dans le cadre des projets d'agglomération, la Confédération peut participer au financement d'infrastructures en faveur de la mobilité douce sur les routes cantonales et communales. La première génération de projets (réalisation entre 2011 et 2014) a intégré la mobilité douce de manière variable. La deuxième génération (2015-2018) réserve une place importante à cet élément désormais constitutif des projets d'agglomération.

## L'EXCELLENCE

Certaines des mesures en faveur de la mobilité douce prises dans le cadre des projets d'agglomération (PA) de première génération (2011-2014) se sont distinguées par leur excellence. Par exemple, le Fil rouge de Naters, une ancienne voie ferrée du Furka-Oberalp (qui passait au milieu du village!) reconvertie en un axe cyclable et piéton, a reçu en 2011 le Flâneur d'Or (prix des infrastructures piétonnes) et en 2012 une distinction pour son caractère novateur dans le cadre du Prix Vélo Infrastructure.

D'autres réalisations importantes co-financées par le Fonds d'infrastructure sont la passerelle Birschpöfsteig à Bâle, l'Uferweg (sentier des rives) à Thoun, le pont Neumattbrücke entre Berthoud et Kirchberg, la passerelle Sécheron-Nations à Genève, ainsi que les vélostations des gares de Saint-Gall, Berthoud et Delémont.

De nombreuses autres mesures d'envergure sont en cours de construction: des vélostations à Lausanne, Neuchâtel, Berne, Le Locle etc.

## LA DISCRÉTION

N'oublions pas de nombreuses autres mesures, dont la construction est terminée, en cours ou sur le point de commencer, qui, parce qu'elles sont plus discrètes, ne reçoivent pas de prix et ne semblent parfois pas mériter l'attention des médias: une meilleure desserte de certains quartiers, des carrefours sensiblement améliorés, le réaménagement de la chaussée pour créer des bandes cyclables suffisamment larges, la délocalisation d'itinéraires cyclables pour passer par des routes moins fréquentées, des installations de stationnement pour vélos qui soient à l'abri des intempéries et proches des quais de gare, des arrêts des transports publics ou d'autres lieux fréquentés.

## CE QUE NOUS AVONS APPRIS DE LA PREMIÈRE GÉNÉRATION

Le cofinancement par la Confédération permet de réaliser des mesures plus coûteuses et donc difficilement finançables sans cette aide. Il permet aussi, de manière moins spectaculaire, de remédier à des trous du réseau par des aménagements (souvent couplés à un paquet de mesures) qui contribuent significativement à la cohérence, au confort et à la sécurité du réseau de mobilité douce au sein de l'agglomération.

La qualité globale des infrastructures pour la mobilité douce dépend non seulement de mesures spécifiques comme celles que nous avons citées plus haut, mais aussi de stratégies de construction et d'aménagement plus globales qui concernent la traversée des localités, mais également les interfaces de transport, souvent vectrices d'améliorations considérables pour les usagers de la mobilité douce.

Alors qu'au sein des PA de première génération (2011-2014) les stratégies en faveur de la mobilité douce présen-



Dieses Bauprojekt der Gemeinde Subingen ist ein Beitrag zur Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – und Region!



**Neubau Öschbrücke | Subingen**



**Die Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – und Region! (LOSI)**

Um den Verkehrsproblemen der Agglomeration Solothurn besser begegnen zu können, soll der Langsamverkehr gezielt gefördert werden.

Mit dem Velo oder zu Fuss ist man auf kurzen Distanzen oft am schnellsten und erst noch kostengünstig und umweltchonend unterwegs. Daher startete die Region Solothurn die Langsamverkehrs-Offensive. Dabei werden die Planung und die baulichen Aktivitäten von Kanton, Stadt und Agglomerationsgemeinden gezielt aufeinander abgestimmt.

Über die Schlüsselprojekte von LOSI wird regelmässig informiert. Alle News sind jederzeit verfügbar auf [www.ss-los.ch](http://www.ss-los.ch)

repla  
espace solothurn  
KANTON solothurn

**Ein Schlüsselprojekt für LOSI!**

Mit der Brücke über die Ösch wird eine weitere Lücke in der regionalen Langsamverkehrs-Verbindung Äusseres Wasseramt – Oberstufenzentrum OZ13 – Solothurn geschlossen. Da dieses LOSI-Schlüsselprojekt im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn realisiert wird, übernimmt der Bund 40% der Kosten. Somit verbleiben für die Gemeinde Subingen ein Kostenanteil von 60%. Als zusätzliches Plus kann mit der Realisierung dieses Teilstücks die regionale Veloroute 802 fertig gestellt werden. Die Velofahrenden profitieren somit nicht nur von den Verbesserungen im Alltagsverkehr, sondern auch im Freizeitverkehrsnetz.

**Fortsetzung folgt ...**

Um eine vollständige und sichere Erschliessung des Oberstufenzentrums OZ13 zu gewährleisten, wird eine attraktive und sichere Langsamverkehrs-Verbindung südlich des Bahnhofs Subingen in Richtung Derendingen realisiert.

**Autobahnüberquerung**

Mit der zukünftigen Autobahnüberquerung soll schlussendlich eine direkte Langsamverkehrs-Verbindung nach Derendingen entstehen.

**Veloroute 802**

Die neue Strecke wird Teil der attraktiven lokalen Veloroute 802 (Wasseramt-Route). Diese führt von Solothurn via Steinhof weiter in Richtung Emmental und sorgt für eine erneute Aufwertung des Freizeit-Veloverkehrs.

**Verbesserungen**

Mit der Realisierung des Oststücks des Fuss- und Velowegs Öschmatt wird eine weitere Etappe auf dem Weg zu einer durchgehenden regionalen Langsamverkehrsachse zwischen Äusserem Wasseramt und Solothurn abgeschlossen. Das Projekt erhöht die Verkehrssicherheit und die Attraktivität des Langsamverkehrs.

**Langsamverkehr – schneller als Sie denken!**



taient encore des différences parfois marquées aussi bien en termes de forme que de qualité, une caractéristique constante de la deuxième génération (2015-2018) est qu'elles accordent toutes une grande importance au trafic non motorisé et s'appuyent sur des recommandations professionnelles de qualité.

Peut-on dès lors considérer que la réalisation de mesures en faveur de la mobilité douce dans le cadre des PA est un succès? Oui, et «oui et non»:

## OUI

- Car le cofinancement par la Confédération a permis d'encourager la mise en œuvre de stratégies efficaces en faveur de la mobilité douce. Cela a élargi les possibilités d'action non seulement dans les villes-centre, mais dans tout le périmètre de l'agglomération. En effet, si la promotion de la mobilité douce a souvent une longue tradition dans les communes centrales, les mesures en faveur des piétons et des cyclistes ne sont pas toujours capables de s'imposer dans les communes périphériques.
- L'on assiste à certains changements dans la répartition

des coûts jusqu'ici en vigueur dans les cantons, avec pour résultat que les cantons contribuent financièrement aux mesures en faveur de la mobilité douce co-financées par la Confédération. Par exemple, le canton de Vaud a décidé d'un changement législatif et a voté un crédit de 13 millions de francs pour les mesures des PA de première génération. Selon les dispositions légales du canton concerné, cela peut concerner des routes cantonales ou communales.

- Pour certaines agglomérations, ce sont les prescriptions fédérales qui ont permis de prendre pour la première fois conscience de toute l'importance d'intégrer pleinement la mobilité douce dans la politique des transports.

- 01 La passerelle Birschkopfsteig de Bâle (Roman Keller, Zurich)
- 02 Voie cyclable et piétonne le long de la Töss, Winterthour (agglomération de Zurich)
- 03 Liaison mobilité douce à la gare de Viège – Viège ouest (agglomération de Brigue-Viège-Naters)
- 04 Pont Oeschbrücke à Subingen (Rolf Bruckert, Offensive Mobilité douce Soleure)
- 05 Neumattbrücke entre Kirchberg et Berthoud (Agglomération de Berthoud)



**Dieses Bauprojekt der Gemeinde Bellach ist ein Beitrag zur Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – und Region!**



**Fuss- und Radweg südlich SBB-Linie | Bellach**



**Die Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – und Region! (LOS)**  
 Um den Verkehrsproblemen der Region Solothurn besser begegnen zu können, wird der Langsamverkehr gezielt gefördert.  
 Mit dem Velo oder zu Fuss ist man auf kurzen Distanzen oft am schnellsten und erst noch kostengünstig und umweltschonend unterwegs. Daher startet die Region Solothurn die Langsamverkehrs-Offensive. Dabei werden die Planung und die kaulischen Aktivitäten von Kanton, Stadt und Gemeinden gezielt aufeinander abgestimmt.  
 Über die Schlüsselprojekte von LOS1 wird regelmässig informiert. Alle News sind verfügbar auf [www.slo-fuss.ch](http://www.slo-fuss.ch)

**repla**  
 espace solothurn  
 KANTON solothurn

**Ein Schlüsselprojekt für LOS1!**  
 Der Bahnhof Bellach wird gegen Osten verschoben, an die Gemeindegrenze Bellach-Solothurn, ins Gebiet Grederhof. Erschlossen wird er von Norden wie auch von Süden. Die SBB werden dazu die bestehende Unterführung anpassen sowie den Zugang für den Fuss- und Veloverkehr auf der Südseite der Gleise ausbauen. Dieser soll insbesondere auch der Bevölkerung aus den benachbarten Wohngebieten der Stadt Solothurn östlich der neuen Bahnhaltestelle dienen. Dieser neue Fuss- und Radweg ist Teil der geplanten Verbesserung der Radwegverbindung zwischen Solothurn und Selzach.

**Bessere Anbindung**  
 Mit dem neuen Fuss- und Radweg entlang der Bahnlinie wird der Langsamverkehr aus Solothurn-West deutlich besser an die neue Bahnhaltestelle Bellach angeschlossen.

**Optimierung des Haltestelleneingangs**  
 Drei Anlagen sind geplant: eine Fussgängerampe von Westen her zum Perron, zwei Treppenauf- und -abgänge zu den Perrons bzw. zur Unterführung sowie 95 Veloabstellplätze.

**Umgestaltung des Landi-Reso-Areals nötig**  
 Bei der neuen Haltestelle liegt der Gewerbestand der Landi-Reso mit Regio-Beck, Autowerkstatt und Malergeschäft. Auf die zwischen dem Gebäude und den Gleisen liegende private Erschliessungstrasse kommt der neue Fuss- und Radweg zu liegen.

**Verbesserungen**  
 Der Neubau der Bahnhaltestelle, die Aufwertung der Unterführung und der Fuss- und Radwegneubau machen das Zu-Fuss-Gehen und das Velofahren attraktiver – nicht nur für Schülerinnen und Schüler. Dazu trägt auch die neue Bike&Ride-Anlage der Bahnhaltestelle Bellach bei.

**Langsamverkehr – schneller als Sie denken!**

- Les charges administratives pour des projets parfois de coût moyen à bon marché (coût total inférieur à CHF 100'000.-, contribution de la Confédération inférieure à CHF 40'000.-) sont jugés disproportionnées par les communes et les cantons.
- Entre l'élaboration d'un PA et le début des travaux pour une mesure spécifique, il s'écoule au moins quatre ans (cela s'applique aux mesures qui peuvent être avalisées par le Conseil d'Etat; pour les projets intercantonaux ou même internationaux, le délai est plus long encore). Les PA ne sont donc pas l'instrument adéquat pour les mesures de petite taille, peu coûteuses, ou urgentes.

Ces maladies de jeunesse ont conduit la Confédération et les organisme responsables à tirer les leçons suivantes :

- La réalisation des paquets de mesures en faveur de la mobilité douce a été modifiée (voir article dans ce numéro « Modifications dans la mise en œuvre des paquets de mesure en faveur de la mobilité douce »).
- Pour la deuxième génération, certaines agglomérations ont choisi de ne présenter pour le cofinancement que des projets dont le coût atteint un certain montant.

## DEUXIÈME GÉNÉRATION ET MOBILITÉ DOUCE

En dépit des problèmes décrits plus haut, la mobilité douce a pris de l'importance dans les PA de deuxième génération et est bien partie pour remporter de francs succès :

- L'ensemble des agglomérations disposent maintenant de meilleures bases de travail et de stratégies plus claires pour élaborer leurs mesures en faveur de la mobilité douce.
- À côté des mesures spécifiquement dédiées à la mobilité douce, ce sont à nouveau de nombreuses stratégies plus générales de construction et d'aménagement qui ont fait l'objet de demandes de cofinancement, notamment en ce qui concerne la traversées des localités et la mise en valeur des interfaces de transport.
- La Confédération va dans le même sens puisque 16 % (290 millions de francs sur un total de 1.7 milliard de francs) des contributions versées aux PA de deuxième génération concernent des mesures spécifiquement dédiées à la mobilité douce.

Les PA de deuxième génération montrent cependant que des différences significatives persistent entre agglomérations: si certaines commencent tout juste à construire un réseau cyclable et des installations de stationnement pour vélos, d'autres progressent en direction d'un élargissement de l'offre de base

### « OUI ET NON » :

- Certaines mesures pourraient être co-financées par la Confédération, mais ont été refusées par les communes (par exemple une partie de la voie cyclable d'agglomération à Frauenfeld ou le pont dédié à la mobilité douce Enge à Neuhausen), ou ont fait l'objet de vives controverses.
- Le regroupement en paquets de projets de petite taille en faveur de la mobilité douce s'est révélé difficile à mettre en pratique sous certains aspects et l'ensemble du processus a été modifié en 2013 (voir l'article de ce numéro « Modifications dans la mise en œuvre des paquets de mesure en faveur de la mobilité douce »).
- L'état d'avancement des mesures soumissionnées en 2007 est très variable. En 2014, soit 7 ans plus tard, certains projets mesures ne sont toujours pas prêts à être réalisés et leur financement n'est pas garanti.





déjà existante, par exemple en prévoyant des voies express vélo et des vélostations dans des lieux fréquentés des centres-villes et plus seulement aux interfaces de transport.

## PERSPECTIVES

Le Fonds d'infrastructure est limité à 20 ans (2008-2027), mais les fonds disponibles sont déjà largement consommés par les projets A de la deuxième génération (2015-2018). C'est le

Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) qui devra garantir le cofinancement des mesures des agglomérations en matière de transports, et ce de manière illimitée dans le temps. Le dossier est en procédure de consultation jusqu'au 20 juin 2014.

## BASES LÉGALES DU COFINANCEMENT DE MESURES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE DANS LES VILLES ET LES AGGLOMÉRATIONS

Le Fonds d'infrastructure sera déjà épuisé par les mesures A de la 2<sup>e</sup> génération et est de toute manière limité à 20 ans (2008-2027). C'est le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) qui doit assurer à l'avenir, pour une durée illimitée, le financement aussi bien des routes nationales que le cofinancement des mesures des agglomérations en matière de transports.

Lors de l'annonce de la mise en consultation du FORTA, la presse s'est fait l'écho de la question suivante : comment se fait-il que des fonds prévus pour être affectés aux routes entrent dans le financement d'investissements en faveur des transports publics urbains (trams et bus) et de la mobilité douce ?

Ce cofinancement repose sur les dispositions constitutionnelles et légales suivantes :

### CONSTITUTION

Art. 86, al. 3, lit. b<sup>bis</sup> CS

<sup>3</sup> Elle (La Confédération) affecte la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, et le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales au financement des tâches et des dépenses suivantes, qui sont liées à la circulation routière<sup>1</sup> :

b<sup>bis</sup> : mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations ;

Cette disposition est concrétisée dans la Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin ; RS 725.116.2) et dans la Loi sur le fonds d'infrastructure (LFINfr ; RS 725.13).

Art. 17a, al.2 LUMin

<sup>2</sup> Les contributions de la Confédération sont versées pour financer l'aménagement de l'infrastructure au profit des routes, du rail et de la mobilité douce.

Art. 7, al. 2 et 5 LFINfr

<sup>2</sup> Au surplus, l'aide accordée au trafic d'agglomération est régie par les art. 17a à 17d de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire.

<sup>5</sup> Les contributions en faveur des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que celles de la mobilité douce sont apportées, pour autant qu'elles soient situées dans une ville ou dans une agglomération et qu'elles contribuent à faciliter le trafic dans de tels espaces.

<sup>1</sup> Dans l'acception générale et au sens de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR), la circulation routière inclut toutes les routes publiques ainsi que les usagers de ces dernières : véhicules motorisés et non motorisés comme les vélos et les voitures à bras, et les piétons. Les infrastructures nécessitées par les usagers non-motorisés (mobilité douce), telles que trottoirs, passages pour piétons, îlots de protection, bandes cyclables, itinéraires vélo signalés, stationnement, etc. font partie de la chaussée et de l'espace public routier.

06. Fil rouge de Naters (Agglomération de Brigue-Viège-Naters)

07. Voie cyclable et piétonne de Bellach (Rolf Bruckert, Offensive mobilité douce, Soleure)

08. Vélostation de la gare de Delémont (Agglomération de Delémont)



08

# MODIFICATIONS DANS LA MISE EN ŒUVRE DES PAQUETS DE MESURES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE

HEIDI MEYER, OFFICE FÉDÉRAL DES ROUTES OFROU, DOMAINE MOBILITÉ DOUCE

## CONTEXTE

Dans un souci de meilleure compréhension de la suite du texte, rappelons brièvement certaines particularités de la mobilité douce par rapport aux autres mesures prises dans les projets d'agglomération (transports publics sur route et sur rail, trafic individuel motorisé, interfaces de transport, etc.).

Dans les projets d'agglomération, les mesures en faveur de la mobilité douce :

- concernent souvent des routes communales et relèvent ainsi de la compétence des communes. Les partenaires contractuels dans les accords sur les prestations et le financement des projets d'agglomération sont la Confédération et le canton, voire plusieurs cantons. Les communes ne peuvent être contraintes à mettre en œuvre les mesures en question.
- ne développent souvent pas leur effet en tant que mesures isolées, mais en lien avec d'autres mesures similaires (par exemple, les trous dans le réseau cyclable le long d'un itinéraire particulier peuvent être le résultat d'un défaut de sécurité, d'une mauvaise construction, de détours occasionnés, etc.)
- nécessitent des délais de planification et d'autorisation de relativement courte durée.
- sont majoritairement bon-marché.
- sont dans la plupart des projets d'agglomération nettement plus nombreuses que les autres mesures.

## MISE EN ŒUVRE INITIALE

Pour tenir compte des caractéristiques ci-dessus, la possibilité a été initialement offerte de grouper des mesures similaires par paquets, avec pour objectifs de :

- passer d'une vision centrée sur la commune à une vision centrée sur l'agglomération, et de remédier aux trous du réseau dans l'ensemble de l'agglomération.
- ne pas devoir fournir une liste contraignante et précise de toutes les mesures partielles de chaque paquet à la soumission du projet d'agglomération déjà, mais seulement trois-quatre ans plus tard, lors de la conclusion de la convention de financement.
- permettre une certaine flexibilité dans la répartition des coûts entre différentes mesures au sein d'un même paquet.
- minimiser le nombre de conventions de financement.

## DIFFICULTÉS LORS DE LA MISE EN ŒUVRE

Le concept de paquets de mesures s'est en fait révélé difficile à mettre en œuvre, pour deux raisons exposées ci-dessous qui se renforcent l'une l'autre.

- Au début de la première génération de mesures, la disponibilité des liquidités du Fonds d'infrastructures n'était pas assurée. Cela a conduit à renoncer à l'obligation de débiter les travaux de toutes les mesures A de la première génération d'ici à fin 2014, ce qui signifie que l'achèvement de la mise en œuvre de toutes les mesures des paquets peut prendre des années. Les charges pour les responsables des projets comme pour la Confédération en termes de contrôle financier et de comptabilité (renchérissement, TVA, etc.) se trouvent considérablement augmentées.
- Pour chaque convention de financement – que ce soit pour un paquet de mesures ou une mesure individuelle – un décompte final doit être transmis. Conformément à la Loi sur les subventions, ce n'est qu'à la remise de ce décompte que sont versés les 20 derniers pourcents de la contribution de la Confédération. Selon le nombre de mesures partielles impliquées et leur coût, cela pourrait avoir pour conséquence que les cantons, partenaires contractuels de la Confédération, doivent avancer de l'argent aux communes pendant des années, jusqu'à l'achèvement de la mise en œuvre du paquet de mesures et au versement du restant des subsides fédéraux.

## SITUATION ACTUELLE

A l'initiative des agglomérations et en étroite collaboration avec elles, différentes solutions alternatives ont été évaluées et les changements suivants sont finalement intervenus et sont valables depuis le 21 octobre 2013.

Mise en œuvre des paquets de mesure en faveur de la mobilité douce	Avant le 20.10.2013	Depuis le 21.10.2013
Nombre d'accords de financement (AF) par paquet de mesures	Deux conventions de financement (CF) au maximum par paquet de mesures	Chaque mesure approuvée et garantie financièrement peut faire l'objet d'une convention de financement. Si plusieurs dossiers de mesures approuvées et garanties financièrement d'un même paquet sont transmis en même temps à l'OFROU, une seule convention de financement peut être réalisée, sur demande du canton, pour l'ensemble de ces mesures. Dans ce cas précis, un seul décompte final sera transmis à la fin des travaux pour l'ensemble des mesures ayant fait l'objet de la convention de financement.
Délai de traitement par la Confédération à dater de la remise du dossier complet	<p><b>POUR LA PREMIÈRE MESURE PARTIELLE D'UN PAQUET:</b> 30 jours au maximum pour l'évaluation par l'ARE Quatre mois au maximum pour l'élaboration de la CF par l'OFROU</p> <p><b>POUR TOUTES LES AUTRES MESURES PARTIELLES D'UN PAQUET DONNÉ:</b> Tous les documents exigés sont à remettre deux mois avant le début des travaux. Sauf avis contraire de la Confédération dans un délai de quatre semaines après la remise des documents, les travaux peuvent commencer.</p>	<p><b>POUR TOUTES LES MESURES:</b> 30 jours pour l'évaluation par l'ARE Quatre mois pour l'élaboration de la CF par l'OFROU</p>

Ces changements entraînent de fait partiellement la perte de la flexibilité initialement souhaitée, mais les coûts et la charge liés au contrôle financier et au décompte final s'en trouvent significativement réduits pour les cantons et la Confédération.

Au total, 19 accords de financement ont été conclus jusqu'au 20 octobre 2013 pour des paquets de mesures selon la procédure initiale. Pour les paquets concernés, il a été décidé de procéder de la manière suivante :

- Pour les mesures partielles pour lesquelles les dossiers ont été envoyés avant le 20 octobre 2013 à l'OFROU : un seul décompte final pour l'ensemble des mesures soumises avant cette date.
- Pour les autres mesures partielles du paquet, pour lesquelles les dossiers n'avaient pas encore été envoyés à l'OFROU en date du 21 octobre 2013, de nouvelles conventions de financement seront rédigées lorsque les mesures en question auront été approuvées et que leurs financements seront garantis.

# UNE VÉLOSTATION POUR LA GARE DE LAUSANNE

CINDY FREUDENTHALER, DÉLÉGUÉE VÉLO, VILLE DE LAUSANNE

Depuis novembre 2013, Lausanne dispose à l'instar de nombreuses autres villes de Suisse d'une vélostation sécurisée et surveillée à la gare. Située à deux pas des quais, elle est le résultat d'une collaboration étroite entre la ville et les CFF. Il s'agit également d'un des premiers projets annoncés dans le cadre des mesures de mobilité douce du projet d'agglomération Lausanne-Morges.

## HISTORIQUE DU PROJET

La création d'une vélostation à la Gare de Lausanne a été inscrite dans le rapport du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) déposé auprès de la Confédération en 2007. Elle répond à de nombreuses demandes d'usagers cyclistes et d'associations.

En 2009, une étude d'implantation et d'avant-projet a permis de mieux cerner les besoins en vélostation et d'identifier des sites potentiels. L'étude concluait que, compte tenu de la topographie des lieux, il était nécessaire de prévoir une vélostation au nord de la gare et une seconde au sud. Deux emplacements ont été retenus et ont fait l'objet d'un avant-projet.

En 2011, le Conseil communal accepte un rapport-préavis pour la réalisation des mesures de mobilité douce dans le cadre du PALM. Les projets de vélostations sont intégrés dans ce préavis et font l'objet de cofinancements de la Confédération et du Canton de Vaud.

Suite à l'octroi du crédit, l'étude du projet de la «vélostation Nord» est lancée. En revanche, le projet de la «vélostation

Sud» est mis en attente en raison d'importants travaux de transformation de la Gare de Lausanne prévu par les CFF (projet man 2030). Ceux-ci rendent le site identifié pour la construction du bâtiment caduc.

## LE PROJET

La vélostation réalisée prend ses quartiers dans des locaux existants situés au sous-sol d'un bâtiment appartenant aux CFF. Dès les débuts du projet, une étroite collaboration entre la Ville et les CFF est instaurée pour réaliser ces travaux. Elle débouche sur l'établissement d'une convention de mise à disposition d'une partie du sous-sol pour la vélostation alors qu'une autre partie reste réservée au stationnement des deux-roues des employés CFF.

La vélostation offre 96 places de stationnement dont 6 places équipées de prises pour vélos électriques. Un évier, des casiers et une station de gonflage sont à disposition des abonnés. Compte tenu des surfaces à disposition ainsi que de la configuration des lieux, la gestion de la vélostation se fait de manière entièrement automatisée, sans personnel sur site. Elle est accessible grâce à un système de contrôle d'accès RFID et la surveillance est assurée à distance par des caméras. L'aménagement de l'ensemble du sous-sol a été fait pour un coût de 255'000 francs TTC, respectant ainsi le devis initial du projet.

La gestion de la vélostation a été entièrement déléguée à velopass sàrl (devenue Publibike dans l'intervalle) suite à un appel d'offre. Dans un premier temps, seuls des abonnements mensuels et annuels sont disponibles. En effet, la vente de





cartes journalières suscite de nombreux coûts et défis administratifs et a été pour l'heure écartée. Il n'est pas exclu de la proposer par la suite en fonction du nombre de demandes.

### BILAN DES PREMIERS MOIS

Malgré son inauguration hivernale, la vélostation accuse trente pourcents d'abonnements vendus après quatre mois de fonctionnement. Il est aussi constaté que les vélos stationnés sont relativement haut de gamme. Cela tend à démontrer que l'infrastructure crée une nouvelle offre et répond ainsi à la demande de personnes qui n'allaient pas forcément à vélo à la gare auparavant.

Plusieurs ajustements ont été faits suite à la mise en service ; notamment un renforcement de la signalétique extérieure et intérieure.

### ET LA SUITE ...

Les premières études soulignaient le besoin de deux vélostations à la gare compte tenu de la topographie et des chemins d'accès. La première étape est désormais réalisée et sert également de prototype pour la future vélostation prévue au sud de la gare. En outre, les travaux conséquents d'agrandissement de la gare de Lausanne prévus ces prochaines années impliqueront une réorganisation importante du stationnement vélo et la relocalisation de la vélostation existante.

Le projet mis en service l'automne dernier permet donc d'offrir rapidement un stationnement sécurisé et de suivre l'évolution de la demande pour ce type d'ouvrage à Lausanne. Grâce à la collaboration entre la ville et les CFF, cet objet a pu être réalisé de manière efficace et peu coûteuse et permettra un retour d'expérience utile pour la planification des vélostations futures.

---

01-03 Photo Vélostation Lausanne

# STATIONNEMENT DES VELOS

## SÉRIE DE NOTICES DU CANTON DE ZURICH

VIKTORIA SLUKAN, BUREAU DE COORDINATION VÉLO, CANTON DE ZURICH

Encourager l'usage du vélo passe non seulement par un bon réseau cyclable, mais aussi par une offre de qualité et adaptée aux besoins en matière de stationnement des vélos. Les utilisateurs deviennent de plus en plus exigeants à cet égard, notamment en raison du nombre croissant de vélos coûteux, par exemple les vélos électriques.

Soit les zones de stationnement pour vélos sont complètement surpeuplées, soit leur taux d'occupation n'est que partiel. Différentes raisons expliquent cette situation familière, et l'aire de stationnement en soi n'est que l'un des nombreux facteurs qui entrent en jeu dans la qualité du stationnement. Il existe actuellement de nombreuses et diverses sources d'information sur le sujet.

### LES NOTICES DU CANTON DE ZURICH

Avec le soutien du bureau d'ingénieurs planum biel ag, le bureau de coordination vélo du Canton de Zurich a élaboré une série de notices qui résument les aspects essentiels du sta-

tionnement des vélos. Ces notices sont destinées aux maîtres d'ouvrage, aux professionnels de la planification, et aux communes, avec pour objectif de les aider à bien connaître les exigences en matière de stationnement des vélos, les différents besoins et systèmes de parcage, et à prévoir un bon dimensionnement des infrastructures.

Elles devraient faciliter une intégration précoce du stationnement des vélos dans la planification, afin d'éviter que des solutions insatisfaisantes n'entraînent un stationnement sauvage des vélos. Les notices élaborées se basent d'une part sur les normes de la VSS SN 640065\_2011, «Stationnement; Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos», SN 640066\_2011, «Stationnement – Conception des aménagements de stationnement pour vélos» ainsi que sur le manuel de l'OFROU «Stationnement des vélos – Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation».

Le bureau de coordination vélo a publié six notices abordant différents types d'utilisation et une recommandation pour la normalisation des places obligatoires de stationnement pour



01





02



03

vélos dans les règlements de construction et les plans d'affectation. Une notice supplémentaire traite des installations verrouillables.

Les notices suivantes peuvent être téléchargées sur [www.velo.zh.ch/Downloads](http://www.velo.zh.ch/Downloads) :

- Stationnement des vélos dans les zones résidentielles
- Stationnement des vélos dans les écoles
- Stationnement des vélos sur la voie publique
- Stationnement des vélos pour les industries, les commerces et les entreprises de services.
- Stationnement des vélos pour les gares et aux arrêts de transports publics
- Stationnement des vélos dans les installations de loisir
- Installations verrouillables
- Recommandation pour la normalisation des places de stationnement

Le contenu des notices reflète des standards de qualité. Cela permet d'améliorer la qualité de mesures individuelles (en permettant aux acteurs d'atteindre un consensus quant au niveau de qualité souhaitable), mais aussi la qualité de l'ensemble du système (en permettant aux acteurs de mieux coordonner leurs interventions et de mettre en évidence des lacunes qu'il s'agira de combler de manière concertée).

### UNE OFFRE RÉUSSIE DE STATIONNEMENT POUR VÉLOS...

... c'est une offre de haute qualité, séduisante, qui jouisse d'un bon niveau d'acceptation et de fréquentation par les personnes se déplaçant à vélo, et qui s'adapte aux différents environnements et aux différents utilisateurs concernés. De manière générale, la zone de stationnement doit être facilement accessible à vélo et si possible couverte. On choisira des systèmes de parage qui protègent du vol, préviennent la chute des vélos, et minimisent la place nécessaire pour le stationnement.

En ce qui concerne la nécessité d'adapter la structure à différents environnements, on tiendra compte des points suivants :

- pour les bâtiments d'habitation et les installations de loisir, il faut prévoir du stationnement de courte et de longue durée ;
- dans les écoles et les gares, où il y a une forte concentration de vélos, le choix d'un système de parage économique

01 Les notices sur le stationnement des vélos du bureau de coordination vélo

02 La vélostation de la gare de Dübendorf

03 Bike+Ride de la gare de Glattbrugg

en place et permettant un stationnement ordonné est particulièrement important.

- sur la voie publique, ce sont le plus souvent différents besoins qu'il s'agira de prendre en compte et de concilier.

Un point commun à toutes les installations est la nécessité d'un entretien régulier, impliquant des activités de nettoyage et de réparation, la gestion des vélos hors d'usage ou des « épaves », ainsi que des actions de surveillance et d'information afin d'empêcher que les motos et scooters n'accaparent les places pour vélo.

Les notices résument ces différentes exigences et contiennent des indications utiles à la détermination des besoins, l'aménagement, les systèmes de parcage, le besoin en surfaces et les coûts ; l'ensemble des informations peut être retrouvé de manière approfondie dans le Manuel Stationnement des vélos et dans les normes.

### INSTALLATIONS VERROUILLABLES

La proportion de vélos dont le prix est élevé augmente toujours plus et leurs propriétaires souhaitent tout particulièrement les mettre en sécurité ; pouvoir les recharger dans le cas d'un vélo électrique et pouvoir ranger en sûreté habits de pluie et casque vélo. Les installations verrouillables limitent le nombre de personnes qui ont le droit d'y accéder et offrent une protection significative contre le vol et le vandalisme. Ce type d'installations est avant tout utilisé par des personnes qui stationnent leur vélo pour une durée prolongée : sur la journée, sur la nuit, ou pendant un week-end ; un exemple typique est celui des usagers des transports publics qui parquent leur vélo à la gare. Pour être bien fréquentée, l'installation doit être située très proche de la destination des utilisateurs (par exemple, les quais), facile à atteindre en sécurité depuis le réseau routier et les principaux

axes cyclables, et plus pratique (parce que plus proche de la destination des usagers) que les aires de stationnement pour voitures ou motos/scooters.

Il est indispensable que les installations de stationnement verrouillables s'intègrent dans une vision globale du stationnement des vélos dans un périmètre donné, i.e. une planification locale, voire régionale. Cette vision aboutit généralement à associer différents types d'offres, notamment à combiner des places de stationnement de courte et de longue durée. Pendant la phase de planification, il faut veiller à avoir une bonne estimation des besoins et des attentes des utilisateurs.

Les installations verrouillables sont des espaces fermés couverts d'un toit, protégeant à la fois du vol, du vandalisme et des intempéries. L'utilisation de matériaux transparents et un bon éclairage renforcent le sentiment de sécurité des utilisateurs. L'entrée est formée par une porte avec une clé ou un système d'accès électronique ; il est important pour la satisfaction des utilisateurs que le système d'accès soit facile et confortable à utiliser et que la signalisation soit explicite. Enfin, un système de parcage adapté et la disponibilité de places pour des vélos spéciaux complète l'offre.

L'infrastructure de base peut être complétée par les services suivants : casiers, pompe à vélos, atelier de réparation, service de nettoyage, prises pour vélos électriques, cabines pour se changer, douches et toilettes ; une installation aussi complète correspond alors davantage à une vélostation. Certaines de ces vélostations élargissent encore les services disponibles à une location de vélos, de livraison à domicile, un service de messagerie, de conseils en mobilité, et un bar à café.







05

## EXEMPLES D'INSTALLATIONS VERROUILLABLES DANS LE CANTON DE ZURICH

En octobre 2013, le bureau de coordination vélo a proposé une journée technique sur ce sujet. Les participants ont pu visiter trois installations différentes, à Pfäffikon ZH, à Stettbach et à Glattbrugg. Des experts des communes correspondantes ont présenté leur expérience avec chacune des solutions mises en œuvre. Les points suivants ont été développés : expérience acquise en général, aspects techniques dans la réalisation, informations apportées par l'utilisation au quotidien, entretien, attentes et points de vue des utilisateurs. L'objectif était que les participants disposent rapidement et aisément de toutes les informations pertinentes à l'établissement d'une installation verrouillable optimale. La documentation et les présentations en lien avec ce thème sont disponibles sur [www.velo.zh.ch](http://www.velo.zh.ch).

## RECOMMANDATIONS POUR LES COMMUNES

Puisque le stationnement des vélos n'est souvent pas une tâche cantonale et que sa mise en œuvre est du ressort des communes, le bureau de coordination vélo recommande aux communes zurichoises de consulter les notices le plus tôt possible durant la phase de planification.

La loi cantonale sur l'aménagement du territoire et la construction (PBG, LS 700.1) régit dans ses paragraphes 242 à 246 les places de stationnement pour moyens de transport. Le paragraphe 242 stipule : « Les règlements de construction et les plans d'affectation fixent le nombre de places de stationnement pour les véhicules et moyens de transport, en particulier pour les véhicules motorisés. Ces places sont à mettre à disposition selon nécessité, en tenant compte des conditions locales, de l'offre existante en transports publics, ainsi que du type et de l'étendue de l'utilisation de la surface concernée aussi bien par les habitants que par les personnes qui y travaillent ou s'y rendent en visite. »

Le bureau de coordination vélo a élaboré des propositions pour les règles de construction qui incluent des indications quant aux valeurs cibles en tenant compte de l'intensité de l'utilisation et de la surface de plancher.

Afin de garantir l'existence d'une offre correspondant aux besoins, le bureau de coordination vélo recommande aux villes et aux communes du canton de Zurich d'intégrer dans leurs règlements de construction des exigences minimales en matière de stationnement des vélos dans différents environnements, ou de compléter les dispositions existantes. Il convient en pratique de réglementer le nombre, la disposition, l'aménagement et la sécurisation des places de stationnement pour vélos.

Au niveau du canton, les notices sont utilisées pour l'examen préalable et l'évaluation des projets.

## EN PRATIQUE

C'est en octobre 2012, à l'occasion de la 1<sup>re</sup> journée technique vélo zurichoise, que les notices ont été présentées et distribuées, avec pour objectif de fournir aux communes, aux architectes et aux maîtres d'ouvrage un soutien à la planification, la réalisation et l'exploitation des installations de stationnement pour vélos. Depuis lors, les notices ont été beaucoup utilisées par les bureaux d'ingénieurs et de planification, les communes, mais aussi les services cantonaux, et ont fait la preuve de leur utilité et de leur qualité.

### LIENS INTERNET :

- Promotion du vélo dans le canton de Zurich : [www.velo.zh.ch](http://www.velo.zh.ch)
- Notices Stationnement des vélos : [www.velo.zh.ch/Downloads](http://www.velo.zh.ch/Downloads)
- Fabricants et exploitants d'installations de stationnement : [www.velostation.ch/de/dokumente/](http://www.velostation.ch/de/dokumente/)
- Installations verrouillables dans le canton de Zurich : [http://www.afv.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/afv/de/velo/wissenstransfer\\_support/anmeldung\\_fachveranstaltung.html](http://www.afv.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/afv/de/velo/wissenstransfer_support/anmeldung_fachveranstaltung.html)

04 Installation combinée de la gare de Stettbach

05 Installation verrouillable à la gare de Pfäffikon

# BÂLE S'ENGAGE POUR LE VÉLO – ET LA RELÈVE!

## PUBLICATION D'UNE ÉTUDE SUR L'UTILISATION DU VÉLO PAR LES JEUNES DANS LE CANTON DE BÂLE-VILLE

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

Les jeunes font de moins en moins de vélo en Suisse. Le service de la mobilité de Bâle en a investigué les raisons dans une étude qui confirme que l'amélioration des infrastructures est essentielle si l'on souhaite attirer les jeunes vers ce mode de déplacement. D'autres pistes résident dans les loisirs, le rôle des parents et des amis, et l'existence d'espaces pour s'exercer librement sans la contrainte du code de la route.

### LA VÉRITÉ SORT DE LA BOUCHE DES ENFANTS...

La compréhension des choix de mobilité des jeunes ne peut se faire qu'avec l'aide des jeunes eux-mêmes. La discussion a donc été menée dans dix demi-classes de différents types d'établissements scolaires: quels sont les avantages du vélo? Et ceux des autres modes de transport? Que faudrait-il faire en faveur du vélo? Les répondants, âgés de 12 à 17 ans, ont apporté des informations précises et pertinentes.

### LES TRANSPORTS PUBLICS, C'EST PRATIQUE, C'EST CONFORTABLE, ET SOCIAL

La très bonne qualité des transport public à Bâle s'avère être un des principaux obstacles à l'utilisation du vélo. Beaucoup de jeunes considèrent les TP pratiques, confortables et rapides. Par rapport au vélo, ils présentent l'avantage supplémentaire des échanges sociaux: lieu de rendez-vous, mais aussi lieu dans lequel on peut bavarder, faire ses devoirs, écouter de la musique. Lorsqu'on s'y retrouve régulièrement, il peut même en résulter une tendance résolument pro-TP et anti-vélo; pour de nombreux groupes de jeunes, le vélo, «c'est pas cool».

### TRAFIC ET SÉCURITÉ

Un autre argument en défaveur du vélo, pour beaucoup de jeunes, est le risque associé au trafic, en particulier au comportement parfois hostile des automobilistes par lesquels ils se sentent poussés contre le bas-côté ou qui leur refusent la priorité. Des carrefours compliqués, les rails de tram et les trams eux-mêmes contribuent aussi à l'inconfort et au stress ressentis. De plus, le soutien des parents manque souvent. Les jeunes soulignent que leurs parents ont peur qu'ils aillent à vélo à l'école, et ce en particulier lorsque les parents eux-mêmes ne savent pas faire du vélo. La question du port du casque est un sujet brûlant en termes de pression sociale. Beaucoup de

Es scheisst mich an mit dem Velo. Im Tram sind alle Kollegen und auf dem Velo bin ich allein.

Das Tram fährt nicht überall hin. Mit dem Velo kann man vor die Haustüre fahren.

Das Velo ist viel schneller und vor allem im Ausgang ist es sehr praktisch.

... und weil es peinlich ist, mit dem Velo in die Schule zu kommen.

Ich fühle mich mit dem Velo gestresst, weil die Autos so nah vorbeifahren, obwohl es eigentlich zu eng ist.

Wenn ich mit dem Velo fahre bekommen sie zuhause eine Krise – wegen der Unfallgefahren und so.

Ich kann gemütlich Velo fahren, wenn ich Zeit habe, und schnell fahren wenn ich keine Zeit habe – man kann sich anpassen.

Meine Mutter findet das Velo eigentlich zu gefährlich, und ich finde sie hat recht.

Velofahren kann durchaus meditativ sein. Allerdings muss man dazu den richtigen Ort finden.

Ich hasse es, wenn Autos und Trams nicht überholen können. Da muss ich mega schnell fahren und das stresst.

Ich fühle mich sicher in der Stadt, weil ich seit Kindesbeinen an mit dem Velo unterwegs bin. Velofahren ist für mich Normalität und ich überlege gar nicht mehr.

01

01 La vérité sort de la bouche des enfants : à Bâle, faire du vélo, c'est...  
02-03 L'objectif pour Bâle : que les jeunes aiment marcher et faire du vélo (Andreas Zimmermann)

parents l'exigent et les jeunes le considèrent comme effectivement utile mais extrêmement peu sexy.

### LES « PLUS » DU VÉLO

Les jeunes que nous avons interrogés attribuent aussi beaucoup de qualités positives au vélo : rapidité, flexibilité et indépendance. Mais ces qualités sont surtout importantes pendant les loisirs, lorsqu'on peut partir et revenir à l'heure souhaitée et en voyageant d'une seule traite. Lorsque les parents et les copains font du vélo, cela peut représenter une motivation ; on voit ici clairement l'effet « famille de cyclistes » dans lesquelles faire du vélo va de soi. De manière intéressante, lorsque les jeunes ont l'habitude de rouler dans le trafic, ils se sentent en confiance, ont du plaisir et surmontent aisément des conditions difficiles. Ils sont bien au courant des obstacles dans leur périmètre et savent à quels endroits ils doivent faire attention. Cela ne les retient pas du tout de prendre leur vélo.

### LES LEÇONS À TIRER POUR BÂLE

Cette étude confirme la stratégie vélo adoptée à Bâle. L'amélioration des infrastructures est indispensable à la promotion du vélo, particulièrement lorsqu'on cible les jeunes, et il faut absolument poursuivre dans cette voie. En même temps, elle ouvre de nouvelles perspectives pour rendre le vélo plus séduisant auprès des adolescents, qui souhaitent des endroits où ils puissent rouler librement, sans danger et sans stress. Il faut donc créer des espaces spécifiques, notamment à l'écart des routes, où les jeunes puissent découvrir le vélo et s'entraîner. Finalement, le potentiel le plus grand semble lié aux activités de loisirs, où le fait d'être indépendant d'horaires fixes, flexible, et d'arriver rapidement à destination est particulièrement intéressant. Dans ce cadre, on peut envisager des actions ciblées à destination de certains groupes de la population dans l'idée de mieux les informer des avantages du vélo et de les motiver à faire leurs propres expériences et à gagner en confiance. Ces éléments et les recommandations qui en découlent sont intégrés dans la stratégie vélo en cours à Bâle.

Cette étude s'est déroulée en 2012 et 2013 sur mandat du Département des transports et des constructions avec le soutien de l'Office fédéral des routes (OFROU) ; elle a été conduite par deux sociologues, Daniel Sauter et Kurt Wyss. Les résultats se réfèrent à la situation bâloise. Une traduction française du résumé sera bientôt téléchargeable en ligne.



02



03

# PROMOTION DU VÉLO À L'ÉCOLE

STEVE COUCHEMAN, BUREAU DE COORDINATION VÉLO, CANTON DE ZURICH

De moins en moins d'enfants se rendent à l'école à vélo; de moins en moins d'enfants font du vélo en général. On disposait jusqu'ici de peu d'informations sur les déplacements à vélo sur le chemin de l'école. Le bureau de coordination vélo a conduit une enquête approfondie sur ce sujet.

Un des projets du programme de promotion du vélo se rapporte spécifiquement à la promotion du vélo sur le chemin de l'école; il a été pensé comme une mesure parmi d'autres pour lutter contre le recul de l'utilisation du vélo chez les jeunes. Les enfants en âge scolaire constituent un groupe-cible bien particulier, dans le sens où la relation qu'ils développent avec le vélo à ce stade de la vie est déterminante pour leur utilisation future de ce mode de déplacement. L'un des objectifs du projet est donc de comprendre les raisons de la désaffection des élèves pour le vélo. Le recueil des données a eu lieu avec la participation très active des directeurs des écoles des communes zurichoises et des instructeurs de la circulation de la police cantonale zurichoise. Leur aide précieuse nous a permis d'avoir accès à des données importantes quant à l'utilisation du vélo sur le chemin de l'école.

## UNE SOLIDE ÉQUIPE

Grâce à l'étroite collaboration entre les différentes personnes participant au projet, qui venaient d'horizons très divers (service de l'enseignement obligatoire, instructeurs de la circulation de la police cantonale, PRO VELO et le bureau de coordination vélo), les réponses aux questions suivantes ont été obtenues dans le délai imparti (mars à juin 2013):

- Choix des moyens de transport et utilisation du vélo par les élèves
- Règlements scolaires concernant utilisation du vélo
- Infrastructures à proximité directe des bâtiments scolaires
- Parcours principalement empruntés par les élèves dans le bassin desservi par l'école
- Mesures existantes en faveur de l'utilisation du vélo
- Attitudes envers la promotion du vélo sur le chemin de l'école

Le taux de réponse se monte à 46 % de la part des directeurs d'écoles (231 ont répondu à l'enquête sur 506 directeurs interrogés) et à 98 % de la part des instructeurs de la circulation, ce qui correspond à des données concernant 496 établissements et montre bien l'importance que revêt cette thématique aux yeux de la police cantonale.

La comparaison avec les données de l'Office fédéral de la statistique montrent que les 231 écoles pour lesquelles des



01

données complètes ont été obtenues, analysées sous l'angle du type de communes, de la taille de la commune, de la taille de l'école et des degrés enseignés, sont bien représentatives de l'ensemble des écoles publiques du canton de Zurich.

## L'ESSENTIEL DES RÉSULTATS

L'enquête a principalement porté sur les moyens de transport privilégiés par les élèves et les facteurs influençant leurs choix à cet égard. Elle a mis en lumière les éléments suivants :

L'utilisation du vélo pour se rendre à l'école varie fortement selon la commune. La fréquence moyenne d'utilisation est de 17.9 %. Les autres moyens de déplacement se répartissent comme suit : à pied 58.3 %, engins assimilés à des véhicules 9.2 %, transports publics 8.8 %, parents-taxi 4.5 %, vélomoteurs 1.3 %.

- Le vélo est nettement plus souvent utilisé par les élèves des classes de secondaire que des classes de degré primaire ou moyen. Par ailleurs, le vélo est plus souvent utilisé dans les régions rurales, pour couvrir la distance jusqu'à l'établissement qui comporte des classes de secondaire.
- Plusieurs facteurs influencent l'utilisation du vélo sur le chemin de l'école. Ils ont été analysés et comparés afin de déterminer et comparés favorisant ou au contraire décourageant l'utilisation du vélo.
- Il existe de toute évidence une relation entre la longueur du trajet et la fréquence d'utilisation du vélo. Les enfants qui ont un long trajet à parcourir jusqu'à l'école utilisent préférentiellement le vélo.
- Un tiers environ des élèves des classes de degré primaire et moyen sont soumis à des règlements qui limitent, voire interdisent l'utilisation du vélo. Ces règlements n'existent pas pour les élèves du secondaire. On notera dans ce contexte que les règlements visant à minimiser la longueur des trajets scolaires conduisent à une réduction drastique de l'utilisation du vélo (voir encadré sur les aspects juridiques).
- En l'absence de transports publics ou de bus scolaires, l'utilisation du vélo serait d'environ 5 % plus élevée.
- Une attitude positive de la part des directeurs d'école et des enseignants favorise l'utilisation du vélo. Dans les écoles où la culture ambiante est plutôt défavorable au vélo, la proportion d'élèves se déplaçant à vélo est nettement plus basse.

Un total de 104 directeurs d'école parmi les 232 répondants estiment qu'il vaudrait la peine de prendre des mesures ciblées en faveur du vélo, et 52 pourraient envisager la création d'un parcours vélo dans la cour de récréation. Le premier parcours de ce type dans le canton a été ouvert mi-septembre à Unterengstringen ; il offre aux élèves la possibilité de s'exercer à la conduite du vélo et de se familiariser avec la signalisation routière de manière ludique et dans un environnement sécurisé.

## IMPORTANCE DE LA PROMOTION DU VÉLO POUR LES ÉLÈVES DES ÉCOLES

Le bureau de coordination vélo attache une grande importance à la promotion du vélo pour les déplacements des élèves, car les enfants qui apprennent à faire du vélo tôt développent plus



02

rapidement leur propre positionnement en termes de mobilité et savent également s'intégrer de manière adéquate dans le trafic routier ; on peut également s'attendre à ce qu'ils restent attachés au vélo plus tard pour d'autres types de déplacements.

Faire du vélo développe les compétences psychomotrices et l'endurance. Le vélo n'est de loin pas seulement un jouet, c'est avant tout un moyen de déplacement rapide et bon pour la santé, qui stimule la confiance en soi, une perception aiguisée de son environnement et les contacts sociaux ; prendre le vélo ou marcher pour aller à l'école, c'est arriver en forme aux cours, prêt à étudier de manière calme et concentrée.

(Source : « Gesundheitsfaktor Mobilität », VCÖ-Schriftenreihe 2012, Vienne)

### ASPECTS JURIDIQUES

L'Ordonnance sur l'école obligatoire (Volkschulverordnung), paragraphe 66, donne aux parents la responsabilité des déplacements pour aller à l'école et en revenir. Cependant, de nombreuses écoles ont émis des règlements plus ou moins contraignants quant aux moyens de transports admis pour les élèves. Beaucoup d'entre eux datent de plusieurs décennies, ont gagné valeur de tradition et, sauf circonstance particulière, n'ont pas de raison d'être remis en question, alors que le paragraphe 66 cité ci-dessus, alinéa 2, montre bien qu'il s'agit ici d'un malentendu : « Pendant les trajets pour se rendre à l'école et en revenir, les élèves sont placés sous la responsabilité de leurs parents. »

# LE « STAMPAWEG » : UN NOUVEAU CHEMINEMENT POUR LA MOBILITÉ DOUCE

## CONSTRUCTION D'UNE LIAISON CYCLABLE ET PIÉTONNE À TRAVERS LA VILLE DE COIRE.

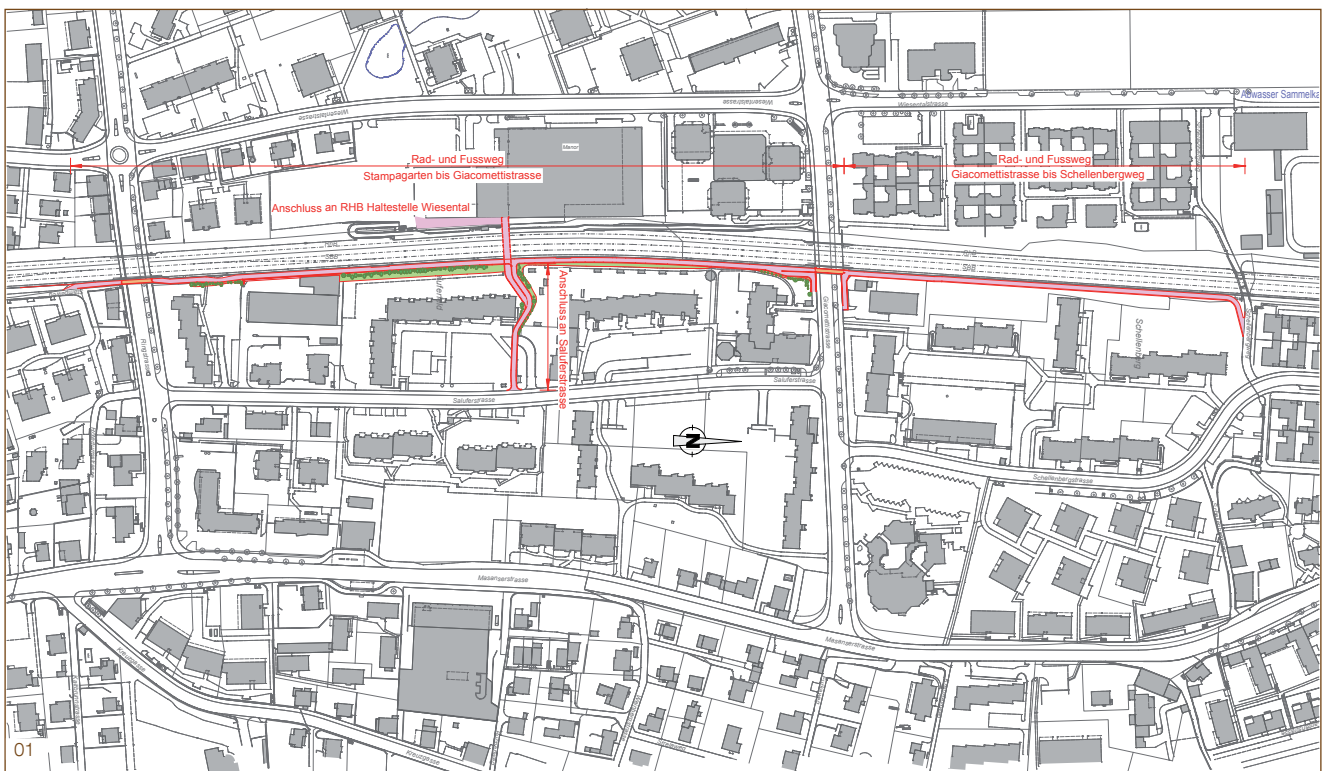
ROLAND ARPAGAUS ET MANUELA REMSE, SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉE DE LA VILLE DE COIRE

La création du « Stampaweg » le long des voies CFF, une liaison transversale de 1000 mètres de long et 2.8 mètres de large, constitue un événement de taille en faveur de la mobilité douce et de l'agrément, du confort et de la sécurité de ses usagers en ville de Coire. Elle permet en effet aux piétons et aux cyclistes en traverser par des ponts de bois la Ringstrasse (l'un des principaux axes routiers de la ville) et la Giacomettistrasse (une rue collectrice très fréquentée). Par ailleurs, un passage inférieur est venu compléter les accès à la halte « Wiesental » des chemins de fer rhétiques (RhB) et il existe désormais un accès direct au grand magasin Manor de Wiesental. Enfin, le nouveau parcours arrive dans l'Alexanderstrasse, ce qui permet une connexion en toute sécurité avec le centre-ville. Une étape importante est ainsi franchie vers une ville cyclophile!

Les travaux ont été conduits en deux phases. Lors de la première phase (2012), la construction du parcours a été intégrée à celle du mur anti-bruit des CFF, synergie qui a permis

à la ville de réduire le coût des travaux et de coordonner les chantiers. En pratique, après l'aménagement d'une piste de chantier destinée à la construction du mur anti-bruit, les travaux pour la construction du Stampaweg ont commencé le 13 août 2012 et ont été menés avec une telle diligence par toutes les entreprises concernées que la nouvelle liaison mobilité douce, importante pour la ville et prévue par le plan directeur des déplacements était ouverte au public quatre mois plus tard déjà, le 19 décembre 2012. Ce parcours passe le long de la voie CFF ; sa largeur est de 2.8 mètres et sa longueur de 650 mètres. Deux ponts de bois permettent de franchir un grand axe routier (Ringstrasse) et une rue collectrice (Giacomettistrasse). Son prolongement en direction du centre-ville part de la Stampastrasse et traverse l'Alexanderstrasse jusqu'à la gare, d'où elle continue via la zone de rencontre jusqu'à la Postplatz.

- 01 Plan de situation itinéraire mobilité douce Stampagarten - Schellenbergweg
- 02-09 Illustrations Phase 1, avant - après



AVANT

APRÈS





10

Pour l'éclairage, l'entreprise IBC Energie Wasser de Coire a mis en place un système novateur commercialisé par la start-up locale esave. Il s'agit de lampes « intelligentes » équipées de détecteurs de mouvement. Elles s'allument progressivement à l'approche de piétons ou de cyclistes, pour s'éteindre à nouveau lorsqu'ils s'éloignent, ce qui fait que la personne en train de se déplacer bénéficie d'un éclairage constant et donc d'une meilleure sécurité. Le système permet de réaliser des économies d'énergie jusqu'à 90 %, de prolonger significativement la durée de vie de l'éclairage, et contribue activement à la réduction de la pollution lumineuse.

C'est avec le soutien des CFF et en collaboration avec la division pour la planification des espaces libres qu'ont été mises en œuvre les mesures de compensation écologique et de protection des biotopes pour les amphibiens et les reptiles (ceux-ci étant particulièrement nombreux le long de la voie ferrée). Des haies ont été replantées, et un espace d'une cinquantaine de centimètres a été aménagé entre le mur anti-bruit et la surface bitumineuse du cheminement, avec des matériaux perméables, sur toute la longueur.

Des ouvertures dans le sol sous le mur anti-bruit permettent aux reptiles de circuler entre les talus de la voie ferrée

et le cheminement cyclable. Au niveau des fondations ont été aménagés des murs en gabions permettant aux reptiles de se déplacer dans l'axe est/ouest selon l'orientation du soleil.

La deuxième phase de construction s'est déroulée d'avril à juin 2013. Un passage inférieur a permis l'accès à la halte « Wiesental » des chemins de fer rhétiques, ce qui offre une liaison directe à cet arrêt et au grand magasin Manor pour les cyclistes et les piétons fréquentant le quartier résidentiel de Salufer, ainsi que les quartiers environnants (Schellenberg, Masans, Stampagarten). Ce passage sous les deux voies CFF et la voie des chemins de fer rhétiques a une longueur de 25 mètres et une largeur de 3.5 mètres.

- 
- 10 Les ponts de bois
  - 11 Espace libre perméable pour les reptiles et les amphibiens
  - 12 Ouvertures pour la circulation des reptiles
  - 13/14 Montage des éléments préfabriqués en béton.
  - 15/16 Construction de la piste piétons/vélos Giacomettistrasse - Schellenbergweg



11



12



Les premiers travaux ont consisté au renforcement de la tranchée, en vue du creusement: des deux côtés du passage inférieur ont été introduites par vibration des palplanches (type Larssen) à une profondeur d'environ 6 mètres, et, directement sous les voies ferrées, des poutres d'acier de 16 mètres de long. Ensuite, les voies existantes ont été séparées et des ponts provisoires aménagés. Pour des raisons de sécurité, c'est pendant la nuit, alors que les voies CFF et de la RhB étaient fermées, que ces travaux ont été entièrement réalisés. Toutes les caténaies et les conduites d'alimentation dans le périmètre du chantier ont été mises hors service. Fin avril, les éléments de béton préfabriqués d'une largeur de 3.5 mètres et d'une hauteur de 2.5 mètres (dimensions intérieures) ont été livrés en sept éléments et mis en place. Finalement, des cailloutis sont venus combler les espaces vides derrière les éléments de béton préfabriqués du passage inférieur, les trois ponts provisoires ont été démontés et la mise en place des tronçons de voie préparés a achevé le chantier pour ce qui concernait les voies ferrées. Les habitants et les propriétaires

voisins du chantier ont fait preuve d'une admirable compréhension pour les nuisances sonores nocturnes. Cependant, le fait de devoir conduire de nuit ces gros travaux a représenté pour toutes les personnes concernées un vrai défi et d'importantes contraintes, raison de plus de se réjouir de ce que le chantier ait pris fin sans aucun accident à déplorer. L'ensemble des coûts pour la ville de ces deux étapes se monte à Fr. 490'000.-.

Le projet est partie intégrante de la première génération du projet d'agglomération, soutenu financièrement par la Confédération. D'autres contributions financières sont venues du Service des ponts et chaussées des Grisons (bureau mobilité douce), du Service de l'énergie et de la mobilité (division transports publics), des chemins de fer rhétiques (RhB) ainsi que de l'entreprise Maus Frères S.A. (Grand magasin Manor Wiesental). Le coût total pour la réalisation de l'ensemble, incluant le passage inférieur, les jonctions et les travaux de raccordement, se montent à 3.1 millions de francs.



### TRONÇON GIACOMETTISTRASSE – SCHELLENBERGWEG (300 MÈTRES)

Ce deuxième projet a été accepté un an plus tard, le 26 février 2013, par le Conseil municipal. Les travaux ont commencé le 13 mai au point de raccordement avec la Giacomettistrasse et étaient terminés au moment de l'ouverture le 21 juin. Le Stampaweg s'est ainsi trouvé allongé de 350 mètres, portant à 1000 mètres sa longueur totale.

En conclusion, le Stampaweg est une piste cyclable et chemin pour piétons longue de 1000 mètres qui relie le centre-

ville de Coire et ses quartiers nord, constituant une solution alternative intéressante à la Masanserstrasse à fort trafic; il fait partie de l'itinéraire national n°2. Cette nouvelle liaison est très fréquentée et fait l'objet de commentaires très positifs de la part des utilisateurs.



# LA SUISSE À VÉLO 2030 : LA QUALITÉ, NOTRE COMBAT

LUKAS STADTHERR ET BRUNO HIRSCHI, FONDATION SUISSEMOBILE

En Suisse, le réseau La Suisse à vélo, avec ses 9 itinéraires nationaux et ses 54 itinéraires régionaux, est très apprécié et bien fréquenté. En collaboration avec les cantons, les villes et les communes, le réseau est régulièrement inspecté et amélioré. Le programme intitulé La Suisse à vélo 2030 constitue une première étape pour garantir à l'avenir une bonne coordination et communication, mais aussi l'existence d'infrastructures cyclables performantes pour les déplacements quotidiens et de loisirs. Pour atteindre ces objectifs, il est indispensable d'agir de manière réfléchie et en synergie avec d'autres grands projets.

## MOTIVATIONS

En 1998, le Conseiller fédéral Adolf Ogi inaugurait les 9 itinéraires nationaux de La Suisse à vélo. Ainsi la Suisse se dotait-il de ses premiers itinéraires cyclables balisés, reliés de manière systématique aux transports publics et à des services tels qu'hébergement, location de vélo, visites guidées, réservation de circuits ou d'autres offres. A l'heure actuelle, ce réseau na-

tional engendre un chiffre d'affaires annuel de 130 millions de francs environ (pour environ 150 millions de kilomètres parcourus par an). Entre 2004 et 2008, le réseau a été complété par plus de 50 itinéraires régionaux, portant à 12'000 kilomètres environ la longueur totale de La Suisse à vélo, qui est utilisé à 90 % environ par la population suisse.

Lors de la création du réseau dans les années avant 1998, la continuité des itinéraires l'a souvent emporté sur la qualité des tronçons empruntés. Les itinéraires se sont calqués sur les routes et les chemins déjà existants: ce n'est qu'exceptionnellement que de nouvelles liaisons ont été construites et il a fallu se résoudre à faire emprunter des routes très fréquentées ou sans charme. La croissance de l'urbanisation et du trafic depuis 1998 a conduit à une dégradation supplémentaire en termes de sécurité et d'attrait sur certains tronçons.

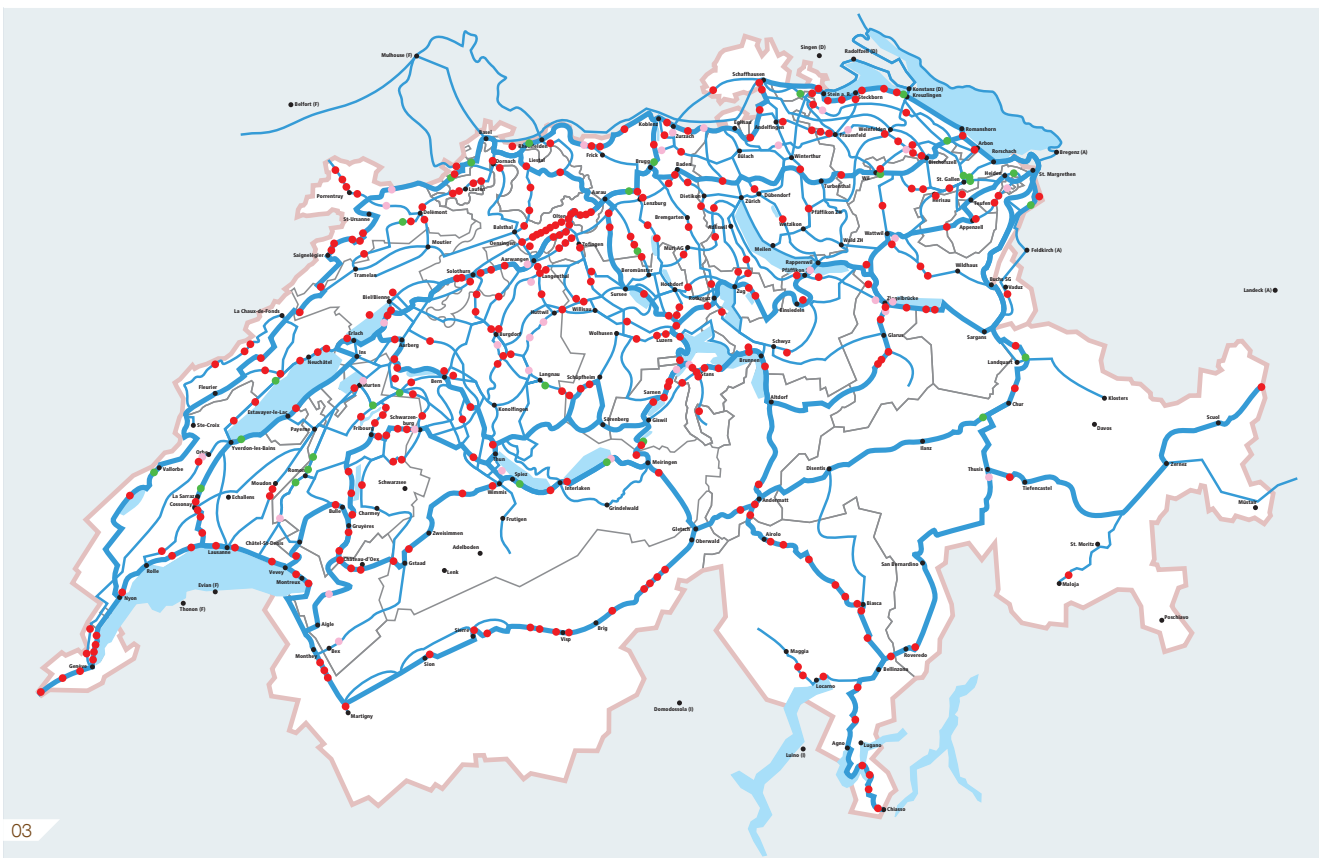
La qualité des itinéraires en termes d'infrastructure joue un rôle essentiel dans la satisfaction des usagers. D'emblée, dès 1998, un registre des endroits dangereux avait été mis sur pied. Avec l'aide des cantons, ce registre a permis de résoudre de nombreux problèmes de sécurité et de confort. Il s'agissait ce-



01



02



03

- 01 Photo avec panneau indicateur/panneau d'information
- 02 Carte de Suisse avec le réseau La Suisse à vélo (itinéraires nationaux et régionaux)
- 03 Carte de Suisse Mesures La Suisse à vélo 2030



La Suisse à vélo 2030 s'inscrit également dans un contexte européen, car de nombreux pays voisins investissent, dans des infrastructures cyclables innovantes et de haute qualité, notamment pour les itinéraires touristiques et les activités de loisir. Ne pas améliorer significativement la qualité du réseau suisse s'accompagnerait donc d'un risque non négligeable que les Suisses préfèrent passer leurs vacances à vélo à l'étranger, voire que certains touristes étrangers boudent la Suisse à l'avenir. Les conséquences seraient alors regrettables non seulement économiquement, mais aussi et avant tout parce que la Suisse a joué jusqu'ici un rôle de précurseur et de modèle en Europe de par la cohérence et la qualité de son réseau national cyclable.

### LE PROJET EN DÉTAIL

Le manuel « Conception des itinéraires cyclables » a été publié en 2008 par l'OFROU et la Fondation SuisseMobile, avec l'appui des cantons et de diverses associations (Guide de recommandations pour la mobilité douce n° 5). Ce manuel constitue la base du projet La Suisse à vélo 2030, en particulier dans les agglomérations et les zones urbanisées, où les itinéraires de La Suisse à vélo sont souvent empruntés aussi bien pour des déplacements quotidiens que pour des activités de loisir.

C'est sur la base des recommandations de ce manuel que le réseau national et régional de La Suisse à vélo a été évalué entre 2011 et 2013, et le résultat de cette évaluation a servi à élaborer, en étroite collaboration avec les cantons, un catalogue de mesures. Au total, 400 mesures ont été présentées de manière aussi détaillée et pertinente que possible. Les cantons disposent ainsi d'une base de travail exhaustive sur les possibilités d'amélioration des itinéraires de La Suisse à vélo. Le volume d'investissements pour l'ensemble des mesures est estimé à 400-600 millions de francs.

C'est SuisseMobile qui pilotera ce catalogue de mesures dans le cadre de son programme de qualité et de sécurité. Conformément au manuel, les itinéraires seront au maximum situés sur des axes hors trafic et le plus près possible du thème de l'itinéraire, par exemple le long des fleuves ou des lacs (Route du Rhône, Route du Rhin, Route de l'Aar, Route des lacs, etc.). Enfin, le réseau reliera de manière harmonieuse des paysages intéressants et curiosités aux agglomérations et zones urbanisées.

pendant de solutions ponctuelles, et tant la conception que le balisage des itinéraires nationaux sont restés inchangés depuis 1996. Il y a donc urgence à améliorer massivement l'attractivité et la sécurité du réseau en place.

C'est ce constat qui a été à l'origine, en 2011, du lancement du programme La Suisse à vélo 2030, qui bénéficie d'un important soutien de l'Office fédéral des routes (OFROU). En pratique, il s'agit d'améliorer de manière substantielle différentes parties du réseau, parfois sur une longueur significative, en déplaçant certains itinéraires ou en en construisant de nouveaux. Les objectifs de sécurité et de qualité sont au premier plan, aussi bien pour le tourisme (sur l'ensemble du réseau) que pour les déplacements quotidiens (dans les agglomérations et les zones urbanisées). Ces objectifs doivent être atteints de manière durable et exhaustive à l'horizon 2030.





06

Les études ne se sont pas limitées à l'évaluation des itinéraires existants, mais ont également analysé (dans la mesure où ces données étaient disponibles) les planifications offrant des améliorations, par exemple les plans directeurs et sectoriels cantonaux, les programmes d'agglomération, les projets ferroviaires et routiers, et les projets d'amélioration foncière dans le cadre du remaniement parcellaire ou de protection contre les crues. Ces analyses devraient se poursuivre à l'avenir et SuisseMobile invite les bureaux concernés à se mettre en contact avec son secrétariat à Berne (tél. 031/318 01 28 ou par courrier électronique: info@schweizmobil.ch) si leur domaine d'intervention concerne des itinéraires de La Suisse à vélo.

L'importance des investissements nécessaires rend bien sûr souhaitable de développer toutes les synergies possibles. Plusieurs exemples d'actualité illustrent la manière dont les projets de La Suisse à vélo 2030 peuvent être intégrés dans les planifications cantonales: le plan sectoriel vélo du canton de Berne, le plan directeur vélo du canton de Fribourg, le plan de réseau cyclable du canton de Soleure. Ce sont d'ailleurs ces outils eux-mêmes qui sont souvent déterminants pour la réalisation des projets de La Suisse à vélo 2030.

Les partenaires essentiels de la fondation SuisseMobile pour ces projets sont les cantons, car ce sont eux qui définissent les processus de planification et de mise en œuvre et qui assurent la coordination entre outils de planification, programmes de mise en œuvre (par exemple programmes d'agglomération) et projets en cours.

## PERSPECTIVES

Comme nous l'avons vu, La Suisse à vélo 2030 a la chance de voir ses objectifs et le contenu de ses projets soutenus par les cantons, et personne ne conteste la nécessité d'améliorations substantielles de la qualité du réseau national et régional. De nombreuses propositions à cet égard ont été évaluées de manière approfondie et certaines mesures se sont déjà concrétisées.

Si le bilan à ce jour est positif, il est également apparu que beaucoup de propositions d'amélioration nécessitent d'im-

portants moyens et ne sont pas réalisables à court terme, car elles impliquent des investissements importants en terme de ressources humaines et financières. L'atteinte des objectifs de La Suisse à vélo 2030 s'accompagnera donc forcément d'un engagement significatif de différents partenaires au niveau des cantons, des communes et des agglomérations.

Par ailleurs, l'intégration des mesures dans les planifications supérieures et les instruments légaux seront la clé du succès; l'expérience de Berne ou de Fribourg nous montre que cela est tout à fait possible.

Enfin, la Confédération elle-même soutient la mise en œuvre de La Suisse à vélo 2030 selon ses possibilités et ses conditions-cadre: les projets aux abords des routes nationales comme ceux de l'Axenstrasse, des gorges de la Schöllenen et du Brünigpass soulignent combien l'engagement de l'OFROU peut contribuer à des améliorations essentielles pour les itinéraires de La Suisse à vélo.

---

04	Page de titre du manuel « Conception des itinéraires cyclables »
05	Photo avec panneau indicateur
06	Exemple d'une réalisation réussie

# CARTE DU RÉSEAU CYCLABLE DU CANTON DE SOLEURE

## UN NOUVEAU PLAN DE BASE POUR LE RÉSEAU VÉLO

JULIAN BAKER, KONTEXTPLAN AG BERNE ET SOLEURE

Le canton de Soleure dispose désormais d'une nouvelle base pour sa planification en matière de déplacements à vélo : la carte cantonale du réseau cyclable et des itinéraires SuisseMobile donne une représentation hiérarchisée des axes à disposition des personnes empruntant le vélo au quotidien ou pour leurs loisirs ou pour d'autres manières de « bouger musclé ».

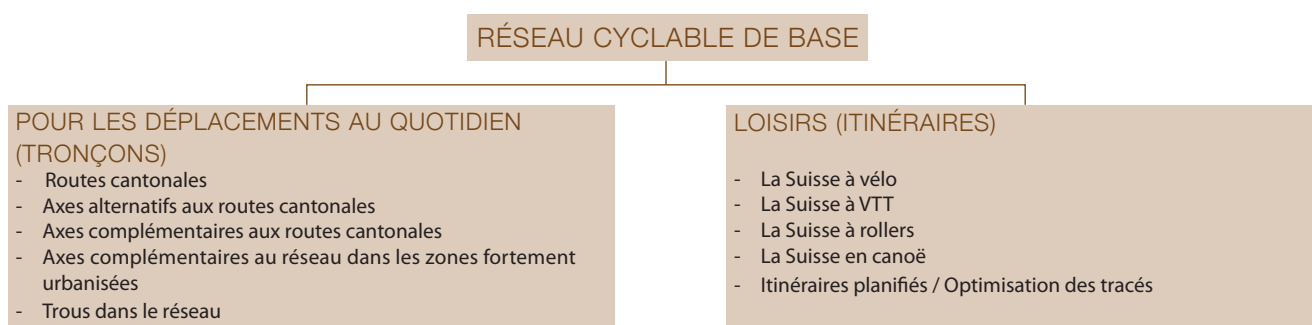
### UN NOUVEL OUTIL DE PLANIFICATION

Le bureau Kontextplan vient de produire pour le Canton de Soleure une carte du « réseau cyclable de base et itinéraires SuisseMobile ». Elle illustre le réseau cantonal à disposition des personnes empruntant le vélo au quotidien ou pour leurs loisirs et les itinéraires pour rollers et canoë. Elle permettra donc une planification simplifiée et plus lisible du réseau cyclable cantonal et sera prochainement intégrée dans le plan directeur cantonal. À l'avenir, le canton et les communes devront la consulter lors de leurs nouvelles planifications.

Cette carte sera régulièrement mise à jour, avec publication périodique des changements effectués.

### LA PLANIFICATION VÉLO EN DÉTAIL

La carte représente à la fois le réseau utilisé pour les déplacements quotidiens, qui se compose de tronçons, et le réseau pour les activités de loisir, qui se compose d'itinéraires :



Le réseau pour les déplacements quotidiens est avant tout destiné aux personnes employant le vélo pour se déplacer dans leur vie de tous les jours et qui ont pour objectif d'arriver « droit au but ». Il se compose de tronçons et offre des parcours agréables, directs et sûrs pour relier habitations, écoles, lieux de travail, magasins etc. L'essentiel de sa surface correspond à des routes en dur (asphaltées) ; des exceptions possibles sont des parties de route dont l'asphaltage est prévu à court ou moyen terme.

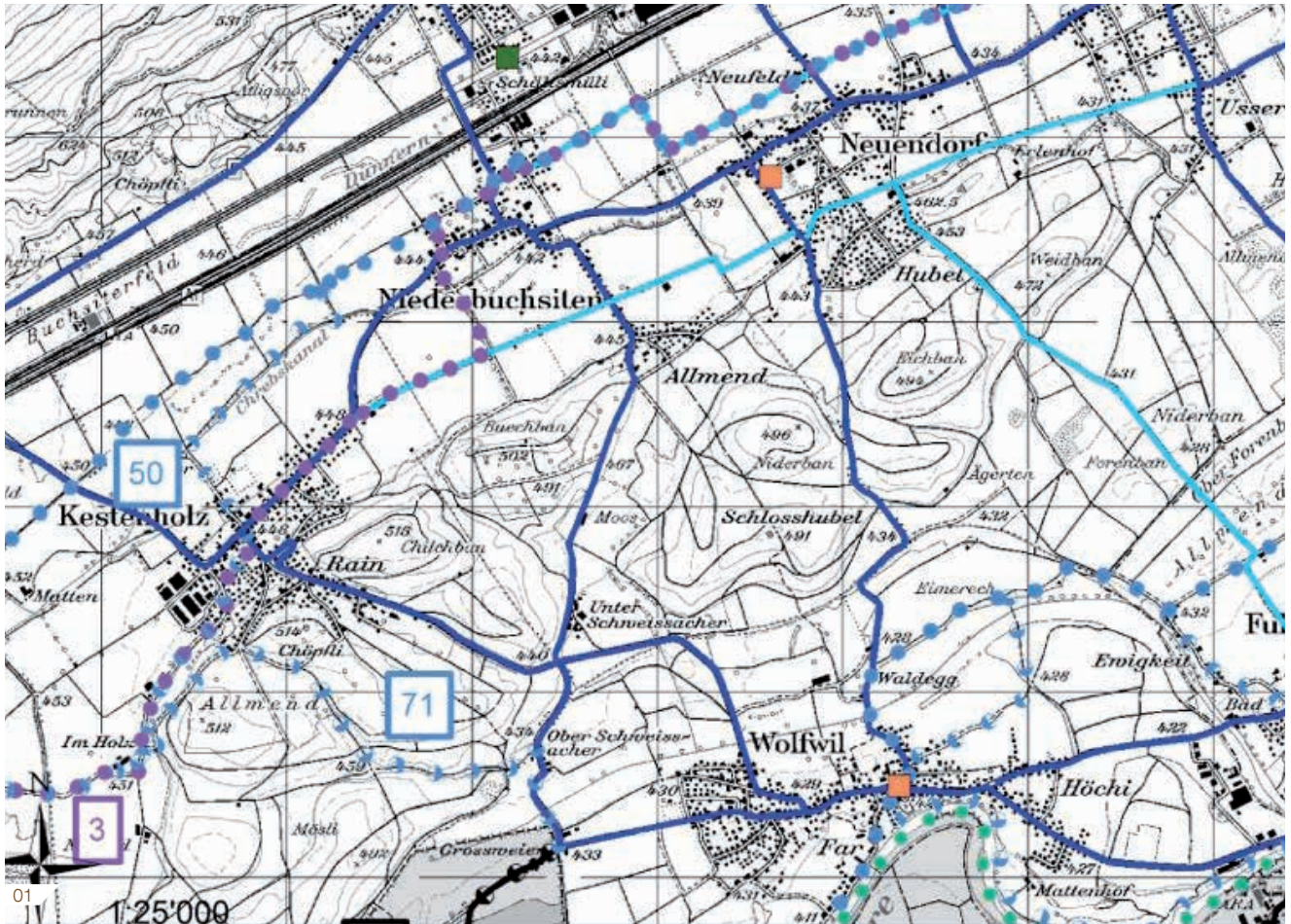
### LES APPROCHES UTILISÉES

La planification du réseau suit les approches suivantes :

1. Approche au niveau du réseau des routes cantonales : le réseau des routes cantonales forme la base du réseau cyclable pour les déplacements quotidiens. La gestion des cycles sur les routes cantonales, fondée sur des critères qualitatifs, détermine la nécessité d'axes alternatifs ou complémentaires.
2. Approche à un niveau supérieur : ici, c'est à l'aide des structures spatiales que le réseau cyclable a été évalué, contrôlé et complété en ce qui concerne la gestion des cycles et la densité du réseau. Concrètement, cela a essentiellement permis de combler des lacunes dans le réseau cyclable des déplacements quotidiens, et d'optimiser les itinéraires touristiques.

*Vous trouverez des informations plus détaillées ainsi que la carte complète (téléchargeable) à l'adresse suivante : <http://www.so.ch/departemente/bau-und-justiz/amt-fuer-verkehr-tiefbau/strassenbau/langsamverkehr.html>*

Le réseau pour les loisirs est avant tout destiné au tourisme. Il se compose d'itinéraires qui se distinguent par leur tranquillité, leur charme et leur sécurité. Il est destiné au ressourcement et aux activités de loisirs à la fois de la population locale et de voyageurs à l'échelle régionale ou nationale et accueille aussi bien les vélos que les rollers et les canoës. Ces itinéraires empruntent au maximum des axes hors trafic, traversent de beaux paysages et des espaces de détente et sont efficacement reliés aux transports publics.



**Réseau de base pour les déplacements au quotidien\***

- Sur des routes cantonales ou le long de routes cantonales, ou axe alternatif aux routes cantonales
- Axes complémentaires aux routes cantonales ou au réseau, déjà existants
- Axes complémentaires aux routes cantonales ou au réseau, planifiés
- Route cantonale interdite aux vélos

**Réseau balisé pour les loisirs (Itinéraires SuisseMobile, La Suisse à vélo)**

- La Suisse à vélo, itinéraires existants
- La Suisse à vélo, itinéraires planifiés
- La Suisse à VTT, itinéraires existants
- La Suisse à VTT, itinéraires planifiés
- La Suisse à rollers, itinéraires existants
- La Suisse à rollers, itinéraires planifiés
- La Suisse en canoë

**Autres informations représentées sur la carte**

- Ecoles cantonales, écoles professionnelles et écoles secondaires
- Principaux arrêts de transports publics
- Routes nationales (interdites à la circulation des vélos)
- Réseau de base pour les déplacements au quotidien et parcours cyclables des cantons limitrophes (déplacements au quotidien)
- Tracés de l'élargissement prévu du réseau de base pour les déplacements au quotidien dans les cantons limitrophes
- Réseau pour les loisirs dans les cantons (ou les pays) limitrophes
- Tracés de l'élargissement prévu du réseau pour les loisirs dans les cantons (ou les pays) limitrophes

\*Toutes les autres routes forment le réseau cyclable.

Reproduction avec l'aimable autorisation de swisstopo (BA 13033)

# BÂLE-CAMPAGNE SOURIT AUX VÉLOS

PAR TOBIAS EGGIMANN, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE BASELLAND TOURISMUS

**Cela fait des années que les deux-roues ont la cote et rien n'indique que la tendance s'inverse prochainement, surtout pas dans le domaine des loisirs. Quoi de plus agréable qu'une belle balade à vélo ?**

Le vélo, c'est tendance. Rien d'étonnant donc à ce que la Suisse suive le mouvement et que de nombreuses organisations touristiques aient développé des itinéraires cyclables ces dernières années. La recette du succès est partout identique : de beaux paysages, des endroits pittoresques, des itinéraires confortables, un balisage clair, la possibilité de louer des vélos, et évidemment une offre de restauration adaptée.

Baselland Tourismus ne fait pas exception à la règle et s'est fixé pour objectif de développer ce type d'activités. Dès mai 2014, les itinéraires 111 (Chirsi-Route / Liestal-Laufen) et 112 (Route panoramique / Olten-Liestal) offriront aux habitants de la région un dépaysement touristique à portée de guidon, mais sauront aussi, sans aucun doute, attirer les cyclotouristes venus de toute la Suisse vers la campagne bâloise si riche et va-

riée. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'itinéraire 112 part d'Olten. La qualité du balisage permet de se passer facilement de devoir consulter une carte.

L'hymne bâlois célèbre certes les beautés de la région mais évoque aussi son caractère collineux et vallonné ! En effet, la topographie est éprouvante lorsqu'on l'affronte à vélo. Ceux qui ne souhaitent pas trop transpirer préféreront un vélo électrique, qui peut être facilement loué auprès d'un prestataire de Rent a Bike. Les partenaires de Baselland Tourismus dans cet élargissement de l'offre sont, à part SuisseMobile, les cantons de Bâle-Campagne et de Soleure pour la signalisation et les organisations touristiques soleuroises pour le marketing.

---

01-04 impressions des nouveaux itinéraires







## LA VUE OU LES CERISES ?

Deux nouveaux itinéraires cyclables serpentent dès mai 2014 entre les villes (fondées par les Froburg) d'Olten, Laufen et Liestal, le plus souvent à l'écart des grands axes, sur des routes secondaires, des chemins de campagne ou de forêt.

### ITINÉRAIRE 111 (CHIRSI-ROUTE)

Cet itinéraire à travers les vergers de cerisiers de l'Oberbaselbiet, par les crêtes jurassiennes, offre des points de vue saisissants jusque sur la Forêt-Noire et les Vosges. Il est parsemé de lieux dégustation, entre autres des distilleries. Les 39 kilomètres pleins de surprises mènent de Liestal à Laufen via Murenberg, Titterten, Reigoldswil, Lauwil, Bretzwil, Nunningen et Brislach.

### ITINÉRAIRE 112 (ROUTE PANORAMIQUE)

Ce second itinéraire, long de 46 kilomètres, conduit d'Olten à Liestal via Trimbach, Eptingen, Langenbruck et Wasserfallen. Il fait franchir deux cols du Jura (Hauenstein et Belchenfluh) et offre des paysages à couper le souffle aussi loin que porte la vue. Les vieilles villes d'Olten et de Liestal sont idéales pour flâner et boire un verre.

### LOCATION DE VÉLOS

Les trois gares d'Olten, de Liestal et de Laufen proposent des vélos à louer auprès de l'entreprise Rent a Bike. Plusieurs vélos électriques Flyer y sont à disposition tous les jours et peuvent être réservés directement en ligne ([www.rentabike.ch](http://www.rentabike.ch)). Les groupes de dix personnes ou plus sont priés de s'annoncer par téléphone (041/925 11 70) ou courriel ([gruppenreisen@rentabike.ch](mailto:gruppenreisen@rentabike.ch)). Les nouveaux vélos Flyer « Next-Generation » sont équipés d'une batterie de 36 Volts qui double l'autonomie par rapport aux anciens vélos et devrait permettre d'accomplir tout le voyage sans devoir être rechargée. Si ce n'est pas le cas, à noter que la recharge est nettement plus rapide qu'avant. Les promeneurs qui utilisent leur propre vélo électrique trouveront eux aussi plusieurs bornes de recharge en route. Enfin, les Flyers sans plaque d'immatriculation peuvent être conduits dès 16 ans, ou dès 14 ans avec le permis pour vélomoteur.

# INFORMATIONS

## LE GOUDA SUPPLANTE L'EMMENTAL : PAS DE TROUS DANS LES RÉSEAUX CYCLABLES

JOURNÉE TECHNIQUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE 10 SEPTEMBRE 2014 À LUCERNE

«C'est dommage que la piste cyclable s'arrête justement là où j'en aurais le plus besoin...» La Hollande nous prouve qu'il ne s'agit pas d'une fatalité en offrant à ses cyclistes des réseaux étendus, cohérents et agréables, qui permettent de se rendre droit au but. Pouvons-nous nous en inspirer pour la Suisse? Les responsables de la planification des transports disposent-ils des outils (y compris juridiques) adaptés à la mise en œuvre de telles mesures? Cette journée technique se penchera sur la texture des réseaux cyclables néerlandais afin de préciser ce qui manque encore en Suisse pour faire nôtre la maxime «Le Gouda et le Gruyère, pour des réseaux à part entière».

01-04 passages protégés pour vélos aux Pays-Bas



# 25<sup>ÈME</sup> ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

## JOURNÉE ANNIVERSAIRE DU 9 AVRIL 2014 À BÂLE

Ce n'est pas par hasard si la Conférence Vélo Suisse a célébré son quart de siècle d'existence à Bâle, l'un des cantons fondateurs de l'association, et l'une des villes de notre pays qui compte la plus forte proportion de déplacements à vélo. À occasion exceptionnelle, programme alléchant préparé par nos collègues du canton de Bâle-Ville: nous avons ainsi pu emprunter le Dreiländerbrücke, parcourir le Campus Novartis, et visiter diverses mesures en faveur du vélo dont, en fin de journée, des carrefours où le tourne-à-droite a été librement accordé aux vélos dans le cadre d'un projet pilote. C'est M. le conseiller d'Etat Hans-Peter Wessels qui a prononcé l'allocution de bienvenue et la journée a bénéficié du soutien logistique et financier du canton de Bâle-Ville, auquel nous adressons tous nos remerciements.

Ce jubilé a été l'occasion d'adapter nos statuts, aussi bien sur la forme que sur le fond, aux exigences actuelles de nos tâches et de nos mandats. Désormais, les services publics pourront se faire représenter au sein de la Conférence Vélo Suisse par un nombre maximal de trois personnes, afin d'élargir le cercle des directions et des départements qui pourront profiter des informations que nous centralisons et transmettons. Par ailleurs, le calcul du montant des cotisations pour les cantons et la procédure d'admission de nouveaux membres ont été simplifiés. La nouvelle version des statuts et le rapport annuel détaillé sont accessibles en ligne sur notre site internet.

01-02 excursion à Bâle



## RENCONTRE D'INFORMATION À DELÉMONT, 18 SEPTEMBRE 2014

### FORUM VÉLOSTATIONS SUISSE | FORUM BIKESHARING SUISSE

- Forum vélostations Suisse (matin): La vélostation de Delémont: stationner son vélo en sécurité, solutions pour petites gares
- Forum bikesharing Schweiz (après-midi): bikesharing en Suisse: aussi pour les petites et moyennes villes? Actualité internationale: le « Bike-Share Planning Guide »

Liens:

[www.velostation.ch](http://www.velostation.ch)  
[www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch)



CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Rechbergerstrasse 1,  
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63

E-Mail : [info@velokonferenz.ch](mailto:info@velokonferenz.ch)  
[www.conferencevelo.ch](http://www.conferencevelo.ch)

